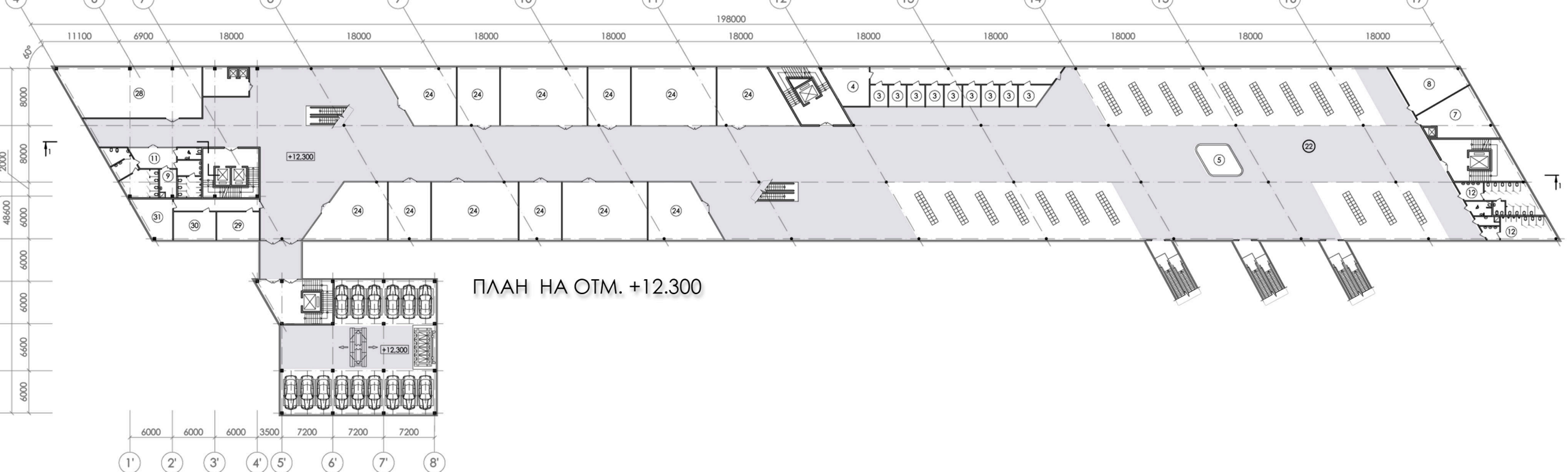
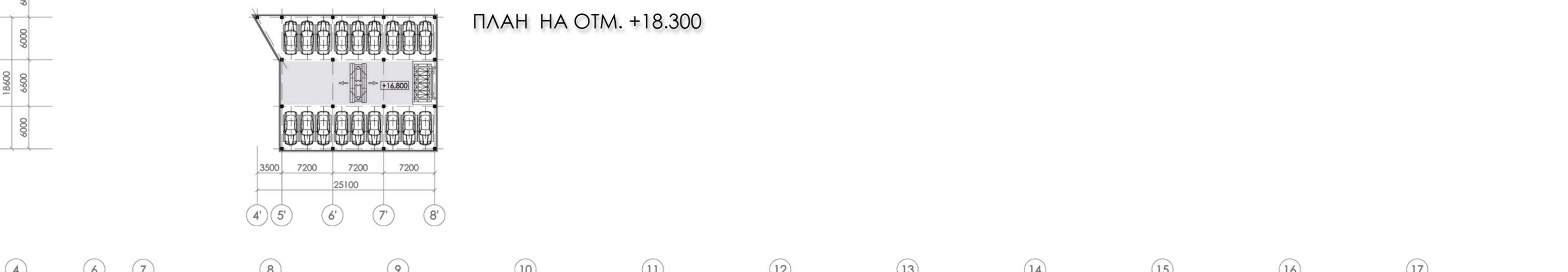
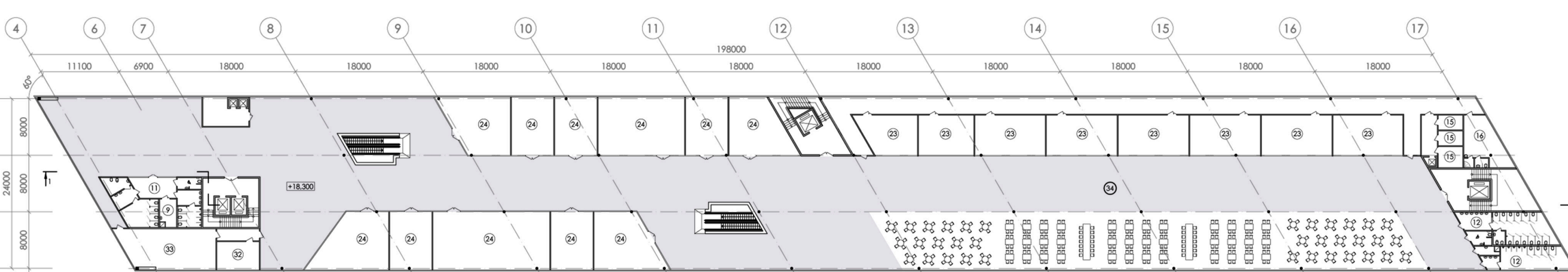
