

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

**Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«Южный федеральный университет»**

Академия архитектуры и искусств
Кафедра дизайна архитектурной среды

*На правах рукописи
УДК 725.388*

Клименко Екатерина Анатольевна

**АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЕ
ФОРМИРОВАНИЕ ВОКЗАЛОВ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА (на примере Юга России)**

Направление 270100 «Архитектура»

Магистерская программа 270100.68

«Архитектура общественных зданий и дизайн
архитектурной среды»

АВТОРЕФЕРАТ

Диссертации на соискание академической степени
магистр архитектуры

Ростов-на-Дону
2015

Магистерская программа «Архитектура общественных зданий и дизайна архитектурной среды»
Профиль «Научно-творческий»

Работа выполнена на кафедре дизайна архитектурной среды в академии архитектуры и искусств ФГОУ ВО «Южный федеральный университет»

Научный руководитель: кандидат архитектуры, профессор
Пьявченко Елизавета Владимировна

Рецензент: кандидат архитектуры, ген. директор архитектурной мастерской «АрхСтройКомплекс» **Селивёрстов Александр Владимирович**

Защита состоится «30» июня 2015 года в 9 часов на заседании Государственной комиссии по защите магистерских диссертаций в Академии архитектуры и искусств ФГОУ ВО «Южный федеральный университет» по адресу: 344082, Ростов-на-Дону, ул. М. Горького, 75/78.

Секретарь Государственной комиссии по защите магистерских диссертаций **Москаленко И.А.**

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования

Актуальность темы диссертационного исследования обусловлена необходимостью совершенствования транспортной инфраструктуры и ее развития в новых социокультурных условиях современного мира. Улучшение транспортной инфраструктуры способствует повышению мобильности населения, доступности территорий и качества услуг для населения как фактора активации экономики регионов России.

В развитии транспортной инфраструктуры значительную часть составляют сооружения для перевозки пассажиров. Одним из наиболее перспективных средств массового пассажирского сообщения являются междугородные и пригородные автобусные линии. Этому способствуют процессы урбанизации, улучшения дорожного строительства и роста мобильности населения. Южный регион является важнейшим в транспортной системе страны; он имеет уникальный транспортно-транзитный потенциал и расположен на пересечении двух основных евроазиатских транспортных направлений Восток-Запад и Север-Юг.

В настоящее время темпы развития автобусного пассажирского сообщения довольно высоки. Многократно возрастает разветвленная сеть междугородных автотранспортных маршрутов, которая во много раз превышает эксплуатационную длину железных дорог. В связи с этим возникает необходимость строительства новых автовокзалов, а также реконструкции и модернизации многих существующих зданий подобного типа.

Автовокзалы и автостанции на промежуточных и конечных маршрутах трассы приобретают важное значение в формировании архитектурно-художественного облика населенных мест, улучшении транспортного и общественного обслуживания пассажиров.

Согласно положениям Федеральных целевых программ государственного регулирования автотранспортной отрасли должно быть обеспечено расширение

рынка автотранспортных услуг, развитие общественного автобусного транспорта в городском, пригородном, междугородном и международном сообщении, в сельской местности, а также развитие нормативной правовой базы государственного регулирования междугородних перевозок пассажиров.

Приоритетным направлением в проектировании и реконструкции вокзалов в наше время является превращение их в общественно-транспортные комплексы и транспортно-пересадочные узлы. В отличие от зарубежных примеров Российские автовокзалы, большая часть которых построена в XX веке, по своим характеристикам не соответствуют современным эксплуатационно-техническим требованиям. Эксплуатационными недостатками являются также низкий уровень комфорта, неэффективное использование территории и т.д.

Целью исследования является выявление основных принципов архитектурно – планировочного формирования вокзалов автотранспорта, разработка рекомендаций по проектированию и модернизации автовокзалов в условиях Юга России.

Задачи исследования:

1. изучить отечественный и зарубежный опыт проектирования вокзалов автотранспорта;
2. классифицировать типы и разновидности вокзалов автотранспорта;
3. проанализировать архитектуру зданий автовокзалов Юга России;
4. разработать рекомендации по архитектурно-планировочному формированию автовокзалов;
5. разработать принципиальные модели объемно-пространственной и функционально-планировочной организации автовокзалов для Юга России.

Объектом исследования являются вокзалы автотранспорта Юга России.

Предмет исследования – архитектурно-планировочные решения автовокзалов.

Границы исследования хронологически определены периодом XX века

и до настоящего времени, географические границы охватывают Южный регион России.

