1.8.8. Автовокзал в г. Мишкольц

Авторы проекта: дипл. инженер-архитектор Янош Дианоцки, дипл. инженер-архитектор Белане Бургер, дипл. инженер Дежё Детре

В этом, втором по величине венгерском городе объем потребности в автомобильных перевозках пассажиров уже в 50-х годах обусловил необходимость строительства автовокзала. Из-за отсутствия плана реконструкции центра города объект был введен в эксплуатацию в 1969 г. Согласно предварительным эскизам, транспортный узел местного и дальнего сообщения для центра был предусмотрен на площади Беке, где имелась территория для размещения объектов, работа которых связана со скоплением людей. После принятия планов реконструкции площади и перспективного развития транспорта в течение короткого периода последовательно, друг за другом были построены конечная станция для местных рейсов, современный участок автомобильной дороги, связывающий площадь с основной транспортной осью города, и автобусный вокзал (рис. 56—61).

Сообщение автобусной станции с улично-дорожной сетью осуществляется в направлении модернизированного участка проезжей части улицы Селеш, ограничивающей площадь с севера. Порядок внутреннего движения — односторонний, с правым поворотом. Система движения определяется сужающейся в центре главной пассажирской платформой длиной 130 м и шириной на концах 30 м, а посредине — 11 м и еще двумя островными пассажирскими платформами с восточной стороны. В южном конце главной платформы расположено служебное здание, к обеим сторонам которого примыкает Х-образная в плане система перронных навесов. На свободной территории, образующейся у северного конца главной пассажир-

Рис. 56. Автовокзал в г. Мишкольц

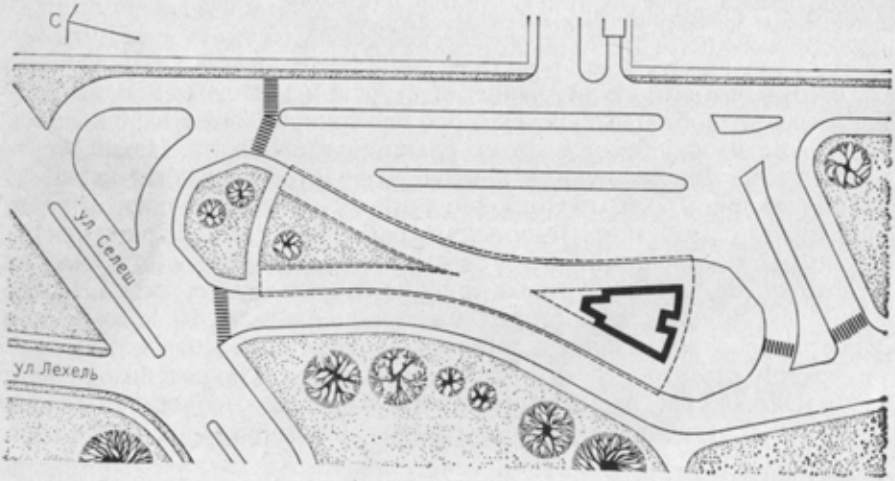


Рис. 57. Генеральный план автовокзала в г. Мишкольц

Рис. 58. План первого этажа автовокзала в г. Мишкольц

1 — служебное помещение; *2* — почтовый склад; *3* — зал ожидания; *4* — касса предварительной продажи билетов; *5* — помещение для инженерного оборудования; *6* — санитарный узел для пассажиров; *7* — бюро транспортного объединения «Волан»

Рис. 59. План второго этажа пассажирского здания автовокзала в г. Мишкольц

1 — служебное помещение; *2* — контора начальника станции; *3* — расчетная часть; *4* — комната персонала; *5* — санитарный узел для персонала

3,36
3,36
5×2,81
3,36
3,36
9,6
9,0
9,0
1
2
3
4
5
6
7

1
2
3
3
4
5
5

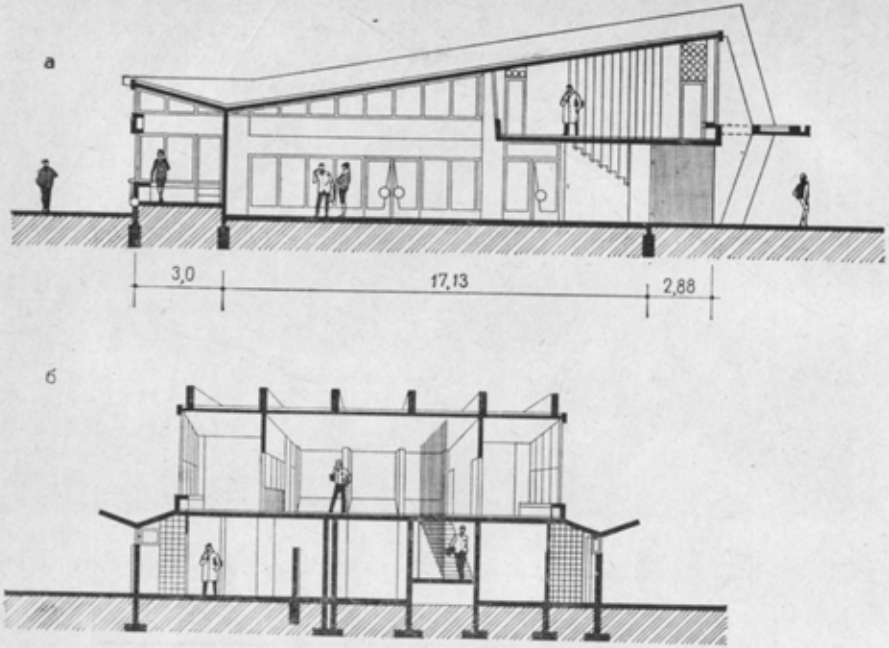


Рис. 60. Пассажирское здание автовокзала в г. Мишкольц; продольный (*а*) и поперечный (*б*) разрезы

ской платформы, можно будет впоследствии разместить здание филиала Объединения по снабжению пассажиров.

Система расстановки автобусов параллельная. Число машиномест — 30. В соответствии с общим решением перрона автобусы, прибывающие из рейса и проходящие скорым «транзитным» рейсом, подъезжают к островным платформам. Отправляющиеся в

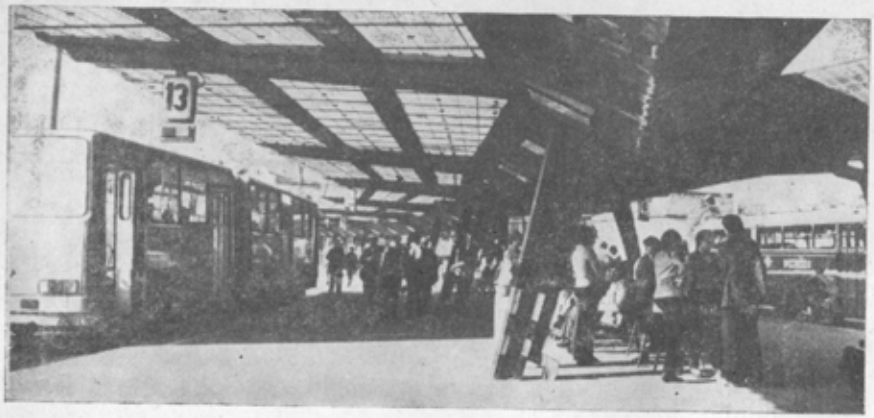


Рис. 61. Фрагмент перрона автовокзала в г. Мишкольц

рейс автобусы выстраиваются у главной платформы. Бухтообразное пространство между главной платформой и островными платформами приемлемо для хранения шести автобусов между рейсами. Информацию о рейсах дают табло расписания, справочная служба и репродуктор. Отправление автобусов в рейсы осуществляется с использованием светового пускового устройства, смонтированного у всех постов.