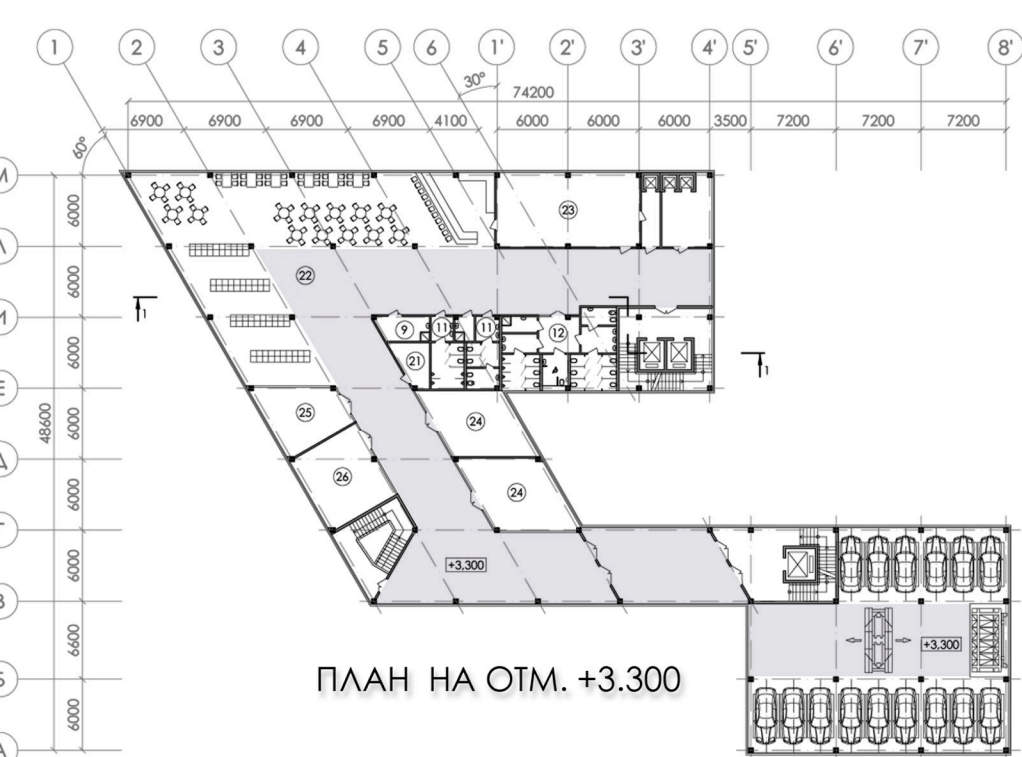
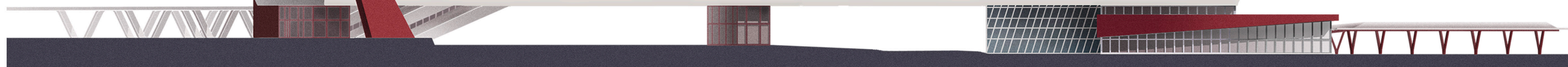


