

Бєсенко Н. В., Глазирін В. Л., Шкрабик Й. В.

ОСНОВНІ МІСТОБУДІВНІ АСПЕКТИ В РЕАЛІЗАЦІЇ ОСТАННЬОГО ГЕНПЛАНУ ОДЕСИ В ОБЛАСТІ ТРАНСПОРТУ

Анотація. Проблема територіального розвитку систем зовнішнього транспорту по мірі зростання вантажообігу і поліпшення транспортних технологій - одна з основних проблем містобудівного розвитку приморських міст. Одним з найважливіших елементів сталого зростання міста є його ресурсний потенціал, тобто сукупність способів, можливостей, запасів, використання яких дозволяє домогтися містобудівного та економічного ефекту.

Штучно створювані території в містах - це один із способів вирішення ресурсної проблеми. Цей спосіб знаходить все більше застосування в світовому містобудуванні.

У статті вперше зроблена спроба аналізу стратегічного розвитку як зовнішнього, так і внутрішнього транспорту в останньому проекті генерального плану Одеси.

Ключові слова: зовнішній, внутрішній транспорт, штучно створювані території, містобудування.

Актуальність в постановці проблеми обумовлена суперечностями між специфікою Одеси, як сельбищно-курортного комплексу, так і одночасно великого портово-промислового центру.

Мета і завдання дослідження:

- виявити особливості прибережної просторової структури;
- запропонувати методика архітектурно-планувального розвитку прибережної зони Одеси та її міської агломерації з штучно створюваними територіями (ШСТ), створення міста-акваполіса.

Очікувані результати дослідження: визначення принципів і методичних пропозицій щодо містобудівного та архітектурно-планувального формування штучно створюваних територій.

Відомо, що створення планувальної структури відбувалося за часів використання гужового транспорту. Саме тому в період розвитку автомобільного транспорту вулична мережа виявилася нездатною для пропуску сучасних транспортних потоків. Життя показало, що темпи зростання автомобілізації значно перевищують як обсяги будівництва нових, так і реконструкції та ремонту міських магістралей.

Новизна цієї наукової статті - показати, що в останньому проекті нового генерального плану Одеси зроблена спроба перетворення її в значний, найбільш великий на півдні України діловий транспортно-логічний центр, здатний забезпечити мультимодальні перевезення в цьому регіоні

Види транспорту

В останньому проекті генерального плану м. Одеси (і, відповідно, в нашій країні), проаналізовані всі сучасні, найбільш оптимальні, використовувані в містобудівній практиці види як зовнішнього, так і внутрішнього транспорту.

Розглянемо основні види запроектованого транспорту.

Зовнішній транспорт

Головна особливість Одеси - море і порт. Тому розглянемо запроектовані особливості морського транспорту Одеси.

Проектом генплану робота Одеського морського торгового транспорту переорієнтовується на контейнерну переробку вантажів. Для цього на полях фільтрації передбачається:

- будівництво контейнерного терміналу;
- будівництво (завершення) естакади для в'їзду в порт вантажного транспорту з окружної дороги, що дозволить вивести контейнеровози з вулиць Одеси;
- відтворення прогулянкових рейсів малих суден.

Особливості залізничного транспорту

З огляду на тенденції зростання обсягів вантажних та пасажирських перевезень залізничним транспортом передбачено:

- будівництво нового залізничного вокзалу в районі Застава на вул. Стівбовій;
- перенесення під землю залізничних колій станції Одеса-Головна та існуючого залізничного вокзалу;
- звільнена територія планується під нові суспільно-ділові зони.

Особливості автомобільного транспорту

У проекті нового генплану Одеси обґрунтовано будівництво автодороги далекого обходу, так як нарощування технічних параметрів існуючої об'їзної дороги неможливо. Для цього передбачено будівництво штучно створюваних територій трьох мостових переходів через Куяльницький, Хаджибеївський і Тилігульський лимани. Цей обхід планується в системі міжнародних транспортних коридорів.

Особливості авіаційного транспорту

У новому генплані Одеси передбачена модернізація і реконструкція аеропорту Одеси, як одного з 7-ми базових міжнародних аеропортів України, з використанням його для внутрішніх і міжнародних перевезень.