Площадь, окружающая станционное здание, чрезвычайно просторна, вытянута и имеет низкую застройку. Автовокзал дальнего сообщения возведен непосредственно между зданием конечной станции местных рейсов и станцией заправки горючим. На краю площади, на некотором удалении от станционных зданий, расположены одноэтажные здания, по большей части торговые (супермаркет, овощной рынок, магазины). Рядом с торговыми зданиями на площади размещены одноэтажные дома на одну семью, по большей части ожидающие сноса, так что нынешнее архитектурное окружение данного автовокзала временное.

При проектировании пассажирского здания был использован частично переработанный проект сегедского автовокзала; из-за предполагавшегося большого пассажирооборота размеры перронных навесов были увеличены. Для формирования объемов здания автовокзала характерно чередование пересечений под острыми углами и использование непрямоугольных форм. Пассажирское здание двухэтажное; играющая роль доминанты на его наклонном покрытии система железобетонных рам раскрывается веерообразно и пластично переходит в отдельно стоящие, наклонные колонны фасада. Характерный облик секторовидному в плане зданию придает создающая впечатление легкости система перронных навесов.

На первом этаже здания расположены зал ожидания, служебная контора, кассы, пункт приема и выдачи багажа, а также санитарные узлы для пассажиров. На втором этаже находятся расчетная часть, комната дневного пребывания и отдыха и бытовые помещения для служебного персонала. Комната дневного пребывания примыкает к залу ожидания. В здании нет помещений, предназначенных для снабжения пассажиров. Однако, согласно перспективному плану, между раскрытыми крыльями перронных навесов предусмотрено помещение для предприятия общественного питания. Размеры зала ожидания недостаточны, из-за этого в помещении установили слишком много скамей; в то же время люди, проходящие через расположенные напротив входы и скапливающиеся перед кассами, создают нежелательные помехи для спокойного ожидания.

Пол в зале ожидания имеет двухцветное покрытие типа терраццо серого и кремового тонов. Этажи отделяются друг от друга бетонным фризом с узором. Применен плоский подвесной потолок, окрашенный в белый цвет, на нем укреплены квадратные люминесцентные светильники. На главном фасаде доминируют железобетонные стальные колонны, а также большеразмерные буквы названия автовокзала. Фасад облицован приготовленным на месте строи-

тельства искусственным камнем с вкраплениями белого цвета. Серым поверхностям колонн и стенам фасада некоторое цветовое оживление придают портьеры бирюзового цвета, видимые через прозрачные стены. На боковом фасаде основным мотивом служат длинные прозрачные навесы из волнистых листов полиэфирного пластика, сходящиеся в виде дуги; они опираются на колонны, выкрашенные в светло-зеленый цвет. Отвод воды с покрытия, имеющего уклон внутрь, осуществляется по Y-образным железобетонным желобам ендовы между элементами крепления кабелей. Снизу эта интересная по своей форме конструкция несет и светильники.

Для здания характерны наклонные конструкции покрытия, имеющие снаружи ребра. Кровля снабжена гидроизоляцией марки «Неролин» на битумной основе с эпоксидным вяжущим и защищена двумя слоями окрашенной эпоксидной смолы. Суровое воздействие большой поверхности территории, имеющей твердое покрытие, у станционного здания ослабляется только небольшой полосой газона между крыльями перронного навеса. Две стороны перронного навеса в центральной части станции, там, где ее территория сужается, как бы прижимаются друг к другу, затем в последней трети вновь Y-образно расходятся.

Двухэтажное станционное здание имеет монолитный железобетонный несущий каркас. Направление ригеля соответствует уклону покрытия; он обращен к плите покрытия. Это решение благодаря железобетонному козырьку, проходящему в плоскости перронного навеса, придает зданию очень уравновешенный и четко выраженный облик.

Конструктивной особенностью станционного здания является облегченный перронный навес с предварительно напряженными «проволочными» прогонами. Навес шириной 5 м фланкирует продольные стороны здания и имеет длину более 100 м. Все конструктивное решение перронного навеса включает: навес с проволочными прогонами; систему монолитных железобетонных желобов ендовы; стальную промежуточную подпорную конструкцию; обеспечивающие жесткость конструкции конечные стойки.

Система прогонов покрытия, расположенных в среднем через каждые 25 см, действует в качестве многоопорной балки. Расстояние между опорами 9 м. Поверхность проволоки диаметром 6 мм с большой прочностью на растяжение ($R_p = 1800$ МПа) защищена от коррозии цинковым покрытием, нанесенным горячим способом. Усилия в горизонтальном направлении, возникающие на концах проволоки, воспринимаются натяжными козлами с применением соответствующих крепежных приспособлений и передаются ими на основание. В ходе строительства отдельные проволочные элементы были подвергнуты одинаковому предварительному напряжению, чтобы воспрепятствовать прогибу под действием ветра. Кровельное покрытие из волнистых листов полиэфирного пластика крепится с помощью болтов с резиновыми прокладками к проволочным элементам. Покрытие с уклоном обеспечивает надежное удаление атмосферных осадков.

Монолитный железобетонный желоб ендовы расположен под покрытием. Его Y-образный профиль создает необходимую жесткость между стальными несущими конструкциями, смонтированными через каждые 9 м. Средняя ширина ендовы 1,5 м, высота 0,5 м. Желоб ендовы, опирающийся на стальные рамы, придает рамам жесткость и в продольном направлении.

Применены промежуточные стальные опоры двух основных типов. Для центральной части перрона, там, где сходятся два навеса, используются двухстоечные рамы с ригелями, выступающими на две стороны в виде консолей, а для отдельных участков — односторонние полурамы. Рамные стойки наклонные, верхняя часть везде оттянута к оси симметрии станционного здания. Стойки и балки представляют собой сварные двутавровые профили с переменной высотой стенки.

Натяжные узлы с конструктивной точки зрения состоят из проходящей горизонтально опорной балки двух наклонных несущих железобетонных колонн, работающих на сжатие, двух стальных стержней, проходящих наклонно и работающих на растяжение, а также железобетонных фундаментов для колонн.

Техническая характеристика

Площадь застройки	233 м²
Общая полезная площадь здания	334 м²
Строительный объем	1118 м³

1.8.9. Автовокзал в г. Надьканижа

Автор проекта: дипл. инженер-архитектор Дьёрдь Петруц

Генеральным планом предусматривались три варианта размещения объекта. С учетом сложившихся за истекшее время транспортных потребностей и соответствующего сообщения с улично-дорожной и транспортной сетью автовокзал построили в 1971 г. вблизи пл. Сабадшаг (рис. 62—65). На выбор участка застройки сильно повлияло то обстоятельство, что железнодорожная станция расположена в 2 км от центра города, а конечная остановка многих автобусных рейсов находится на пл. Сабадшаг.

Сообщение автовокзала в двух направлениях предусмотрено с ул. Батори. Планировочное решение позволяет обеспечить альтернативное сообщение не только с улично-дорожной сетью города, но и с внешними дорогами; после устройства твердого покрытия для городского участка будет осуществлена связь между автомобильными магистралями № 74 и 7.

Вокзал имеет внутренний перрон, к которому примыкают семь машино-мест с расстановкой автобусов под углом, и семь — с параллельной их расстановкой. Кроме постов прибытия и отправления около северного проезда сооружено двенадцать машин-мест для хранения автобусов. Пассажирское здание и отдельно стоящее здание диспетчерской расположены на восточном и западном концах перрона.