Теоретическая база исследования

Объем теоретических разработок в области проектирования и строительства отечественных автовокзалов несколько ограничен, а опыт их строительства в нашей стране еще недостаточно изучен. В качестве основы исследования были использованы научные труды следующих авторов: Г.Е. Голубева, Н.В. Максименко, В.А. Бутягина, А.Л. Гельфонд, Ю.А. Гольденберга, Е.В. Васильева, Ю. Тетерина, Б.Ф. Сереброва, Б.Я. Орловской, П.П. Сербинович.

Методика исследования определена в зависимости от решаемых задач и основана на комплексном подходе, который включает в себя: анализ и систематизацию информации, полученной из литературных источников; анализ отечественной и зарубежной практики проектирования автовокзалов; предпроектные исследования с использованием графоаналитического метода; экспериментальное проектирование.

Научная новизна работы:

- впервые проанализированы особенности архитектурно-пространственного решения зданий автовокзалов Юга России;
- определены принципы архитектурно-планировочной организации вокзалов автотранспорта как общественно-транспортных центров и транспортно-пересадочных узлов;
- разработаны принципиальные модели автовокзалов, рекомендации по проектированию зданий автовокзалов в условиях Юга России.

Практическое значение работы заключается в возможности применения выводов и рекомендаций диссертации при разработке проектов зданий автовокзалов. Результаты исследования могут быть использованы при корректировке соответствующих нормативно-рекомендательных документов по проектированию вокзалов автотранспорта.

Апробация и внедрение результатов: основные положения и результаты исследования опубликованы в пяти публикациях и представлены в сборниках научно-практических конференций Академии архитектуры и искусств ЮФУ, Международной конференции «Актуальные проблемы современной науки» (г. Уфа), а также в сборнике материалов международной конференции «Инновации в архитектурном образовании» (г. Баку).

Структура и объем диссертации:

Диссертация состоит из одного тома, который содержит введение, три главы, заключение, библиографический список использованных материалов и приложение с иллюстрациями и таблицами. Иллюстративная часть состоит из 6 планшетов 1000x1400 мм. В заключении сформулированы общие выводы по диссертации.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении подчеркнута актуальность темы исследования, сформулированы цели, задачи, предмет и объект исследования, обозначены границы исследования, научная новизна и практическое значение диссертационной работы.

Первая глава *«Исследование тенденций проектирования и строительства вокзалов автотранспорта»* включает в себя краткую историю возникновения и развития автотранспортных средств, обзор и анализ опыта проектирования вокзалов автотранспорта в отечественной и зарубежной практике.

Развитие транспортных средств повлекло за собой создание специальных сооружений на путях движения транспорта. Исторический обзор формирования вокзалов автотранспорта показал, что далекими предшественниками автовокзалов можно считать постоянные дворы и почтовые станции. Почтовые дворы часто являлись основным архитектурным сооружением малого населенного пункта, через который проходила дорога.

Анализ примеров зарубежного опыта проектирования автовокзалов позволяет выделить характерные архитектурные особенности вокзалов автотранспорта и основные факторы, влияющие на архитектурно-планировочное решение автовокзалов, запроектированных в различные периоды времени.

Вокзалы автотранспорта 50х – 60х гг. На начальном этапе это были небольшие автостанции и автовокзалы; начиная с 30-х годов XX века разрабатывались проекты типовых автовокзалов. К пятидесятым годам XX века в некоторых зарубежных странах уже имелся значительный опыт проектирования и строительства автовокзалов; вокзалы совершенствовались, устранялись функциональные недостатки.

Вокзалы автотранспорта 70х – 80х гг. Создан широкий спектр проектов автовокзалов и автостанций - от самых простых и маломощных до крупнейших, способных отправлять в сутки до нескольких сотен тысяч пассажиров. Модернизация транспортных узлов ведется с максимальным использованием наземного и подземного пространства. Общей тенденцией в строительстве пассажирских сооружений автотранспорта становится размещение зданий вокзалов в едином комплексе с общегородскими общественными, торговыми и коммунально-бытовыми учреждениями, зачастую кооперированными с другими видами транспорта.

Современные автовокзалы. Характерной чертой современного этапа развития вокзалов автотранспорта зарубежных стран заключается в разнообразии сочетаний форм, современных материалов и технологических новинок. Автовокзалы проектируются как многофункциональные транспортно-пересадочные узлы и торгово-развлекательные центры в комплексе автовокзала.

