



НАПРАВЛЕНИЕ АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО – СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София, 09.2011

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ЗАДАНИЕ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ

“Разработване на архитектурен проект във фаза Идеен проект за „Метростанция 20” от Метродиаметър 1 на Софийското метро”

Задание за съдържанието на проектите

1. Общи положения

1.1. Метростанция 20

Метростанция 20 е част от първата метролиния (метродиаметър 1), която свързва центъра на София с летището. Районът ѝ е незастроен и се намира между двете части на жилищен комплекс Дружба - квартал от панелни сгради с висока гъстота на населението и зелени междублокови пространства. В последните години тази част на града се насища с търговски и публични функции, които дълго време са липсвали.

1.2. Зона, засегната от конкурса

Точното местоположение на метростанцията е между кръстовището на бул. Кръстьо Пастухов и ул. Кап. Димитър Списаревски и бул. Цветан Лазаров в жилищен комплекс Дружба. Според ПУП-ПРЗ на м. Дружба-Разширение метростанция 20 попада под улица Обиколна (продължение на бул. Кръстьо Пастухов на юг) върху парцели 1333, 1334, 964, 963, 928, 956.

Територията, върху която е планирана метростанцията, е с площ 5080 м². Тя е публично достъпна за посещения по всяко време. Организаторите на конкурса не поемат разходи за посещение на мястото.



НАПРАВЛЕНИЕ АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО – СТОЛИЧНА ОБЩИНА

1.3. Урбанистични изисквания към територията около метростанцията

В момента територията около метростанция 20 е слабо застроена, но в бъдеще наличието на метростанцията се очаква да индуцира по-бързо развитие.

Максималната височина на околните сгради ще бъде 5 етажа. На нивото на терена, перпендикулярно на трасето на метрото, в момента преминава топлопровод, който се очаква да бъде прокаран под земята и над структурата на метростанцията. На негово място е предвидена пешеходна зона. Местоположението му трябва да бъде взето предвид при планирането на бъдещите входи към метростанцията.

По продължение на метротунела на нивото на терена е прокарана улица, свързваща двете части на жилищен комплекс Дружба. Скоростта на нейното движение може да бъде намалена с цел осигуряване на безопасност в зоната около метростанцията и обособяване на атрактивно площадно пространство.

Градски автобусен транспорт е предвиден да се движи по двата перпендикулярни на метротунела булеварда - Цветан Лазаров и Димитър Списаревски. Близко до метростанцията ще има спирки за връзка на автобусния и метротранспорта. Подземни паркинги на тази метростанция не са предвидени. Буферен паркинг се изгражда в момента на метростанция 19.

Проектът за метростанция 20

- трябва да отчита огромния ежедневен поток от хора, който ще се генерира, да изследва добре подходите към метростанцията, трафика, взаимодействията между публични и частни пространства
- трябва да даде предложение за урбанистично развитие на публичните пространства около метростанция 20, като подобрява градската и архитектурната среда и следва съвременни урбанистични принципи
- трябва да предложи идеи за настилки, архитектурна концепция на изходите на метростанцията и други градски елементи, скулптури, инсталации в публичното площадно пространство

2. Функционални изисквания към метростанцията

Основна цел и приоритет е осигуряването на безопасността на пътниците, персонала и обществеността през целия период на експлоатация на софийското



НАПРАВЛЕНИЕ АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО – СТОЛИЧНА ОБЩИНА

метро посредством възможно най-безопасна среда. Прогнозираният пътничопоток трябва да може да бъде обслужван без задръствания и без риск за сигурността на пътниците или железопътните работници, включително в критични моменти.

Метростанцията, както и целият метродиаметър трябва да поддържа ниво на обслужване при максимален поток от 7000 пътници/час и над 120 000 пътници/ден на интервали от 5 мин. Станцията трябва да е напълно съвместима с останалата част от метродиаметъра. Метросистемата да функционира седем дни в седмицата без прекъсване между 6 часа сутринта и полунощ, като всички работи по поддръжката на релсовия път трябва да се извършват извън тези часове на експлоатация.

Метростанция 20 е разделена на три вертикални зони. Всяка зона изисква различна степен на архитектурна намеса в проекта:

2.1. Зона на перона – тази зона е разположена на около 9,75 м под нивото на терена. При архитектурната намеса би трябвало да се спазват следните изисквания:

- нивата и ширините на пероните остават непроменени
- външният конструктивен контур на тунела остава непроменен
- техническите помещения под и извън пероните остават непроменени
- позицията на ескалаторите остава непроменена

Конструкцията на това ниво може да бъде променяна според архитектурното решение в зоната на пероните.

Зоната е с площ 2330 м².