Особливості внутрішнього транспорту

У проєкті нового генплану передбачено цілий ряд заходів з реконструкції внутрішнього транспорту, в тому числі автомобільного. Загальна кількість транспортних розв'язок в різних рівнях на вулично-магістральній мережі міста на кінець розрахункового періоду складе 48 одиниць.

У транспортній схемі міста зберігається трамвай, а також заплановано впровадження поза вуличного масового пасажирського транспорту швидкісної системи «Радан» з комбінованою схемою проходження (загальна протяжність 37 км.). В цьому випадку протяжність трамвайної мережі може бути скорочена на 36 км.

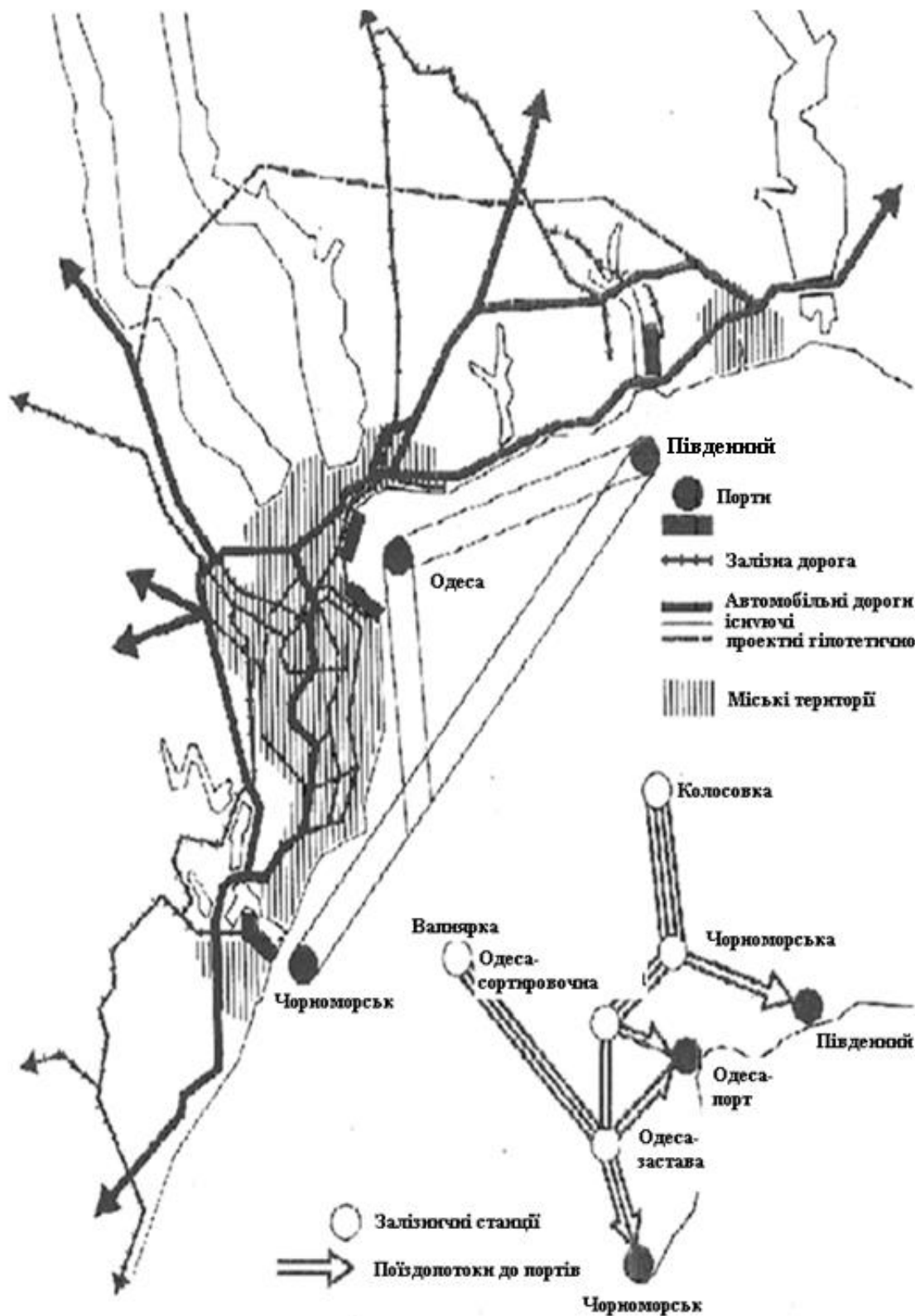


Рис. 1. Схема комунікацій на території Одеської міської агломерації

Штучно створені території

В світовому містобудуванні в портових містах широко використовується прийом штучно створених територій, особливо на узбережжі зі складним рельєфом.

Цей прийом ще не знайшов достатнього застосування в Україні.

Одеський порт, містобудівну основу якого складають комплексні транспортні вузли, що стикають сухопутні види транспорту з морським, визначають найважливішу роль в народногосподарських зв'язках. Основним видом транспорту в трансконтинентальних перевезеннях масових вантажів є морський транспорт.

Для багатьох країн світу морські перевезення мають величезне значення. Розвиток портового перевантажувального комплексу і портових міст на їх основі характеризується високою динамікою, пошуком ефективних рішень, як в транспортних технологіях, та й в містобудуванні. Активна інтеграція української економіки в світову вже сьогодні привела до створення проекту «Балтія-Чорне море» з появою суперавтобану, що з'єднає порти України і Польщі, а також створення в Одеському регіоні цілої мережі приморських транспортно-перевантажувальних комплексів. Тому в число актуальних завдань входило також вивчення, узагальнення і використання світового досвіду містобудування в приморських портових містах.

Все більшу роль набувають перевезення транспортних вантажів з Одеси в Європу..