ЭКСПЛИКАЦИЯ ПЛАНОВ

1. Вестибюль
2. Распределительная зона
3. Бизнесные классы
4. Служебное помещение при кассах
5. Справочное бюро
6. Комната отдыха водителей
7. Комната матери и ребенка
8. Медпункт
9. Классовый наборный инвентаря и техники
10. Комната охраны и пожарного поста
11. Санузел пассажиров
12. Санузел посетителей
13. Классовая уличная инвентаря и техники
14. Техн. помещение инж. обеспечения
15. Классовая предпринимательства общественного питания
16. Комната персонала предприятия общественного питания
17. Загрузочная
18. Бокс въезда/выезда
19. Клиентская
20. Мойка
21. Серверная
22. Зона ожидания
23. Кухня предприятия общественного питания
24. Зона розничной торговли
25. Отделение связи
26. Банк
27. Административный кабинет
28. Камеры хранения ручной клади
29. Комната настилов бака
30. Комната перронных контролеров
31. Комната дежурного по ТПУ
32. Пункт милиции
33. Диспетчерская
34. Зона фуд-корта



ФАСАД В ОСЯХ 17-1



ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ ЗОНИРОВАНИЕ

- Железнодорожный вокзал с крытыми перронами
- Автомобильная станция с крытыми перронами
- Паркинг автоматизированный
- Торговый центр

