

УДК 711.4

**ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ И СОЗДАНИЯ ИСКУССТВЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ**

Глазырин В.Л., к.арх., профессор
Одесская государственная академия строительства и архитектуры
arhiglaz@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются аспекты одной из основных причин, усложняющих градостроительное развитие г. Одессы – особенности дорожно-транспортной сети, которая не отвечает потребностям грузовых и пассажирских перевозок приморского портового города Одессы, и раскрываются основные направления в области реконструкции и реновации прибрежных территорий с устройством искусственных территорий. Зарубежный опыт развития улично-дорожной сети (УДС) городов (Сеул, Осака, Кобэ, Нагоя и многие другие города Японии, Кореи, других стран), опыт строительства автомагистралей в Австрии, Италии, Швейцарии и в других странах показывает, что строительство транспортных эстакад и тоннелей в ряде случаев экономически и экологически эффективнее трассировки УДС или дорог по рельефу.

Ключевые слова: градостроительство, портово-перегрузочные комплексы, искусственно созданные территории.

**МІСТОБУДІВНІ АСПЕКТИ РЕКОНСТРУКЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ ТА СТВОРЕННЯ ШТУЧНИХ ТЕРИТОРІЙ**

Глазырин В.Л., к.арх., професор
Одеська державна академія будівництва і архітектури
arhiglaz@mail.ru

Анотація. У статті розглядаються аспекти однієї з основних причин, які ускладнюють містобудівний розвиток м. Одеси – особливості дорожньо-транспортної мережі, яка не відповідає потребам вантажних і пасажирських перевезень приморського портового міста Одеси та розкриваються основні напрямки в області реконструкції та реновації прибережних територій з улаштуванням штучних територій. Зарубіжний досвід розвитку вулично-дорожньої мережі (ВДМ) міст (Сеул, Осака, Кобе, Нагоя та багато інших міст Японії, Кореї, інших країн), досвід будівництва автомагистралей в Австрії, Італії, Швейцарії та в інших країнах показує, що будівництво транспортних естакад і тунелів в ряді випадків економічно і екологічно ефективніше трасування ВДМ або доріг по рельєфу.

Ключові слова: містобудування, портово-перевантажувальні комплекси, штучно створені території.

**URBAN PLANNING ASPECTS OF RECONSTRUCTION OF TRANSPORT
INFRASTRUCTURE AND THE CREATION OF ARTIFICIAL TERRITORIES.**

Glazyrin V.L. Ph.D.Arch., Professor
Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture
arhiglaz@mail.ru

Abstract. This article discusses aspects of one of the main reasons that complicate urban development of the city of Odessa – particularly road transport network, which does not meet the needs of freight and passenger traffic of the seaside port city of Odessa, and reveals the basic directions in the field of reconstruction and renovation of the coastal areas to the device of artificial territories.

The master plan provides the reorientation of Odessa Sea Commercial Port mainly to the container conversion of goods. These measures are provided within the calculation period of the master plan. Thus, in the near future on the territory of filtration fields the construction of the container terminal “Dry port” is supposed. Subsequently the transfer of the container port terminals to it’s north part is scheduled. The southern part of the port will be used for the development of passenger transport and the creation of tourist and recreational infrastructure of the city. This development will greatly increase the city's central area and improve the level of service of residents and visitors. It is also proposed to restore the network of recreational cruises of the small craft. Thus, Odessa sea passenger port will be able to expand its area and significantly develop its tourist infrastructure [1].

Keywords: urban planning, port and transshipment complexes, artificially created territory.

Актуальность в постановке проблемы состоит в негативном влиянии на градостроительное развитие отсутствие транспортных магистралей непрерывного движения, метрополитена, необходимого количества и качества эстакадных и тоннельных развязок.

Предстоящая активная интеграция украинской экономики в мировую, уже сейчас повышает значение внешнеэкономических связей Украины, ее роли трансконтинентального моста в международных перевозках (рис. 1).

В свою очередь, это требует развития морских перевозок и соответствующего развития портовых перегрузочных комплексов в Украине.

Поэтому в число актуальных задач встало изучение, обобщение и использование мирового опыта градостроительства в приморских портовых городах.

Градостроительную основу портовых городов составляют комплексные транспортные узлы. В них стыкуются как сухопутные, так и морские виды транспорта.

Территориальное развитие систем внешнего транспорта по мере роста их грузооборота, требует совершенствования транспортных технологий и перевозочных средств.

Анализ последних исследований и публикаций. В 2015 г. было издано учебное пособие «Градостроительные основы реновации приморских территорий на примере Одесской городской агломерации», авторы Глазырин В.Л., Присяжнюк М.И. (ОГАСА) [2]. В этой книге дан анализ современного состояния науки и практики в области планировки, реновации, а также развития прибрежных территорий. В вышеназванном учебном пособии сделана попытка исследовать причины возникающих конфликтов в градостроительном процессе.