Порти України, в тому числі Одеси, стають центрами концентрації транзитно-транспортної функції в здійсненні міжнародного співробітництва. Українські порти є базами торгового, прикордонного та військово-морського флотів країни. При будівництві портів в Україні до набуття незалежності виходили з мінімізації інвестицій в гідротехнічне будівництво, з мінімальним використанням природно захищених акваторій для розміщення перевантажувального комплексу. Більшість портових міст України розташована на складному рельєфу. Це обмежує розміщення інших функціональних зон приморських міст через дефіцит придатних до забудови територій. При необхідності створення нових перевантажувальних комплексів, розвиток портових територій проходив, в основному, за рахунок прилеглих бухт і заток, використовуючи специфічні прийоми розселення.

Подібні проблеми в ряді портових міст, розташованих в аналогічних геоморфологічних умовах, вирішуються розвитком торгових територій. Цей містобудівний прийом вимагає значних одноразових витрат. В таких країнах, як Японія, Республіка Корея, Тайвань та ін. країнах, де вартість міських прибережних територій дуже висока, цей прийом застосовується широко і ефективно, як в економічному, так і в містобудівному відношенні.

З розвитком ринкової економіки в Україні необхідно переглянути старі принципи і методи містобудування, адаптації містобудівної політики до реалій ринкових відносин. Для цього, зокрема, необхідно вивчення і узагальнення практики містобудівного розвитку портових міст в умовах ринкової економіки, тобто практики, яка повністю була відсутньою в Україні. Без поглибленого вивчення світового досвіду розвитку країн в області містобудівного розвитку приморських портових міст навряд чи можливо виробити нові для України підходи, прийоми та методи містобудівного прогнозування і проектування розвитку портових міст.

Слід зазначити, що в найближчі роки, поки економіка України тільки почала виходити з кризи, нагальної потреби в територіальному розвитку портових міст за рахунок штучних територій може і не виникнути. Але оскільки цей шлях є одним з важливих і широко використовуваних у світовій практиці портового будівництва, необхідно завчасно оцінити всі аспекти його застосування в містобудуванні. Це якраз і є ознакою фундаментальності досліджень, створення наукових основ для майбутніх робіт по містобудівному прогнозуванню і проектуванню. Саме цими критеріями - створенням наукового доробку для практики містобудування - обумовлюється актуальність тематики проблем розвитку портових міст на базі великих транспортних вузлів.

