

УДК 711.4.

РОЛЬ ИСКУССТВЕННО СОЗДАВАЕМЫХ ТЕРРИТОРИЙ В ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОРТОВЫХ ГОРОДОВ

Глазырин В.Л., профессор, кандидат архитектуры народный архитектор Украины, академик УАА.

Одесская государственная академия строительства и архитектуры. Украина.

Аннотация. Среди градостроительных проблем развития приморских портовых городов одна из важнейших – территориальное развитие систем внешнего транспорта по мере роста их грузооборота и совершенствования транспортных технологий [1].

Одним из приемов решения этой проблемы является использование искусственно создаваемых территорий. В мировом градостроительстве этот прием находит широкое использование в портовых городах. В статье рассматриваются аспекты одной из основных причин, усложняющих градостроительное развитие г. Одессы – особенности дорожно-транспортной сети портового города [3].

Ключевые слова: градостроительство, искусственно создаваемые территории.

РОЛЬ ШТУЧНО СТВОРЮВАНИХ ТЕРИТОРІЙ У МІСТОБУДУВАННІ ПОРТОВИХ МІСТ

Глазырин В.Л., професор, кандидат архітектури народний архітектор України, академік УАА.

Одеська державна академія будівництва і архітектури. Україна.

Анотація. Серед містобудівних проблем розвитку приморських портових міст одна з найважливіших – територіальний розвиток систем зовнішнього транспорту по мірі зростання їх вантажообігу і вдосконалення транспортних технологій [1].

Одним із прийомів вирішення цієї проблеми є використання штучно створюваних територій. У світовому містобудуванні цей прийом знаходить широке використання в портових містах. У статті розглядаються аспекти однієї з основних причин, які ускладнюють містобудівний розвиток м. Одеси – особливості дорожньо-транспортної мережі портового міста [3].

Ключові слова: містобудування, штучно створювані території.

THE ROLE OF ARTIFICIAL CREATED TERRITORIES IN THE PORT CITIES TOWN PLANNING

Glazyrin V.L., professor, candidate of architecture, National Architect of Ukraine, academician of UAA.

Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture. Ukraine.

Abstract. Among the urban development problems of the development of seaside port cities, one of the most important is the territorial development of external transport systems as their freight turnover and transport technologies improve [1].

One of the ways to solve this problem is to use artificially created territories. In world urban planning, this technique is widely used in port cities. The article examines aspects of one of the main reasons complicating the urban development of Odessa - the peculiarities of the road

and transport network of the port city [3].

Keywords: urban planning, artificially created territories.

Резюме: рассмотрение зарубежного и отечественного опыта проектирования и создания искусственных территорий позволили определить основные принципы их градостроительного формирования [4]:

- композиционную неравнозначность искусственно создаваемых территорий в структуре города и его морского фасада;
- многоплановость структурной организации, основанную на последовательном раскрытии градостроительной композиции по мере приближения со стороны моря;
- глубинную связанность с элементами планировочной структуры;
- последовательность детализации проектных решений на различных этапах проектирования.

Актуальность в постановке проблемы обусловлена противоречиями между спецификой Одессы, как селитебно-курортного комплекса и одновременно крупного портово-промышленного центра [5].

Цель и задача исследования:

- выявить особенности прибрежной пространственной структуры;
- предложить методику архитектурно-планировочного развития прибрежной зоны Одессы и ее городской агломерации, с искусственно создаваемыми территориями (ИСТ), создания города-акваполиса.

Ожидаемые результаты исследования: определение принципов и методических предложений по градостроительному и архитектурно-планировочному формированию искусственно создаваемых территорий [2].

По разным причинам прием использования искусственно создаваемых территорий не находил в отечественном градостроительстве широкого применения. В то же время в мировом градостроении он активно используется в портовых городах, особенно на побережье со сложным рельефом.

Поэтому, в новых экономических условиях, этот прием должен найти применение и в украинском портовом градостроительстве. В связи с этим исследование опыта использования искусственно создаваемых территорий в планировке и развитии зарубежных портовых городов, весьма актуален.

Портовые города, градостроительную основу которых составляют комплексные транспортные узлы, стыкующие сухопутные виды транспорта с морским, играют важнейшую роль в мирохозяйственных связях. Морской транспорт является основным видом транспорта в трансконтинентальных перевозках массовых грузов, поэтому развитие международного разделения труда и перевозки сырьевых ресурсов требует постоянного совершенствования транспортного процесса, как его организации, так и устройств объектов его важнейшей части - морского транспорта, включая портовые перегрузочные комплексы (ППК).