В 2016 г. авторы Савицкая О.С. и Халин В.В. (ОГАСА) опубликовали в «Вестнике КНУБА» научную статью «Социально-экономические аспекты реновации портовых территорий» [3], в которой вскрыли положительные и отрицательные аспекты вышеназванной реновации и негативное влияние бесконтрольно развивающегося Одесского порта в историческом центре Одессы.

В 2004 г. в сборнике научных статей РААСН «Ресурсо и энергосбережение как фактор устойчивого развития городов и территорий» [4], авторы Аникеев В.В. (РААСН) и Савостенко М.Н. (г. Владивосток) опубликовали научную статью «Искусственно образованные территории в градостроительном развитии портовых городов». В этой статье авторы раскрыли градостроительные проблемы развития приморских портовых городов, территориального развития систем внешнего транспорта по мере роста их грузооборота, совершенствования транспортных технологий и перевозочных средств, с использованием искусственно созданных территорий.

Однако вышеназванное учебное пособие и научные статьи не в достаточной степени отражают градостроительные проблемы и напряжения, возникающие и нарастающие на смежных с портами городских территориях при развитии в **ширину**, за счет города.



1	МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРСКОГО И ГРУЗОВОГО ФЛОТА, ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА И БЕРЕГОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
2	МОРСКОЙ ПРОМЫСЕЛ	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ФЛОТЕ, ПЛАВБАЗАХ, РЫБНЫХ ПОРТАХ, КОНСЕРВНЫХ ЗАВОДАХ, РЫБОРАЗВЕДЕНИЕ
3	МОРСКИЕ ПРОМЫШЛЕННЫЕ ЦИКЛЫ	РАЗРАБОТКА СЫРЬЕВЫХ РЕСУРСОВ ШЕЛЬФА И МИРОВОГО ОКЕАНА
4	ПРИПОРТОВОЕ ПРОМЫШЛЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО	ПРОМЫШЛЕННАЯ ПЕРЕРАБОТКА ЭКСПОРТНОГО И ИМПОРТНОГО СЫРЬЯ
5	РЕКРЕАЦИЯ	ОБСЛУЖИВАНИЕ КУРОРТНОГО И РЕКРЕАЦИОННОГО ХОЗЯЙСТВА, ОБЪЕКТОВ МАССОВОГО ТУРИЗМА
6	ВНЕШНЯЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ФОРМИРОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН, СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО, СОЗДАНИЕ ТЕХНОПОЛИСОВ, ТЕХНОПАРКОВ

Рис .1. Экономико-географические связи Одесской городской агломерации (А) и структура морехозяйственной деятельности (Б)

Формулирование целей (постановка задачи) статьи: обосновать, как оптимальную, концепцию развития территорий портов в **глубину**, с образованием искусственных территорий, освобождая территории бывших портов для градостроительного развития центра города.

Изложение основного материала. Одним из приемов решения вышеназванных проблем является использование искусственно созданных территорий для развития портов.

В Украине развитие приморских портово-грузовых комплексов и создание новых идет в **ширину**, с использованием преимуществ прилегающих территорий и акваторий, что, естественно, ограничивает развитие функциональных зон города и сдерживает его развитие.

Например, в г. Одессе морской порт, размещенный в историческом центре города, блокировал выход этого центра к морю, к Одесскому морскому заливу.

В силу специфики нашего менталитета и наших социально-экономических условий, ценные территории исторического центра, расположенные смежно с морским портом, становятся депрессивными.

Подойти к морю в самом центре г. Одессы, оказалось невозможным [3].

При этом, задуманное в генплане Одессы, создание Одесской городской трехпортовой агломерации (Одесса, Черноморск и Южный), с выносом в них из центра Одессы, перевалки контейнерных и насыпных грузов, не остановило экспансии порта с захватом почти всей Одесской лагуны – важного градообразующего природного охраняемого ландшафта (рис. 2).