Автовокзал построен вблизи центра города, на территории, где

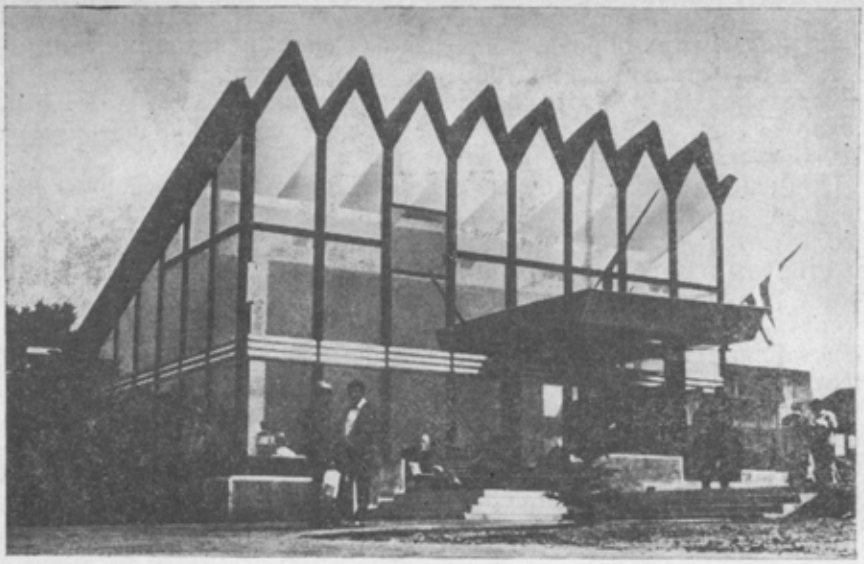
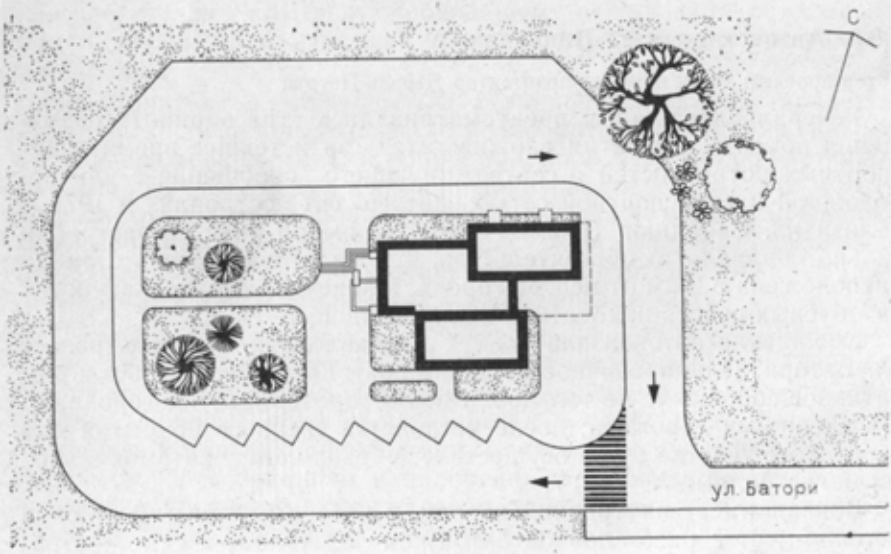


Рис. 62. Автовокзал в г. Надьканижа

Рис. 63. Генеральный план автовокзала в г. Надьканижа



еще ведутся работы по благоустройству; ее окончательное архитектурное окружение может сформироваться только после реставрации находящихся неподалеку одноэтажных зданий. Особой чертой облика здания является то, что перронного навеса здесь нет, вследствие чего внешние объемы зрительно не соответствуют облику

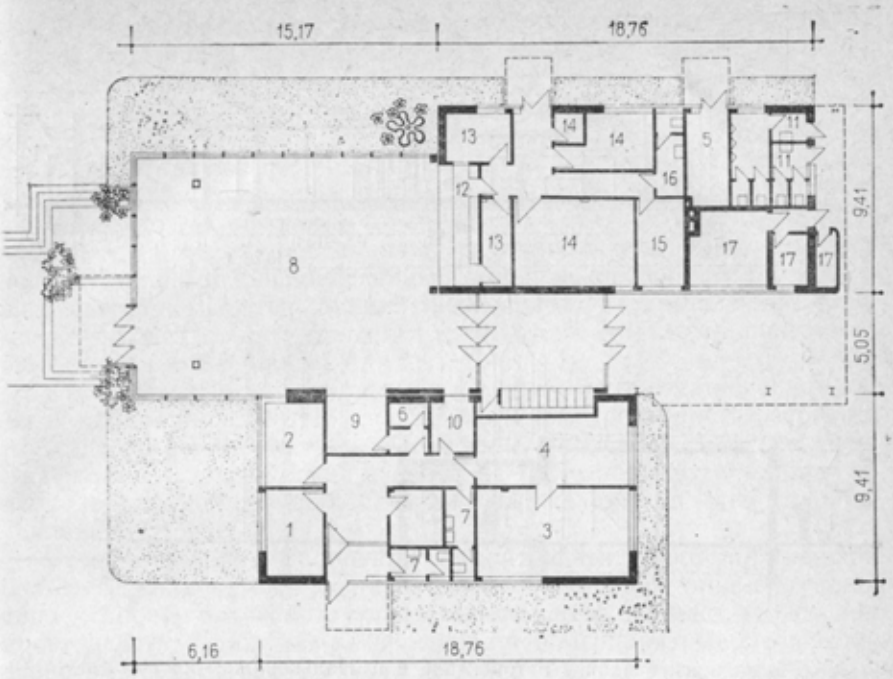


Рис. 64. План автовокзала в г. Надьканижа

1 — служебное помещение; *2* — контора начальника станции; *3* — расчетная часть; *4* — комната персонала; *5* — почтовый склад; *6* — склад билетов; *7* — санитарный узел для персонала; *8* — зал ожидания; *9* — касса предварительной продажи билетов; *10* — торговый киоск; *11* — санитарный узел для пассажиров; *12* — буфет; *13* — буфетная; *14* — склад; *15* — контора; *16* — бытовое помещение Объединения по снабжению пассажиров; *17* — помещение для инженерного оборудования

обычной автобусной станции. Из-за отсутствия козырьков пассажиры вынуждены ожидать транспорт под открытым небом.

В планировке заметно стремление к асимметричности. Вероятно, поэтому несколько усложнилось конструктивное решение. Между двумя объемами приблизительно одинаковых размеров, под покрытием из железобетонной складчатой плиты расположено здание павильонного типа с переменной высотой в свету и большими поверхностями остекления, волнистый мотив которого придает характерный облик фасаду.

В зал ожидания можно попасть с двух сторон, один из входов снабжен большим тамбуром. В последнем находится автоматическая камера хранения. В зале ожидания по маршруту следования пассажиров расположены кассы и киоск по продаже периодики. Из части, предназначенной для ожидания, в зале, имеющем вокруг большие остекленные поверхности стен, открывается хороший обзор на большинство постов отправления и прибытия автобусов. В части зала ожидания, где поток пассажиров не создает каких-либо помех, находится буфет, к которому примыкают помещения для приготовления пищи, склад и бытовые помещения. Объединения по

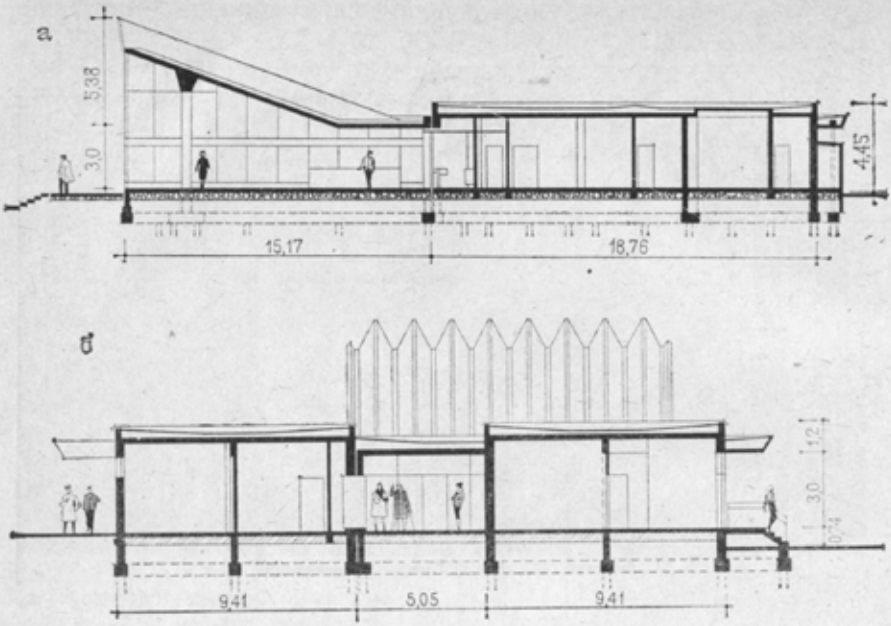


Рис. 65. Пассажирское здание автовокзала в г. Надьканижа; поперечный (*а*) и продольный (*б*) разрезы

снабжению пассажиров с отдельным наружным входом. Снаружи здания можно попасть в санитарные узлы для пассажиров, склад почтовых посылок, тепловой пункт, помещения для газовых и электрических счетчиков. Чтобы скрыть неудачно выглядящие фрагменты, проектировщик использовал ограждающую решетку, выполненную относительно простыми архитектурными средствами.