После 1850 г. по примеру Санкт-Петербурга и Москвы автобусные маршруты стали открываться и в других городах страны и к 1909 г. уже довольно интенсивно осуществлялось движение по многочисленным маршрутам. Тем не менее, активное строительство специальных зданий

автовокзалов в отечественной практике начинается только в 50е годы XX в., в послевоенное время. Анализ отечественного опыта проектирования автовокзалов позволил выявить характерные особенности решений зданий вокзалов, запроектированных в различные периоды времени.

Вокзалы автотранспорта 50х – 60х гг. Этот период времени обусловлен созданием единой междугородной сети автобусных перевозок и образованием проектного института Гипроавтотранс. Проектирование стало обретать нормативную базу. Началось строительство специально предназначенных для пассажиров зданий (в частности, по типовым проектам). Ранее размещение автовокзалов предусматривалось в переоборудованных под это назначение зданиях (бывших ж/д вокзалов, особняках и т.д.) с минимальным набором помещений обслуживающего назначения (Вокзалы в г. Ленинграде, в Белово).

Вокзалы автотранспорта 70х – 80х гг. В эти годы происходит совершенствование нормативной базы, накопление опыта проектирования и строительства автовокзалов в нашей стране и за рубежом, появляются новые тенденции в развитии советской архитектуры. Помимо типовых проектов, возрастает практика индивидуального проектирования автовокзалов с появлением новых обслуживающих функций (дополнительные торговые, коммунально-бытовые, культурно-досуговые учреждения, кооперирование с другими видами транспорта) (Вокзалы в г. Москве, в Твери, в Пензе).

Современные вокзалы. Модернизация вокзалов с целью превращения в транспортно-пересадочные комплексы с выраженной общественно-деловой функцией становится мировой тенденцией. Однако для российских проектировщиков это новый опыт. Тем не менее, в последнее время произошли позитивные сдвиги в этом направлении.

Выявлены основные архитектурно-художественные приемы, которые используются для достижения выразительности и оригинальности облика здания автовокзала: четкая ориентация в пространстве и оригинальный силуэт; хорошо выявленный главный вход; террасная и галерейная планировка; использование малых архитектурных форм, большие оконные проемы;

значительная высота вестибюлей и залов ожиданий. Анализ мирового опыта проектирования автовокзалов показал, насколько размещение автовокзала в городской структуре влияет на его функцию, и позволил выделить три основных типа размещения автовокзала:

- в центре города-автовокзалы транспортного следования по всем направлениям;

- на окраинах (в крупных городах несколько вокзалов со стороны разных въездов - различные направления следования);

- промежуточные (транзитные автовокзалы) на автомагистралях.

Вторая глава «Анализ архитектуры автовокзалов Юга России» содержит анализ современного состояния автопавильонов и автовокзалов Юга России. Проведена оценка функционально-планировочных решений существующих зданий вокзалов автотранспорта по функционально-планировочным, композиционно-художественным и градостроительным критериям, рассмотрены виды классификации автовокзалов, основные положения и нормы проектирования. На основании проведенного анализа выявлено, что согласно принятым принципам классификации, автовокзалы могут подразделяться по следующим основным показателям:

1. по назначению, т. е. по преобладающей категории пассажиров различных рейсов (международных, междугородных, местных, пригородных);

2. по расположению в структуре города (в центре города, на периферии, вне городской застройки-транзитные);

3. по характеру застройки (павильонные, блокированные, централизованные);

4. по типу застройки (отдельно стоящие, встроенные);

5. по потокам движения (одноярусные, двухъярусные, многоярусные);

6. по пропускной способности (суточному отправлению) и соответствующей ей вместимости (малой вместимости, средней вместимости, большой вместимости).

Рассмотрен перечень основных помещений зданий автовокзалов с учетом «Пособия по проектированию вокзалов (к СНиП II-85-80)». Выявлен ряд факторов, влияющих на архитектурно-планировочную структуру вокзалов автотранспорта: градостроительные факторы; архитектурно-планировочные; инженерно-конструктивные; факторы экологии и безопасности.

На примерах автовокзалов Юга России можно проследить эволюционные изменения архитектурно-художественного и функционально-планировочного образа здания вокзала. Изначально это были простейшие сооружения в виде открытых платформ, навесов или павильонов. В процессе развития автобусных перевозок, увеличения пассажиропотоков и пропускной способности планировочная и технологическая схема зданий данного типа эволюционировала.

