

УДК - 725.34

Дикун Ж.Є.,
ЗАТ «Транспроєкт», м.Київ

МІСТОБУДІВНІ ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ МОРСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ТЕРМІНАЛІВ (МПТ) УКРАЇНИ

Розглядаються містобудівні особливості формування морських пасажирських терміналів України. Особливості структурного моделювання МПТ на чотирьох містобудівних рівнях, врахування яких забезпечує комплексний підхід і вибір найбільш ефективної структурної моделі.

Ключові слова: морські пасажирські термінали, містобудівні особливості, містобудівні рівні, структурне моделювання.

Ряд фундаментальних наукових робіт, які можна вважати основопологаючими для дослідження в області архітектури транспортних споруд та вузлів були написані ще в середині минулого століття: Н.В. Баранова, М.Г. Бархіна, В.Н. Білоусова, А.О. Кудрявцева, В.А. Лаврова, Н.Н. Улласа, В.А. Шкварикова. Порівняно велика кількість опублікованих робіт та монографій присвячена і вокзалам, в тому числі морським. В роботі Голубєва Г.Є., Анжеліні Г.М., Модорова А.Ф. "Современные вокзалы железнодорожного, речного, морского, автомобильного и воздушного транспорта" авторами узагальнений досвід вітчизняного та закордонного проектування та будівництва морських вокзалів, наведені варіанти розміщення на генеральному плані, відносно акваторії, викладені принципи класифікації. Цікавою є робота Батирєва В.М. "Будущее вокзалов", де вперше в автором на історично-культурному фоні розглядається еволюція і сучасний стан своєрідного масового типу громадських споруд, його місце в розвитку країни, міста, населеного пункту, показаний вплив вокзалів на розвиток міської структури. Даються прогнози на майбутнє вокзалів, їх можливої трансформації під впливом розвитку нових транспортних засобів. Більш тісно до сучасного розуміння вокзалів, як багаторівневих та багатофункціональних транспортних споруд, наблизився в своїх роботах Голубєв Г.Є. В його праці "Многоуровневые транспортные узлы" особливу увагу автор приділяє розвинутих багатофункціональним комплексам, а також системам транспортних споруд та вузлів, що розвиваються, стосовно умов міста різної величини. Питаннями об'єднаних пасажирських споруд різних видів транспорту досліджував в своїй роботі "Объединенные пассажирские станции и вокзалы" Дахно В.П. Окрім узагальнення досвіду проектування, будівництва та експлуатації об'єднаних пасажирських станцій, вокзалів зовнішнього

транспорту, класифікації об'єднаних споруд, тут також висвітлені прийоми їх розміщення в структурі міста, наведені рекомендації по створенню об'єднаних пасажирських споруд різних видів транспорту. Вплив зовнішнього транспорту та обсягів пасажироперевезень на розвиток систем населених міст досліджується в роботі Лаврик Г. І., Демин Н. М. "Прогнозирование систем населенных мест".

Але поза тим питання містобудівних особливостей формування морських пасажирських терміналів не закриті. Сучасні тенденції підвищення рівня комфорту та обслуговування, насичення МПТ функціями міського центру, посилення значення терміналу в структурі міста та регіону, – все це відкриває нові горизонти дослідження міста та терміналу.

Термінал це сукупність просторово організованих та взаємопов'язаних матеріальних елементів (технічно освоєних територій, акваторії, будівель та споруд, доріг та інженерних комунікацій) в поєднанні з природними компонентами, що формують середовище суспільної життєдіяльності на різних територіальних рівнях. Змоделювати складність всіх процесів такої системи, взаємозв'язок та взаємовплив її елементів, можливо лише в "просторовому зрізі" – перетині функціонально- просторових моделей відповідних територіальних рівнів. Основні територіальні рівні це: регіон, система населених міст (СНМ), місто та ділянка.

На рівні "регіон" чи не найвагомішим критерієм є належність даної території до міжнародної транспортної системи.

Україна розташована на напрямках Пан'європейських транспортних коридорів (МТК) №3, 5, 7 та 9, уздовж яких формуються Пан'європейські транспортні осі: Центральна вісь сполучає центр ЄС з Україною та Чорним морем, а також із Транссибірською залізничною магістраллю в Росії; Північна вісь сполучає країни Скандинавії та Балтії з Росією і відповідно забезпечує сполучення з Центральною віссю (рис. 1). Територія України простягається в межах Чорноморської Пан'європейської транспортної зони, що згідно з концепцією ЄС «Морські магістралі», яка нині розробляється, є пріоритетною для розвитку. У межах зазначених вище коридорів розташовані головні порти України на Чорному морі: Одеса, Іллічівськ та Южний, тяжіє до МТК №7 і Ізмаїл. Все це створює перспективи розвитку України як транзитної держави. "Транспортна стратегія України на період до 2020 року" має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України, а також поступову гармонізацію чинних стандартів та політики до прийнятих у Європейському Союзі. Разом з розвитком інфраструктури, вдосконаленням порядку перетину кордону, збільшенням пропускної спроможності морських портів – все це сприятиме інтеграції України в європейську спільноту,

посиленню зовнішньоекономічних зв'язків та залученню транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України.