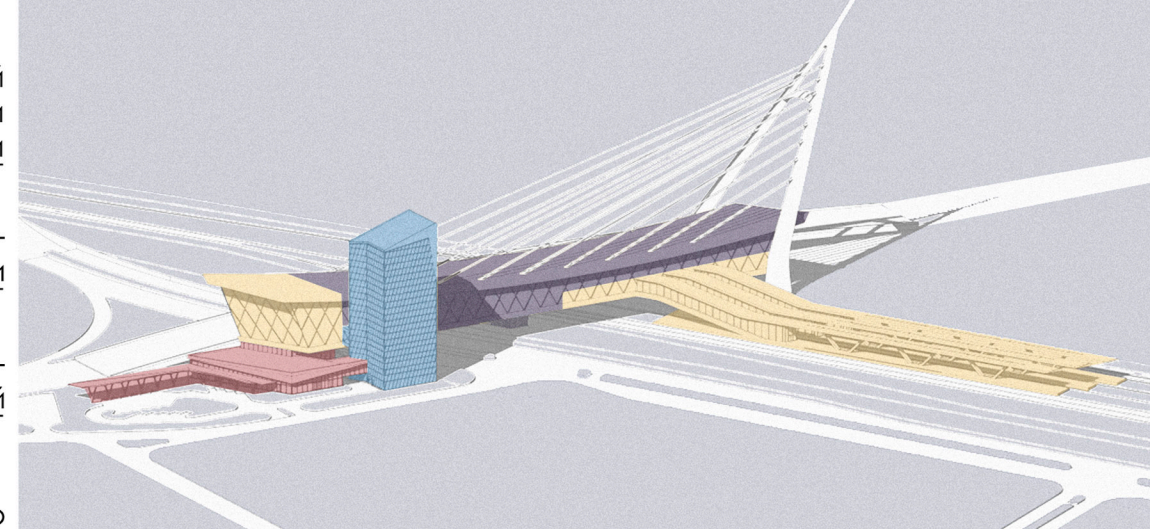
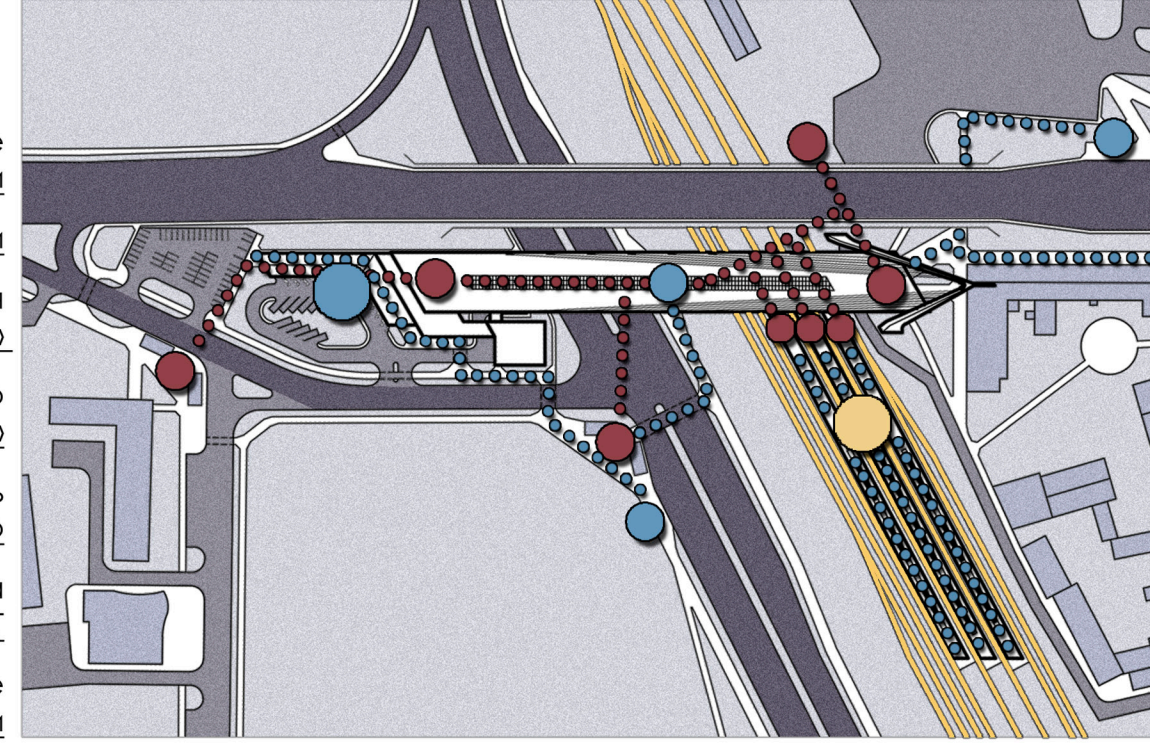