К залу ожидания примыкают служебные помещения, кассы, помещение для пребывания эксплуатационного персонала, санитарный узел. Транспортную контору для лучшего обзора расположили независимо от станционного здания, против зала ожидания, в виде отдельно стоящего здания.

При разработке облицовки фасада проектировщик стремился к использованию долговечных материалов в местах пешеходного движения. Нижняя часть фасада облицована искусственным камнем, верхняя часть гладкая, с окрашенной штукатуркой. Карниз складчатого покрытия представляет собой неофактуренную бетонную поверхность. Складчатое покрытие на участке потолка зала ожидания окрашено в белый цвет.

Для здания характерна гармония умеренно подобранных цветов: на строго белых покрытиях искусственного камня и голубых поверхностей стен хорошо смотрится название станции желтого цвета.

С точки зрения садово-парковой архитектуры окружение стан-

ции выглядит бедновато: это усиливает неблагоприятное впечатление от больших поверхностей земли, имеющих твердое покрытие.

Здание по своему конструктивному устройству не является единой системой. Конструктивные решения двух крыльев здания, включающих в себя служебные помещения, аналогичны. Оба они по сути дела представляют собой здание с двумя пролетами, отделенными друг от друга и от зала ожидания температурными швами. Ширина этих пролетов по оси около 4,5 м. Система несущего каркаса частей здания тоже смешанная: сменяют друг друга железобетонный каркас с колоннами, распределенный довольно беспорядочно, и несущая конструкция стен. Монолитные железобетонные балки-перемычки служат опорой для плит покрытия с круглыми пустотами, изготовленных на заводе.

В конструктивном отношении заслуживает внимания покрытие зала ожидания размером в плане 12×15 м. Пространство перекрыто железобетонной складчатой плитой, расположенной наклонно. Она опирается на высокой стороне на железобетонную балку трапециевидного поперечного сечения, уложенную на две колонны, удаленные от фасада на 3 м.

С точки зрения выполнения строительных работ применение большого количества различных по размерам, индивидуально спроектированных конструктивных элементов не дает каких-либо преимуществ. Принимая во внимание неблагоприятные физические свойства верхних слоев грунта на участке застройки, решено было применить железобетонный свайный фундамент с ростверком.

Информацию о движении автобусов дают репродуктор, справочное бюро и табло расписания; посты прибытия и отправления автобусов, систематизированные согласно направлениям дорог, имеют светящиеся номера. Отправление автобусов в рейсы осуществляется с использованием светосигнальных устройств, смонтированных около всех машино-мест. К услугам пассажиров буфет, киоск по продаже периодики, санитарный узел.

Техническая характеристика

Площадь застройки	607 м²
Строительный объем	2351 м³.

1.8.10. Автовокзал в г. Шальготарьян

Автор проекта: дипл. инженер-архитектор Мария Ньири

Шальготарьян вследствие общественного и хозяйственного подъема 50-х годов перерос рамки былого горняцкого поселка. Реконструкция всего города, направленная на восстановление его равновесия, является одним из выдающихся примеров современного венгерского градостроительства. В генеральном плане развития города была полностью разработана система железнодорожного и автомобильного транспорта, а также и пешеходного движения, определены место строительства новых объектов и основные возможности сообщения с ними. В 1976 г. был возведен автобусный вокзал, расположенный в непосредственной близости от центра города и

Рис. 66. Автовокзал в г. Шальготарьян

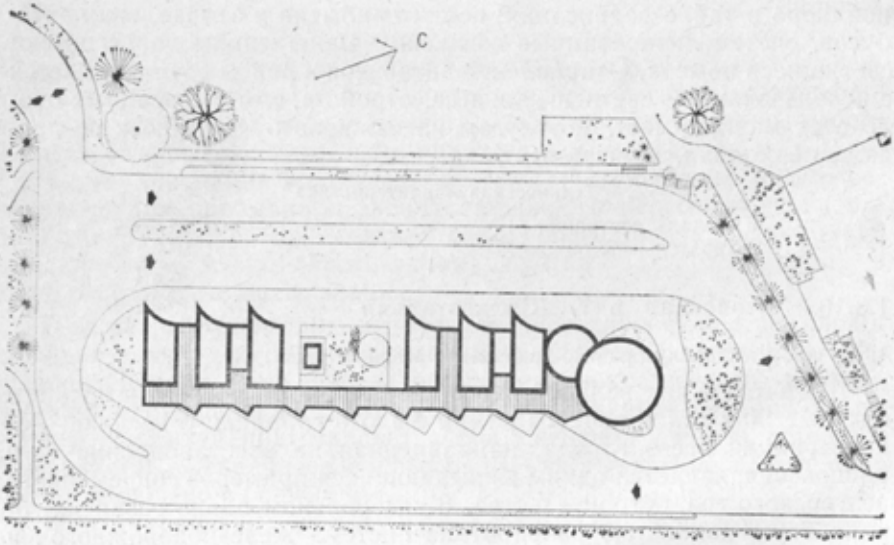


Рис. 67. Генеральный план автовокзала в г. Шальготарьян

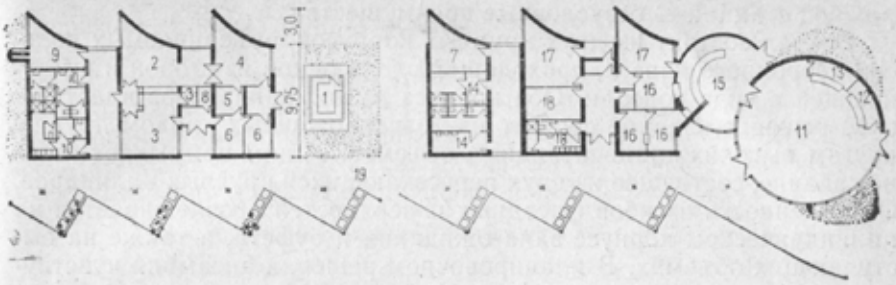


Рис. 68. План автовокзала в г. Шальготарьян

1 — служебное помещение; *2* — расчетная часть; *3* — расчетная касса; *4* — комната персонала; *5* — помещение для вскрытия касс-автоматов; *6* — контора; *7* — почтовый склад; *8, 9* — склады; *10* — санитарный узел для персонала; *11* — зал ожидания; *12* — касса предварительной продажи билетов; *13* — камера хранения багажа; *14* — санитарный узел для пассажиров; *15* — буфет; *16* — буфетная; *17* — склад; *18* — бытовое помещение Объединения по снабжению пассажиров; *19* — крытая пассажирская платформа

железнодорожной станции, являющихся точками пересечения главных пешеходных маршрутов (рис. 66—69).

Автовокзал сообщается с улично-дорожной сетью города по автомобильной дороге с двухсторонним движением, служащей соединительной дорогой между г. Шальготарьян и с. Литке. Планировочное решение участка — в виде правильной трапеции — включает в себя внутренний перрон шириной 26 м и островную платформу шириной 3 м. На территории автовокзала движение одностороннее, с левым поворотом. На восточной стороне внутреннего перрона имеется девять машино-мест, расположенных под углом, на западной — пять параллельных машино-мест. Около островной платформы расположены три машино-места. На твердом покрытии у северной стороны автовокзала, там, где ранее была конечная станция, одновременно можно установить 30 автобусов. От ул. Каранч на территорию автовокзала можно попасть по тротуару, а от городского центра и железнодорожной станции — по подземному пешеходному переходу, находящемуся под железнодорожными путями.