Архитектурно-планировочные решения вокзалов автомобильного транспорта складываются из четырех основных элементов: пассажирское здание, транспортная территория, привокзальная площадь и перрон. Они тесно взаимосвязаны друг с другом и являются неотъемлемыми частями транспортного комплекса. Таким образом, архитектурно-планировочное решение вокзала должно обеспечить четкую организацию пассажирских операций, а именно: оформление проезда, приемку, хранение и выдачу багажа, разделение потоков прибытия и отправления пассажиров, а также культурно-бытовое обслуживание пассажиров во время ожидания автобусов. Архитектурно-планировочные решения автовокзалов Юга России во многом схожи, так как были построены по типовым проектам, но, несмотря на это, существует большое количество вокзалов, отличающихся своей индивидуальностью и построенных с учетом специфических условий каждого города.

По мере развития сферы обслуживания на вокзалах совершенствовались принципы проектирования, изменялся и архитектурный облик вокзалов автомобильного транспорта. Автовокзалы прошли значительный путь развития – от монументальных зданий-дворцов с богато украшенными фасадами

(автовокзал в г. Туапсе), до больших комплексов вокзалов, выполненных в современных архитектурных формах и материалах (автовокзал «Южные ворота» г. Москва).

Установлены варианты объемно-пространственных решений автовокзалов:

а) с одноуровневым перроном на площади перед открытым пространством;

б) многоуровневые в рядовой застройке и на площади;

в) кооперированное здание автовокзалов с использованием первых, подземных и верхних этажей.

Выявлены особенности организации привокзальных площадей:

- разделение движения по привокзальной площади и потоков городского транспорта достигается путём: создания поточно-круговой системы движения на выделенной для этой цели площадке, использования особенностей рельефа территории, чтобы избежать перекрещивания потоков пассажиров с маршрутами городского транспорта путем устройства туннелей, мостиков или наклонных плоскостей для пропусков пассажирских и транспортных потоков в разных уровнях;

- четкое разделение людских и транспортных потоков на две группы: прибытие и отправление;

- общие потоки движения следует разделять на пассажирские и багажные, организуя для последних самостоятельные подъезды к зданию вокзала;

- вблизи вокзала необходимо предусматривать площадки для стоянки автомашин;

- при проектировании привокзальных площадей надо обеспечивать наиболее короткий путь движения пассажиров к вокзалу, устранять лишние подъемы и спуски;

- входы и выходы необходимо устраивать в разных концах здания. Входы следует подчеркивать, делать их выразительными со стороны площади, а выходы незаметными, чтобы они не дезориентировали пассажиров.

Анализ архитектуры существующих вокзалов автотранспорта Юга России показал, что большинство зданий автовокзалов были построены во второй половине XX века и не удовлетворяют современным требованиям к функционально-планировочной организации транспортных сооружений, поэтому требуют реконструкции и модернизации. Большая часть автовокзалов функционирует в настоящее время, часть уже подверглась модернизации, либо реконструируется; некоторые автовокзалы находятся в разрушенном состоянии.

Были выявлены основные особенности проектирования автовокзалов Юга России с учетом принципов архитектурной климатологии и региональных особенностей, а также современных тенденций проектирования общественно-транспортных узлов. Характеристики климатических районов, как правило, влияют на проектирование генерального плана автовокзалов, объемно-планировочное решение, а также на выбор конструкций и отделочных материалов. Специфические приемы проектирования автовокзалов в южных районах Российской Федерации заключаются в учете особенностей климата, ландшафтных характеристик, а так же своеобразии и самобытности, сочетании национального и интернационального в архитектуре.

В настоящее время пассажирские перевозки, осуществляемые автомобильным транспортом, являются преобладающими в нашей стране. Юг России является одним из самых перспективных регионов в развитии данного направления благодаря огромному туристско-рекреационному потенциалу и основным транспортно-транзитным направлениям. В связи с этим стал актуален вопрос улучшения и развития пассажирского сообщения между городами и населенными пунктами, необходимость создания современных условий функционирования автовокзалов в области пассажирских услуг.

Третья глава *«Экспериментальное моделирование вокзалов автомобильного транспорта»* содержит рекомендации по архитектурному совершенствованию автовокзалов и экспериментальное моделирование.

За последние годы в крупных городах регулярно возрастают объемы внегородских автобусных перевозок и требования к качеству обслуживания пассажиров. В связи с этим появляется необходимость в возведении новых современных вокзалов, модернизации и реконструкции старых автовокзалов и автостанций.

