

## МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО РОЗМІЩЕННЯ МОРСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ТЕРМІНАЛІВ В СТРУКТУРІ ПОРТОВИХ ПОСЕЛЕНЬ

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 найвагомим критерієм є належність даної території до міжнародної транспортної системи. Україна розташована на напрямках Пан'європейських транспортних коридорів (МТК) № 3, 5, 7 та 9. 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. 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.

*Містобудівній рівень «Систем населених місць» (СНМ).* Планувальна структура системи населених місць формується в умовах посилення зовнішніх комунікацій, що сприяє економічним та суспільним зв'язкам СНМ. 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 зв'язків між поселеннями. Такий перспективний рівень повинен визначати підхід до формування міської планувальної структури і їх елементів.

*Містобудівній рівень «місто».* Оцінюючи вплив основних функціональних елементів міста на структуру МПТ, насамперед, слід виділити загальноміський центр, промислову зону та транспортний каркас міста. Активний розвиток МПТ, що обумовлений значною мірою об'ємом

кінцевих пасажиропотоків, визначається рангом міста, його історико-культурною унікальністю і природними характеристиками. Архітектура МПТ відповідає його містобудівній значущості в структурі міста з врахуванням презентативної функції об'єкту та семантичних особливостей міського середовища.

*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 містобудівного каркаса» структури МПТ, що являють собою певне «ядро» цієї структури. Пішохідні підходи, транспортні під'їзди та привокзальна площа є 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.

*Привокзальні площі* слід вирішувати з дотриманням оптимальних умов взаємодії зовнішнього та всіх видів міського транспорту а також з використанням різних схем організації руху пішоходів. У склад *причального фронту* входить ділянка території або зона з пристроями і спорудами, призначеними для посадки або висадки, проведення багажних, поштових та інших операцій та технічного обслуговування (міжрейсовий огляд, прийом продуктів, заправка, прибирання). Відносно рівня причалів та рівня привокзальної площі термінал може розміщуватись за такими схемами: термінал причал та привокзальна площа в одному рівні; термінал в рівні причалів (з прямим зв'язком з морським транспортом); термінал в рівні привокзальної площі (без прямих зв'язків з морським транспортом, але з наявністю гарного зв'язку з наземним транспортом). Виходячи з розміщення МПТ відносно причальної лінії в практиці зустрічаються такі основні схеми: *паралельна або лінійна* (операційний фронт витягнутий вздовж причальної лінії, переважна більшість морських вокзалів України); *перпендикулярна* (при пірсовій системі гідротехнічних споруд, виступаючих з берега в акваторію під кутом по відношенню до урізу води часто під прямим); *глибинна або торцева* (операційний фронт торцем виходить на лінію причалів і розгортається в сторону привокзальної площі).

Отже, 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.