Для большинства развитых стран Европы, Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона морские перевозки имеют огромное значение, поэтому развитие ППК и портовых городов на их основе характеризуется в этих странах высокой динамикой, поиском эффективных решений, как в транспортных технологиях, так и в градостроительстве. Активная интеграция украинской экономики в мировую уже сегодня вызвала создание проекта «Балтия – Черное море» с созданием суперавтобана,

соединяющего порты Украины и Польши, а также создание в Одесском регионе целой сети приморских транспортно-перегрузочных комплексов. Поэтому в число актуальных задач встало изучение, обобщение и использование мирового опыта градостроительства в приморских портовых городах.

Все возрастающую роль приобретают перевозки транзитных грузов в связях с Европой.

Поэтому порты Украины являются центрами концентрации транзитно-транспортной функции в международном сотрудничестве. Кроме того, порты Украины являются базами торгового, пограничного и военно-морского флотов страны.

В СССР при портовом градостроительстве, исходили из минимизации инвестиций в гидротехническое строительство, с максимальным использованием естественно защищенных акваторий для размещения ППК. Поэтому многие портовые города Украины располагались на сложном рельефе, ограничивающем размещение других функциональных зон приморских городов из-за дефицита пригодных к застройке территорий. При необходимости создания новых ППК, развитие портовых территорий шло, в основном, вширь за счет близлежащих бухт и заливов, используя специфические приемы расселения.

В ряде портовых городов мира, расположенных в аналогичных геоморфологических условиях, подобные проблемы решаются развитием портовых территорий «вглубь» - искусственным образованием новых территорий за счёт засыпки акваторий. Этот градостроительный приём требует значительных единовременных затрат, поэтому он «не укладывался» в советские методики оценки экономической эффективности капитальных вложений, не учитывавшие цену земли. Но в таких странах, как Япония, Республика Корея, Тайвань и др. странах, где стоимость городских прибрежных территорий очень высока, этот приём применяется широко и эффективно, как в экономическом, так и в градостроительном отношении.

Переход Украины на рыночную экономику требует пересмотра некоторых принципов и методов советского градостроительства, адаптации градостроительной политики к реалиям рыночных отношений. Для этого, в частности, необходимо изучение и обобщение практики градостроительного развития портовых городов в условиях рыночной экономики, т.е. практики, полностью отсутствовавшей в СССР. Поэтому без углублённого изучения мирового опыта развитых стран в области градостроительного развития приморских портовых городов вряд ли возможно выработать новые для Украины подходы, приёмы и методы градостроительного прогнозирования и проектирования развития портовых городов.

Следует оговориться, что в ближайшие годы, пока экономика Украины только что начала выходить из кризиса, насущной необходимости в территориальном развитии портовых городов за счёт искусственных территорий может и не возникнуть. Но поскольку этот путь является одним из важных и широко используемых в мировой практике портового строительства, необходимо заблаговременно оценить все аспекты его применимости в градостроительстве. Это как раз и является признаком фундаментальности исследований, создающих научные основы для будущих работ по градостроительному прогнозированию и проектированию. Именно этими критериями - созданием научного задела для практики градостроительства - обуславливается актуальность тематики проблем развития портовых городов на базе крупных транспортных узлов.

Использование искусственных территорий в портовых городах имеет различные аспекты-транспортно-технологический, технический, экономический, градостроительный, экологический и др. Остановимся только на градостроительных аспектах – их роли в

территориальном развитии, совершенствовании планировочной структуры города, его транспортной инфраструктуры, формировании совершенствовании архитектурно художественного облика города.

В территориальном развитии роль искусственных территорий очень важна, т.к. они позволяют наращивать площади портов и промышленных зон без «вторжения» на территории других функциональных зон города. Более того, в ряде случаев на них создаются и развиваются селитебные и рекреационные зоны – «порт-тауны» (см. рис. 1). Ярким примером этому - идеи Кендзо Танге о развитии Большого Токио на акватории Токийского залива.



Рис. 1. Виды градостроительного освоения акваторий (зарубежный опыт).

Анализ динамики развития производственно-транспортных зон (ПТЗ) портовых городов, основу которых составляют ППК и промышленные производства, связанные с морским транспортом, показывает, что их взаимосвязи с другими функциональными зонами в решающей степени влияют на формирование и совершенствование планировочной структуры этих городов. Использование искусственных территорий, создаваемых в нужном месте, определённом градостроительной программой, позволяет корректировать направление развития и интенсивность таких взаимосвязей, более рационально перераспределять функциональное зонирование территории.