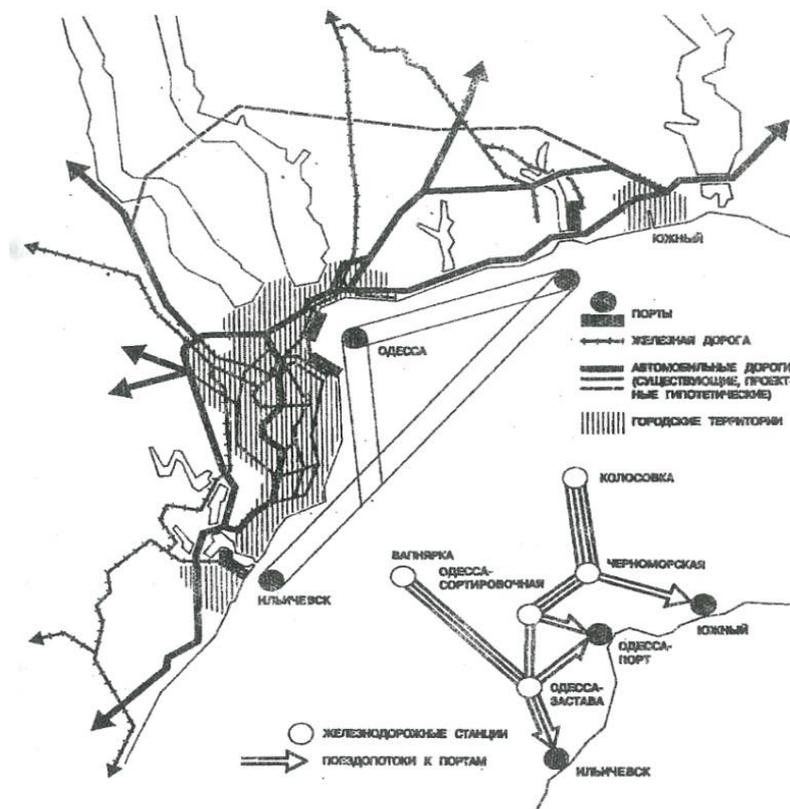


Рис. 2. Схема коммуникаций на территории Одесской городской агломерации

В то же время мировой опыт создания и развития портовых городов США, Европы и Азии показывает, что в подобных нашим геоморфологических условиях территории портов развивают в **глубину**, образуя для этого искусственные территории за счет засыпки части акваторий [5].

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 устройства объектов его важнейшей части – морского транспорта, включая портовые и разгрузочные комплексы.

Во времена СССР основное направление технической политики в портовом строительстве заключалось в использовании там, где возможно, естественных акваторий для размещения портово-перегрузочных комплексов, исходя из минимальных инвестиций в гидротехническое строительство, что существенно ограничивало территориальный ресурс города. Тем не менее, во многих развитых странах, где стоимость городских прибрежных территорий очень высока, применяется прием развития портовых территорий **вглубь**, с созданием новых искусственных территорий за счет засыпки акваторий.

Однако из-за того, что этот градостроительный прием требует значительных единовременных затрат, он не укладывается пока в наши методики оценки экономической эффективности капложений.

Переход Украины на рыночную экономику требует пересмотра ряда методов советского градостроительства, адаптации градостроительной политики Украины к

рыночным отношениям, для чего необходимо изучение практики градостроительства и развития портовых городов в условиях рыночной экономики.

Поэтому без углубленного изучения мирового опыта развитых стран в этой области не удастся выработать новые для Украины методы градостроительного проектирования.

Использование искусственно созданных территорий в портовых городах имеет разные аспекты.

Одни из основных – градостроительные и территориальные – роль искусственно созданных территорий в совершенствовании планировочной структуры города, его транспортной инфраструктуры, в формировании архитектурно-художественного облика города. Кроме того, эти территории позволяют наращивать площади портов и промзон без захвата территорий других функциональных зон города.

Примером может служить проект Кендзо Танге по развитию Большого Токио на акватории Токийского залива.

При необходимости, искусственно созданные территории могут передаваться под другое функциональное использование.

Так, в г. Осака, на бывших портовых территориях, созданы крупные развлекательные комплексы, а в Нью Джерси (США), и в районе старых доков Лондона – культурно-парковые зоны.

Например, при создании искусственных островов с портовыми комплексами и портаунами в порту г. Кобэ, на месте срезанных сопков были созданы территории для размещения университетского городка и жилого района.

Анализ динамики развития многих портов США, Европы и Азии показывает, что использование искусственных территорий для развития транспортных узлов на стыке различных видов внешнего транспорта, позволяет значительно улучшать градостроительную и экологическую ситуацию в портовых городах [4, 5].

Выводы. Используемые в мировой практике приемы создания искусственных территорий дают возможность с минимальными экологическими издержками и высоким градостроительно-архитектурным эффектом решать проблемы портовых городов.

Использование искусственных территорий позволяет вывести внутривозовые транспортные потоки из «тела» города, способствуя гармоничному развитию города.

Создание искусственных территорий позволяет совершенствовать архитектурный облик города и его приморского портового района.

Литература

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. 241-243.
5. Глазырин В.Л. Градообразующие основы проектирования приморских общественных центров / В.Л. Глазырин. – Одесса, Город мастеров, 1999. – 193 с.

Стаття надійшла 22.02.2017