Выделен ряд позиций по развитию и модернизации вокзалов:

1) преобразование существующих вокзалов в транспортно-пересадочные узлы, объединяющие в себе функции различных видов транспорта, а также культурно-развлекательные и социально-деловые потребности пассажиров;

2) применение тенденций экологической архитектуры;

3) развитие объемов реконструируемого здания по вертикали или горизонтали с пристройкой, углублением, надстройкой;

4) функциональная организация пространства;

5) использование современного технологического оборудования;

6) проектирование с учетом обеспечения доступности для маломобильных групп населения;

7) проектирование автовокзала с учетом возможного расширения комплекса; рациональная планировка привокзальной площади;

8) развитие вокзала совместно с прилегающей к нему территорией как части городской среды, что повлечет за собой усовершенствование инфраструктуры города;

9) благоустройство территории с учетом климатических особенностей местности;

10) экономическая эффективность транспортного комплекса.

Выявленный ряд принципов проектирования и модернизации автовокзалов позволит применять оптимальные проектные и композиционные решения, повысить качество обслуживания пассажиров и сформировать многофункциональное коммуникативное пространство в контексте городской среды, отвечающее всем современным требованиям.

Сформулированы рекомендации по проектированию автовокзалов на Юге России.

1) Автовокзалы малой вместимости (до 300 человек) целесообразно располагать в малых городах с населением до 50 тыс. человек. Для малых городов вокзальный комплекс выполняет особую роль, так как является важнейшим транспортным узлом, обеспечивающим внешние связи города с другими населенными пунктами, автомагистрали направляют потоки людей к центрам образования, культуры, отдыха и туризма. Отличительной чертой функционально-планировочной организации вокзалов небольшой вместимости является общий пассажирский зал, выполняющий функции вестибюля, кассового зала, зала ожидания. Такой универсальный зал может быть трансформируемым и в часы длительного перерыва в рейсах играть роль кинозала или зала собраний для близлежащих населенных пунктов.

2) Крупные автовокзалы (более 900 человек) располагаются в городах с населением свыше 250 тыс. человек. Такие автовокзалы предпочтительно размещать в центрах городов. Для улучшения качества обслуживания иногородних посетителей и жителей города предпочтительно устраивать единое кооперированное здание автовокзала с включением в него помещений культурно-досугового назначения (кинозала и медиа-залов, кафе, ресторана, экспресс-буфетов, игровых комнат для детей и подростков и т.д.), а также гостиниц и комнат для отдыха и реабилитации водителей дальних рейсов. При кооперировании различных функций создается единая объемно-пространственная структура и объединенные административно-хозяйственные помещения, учреждения общественного питания и торговли.

3) Автотранспортный комплекс для пассажиров автобусов и автотуристов на личных автомобилях, следующих на юг, в места массового отдыха, для размещения на трассах, между крупными населенными пунктами. Данный комплекс представляет собой насыщенную различными функциями единую систему, в которую включаются автовокзал, станция технического обслуживания, гостиница (мотель), магазины, кафе, места для летней торговли

местного населения, стоянки для легковых и большегрузных автомобилей и автобусов, игровые площадки для отдыха и занятия спортом. Подобные комплексы будут дополнять дорожно-транспортную инфраструктуру южных регионов России и создавать дополнительные удобства для туристов, следующих к природным местам отдыха и лечебным учреждениям.

4) Важными средствами выразительности архитектурно-художественного решения автовокзалов для Юга России следует считать применение эффектных силуэтов (вертикальной башни – диспетчерской, табло с информацией, указателями), а также использование ярких локальных цветов окраски и современных отделочных материалов.

5) При проектировании автовокзалов в условиях Юга России большое значение имеет учет климатических условий, теплозащита в холодное время года и защита от перегрева в летний период. Защита от перегрева достигается применением светлых тонов в отделке, использованием слоистых стен и теплоотражающих экранов, применением сетчатых перфорированных элементов, устройством обширных летних помещений, навесов, открытых двориков, террас, декоративных бассейнов и озеленения.

На основании разработанных предложений и рекомендаций по проектированию автовокзалов нами предложены три модели автовокзалов с различной вместимостью и расположением относительно городской застройки для городов Юга России:

- *Модель №1* – автовокзал малой вместимости (до 300 чел.);
- *Модель №2* – автовокзал большой вместимости (до 900 чел.);
- *Модель №3* – автотранспортный комплекс (с расширенными функциями для придорожного обслуживания).

Выполнен экспериментальный проект модернизации автовокзала для малого города Ростовской области (на примере г. Сальска).