Объект расположен между автомобильной магистралью № 21, ведущей в город, и железнодорожной насыпью. Разнообразие архитектурного силуэта создается с одной его стороны многоэтажными и общественными зданиями центра города, с другой стороны — крутым склоном горы, возвышающейся за еще неблагоустроенной территорией и за зданиями, подлежащими сносу. С точки зрения

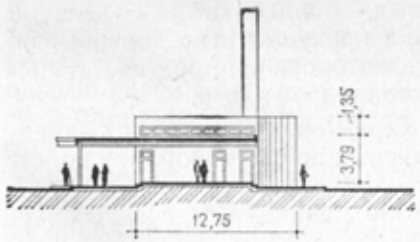


Рис. 69. Разрез здания автовокзала в г. Шальготарьян

пешеходного движения близость городского центра и железнодорожной станции — безусловные преимущества.

Вокзал состоит из двух крупных корпусов, объединяемых полосой перронного навеса, проходящей вдоль одной из сторон и выступающей в виде консоли. Оба корпуса имеют одинаковое пластическое решение. Здание состоит из расположенных рядом друг с другом высоких трапециевидных объемов. К ним примыкает главное здание, состоящее из двух пересекающихся круглых цилиндров. Округленность изгибов фасадных поверхностей прослеживается на цилиндрическом корпусе зала ожидания и буфета, а также на выступающих объемах. В планировочном решении ансамбля чувствуются черты, характерные для зданий павильонного типа; функциональные группы помещений делятся на самостоятельные единицы крытыми переходами.

В конце здания, в правильном круглом цилиндре расположен зал ожидания. Это помещение на две трети от пола до потолка ограждено стеклом. Единство с остающейся сплошной поверхностью стенового заполнения образует узкая полоса камеры хранения багажа и кабины касс. К залу ожидания примыкает помещение буфета, также круглое в плане. Архитектурный облик и оборудование обоих помещений одинаковы. Встроенная мебель, прилавок буфета, скамьи и отопительные приборы своими очертаниями соответствуют округлым в плане формам. Пол в зале ожидания и буфете покрыт красной метлахской плиткой, подвесной потолок представляет собой декоративную алюминиевую решетчатую конструкцию типа «Феммункаш». Рассеянные по элементам решетки белые лампы накаливания обеспечивают эстетически привлекательное освещение. Внутренняя поверхность боковых стен и фасада покрыта мелкими мозаичными плитками. К буфету примыкают помещения кухни-гриля, буфетной, складов и бытовые помещения. Группа помещений буфета отделяется крытым переходом от туалетов для пассажиров и помещения почтового склада. В другом корпусе здания расположены служебные конторы, расчетная часть, помещение для водителей и кондукторов, а через крытый переход от него — обособленная котельная, гардеробы и бытовые помещения. На небольшом озелененном участке между двумя основными корпусами находится отдельно стоящий павильон диспетчерской.

Перронный навес, выступающий за стальные колонны в виде консоли и проходящий вдоль одной стороны здания, соответствует расположению постов автобусов под углом. Навес со светлым нижним покрытием типа «люксафлекс» сильно контрастирует с большими глухими стеновыми поверхностями, облицованными зеленой керамикой. На другой стороне фасада предусмотрено долговечное керамическое облицовочное покрытие, которое прерывается ритмично повторяющимися поверхностями стеклопрофилита.

Для всего ансамбля автовокзала характерен ритм четких акцентов, создаваемых повторением одинаковых по своему облику конструктивных элементов и корпусов.

Конструкция покрытия здания выполнена из облегченных же-

лезобетонных плит, а наклонные стыки имеют участки из монолитного железобетона.

Информация о движении автобусов передается по репродуктору и посредством табло расписания, расположенных у всех постов. Там же смонтированы светящиеся цифровые обозначения и пусковые устройства с двумя световыми сигналами. К услугам пассажиров санитарные узлы, киоск по продаже периодики и буфет.

Техническая характеристика

Площадь застройки	537 м²
Строительный объем	2121 м³

1.8.11. Автовокзал в г. Шопрон

Автор проекта: дипл. инженер-архитектор Мария Ньири

В г. Шопрон объем автобусных перевозок, возросший к началу 60-х годов, вызвал необходимость строительства современного автовокзала. По генеральному плану предусматривалось несколько вариантов размещения объекта. Для их сопоставительной оценки было проведено исследование пассажиропотоков, определившее, что узлом концентрации и пересечений основных транспортных потоков является зона общественных учреждений. Принимая во внимание необходимость сохранения застройки, представляющей собой историческую ценность, автовокзал возвели в 1965 г. вблизи этого узла пересечений, на границе района крепости (рис. 70—74).

Сообщение с улично-дорожной сетью осуществляется через ул. Ференци, перпендикулярно автомобильной магистрали № 84. Планировочным решением предусмотрены внутренний и островной перроны. Расположенные на противоположных концах внутреннего перрона обособленные здание диспетчерской и пассажирское здание объединяются перронными навесами, находящимися с продольной стороны. На северо-восточном краю главного перрона посты стоянки отправления и прибытия расположены под углом. На юго-западной стороне автобусы стоят параллельно. Вместимость автовокзала — тринадцать одинарных и два сочлененных автобуса. С центром города и с железнодорожной станцией автовокзал связан маршрутами городского транспорта. Сообщение объекта с главными пешеходными путями обеспечивается пешеходными переходами, обозначенными в направлении зоны общественных учреждений; к ядру города ведет ул. Криштофа Лакнера, граничащая с участком станции с северо-востока.

Автовокзал расположен на некотором удалении от железнодорожной станции, ближе к центру города. Автовокзал окружен по большей части четырехэтажными отдельно стоящими домами рядовой и прямоугольной застройки, в зеленой зоне застройка относительно разреженная.

Особенностью автовокзала является зал ожидания, охватываемый двумя параллельными козырьками в виде консолей. Перронные навесы окружают хорошо ухоженный, озелененный внутренний двор. Большие поверхности остекления зала ожидания обеспечива-