Рис. 1. Міжнародні транспортні коридори Європи.

Належність МПТ міжнародним транспортним коридорам та транскордонним територіям впливають на структурно-функціональне формування, функціональну насиченість, стимулює розвиток вокзального комплексу та міста, стягуючи різні функціональні блоки в зону дії МПТ, тим самим посилюючи роль терміналу для міста. Динаміка приєднання регіональної

транспортної системи до міжнародної також відображається на художній виразності об'єкту, семантичному підході до архітектури терміналів.

Містобудівний рівень "Систем населених місць" (СНМ). Планувальна структура системи населених місць формується в умовах посилення зовнішніх комунікацій, що сприяє економічним та суспільним зв'язкам СНМ. Як правило, є місто центр системи населених місць, і міста "супутники" – рядові населені місця, що належать даній системі населених місць, географічно й економічно пов'язані з ним. Обсяг позаміських поїздок у таких містах має тенденцію перевищувати обсяг внутрішньоміських. Тому одним з істотних чинників, що визначають функціонування, а значить і структуру міста є зовнішній транспорт, а саме обсяг пасажиропотоків. Якісні і кількісні зміни характеристик зовнішнього, а в даному випадку морського, транспорту, створення мережі високоякісних міжнародних, загальнодержавних, регіональних та місцевих транспортних комунікацій призведе до подальшого зростання обсягів міжсільбишних зв'язків. Такий перспективний рівень повинен визначати підхід до формування та міської планувальної структури, і їх елементів [12]. Від розміщення в структурі систем населених місць, тенденцій динаміки розвитку СНМ і його транспортно- комунікаційного каркасу залежить функціональний тип МПТ та гнучкість його структури. Від обсягів міжсистемних і внутрішньосистемних пасажиропотоків – потужність та динаміка розвитку МПТ.

Містобудівний рівень "місто". Оцінюючи вплив основних структурно-функціональних елементів міста на структуру МПТ, насамперед, слід виділити загальноміський центр а також промислову зону та інші об'єкти зовнішнього транспорту.

Об'єкти зовнішнього транспорту створюють транспортний каркас, до якого частково включається і внутрішньоміський транспорт. Наближення один до одного об'єктів різних видів зовнішнього транспорту створюють значні пересадочні вузли, насичені іншими громадськими функціями центри тяжіння значних мас населення. Як правило, на практиці об'єднані вокзальні комплекси це поєднання терміналів морського транспорту з залізничним або з автовокзалом, т.я. переважно тенденцією розміщення аеропортів є винесення їх в периферійну зону міста. Залежно від ступеня наближеності вони можуть *зливатися*, знаходячись в межах пішохідної доступності (така можливість є в Маріуполі, Керчі, Феодосії, де залізниця наближається безпосередньо до пасажирських причалів). Бути *наближеними*, знаходячись на незначних, в масштабах міста, відстанях та пов'язані мережею різних видів міського громадського транспорту. Заміщаючи та доповнюючи окремі функціональні блоки один одного (наприклад Одеса, Євпаторія). Або *віддаленими*, такими що

рознесені територіально і функціонують як окремі транспортно- громадські вузли (Ялта, Севастополь та інші).

Промисловий сегмент, що неминуче присутній в усіх морських торгових портах України, також впливає на формування МПТ та залежно від специфіки діяльності порту, його потужності, відображається на планувальній структурі варіантністю рішень зонування. Промислова зона терміналу може зливатись з промисловою зоною міста. Може відсікати термінал від міста частково, або повністю, створюючи багаторівневі планувальні рішення з пішохідними переходами та естокадами для руху транспорту.