Висновки: розглянуті зарубіжний і вітчизняний досвід проектування і створення штучних територій дозволили визначити основні принципи їх містобудівного формування:

- композиційну нерівнозначність штучно створюваних територій в структурі міста і його морського фасаду,
- багатоплановість структурної організації, заснованої на послідовному розвитку містобудівної композиції у міру наближення з боку моря,
- глибинну пов'язаність з елементами планувальної структури,
- послідовність деталізації проектних рішень на різних етапах проектування.

Література

1. Одесса. Генеральный план. Внешний транспорт. Гипроград. – К.,2008.- С.28-32.
2. Глазырин В.Л. Градостроительные основы реновации приморских территорий на примере Одесской городской агломерации: Учебное пособие /В.Л.Глазырин, М.И.Присяжнюк. – Одесса, Астропринт, 2015. -245 с.
3. Савицкая О.С. Социально-экономические аспекты реновации портовых территорий /О.С.Савицкая, В.В.Халин. – К.: Архитектурный вестник КНУБА, вып.8-9, 2016. – 5 с.
4. Аникеев В.В. Искусственно образованные территории в градостроительном развитии портовых городов /В.А.Аникеев, М.Н.Савостенко //РААСН. М.,2004.- С.241-242/
5. Глазырин В.Л. Градообразующие основы проектирования приморских общественных центров /В.Л.Глазырин. – Одесса, Город мастеров, 1999. – 193 с.

Referens

1. Odessa. Generalnij plan. Vneshnij transport. Gipograd. – K., 2008.- S.28-32.
2. Glasirin V.L. Gradostroitelnye osnovy renomazi primorskich territorij na primjerje Odesskoj gorodskoj aglomerazii: Uchebnoje posobie /V.L. Glasirin, M.I. Prisjazhnik. – Odessa, Astroprint, 2015. – 245 s.
3. Savizkaja O.S. Sozialno-ekonomicheskie aspekty renovazii portovykh territorij /O.S. Savizkaja, V.V. Chalin. - K.: Architekturnyj vestnik KNUBA, vyp. 8-9, 216. – 5 s.
4. Anikejev V.V. Iskusstvenno obrasovannye territorii v gradostroitelnom rasviti portovykh gorodov /V.V. Anikejev, M.N. Savostenko//PAASN.M., 2004.- S.241-242.
5. Glasirin V.L. Gradoobrasujushchije osnovy proektirovanija primorskich obshchestvennykh zentrov /V.L. Glasirin - Odessa, Gorodmastjerov, 1999. – 193 s.

Среди градостроительных проблем развития приморских портовых городов одна из важнейших - территориальное развитие систем внешнего транспорта по мере роста их грузооборота и совершенствования транспортных технологий.

Одним из приемов решения этой проблемы является использование искусственно создаваемых территорий. В мировом градостроительстве этот прием находит все более широкое использование в портовых городах.

В статье приводятся основные концепции стратегического развития как внешнего так внутреннего транспорта в Одессе и области.

Ключевые слова: внешний, внутренний транспорт, искусственно создаваемые территории, градостроительство.

The territorial development of external transport systems with the growth of their turnover and the improvement of transport technologies is one of the most important problems among the town-planning of the development of coastal port cities .

The using of artificially created territories is one of the ways of solving this problem. In world urban planning, this technique is increasingly used in port cities.

The basic concepts of strategic development of both external and internal transport in Odessa and the region are given.

Key words: external, internal transport, artificially created territories, urban development.

Відомості про авторів

Беленко Надія Вікторівна – начальник управління з питань містобудування та архітектури Одеської обласної державної адміністрації.

Глазирин Володимир Львович – канд. арх., професор кафедри Містобудування Одеської державної академії будівництва та архітектури, контактний телефон: 050-316-64-04.

Шкрабик Йосип Володимирович – к.т.н., доцент кафедри Міського будівництва та господарства Одеської державної академії будівництва та архітектури, контактний телефон: 067-481-82-51; e-mail: Josef_49@ukr.net