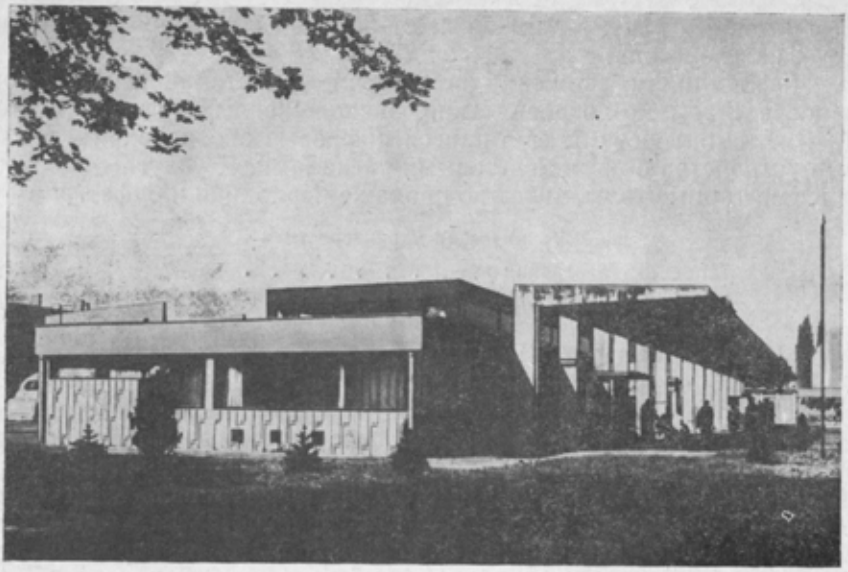


Рис. 70. Автовокзал в г. Шопрон

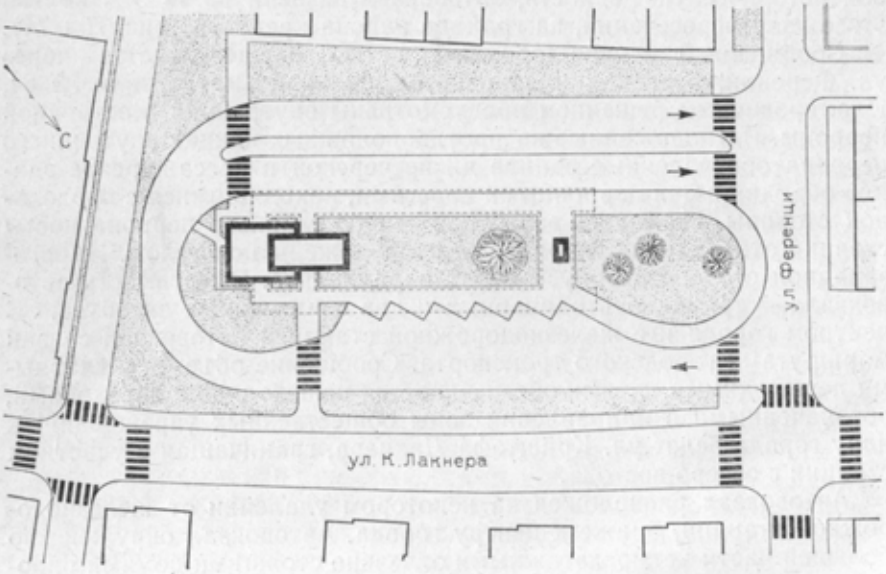


Рис. 71. Генеральный план автовокзала в г. Шопрон

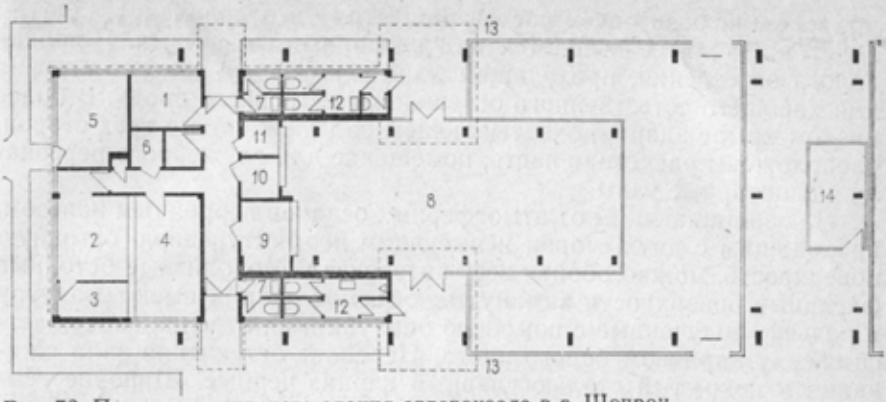


Рис. 72. План пассажирского здания автовокзала в г. Шопрон

1 — контора начальника станции; *2* — расчетная часть; *3* — расчетная касса; *4* — комната персонала; *5* — почтовый склад; *6* — склад билетов; *7* — санитарный узел для персонала; *8* — зал ожидания; *9* — касса предварительной продажи билетов; *10* — камера хранения багажа; *11* — торговый киоск; *12* — санитарный узел для пассажиров; *13* — крытая пассажирская платформа; *14* — служебное помещение

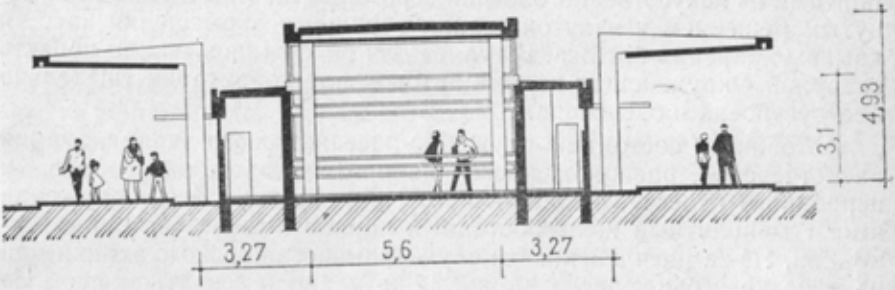


Рис. 73. Разрез по пассажирскому зданию автовокзала в г. Шопрон

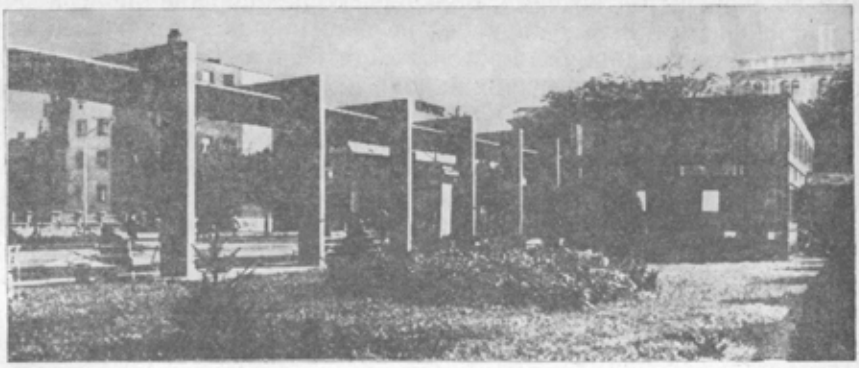


Рис. 74. Внутренний сквер на автовокзале в г. Шопрон

ют хороший обзор всех постов прибытия и отправления. Объем зала ожидания возвышается над перронными навесами. Широкая полоса остекления, проходящая по всему фасаду, создает условия для хорошего естественного освещения внутреннего двора. В более низком крыле здания, охватывающем зал ожидания с трех сторон, расположены расчетная часть, помещение для служебного персонала и санитарные узлы.

Под защищающим от атмосферных осадков перронным навесом, проходящим с двух сторон и имеющим неофактуренную бетонную поверхность, можно обойти весь автовокзал. Монолитные бетонные фасадные поверхности замкнутых объемов здания имеют фактуру и рельеф, полученные с помощью опалубки; их отделка завершается сверху карнизом белого цвета. Переплет остекления зала ожидания и покрытый сталью главный карниз черные. Широкие темные элементы создают сильный контраст с рельефной бетонной поверхностью.

Зал ожидания представляет собой большое, геометрически правильное пространство. Пол покрыт полированными плитами красного известняка. Боковые стены с внутренней стороны облицованы плитами из искусственного камня серого цвета. На сторонах с замкнутым решением к залу ожидания обращены помещения касс и камеры хранения багажа. В туалет для пассажиров можно попасть снаружи. Окружающая здания автовокзала территория тщательно благоустроена и озеленена.

Автовокзал состоит из служебно-пассажирского здания, здания диспетчерской, расположенного на противоположной стороне, и перронного навеса, связывающего оба здания. Все сооружения имеют монолитный железобетонный каркас и железобетонные покрытия. Из-за расчлененности служебно-пассажирского здания при разработке его несущего каркаса не удалось создать полностью чистую систему. Зал ожидания, охватываемый перронными навесами, возвышается над служебными помещениями. Его основными несущими конструкциями являются железобетонные рамы, открытые со стороны интерьера. Большие ограждающие поверхности остекления в стальных каркасах не примыкают к колоннам, а замыкают объем здания самостоятельно. Перронные навесы, имеющие по одному ряду несущих колонн и железобетонных балок, выступающих в виде консоли в одну сторону на 4,4 м, протянулись на длину 66,4 м. На нижней плоскости консольной балки находится железобетонная плита толщиной 10 см, образующая покрытие. Плита шириной 4,2 м имеет уклон к колоннам и не доходит до них на расстояние 20 см. По краю плиты, в открытом снизу канале с номинальным размером 25×25 см проходит арматура люминесцентного освещения.