Щодо загально міського центру, на практиці зустрічаються три варіанти розташування МПТ відносно міського центру:

- Центральне - коли МПТ розміщений в безпосередній близькості до загальноміського центру, що сприяє практично просторовому злиттю всіх функціональних блоків МПТ з функціональними елементами центру. Переважно це характерно для невеликих міста, де привокзальна площа є головною загальноміською.
- Серединне - при розміщенні МПТ в серединній зоні міста, що обумовлює формування транспортного підцентру з активним тяжінням до міського центру. Прикладом може служити міста: Одеса, де МПТ пов'язаний з загальноміським центром головним пішохідним бульваром, що бере початок від Потьомкінськими сходів; або Ялта де головні вулиці виходять просто до набережної.
- Периферійне - при розміщенні МПТ в периферійній зоні міста. Таке розміщення рідко зустрічається і більш характерно для повітряного транспорту та обумовлює три можливі сценарії подальшого розвитку комплексу 1) домінування МПТ в порівнянні з громадським центром; 2) МПТ розвивається як рівноцінний міському центру, суспільно - транспортний центр; 3) МПТ виконує в основному транспортну функцію.

Активний розвиток МПТ, що обумовлений значною мірою об'ємом кінцевих пасажиропотоків, визначається рангом міста, його історико-культурною унікальністю і природними характеристиками. Структурна організація МПТ та його функціональне насичення залежить від місця розміщення щодо громадського центру міста. З можливим доповненням та заміщенням функціональних блоків терміналу та громадського центру, як елементів єдиної системи. Архітектура МПТ відповідає його містобудівній значущості в структурі міста з врахуванням презентативної функції об'єкту та семантичних особливостей міського середовища.

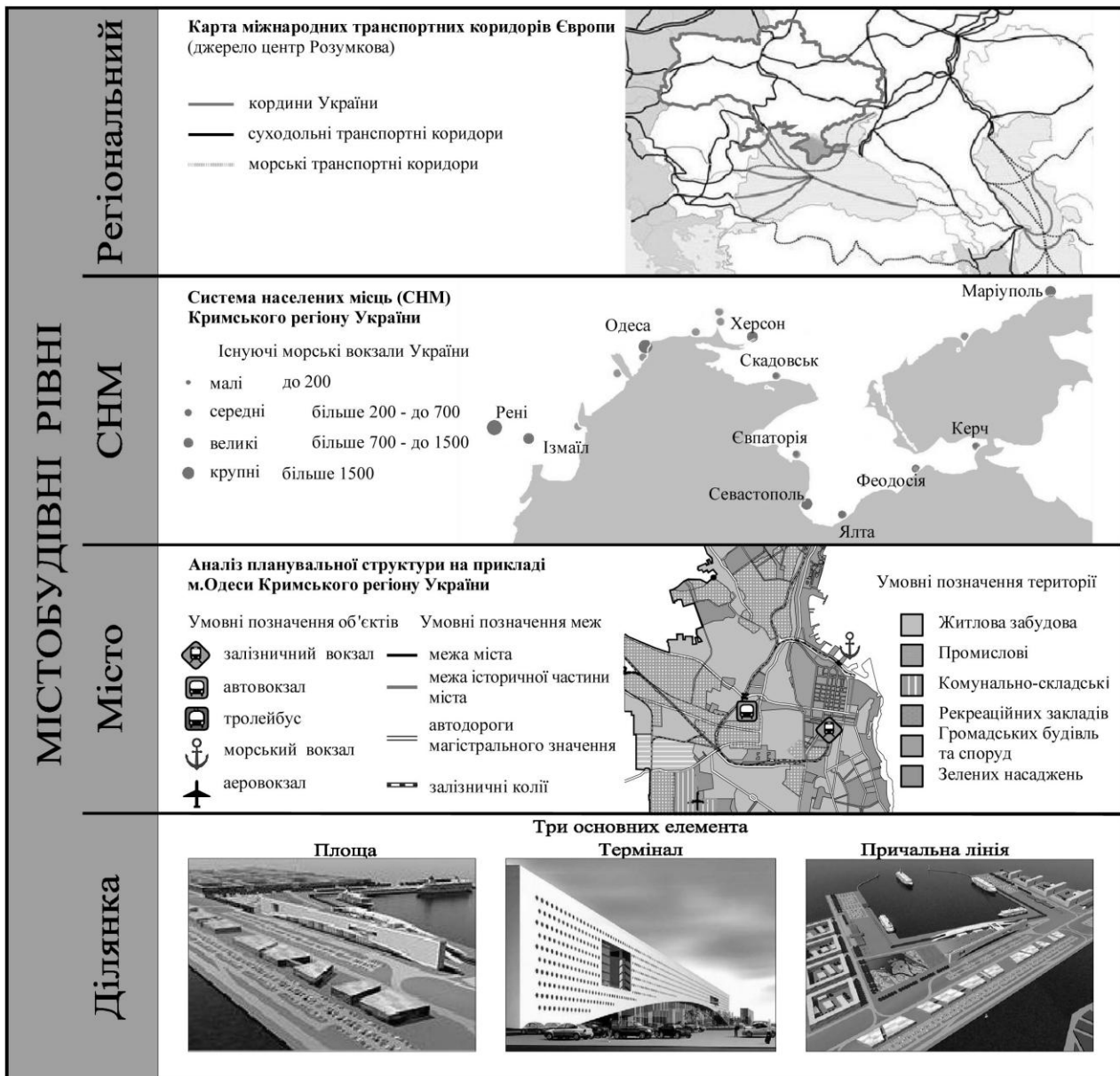


Рис. 2. Міжнародні транспортні коридори Європи.

