

Міністерство освіти та науки України
Одеська обласна державна адміністрація
Одеська міська рада
Академія архітектури України
Одеська державна академія будівництва та архітектури
Slovenska Technicna Univerzita



ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ

МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«СУЧАСНЕ МІСТО – ПРОБЛЕМИ ТА ЇХ ВИРІШЕННЯ»



STU

SLOVENSKÁ TECHNICKÁ
UNIVERZITA V BRATISLAVE

21-23 вересня 2017 р.
м. Одеса

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ОДЕССЫ И ИХ ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ

Глинин Ю.А., ст. преподаватель,
Глинин Д.Ю., асс.

(Одесская государственная академия строительства и архитектуры, Украина)

С середины 19-го века в мире намечилось бурное развитие и рост крупных промышленных городов, особенно столиц Европейских государств. Это было связано с развитием промышленности, торговли и транспорта, в первую очередь железнодорожного. Модернизация началась с изменения транспортной схемы городов. Из-за увеличения потоков транспорта появилась необходимость создания широких прямых магистралей. Так в Париже были пробиты новые бульвары, проходящие через центр города. В Вене, на месте крепостных стен вокруг исторического центра города, создается бульвар, с примыкающей к нему радиальной системой улиц, между которыми размещается новая застройка. В Англии, ввиду невозможности дальнейшего расширения Лондона, появилась идея создания малых городов-спутников, располагавшихся в транспортной доступности от главного города. С началом применения в строительстве новых материалов: бетона, стали, стекла, с развитием строительных технологий, появилась возможность роста этажности зданий. При огромном росте транспортных потоков появляется необходимость размещения их не только в уровне земли, но и под землей (метро) и над землей (эстакады).

Эта проблема, естественно, коснулась и такого крупного промышленного и культурного центра как город Одесса. Город изначально развивался по разработанному генеральному плану. В одной части города улицы располагаются по направлениям Север-Юг – Восток-Запад, а во второй части по диагонали относительно первой. Эта территория стала архитектурно-историческим заповедником. Центральной осью города изначально был определен Александровский проспект. Город развивался от береговой линии – портовой зоны в Южном направлении. Впоследствии организовались еще три района: Молдованка, Слободка, Пересыпь. Если центральные районы были жилыми, то последние состояли из жилой и промышленной зон. В 50-60-е гг. XX-го века с ростом населения города появляются и до сих пор развиваются новые 3 района: Черемушки, пос. Котовского, пос. Таирова. При этом город растянулся вдоль побережья на несколько десятков километров. Вся основная общественно-культурная жизнь города и, естественно, объекты этого назначения размещаются в историческом центре, поэтому в нем ощущается перенасыщенность транспортных коммуникаций.

Серьезной проблемой до сих пор является то, что центр от других районов города отрезан железнодорожным вокзалом с его транспортными путями с одной стороны, а с другой стороны промзоной Пересыпи. Исторический центр города стал самым напряженным местом транспортных потоков, что приводит к большой загрязненности воздуха и постепенному разрушению архитектурного наследия. Вывод за территорию центра города транзитного потока транспорта на дорогу Север-Юг только частично решил проблему, т.к. не рассматривает вопрос транспортного снабжения самого центра. Для этого необходима дорога через центр города, но в другом уровне. Располагать ее над уровнем земли в историческом центре нет возможности, поэтому она может пройти ниже уровня земли. Такое решение может быть осуществлено только в зоне главной оси старого города – на Александровском проспекте. Его ширина более шестидесяти метров позволяет создать тоннель диаметром 27.0 метров, что не затрагивает существующую проезжую часть проспекта. Тоннель можно эксплуатировать в двух уровнях: 1-й для пропуска транспорта и 2-й для размещения городских коммуникаций.

Наиболее проблемным является участок Греческой площади, здесь проспект переходит в систему более узких улиц. Создание подобного тоннеля даст возможность размещения вдоль него паркингов. Здесь он может разделиться на два направления: 1 – по ул. Гаванной до ул. Приморской, 2 – под Городским садом по ул. Пастера в зону Пересыпских мостов. Здесь диаметр тоннеля может быть уменьшен до 15-16 м. Главный въезд-выезд в тоннель может быть расположен в зоне трамвайного депо в районе рынка Привоз, с промежуточными въездами-выездами в зоне Базарной и Греческой площадей. Строительство подобных тоннелей возможно вести открытым способом, что удешевит строительство.

Другой важной проблемой исторического центра города можно считать хаотичность точечной застройки последние 25 лет. Такое положение недопустимо для городской территории, являющейся архитектурным заповедником. Считать, что процесс застройки центра города можно прекратить не реально. Поэтому необходима программа по его упорядочению. Историческая застройка центра города изначально велась кварталльно. Линия основной застройки располагалась вдоль улиц. Внутри кварталов располагались малоэтажные флигели и хозяйственные постройки. Кварталы почти квадратной формы с размерами 130-135м. Большая часть периметральной застройки – это памятники истории и архитектуры и фоновая застройка. Поэтому реконструкцию квартала необходимо осуществлять за счет расчистки ее внутренней части и устройства там новой застройки, что создаст интересные пространства внутри квартала и даст возможность улучшить инсоляцию новостроящихся зданий. В этих зданиях могут размещаться жилые, гостиничные, офисные и другие типы помещений. Этажность подобной застройки не выше 8 этажей. Возможно, при необходимости, ступенчатое уменьшение последних этажей, что не нарушит восприятие исторической застройки.

Подобные решения могли бы избавить исторический центр города Одессы от многих социально экономических и архитектурно градостроительных проблем.

УДК 72.036

МІЖНАРОДНІ ПРАВОВІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДІЯЛЬНОСТІ ЗІ ЗБЕРЕЖЕННЯ ВСЕСВІТНЬОЇ СПАДЩИНИ ЮНЕСКО

Коротун І.В., док. арх., проф.

(Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича, Україна)

Вперше поняття «міжнаціональна спадщина» та вимога охорони історичних місць і охорони територій, прилеглих до історичних місць була сформульована на Першому Конгресі архітекторів і фахівців з охорони історичних пам'яток (Афінська хартія з реставрації історичних пам'яток. 1931). Поняття «нерухома історична пам'ятка», «охорона і реставрація», та основоположні принципи реставрації, що базуються на «цілісності пам'ятки та історичного місця» та поняття «автентичності» сформульовані у Венеціанській хартії (1964 рік). Окремих положенням резолюції цієї хартії була зобов'язана своїм виникненням ІКОМОС.

За допомогою Міжнародної ради з охорони пам'яток та визначних місць (ICOMOS) підготовлено проект Конвенції про охорону культурної спадщини. У якості її основної задачі висувалося створення міжнародного інструмента з охорони культурної і природної спадщини, що має видатну універсальну цінність. На 17-й сесії Генеральної конференції ЮНЕСКО у Парижі, 16 листопада 1972 року, була прийнята Конвенція про охорону Всесвітньої культурної і природної спадщини [1]. Конвенція – перший офіційний міжнародний інструмент, що відобразив вимоги щодо виявлення і збереження всесвітньої культурної і природної спадщини, яка має загальнолюдську видатну універсальну цінність.