В ряде случаев созданные ранее на искусственных территориях портовые комплексы перестают удовлетворять новым требованиям транспортных технологий и характеристикам новых морских судов (обычно, из-за малых глубин, недостаточных размеров территорий или оперативных акваторий ППК и т.п.). Если реконструкция таких портовых районов нецелесообразна по технико-экономическим соображениям, их

территории (к этому времени обычно уже окупившие первоначальные затраты на их создание) могут передаваться под иное функциональное использование. Яркий пример этому - создание в городе Иокогама (Япония) общественно-делового комплекса Минато-Мирай-21 на территориях и акваториях бывшего портового района, переставшего удовлетворять современным требованиям транспортных технологий. В подобных условиях бывших портовых территориях созданы крупные рекреационно-развлекательные комплексы в Нью-Джерси (США) и в районе старых доков Лондона - культурно-парковые зоны, в г. Осака.

Очень «жесткая привязка» ПТЗ к рабочим акваториям накладывает существенные ограничения на развитие транспортной инфраструктуры города, трассировку подходов сухопутного транспорта к этим зонам. Историко-генетические условия развития большинства портовых городов создали такую ситуацию, что городская застройка занимает охватывающее положение по отношению к ПТЗ. Это неизбежно приводит к «накладке» подходов магистралей внешнего транспорта на улично-дорожную сеть города, требует создания сложных транспортных сооружений – тоннелей, эстакад, мостов – для развязки потоков городского транспорта и грузовых потоков ПТЗ (рис. 2.,3.).

Использование искусственных территорий позволяет вывести внутривортовые транспортные потоки из «тела» города, смягчить указанные «накладки», хотя для этого, как правило, приходится применять сложные технические решения.

Создание ПТЗ даёт возможность совершенствовать архитектурно-художественный облик приморского портового города. Размещение искусственных территорий на морских подходах к городу позволяет создавать морской «фасад» портового города, характерный специфическими очертаниями крупных портовых кранов и перегружателей, динамичной архитектурой судов, организованными пространствами терминалов, силуэтом высотных зданий «порт-таунов».

Из-за высокой стоимости эти территории, как правило, используются для размещения таких производств и устройств, которые имеют высокую экономическую эффективность в эксплуатации: портовые комплексы, деловые центры, международные аэропорты, крупные промышленные предприятия, в грузообороте которых значительное место занимают морские перевозки, и т.п. Значительно реже эти территории используются для размещения аквапарков, морских музеев, рекреационных зон (как правило, на бывших портовых территориях).

Апробированные мировой практикой технические приёмы создания искусственных территорий (выемка, транспортировка и отсыпка грунтов, конструкции гидротехнических сооружений и т.п.) дают возможность с минимальными экологическими издержками и с высоким градостроительным эффектом решать эти проблемы. Например, при создании искусственных островов с портовыми комплексами и «порт-таунами» в порту Кобэ (Япония) на месте «срезанных» для выемки грунта сопки были созданы территории для размещения университетского городка и крупного жилого района. Таким образом, город не только получил новые территории на акватории залива, но и превратил ранее непригодные для застройки сопки в спланированные и удобные селитебные территории.

Анализ динамики развития многих портов Японии, Республики Корея, Китая, Тайваня, а также ряда портов Европы и Америки, показывает, что использование искусственных территорий для развития крупных транспортных узлов на стыке различных видов внешнего транспорта позволяет существенно улучшать градостроительную и экологическую ситуацию в портовых городах. Есть все основания полагать, что этот градостроительный приём найдёт применение в некоторых портах Черноморского побережья Украины и, в частности в Одесской трехпортовой агломерации.