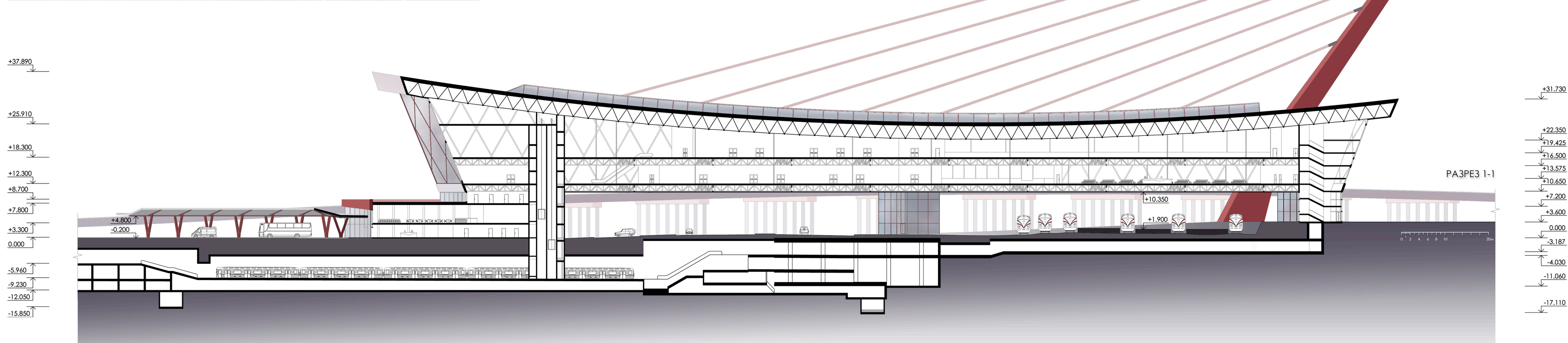
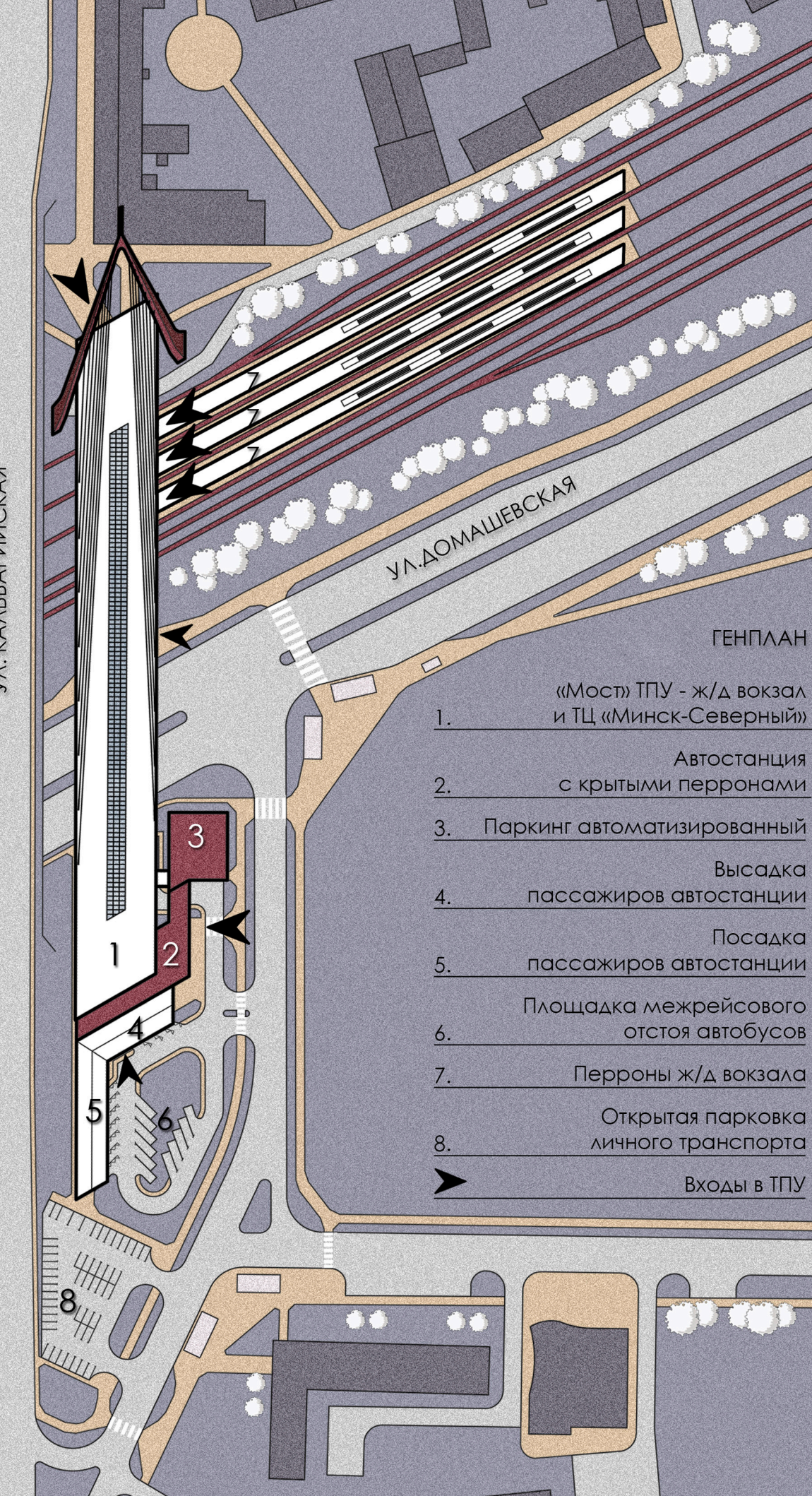
СХЕМА ТРАНСПОРТНО-ПЕШЕХОДНЫХ СВЯЗЕЙ