2.2. Зона на входния вестибюл – предвидената намеса е абсолютно свободна в рамките на подземния контур на метростанцията. Трябва да се вземат предвид изискванията за контрол на пътниците. Във вестибюла трябва да присъстват следните помещения, отделени с контролиран достъп от общото пространство:

- офис на началник-станция – мин. 20 м²
- офис за охрана – мин. 15 м²
- техническо помещение – мин. 10 м²
- техническо помещение – мин. 8 м²
- помещение за репартистор – мин. 15 м²
- помещение за КПС – мин. 35 м²
- тоалетни за служители – два броя
- каса за продажба на карти и билети – мин. 8 м² за 2-ма служители



НАПРАВЛЕНИЕ АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО – СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Допълнителни изисквания:

- Вестибюлт трябва да е напълно достъпен за инвалиди от нивото на улицата, както и да осигурява инвалиден достъп след контрола на пътниците до двата перона.
 - Позицията на ескалаторите към перона трябва да остане непроменена.
 - Съгласно евакуационните изисквания ширината на стълбищата и входните врати, предложени от предишния идеен проект, не трябва да бъде намалявана.
- В тази зона могат да бъдат разположени и други обществени функции – търговски, културни и др.

Конструкцията на това ниво може да бъде променяна според архитектурното решение.

Зоната е с площ 2210 м².

2.3. Зона на уличното ниво – В зоната на уличното ниво проектът трябва да представи решение за публичните пространства около метростанцията, както и за архитектурата на изходите от метростанцията в контекста на публичното пространство. Изискванията са дадени в т. 1.3. (Урбанистични изисквания към територията около метростанцията)

Зоната е с площ 12 390 м².

3. Технически изисквания

Поради сложността на техническата инфраструктура, съпътстваща проекта за метростанция, много от инженерните части вече са проектирани. Те могат да се видят в предишния идеен проект, който е даден за информация в конкурсната документация. Тук са изброени изисквания, които имат пряка връзка с архитектурата на станцията.

3.1. Изисквания към осветлението

По настилката в края на перона по продължителността на релсовия път се поставя сигнализация за незрящи и сигнална линия за безопасност, която не трябва да бъде пресичана от пътниците, преди влакът да е пристигнал на метростанцията. Зоната на тези сигнални маркировки трябва да бъде осветена с минимум 250 лукса.



НАПРАВЛЕНИЕ АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО – СТОЛИЧНА ОБЩИНА

3.2. Изисквания към системата за таксуване на пътници

Системата за таксуване трябва да е съвместима със съществуващата система. AFC системата осигурява:

- Продажба на билети чрез автомати или автоматизирани работни места
- Контрол на достъпа при вход/изход към/от перона на метростанцията
- Еднопосочен входен път към перона на метростанцията
- Контрол на достъпа на пътници снабдени с общовалидни карти
- Контрол на достъпа и автоматично таксуване на пътници снабдени с билети
- Еднопосочен път за излизане на пътниците от перона на метростанцията
- Счетоводна информация и статистика на пътничкопотока

Системата да осигурява обслужване с четири различни вида билети:

- С билети за многократно пътуване /Smart/
- С общовалидни карти
- С конвенционални кодирани билети
- С електронно портмоне

Системата за таксуване трябва да осигурява функционалност при безпроблемно въртене за не по-малко от 50 000 завъртания.

3.3. Изисквания към вентилацията

Вентилационните шахти не трябва да се разполагат по-близо от 15 м до съседните сгради. Външният въздух да се осигурява от зелени площи, където е възможно - на височина 2 м, измерена от земното ниво до горния ръб на решетката. Над вратите на входовете на станциите ще се инсталират топовъздушни завеси, както и изходите на билетните каси и другите места за пътници на ниво вестибул. Специализирани технически помещения, като ТПС, КПС и релейно, да се осигурят с климатик, като аварийно осигуряване на нормалната отоплителна инсталация.

4. Информационни изисквания

На входовете и в интериора на метростанция 20 трябва да бъдат интегрирани информационни табели. Описание на всяка една от тях е включено в изходната документация. Проектът трябва да даде решение за тяхното подходящо местоположение в избрания дизайн.



НАПРАВЛЕНИЕ АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО – СТОЛИЧНА ОБЩИНА

5. Изисквания за материали

Материалите, използвани в интериора и екстериора на метростанцията, трябва да са трайни, негорими и лесни за поддръжка. Проектният живот на архитектурните детайли трябва да бъде минимум 20 години.

6. Изходна графична информация

При предварителното планиране на метростанциите има вече изготвен идеен проект за метростанция 20. Този проект очертава нивата на метротунела и позицията му в пространството, външния контур на станцията, както и връзката ѝ със съседните метростанции. Подземният контур е съобразен с бъдещото урбанистично развитие на зоната около метростанцията и собствениците на околните имоти. Предложенията и решенията, дадени в този проект, са само примерни. Проектът е предоставен като подложка за конкурсните проектни предложения. Конкурсното задание не изисква от участниците в конкурса да се влияят и да се опитват да доближават своя проект до решението на предишния идеен проект! Към този проект информативно са предоставени и всички технологични части на идейния проект.

На участниците също така е предоставен и урбанистичен план за развитие на обществения център около зоната на метростанция 20.