На містобудівному рівні "ділянка" можна виділити три основних елементи: термінал, гідротехнічні споруди (причали) та площа. Термінал і головні водні шляхи (які як правило залежать від природних гідрофізичних умов, або пов'язані зі значними гідротехнічними заходами задля створення прохідних каналів та забезпечення необхідних характеристик акваторії) є "жорсткими елементами каркаса" структури МПТ, що являють собою певне "ядро" структури. А пішохідні підходи, транспортні під'їзди та привокзальна площа більш "гнучкими" елементами каркаса. До них можна віднести такі функціональні блоки як: рекреація та дозвілля, громадське обслуговування, торгівля, промисловість, тощо. Вони являють собою "буферну зону", яка розділяє "ядра" МПТ та міську тканину, пом'якшуючи вплив порту на прилеглу міську територію.

Основні завдання на даному містобудівному рівні: забезпечення роботи та обслуговування, з дотриманням функціонально-технологічних характеристик, всіх елементів та системи в цілому; розведення потоків (пішохідних та всіх видів транспорту); забезпечення екологічної безпеки та ефективності; та врахування природних умов, стилістичних і семантичних особливостей середовища.

Особливості структурного моделювання на даному рівні є: відкритість та гнучкість структурної організації; відповідність структурно - композиційних характеристик природним умовам середовища та містобудівному контексту прилеглої території; впливу структурно - функціональної організації прилеглої території ділянки на архітектурно - містобудівні параметри МПТ.

Таким чином, для успішного структурного моделювання морських пасажирських терміналів слід враховувати фактори всіх містобудівних рівнів (регіонального рівня, системи населених міст, міста, ділянки) урбанізованої території, спираючись на перелічені особливості кожного з них. Побудова структурних моделей МПТ розкриває можливості варіантного проектування і вибору найбільш ефективного.

Список використаної літератури:

1. Пособие по проектированию вокзалов. СНиП. – М.: Стройиздат, 1987. – 64 с.
2. Пособие к ВСН Вокзалы. Нормы проектирования.(Раздел "Морские вокзалы"). – О.: Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта "Союзморпроект", одесский филиал ЧерноморНИИпроект, 1987. – 79 с.
3. Вокзалы. СНиП II-85-80 (часть вторая). – М.: Госстрой СССР, 1982. – 41 с.
4. Нормы технологического проектирования объединенных морских и автобусных вокзалов. – М.: Союзморниироект. Гипроавтотранс, 1968.
5. Рекомендации по проектированию вокзалов. – М.:ЦНИИП ГрадосроительствоМинстрой России, 1997. – 56 с.
6. Батырев В.М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.
7. Голубев Г.Е., Анжелинин Г.М., Модоров А.Ф. Современные вокзалы. Железнодорожного, речного, морского, автомобильного и воздушного транспорта. – М.: Издавництво літератури по будівництву, 1967. – 205 с.
8. Голубев Г.Е. Многоуровневые транспортные узлы. – М.: Стройиздат, 1981. – 152 с., ил.

9. Дахно В.П. Объединенные пассажирские станции и вокзалы. – К.: Будівельник, 1965. – 79 с.
10. Кочнев Ф.П. Пассажирские станции и вокзалы : учебник / Ф. П. Кочнев. - М. : Трансжелдориздат, 1950. - 360 с.
11. Дмитриева. Морской энциклопедический словарь в 3 томах. – Л.: Судостроение, 1991.
12. Лаврик Г. И., Демин Н. М. Прогнозирование систем населенных мест. Методические рекомендации. — К., 1972.— 86 с.

Аннотация

В статье рассматриваются градостроительные особенности морских пассажирских терминалов Украины. Особенности структурного моделирования МПТ на четырех градостроительных уровнях обеспечивает комплексный подход и выбор наиболее эффективной структурной модели.

Ключевые слова: морские пассажирские терминалы, градостроительные особенности, градостроительные уровни, структурное моделирование.

Annotation

This paper covers some special urban features of the marine passenger terminals in Ukraine. The four level urban approach for structure modeling of the marine passenger terminals makes possible complex decision for designing ones and choosing the most effective structural model.

Key words: marine passenger terminals, urban features, urban level, structural modeling.