Колонны жестко вмонтированы в фундамент. Внутренняя консольная балка опирается на концентрически расположенный железобетонный лежень.

Оборудование для информирования пассажиров состоит из табло с расписанием в зале ожидания, а также из репродукторов, на-

ходящихся в здании и на главном перроне. Отправление автобусов в рейс осуществляется с использованием светосигнального пускового устройства, скомбинированного с арматурой нумерации машиномест. К услугам пассажиров небольшие торговые точки и санитарные узлы.

Техническая характеристика

Площадь застройки	255 м²
Строительный объем	612 м³

1.8.12. Автовокзал в г. Сольнок

Авторы проекта: дипл. инженер-архитектор Ласло Келемен, дипл. инженер Дежё Детре

В этом областном центре несколько лет назад начались крупномасштабные работы по благоустройству города. В рамках модернизации были созданы новый центр города, современный железнодорожный вокзал, улично-дорожная сеть с достаточной пропускной способностью и новый автобусный вокзал. Определение участков застройки для основных объектов осуществлялось согласно генеральному плану развития города, в соответствии с путями сообщения, возможными в рамках сложившейся планировочной структуры города. Автовокзал (рис. 75—81) был построен в 1976 г.

Посредством проездов, обособленных по направлениям, территория автовокзала сообщается с улично-дорожной сетью, с выездом на ул. Эндре Ади, проходящую параллельно автомобильной магистрали № 4 всевенгерского значения, ограничивающей центр города с противоположной стороны. Внутренняя система движения транспорта по территории автовокзала определяется главным крытым перроном шириной 26 м, граничащим с ул. Эндре Ади, и двумя другими островными перронами шириной по 4 м. Проезды, обеспечивающие сообщение с улично-дорожной сетью, в глубине перронов объединяются с городскими улицами одностороннего движения. Сооружено 16 транспортных машино-мест с параллельной расстановкой автобусов. Около второго островного перрона твердое покрытие шириной 18 м, позволяющее хранить восемь сочлененных или шестнадцать одинарных автобусов одновременно. Пешеходные переходы расположены в конце перронов.

Автовокзал примыкает к одному из участков нового центра города, планомерно и радикально перестраивающемуся. В пространстве за автовокзалом расположены четырехэтажные дома рядовой застройки с двускатным покрытием, с другой стороны — девятнадцатиэтажное административное здание и корпуса центрального универмага. На конструктивное устройство здания автовокзала сильно повлияла Г-образная форма участка застройки. Этим объясняется размещение служебных помещений в самостоятельном здании, полностью отделенном от пассажирского здания. Служебные помещения расположены в круглом в плане объеме, возведенном на выступающем участке территории. Этот объем состоит из большого и малого цилиндров, причем последний возвышается над

Рис. 75. Главная пассажирская платформа автовокзала в г. Сольнок

первым. Ленточное остекление, проходящее по всему выступающему цилиндру, обеспечивает естественное освещение интерьера. Ленточное остекление административных помещений более низкого цилиндра создает благоприятную визуальную связь со всей территорией, предназначенной для хранения автобусов, и перронным навесом. Ряд желтых портьер у ленточного остекления прерывается ярко-голубыми элементами переплетов. Над ними поверхность верхнего барабана скрывается рядом часто расположенных вертикальных стержней.

Основной мотив автовокзала в верхней части (при обзоре со стороны автомобильной магистрали и особенно многоэтажного здания)

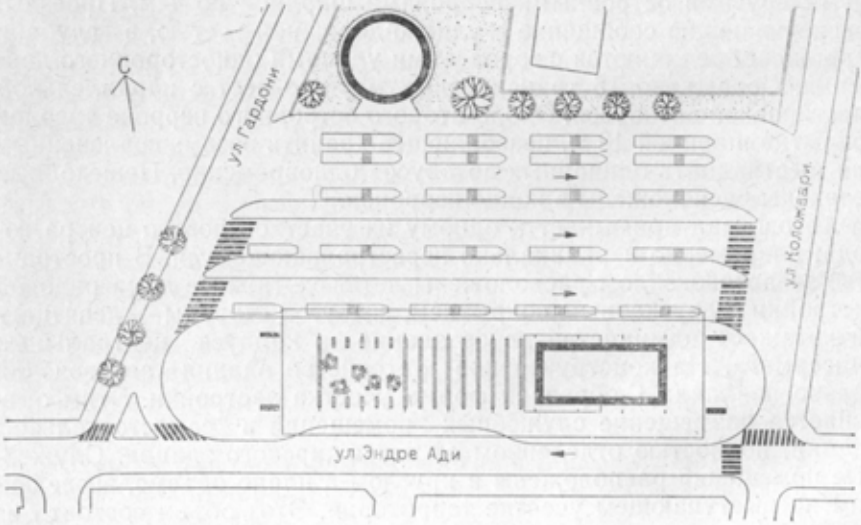


Рис. 76. Генеральный план автовокзала в г. Сольнок

Рис. 77. План здания диспетчерской автовокзала в г. Сольнок

1 — контора начальника станции; *2* — контора управления движением; *3* — контора оформления заказных рейсов; *4* — расчетная часть; *5* — служебное помещение; *6* — расчетная касса; *7* — контора руководителя расчетной группы; *8* — диспетчерская; *9* — контора кладовщика; *10* — склад билетов; *11* — комната пребывания персонала; *12* — помещение для подогрева пищи; *13* — санитарный узел для персонала

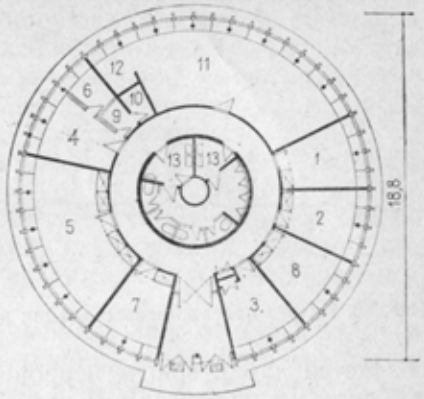
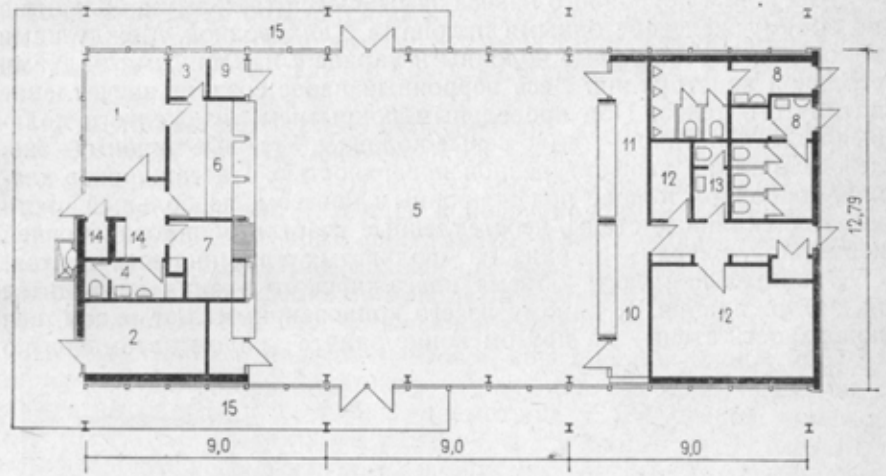


Рис. 78. План пассажирского здания автовокзала в г. Сольнок

1 — служебное помещение; *2* — почтовый склад; *3* — склад билетов; *4* — санитарный узел для персонала; *5* — зал ожидания; *6* — касса предварительной продажи билетов и справочное бюро; *7* — камера хранения багажа; *8* — санитарный узел для пассажиров; *9* — телефон; *10* — буфет; *11* — торговый автомат; *12* — склад; *13* — бытовое помещение Объединения по снабжению пассажиров; *14* — помещение для инженерного оборудования; *15* — крытая пассажирская платформа