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ВЫВОДЫ

1. Рассмотрена история становления и развития вокзалов автомобильного транспорта. Выявлено, что за сравнительно небольшой период времени в функционально-планировочной организации вокзалов автотранспорта произошли эволюционные изменения под воздействием меняющихся социальных условий и потребностей пассажиров - начиная от простых планировочных решений павильонов до многофункциональных центров с большим количеством пассажирских, служебных, технических и культурно-досуговых помещений. Благодаря кооперированию с другими видами транспорта такие комплексы постепенно превращаются в транспортно-пересадочные узлы.

2. Анализ мирового опыта проектирования автовокзалов показал, насколько размещение автовокзала в городской структуре влияет на их функцию, и позволил выделить три основных типа размещения автовокзала:

- в центре города (автовокзалы для следования по всем направлениям);
- на периферии городов (в крупных городах - несколько вокзалов со стороны разных въездов - разных направлений следования автотранспорта);
- промежуточные (транзитные автовокзалы) на автомагистралях.

3. Выделены основные принципы классификации автовокзалов и выявлено, что структура любого автовокзала состоит из 4-х основных элементов: пассажирское здание, транспортная территория, привокзальная площадь и перрон, при этом определены особенности организации каждого элемента целой структуры.

4. Анализ архитектуры существующих вокзалов автотранспорта Юга России показал, что большинство зданий автовокзалов были построены во второй половине XX века и не удовлетворяют современным требованиям к функционально-планировочной организации транспортных сооружений, поэтому требуют реконструкции и модернизации. Большая часть автовокзалов функционирует в настоящее время, часть уже подверглась модернизации, либо реконструируется; некоторые автовокзалы находятся в разрушенном

состоянии.

5. Результаты анализа позволили выявить ряд недостатков существующих зданий автовокзалов, которые проявляются в процессе их функционирования. Мероприятия по преодолению выявленных недостатков положены в основы рекомендаций по модернизации и проектированию вокзалов автомобильного транспорта.

6. Особенности проектирования автовокзалов Юга России: теплозащита в холодное время года, защита от перегрева в летний период. Защита от перегрева достигается применением светлых тонов в отделке, использованием слоистых стен и теплоотражающих экранов, применением сетчатых перфорированных элементов, устройством обширных летних помещений, навесов, открытых дворики, террас, декоративных бассейнов и озеленения.

7. На основе проведенного исследования нами выявлена зависимость структурно-функциональной организации вокзала от классификации городских поселений по численности населения и расположения относительно городской застройки. В соответствии с этим разработаны модели с различным составом помещений для городов Юга России без привязки к местности:

- автовокзал малой вместимости (до 300 человек) для расположения в малых городах с населением до 50 тыс. человек;
- автовокзал большой вместимости (до 900 человек) для крупных городов с населением свыше 250 тыс. человек и центральным расположением в городе;
- автотранспортный комплекс, для размещения на трассах, между крупными населенными пунктами.

8. Разработан экспериментальный проект модернизации автовокзала для малого города Ростовской области.

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ОПУБЛИКОВАНЫ В
СЛЕДУЮЩИХ РАБОТАХ:**

1. Клименко Е.А., Пьявченко Е.В. Формирование архитектурного образа автовокзалов: материалы международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы современной науки» часть I. –Уфа: РИЦ БашГУ, 2013.- 334 с.

2. Клименко Е.А., Пьявченко Е.В. Особенности проектирования вокзалов автотранспорта в условиях Юга России: материалы международной научно-методической конференции «Инновации в архитектурном образовании»– АзАСУ: Изд-во АзАСУ, 2014.

3. Клименко Е.А. Современные тенденции архитектурно-планировочной организации автовокзалов: тезисы IV всероссийской научно-практической конференции студентов и магистрантов «Студенческое творчество в архитектурно-художественной культуре России».– Ростов-на-Дону: ААИ ЮФУ, 2014. – 287 с.

4. Клименко Е.А. Художественно-эстетические особенности современных вокзалов автотранспорта: тезисы IV всероссийской научно-практической конференции студентов и магистрантов «Студенческое творчество в архитектурно-художественной культуре России».– Ростов-на-Дону: ААИ ЮФУ, 2014. – 287 с.

5. Клименко Е.А. Основные принципы архитектурного проектирования и модернизации вокзалов автомобильного транспорта: тезисы V всероссийской научно-практической конференции студентов и магистрантов «Студенческое творчество в архитектурно-художественной культуре России».– Ростов-на-Дону: ААИ ЮФУ, 2015.