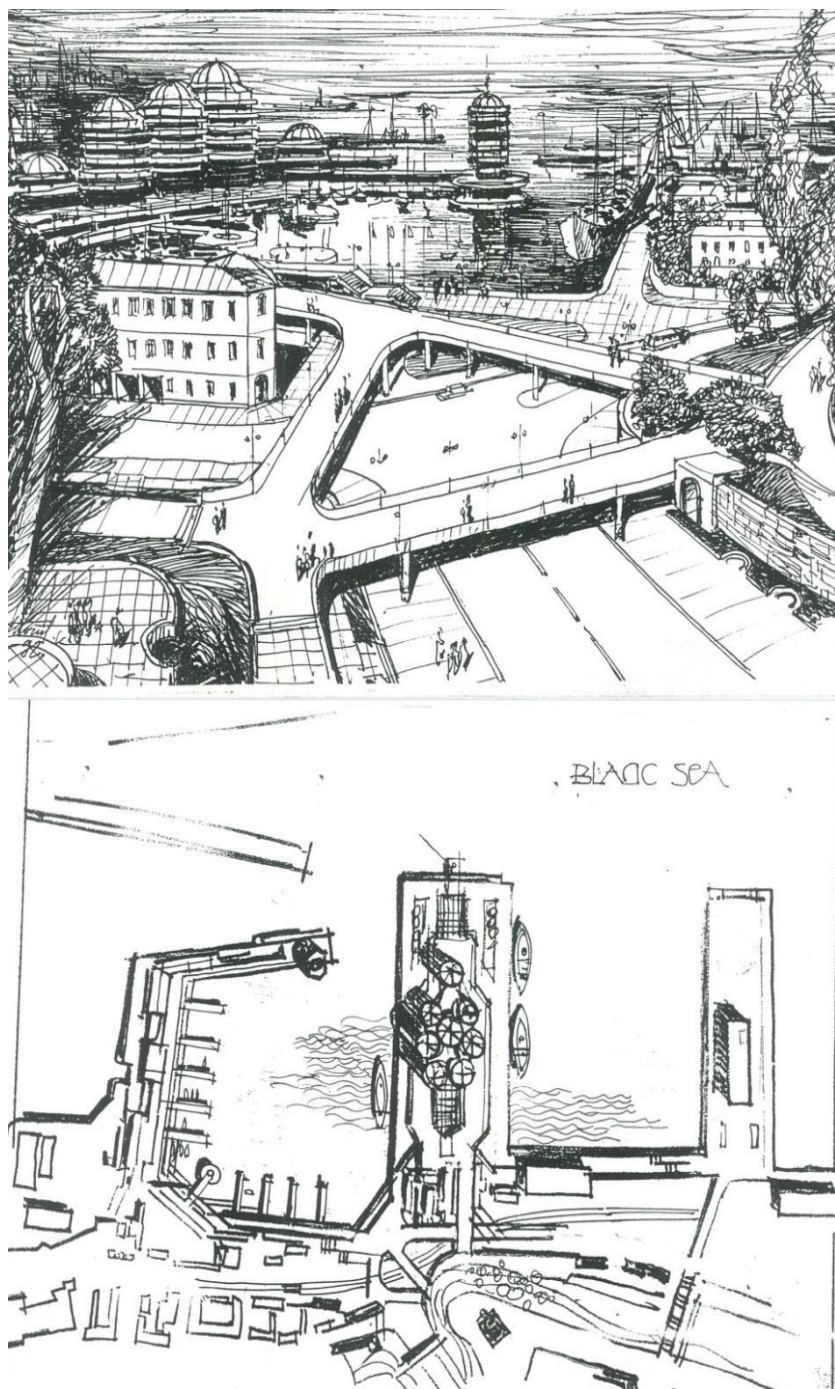


Рис. 2. Эскиз реконструкции территорий Одесского морского порта между терминалом морвокзала и Военной гаванью. Генплан, общий вид. Вариант. Архитекторы Е. Попов и Х. Аппельбаум. 1989 г.



Рис. 3. Конкурсный проект модернизации открытой территории терминала Одесского Морвокзала

Анализ динамики развития многих портов Японии, Республики Корея, Китая, Тайваня, а также ряда портов Европы и Америки, показывает, что использование искусственных территорий для развития крупных транспортных узлов на стыке различных видов внешнего транспорта позволяет существенно улучшать градостроительную и экологическую ситуацию в портовых городах. Есть все основания полагать, что этот градостроительный приём найдёт применение в некоторых портах Черноморского побережья Украины и, в частности в Одесской трехпортовой агломерации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Одесса, Генеральный план. Внешний транспорт. Гипроград. – К, 2008. – 28-32 с.
2. Глазырин В.Л. Градостроительные основы реновации приморских территорий на примере Одесской городской агломерации: [учебное пособие] / В.Л. Глазырин, М.И. Присяжнюк. – Одесса, Астропрнит, 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. Глазырин В.Л. Градостроительные аспекты реконструкции транспортной инфраструктуры и создания искусственных территорий / В.Л. Глазырин, – Одесса: Вісник ОДАБА, 2017. – 3 с.
5. Глазырин В.Л. Градообразующие основы проектирования приморских общественных центров / В.Л. Глазырин. – Одесса, Город Мастеров, 1999. – 193 с.