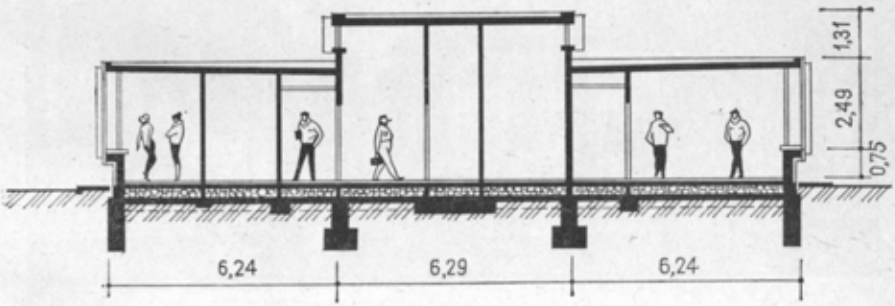


Рис. 79. Разрез по зданию диспетчерской на автовокзале в г. Сольнок

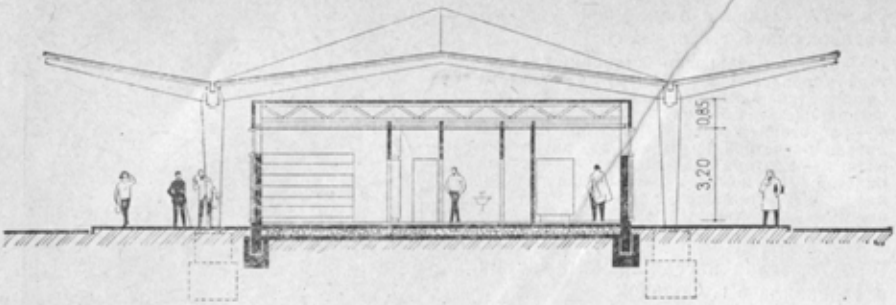


Рис. 80. Разрез пассажирского здания на автовокзале в г. Сольнок

создается характерным перронным навесом, покрытым волнистыми листами полиэфирного пластика. Под прямоугольным в плане навесом, образующим ряд элементов оболочки с ломаными очертаниями, в здании с контурами меньшего прямоугольника расположены помещения для обслуживания пассажиров.

Два конца перронного навеса замыкаются тяжелыми, большими по объему железобетонными пилонами с анкеровкой. Между ними находятся вертикальные колонны и каркас с наклонными балками стальной конструкции. Весь перронный навес создает впечатление натянутого тента. Под кровельным покрытием из желтого полиэфирного пластика — темно-серые колонны. Угловые пилоны — железобетонные с неофактуренной поверхностью. Пассажирское здание, свободно стоящее под перронным навесом, по большей части имеет стеклянные стены, неостекленные участки облицованы синей керамикой, вверху — карниз из волнистых алюминиевых листов.

Значительная часть объема пассажирского здания приходится на зал ожидания. К одному из его концов примыкают кассы, вся поверхность стены на другом конце занята рядом автоматов по

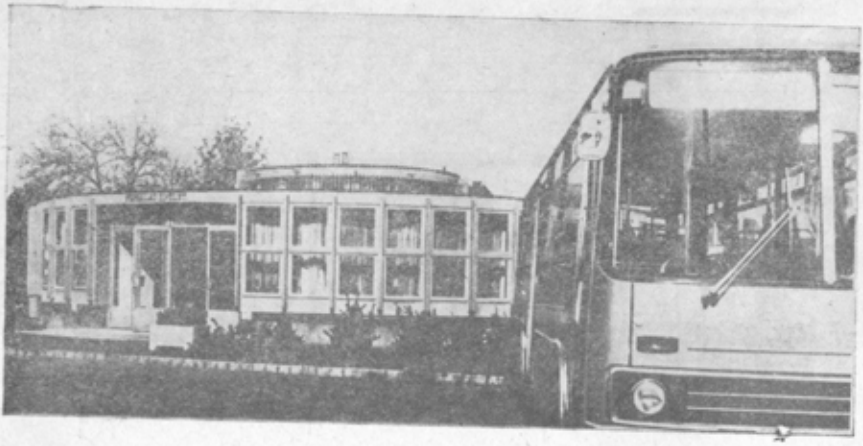


Рис. 81. Здание диспетчерской на автовокзале в г. Сольнок

продаже продуктов питания. За ней расположены санитарные узлы для пассажиров, имеющие входы снаружи. Пол в зале ожидания покрыт красным известняком. Подвесной потолок образован рядом белых узких балок. Стена у кассовых помещений имеет ряд встроенных прилавков. Зал ожидания оборудован креслами, обтянутыми красной искусственной кожей, и курительными столиками.

Здание отличается довольно сдержанной сероватой цветовой гаммой. Только в части, предназначенной для пассажиров, определенный цветовой эффект создают красные портьеры. Суровость окружения автовокзала скрадывается квадратными вазами для цветов и растительностью на участках, находящихся вне дорожных покрытий.

Автовокзал состоит из трех независимых друг от друга элементов отдельно стоящего служебного здания, перронного навеса и пассажирского здания, конструктивно полностью отделенного от навеса.

Облик служебного здания решен проектировщиком с использованием концентрических окружностей. Конструкция соответствует характеру планировки: кольцевидная плоская железобетонная плита толщиной 18 см опирается на круглую в плане железобетонную стену толщиной 15 см, радиусом 3 м и на стальные колонны, расположенные вдоль фасада по кругу радиусом 9 м с расстояниями между их осями около 2 м.

На железобетонной стене смонтированы стальные колонны высотой 60 см, на которые опирается круглая плоская железобетонная плита толщиной 20 см, служащая покрытием для внутреннего цилиндра. Вертикальные несущие конструкции имеют бетонные и железобетонные ленточные фундаменты. Конструкция здания простая, но трудоемкая. Еще больше она усложняется наличием цилиндрического остекления и монолитной конструкцией железобетонной парапетной стенки, утепленной минеральной пемзой.

Перрон снабжен навесом вантовой конструкции длиной 90 м и шириной 26 м. Основными конструктивными элементами навеса являются высокопрочные кабели диаметром 5 мм, расположенные друг от друга в продольном направлении через 20 см; уложенное на них кровельное покрытие из волнистых листов полиэфирного пластика, рамные стальные каркасы, смонтированные с шагом 9 м, а также двухстоечные, жестко смонтированные железобетонные опоры.

В центральной части ригели имеют шарнирную конструкцию. Стойки расположены друг от друга на расстоянии 15 м, концы ригелей выступают в виде консолей на длину 5,5 м и имеют уклон в сторону колонны. Железобетонные опоры, обеспечивающие натяжение кабелей, работают на изгиб в двух направлениях, поскольку вследствие натяжения кроме вертикальных нагрузок воспринимают и горизонтальные.

Пассажирское здание находится под перронным навесом, по его продольной оси, в виде самостоятельного здания с размером в плане 27×12,14 м. Вертикальными несущими конструкциями служат

колонны из стальных двутавровых профилей с поперечным сечением 200 м, расположенных с шагом 3 м. На них опираются сварные стальные фермы высотой 60 см с симметричными элементами решетки. Конструкция покрытия завершается трехслойными панелями с применением алюминиевых листов. Фасад здания в основном представляет собой остекление, обрамленное стальными каркасами; глухая кладка используется в качестве стенового заполнения только в некоторых местах, в частности у торцовых стен здания.

Для информирования пассажиров имеются справочное бюро, репродуктор, табло расписания, на каждой платформе — большие часы, указывающие точное время, у машино-мест — нумерация и таблички с указанием направлений. При отправлении автобусов в рейсы используются смонтированные у машино-мест и управляемые из диспетчерской светосигнальные устройства с двумя видами сигналов. К услугам пассажиров предусмотрены кассы предварительной продажи билетов, санитарные узлы, таксофоны и буфеты-автоматы.

Техническая характеристика

Площадь застройки	610 м²
Строительный объем	2217 м³