- Городские магистрали
- Ж/Д пути
- Ж/Д станция «Минск-Северный»
- Выход из ст. метро «Могилевская»
- Подземная связь выходов из метро
- Остановка наземного ОТ
- Основные наземные связи



ГЕНПЛАН

1. «Мосты ТПУ - ж/д вокзал и ТЦ «Минск-Северный»
2. Автомобильная станция с крытыми перронами
3. Паркинг автоматизированный
4. Высадка пассажиров автостанции
5. П посадка пассажиров автостанции
6. Площадка межрейсового отстоя автобусов
7. Перроны ж/д вокзала
8. Открытая парковка личного транспорта
9. Входы в ТПУ



ТЕМА ПРОЕКТА Транспортно-пересадочный узел «Минск-Северный»
НОМИНАЦИЯ Архитектура производственных объектов
АВТОР ПРОЕКТА Захаренкова Юлия Владимировна
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Рачкевич Татьяна Евгеньевна

Выбранный мною для проектирования транспортно-пересадочный узел (ТПУ) «Минск-Северный» находится в Минске, на границе Фрунзенского и Московского районов, на пересечении улиц Кальварийской и Домашевской.

Проектируемый объект является важным звеном минской городской транспортной системы: здесь встречаются в одной точке метрополитен (красная ветка, станция «Молодёжная»), железнодорожная станция «Минск-Северный», улица Кальварийская с интенсивным движением общественного транспорта, связывающая Фрунзенский район с центром города, и 1-е городское транспортное кольцо.

Близлежащие территории насыщены объектами торговли, бизнеса, промышленности. Но связь между этими элементами городской инфраструктуры представлена лишь подземным и редкими наземными пешеходными переходами.

Люди вынуждены пересаживаться на другой вид транспорта, пересекая улицы с высоким скоростным режимом и зоны парковки.

Задачей моего проекта было: создать эффективную многоуровневую систему, объединяющую существующие и новые транспортные и пешеходные потоки, и в то же время предложить такой архитектурный образ, который бы обогатил данное городское пространство. В состав ТПУ вошли железнодорожный вокзал «Минск-Северный», торговый центр, автостанция, многоуровневый автоматизированный паркинг.

Особенностью участка, выделенного для проектирования, являются достаточно стеснённые условия территории, а также перепады рельефа, что и определило преимущественное использование наземного пространства. Основной объём ТПУ служит двухэтажным «мостом», который дублирует своим направлением мост

Ул. Кальварийской и связывает между собой задействованную в проекте территорию транспортной развязки и территорию культурно-делового квартала К 21 по другую сторону железнодорожных путей.

Для освобождения пространства под наземным объёмом ТПУ и создания уникального архитектурно-пространственного образа были применены подвесные конструкции, состоящие из внешних вант, закреплённых на наклонном пилоне, и комбинированной системе жестких перекрёстных конструкций. Отсутствие рядов наземных опор, которые могли бы стать альтернативным и более простым конструктивным решением, обеспечивает гибкость в перспективном использовании задействованной территории при необходимости изменения габаритов магистралей, железнодорожных путей и линии метро.