

ТУРИСТСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ЖИВОЙ ВОДЫ

Евгения Агранович-Пономарева*
Александра Мазаник**
Дани Агранович***

* Wydział Architektury, Politechnika Białostocka, ul. Grunwaldzka 11/15, 15-893 Białystok
E-mail: evgeniaagr@gmail.com

**Архитектурный факультет, Белорусский Национальный Технический Университет, пр.Независимости 150, 220013 Минск
E-mail: amazanik@mail.ru

***Design company "Katzman", str. Raav Qook 52-5, 46424 Herclia
E-mail: agrand@netvision.net.il

TOURIST INFRASTRUCTURE THROUGH THE PRISM OF VIVID WATER

Abstract:

Exclusive landscapes of Podlasie around town Suraz on both banks of river Narew have peculiar status. Local tourists and visitors consider that this place is a real "paradise" for amateurs of water tourism.

The infrastructure of water tourism has developed typology and includes different water systems (seas, lakes, rivers, etc.) and a lot of architectural-expansive objects of different types.

The aim of this article is an analysis of particular type of maritime complex - harbor for yachts "marina". Analysis of several examples of "marinas" on the Mediterranean Sea exhibits that today they represent developed complex with complicated inner structure, important urban forming element that subordinates municipal road network and increases artistic expression of the human being environment.

Streszczenie:

Spośród unikalnych krajobrazów województwa podlaskiego tereny położone wzdłuż obu brzegów rzeki Narwi mają szczególny status. Zarówno mieszkańcy, jak i turyści nazywają to miejsce rajem dla miłośników turystyki wodnej.

Infrastruktura na potrzeby turystyki wodnej łączy w sobie systemy wodne (morze, jezioro, rzeka, aquapark, urządzenia wodne) wraz z architektoniczno-przestrzennymi kompleksami różnych typów.

Celem tej wypowiedzi jest analiza specyficznego typologicznie rodzaju kompleksu nadmorskiego, tj. przystani dla jachtów, inaczej zwanych „marinami”. Analiza kilku przykładów marin, zlokalizowanych na brzegach Morza Śródziemnego, ukazuje ich skomplikowane struktury, które stały się ważnym elementem kształtującym kompozycję przestrzenną miast.

Keywords: safe zone, typology of water systems, urban infrastructure, bay, port, harbor, marina - harbor for private yachts, wave obstacle, embankment

Ключевые слова: охранная зона, типология водных систем, городская инфраструктура, бухта, порт, гавань, марина - гавань для частных яхт, волнорыз, набережная

Słowa kluczowe: strefa bezpieczna, typologia systemów wodnych, infrastruktura miejska, zatoka, port, przystań, marina - przystań jachtowa, falochron, bulwar

В 2007 году IV Международная научная конференция «Европа-Регион-Туризм» проходила в удивительном уголке польской земли на берегах реки Нарев. Среди уникальных ландшафтов Подляского воеводства эти территории занимают особое место. В 1996 году на 50-километровом отрезке реки Нарев между Суражем и Жендзянами был

образован Нарвяньски народный парк. Основная функция этого парка - сохранить в неприкосновенности русло и прилегающие земли по берегам реки Нарев, т.е. создать охранную зону. Эта своенравная река состоит из разделяющихся и сплетающихся потоков, каждый из которых может изменить русло и проложить себе новый путь [1]. Местные

туристы и гости справедливо называют это место раем для всех любителей водного туризма.

Инфраструктура водного туризма имеет развитую типологию и включает в себя водные системы (море, озеро, река, искусственные аквапарки, отдельные водные устройства) в сочетании с архитектурно-пространственными комплексами различных типов [2]. Мы бы хотели рассмотреть влияние побережья на городскую инфраструктуру, а также законы, по которым городская инфраструктура подчиняет себе побережье. При этом мы просим разрешение сфокусироваться на частной проблеме этой темы, рассмотрев такой вид туристского объекта, как гавань для частных яхт - марина, и историю их взаимовлияний со структурой городской среды.

Морские бухты во все времена являлись важным градообразующим фактором. Древние цивилизации расцветали на торговых путях морей и рек. Узловые точки этих путей становились столицами или несчастными заложниками, за захват которых веками воевали империи [3]. С особым ожесточением мировые державы сражались за порты, которые становились залогом их военной и экономической мощи (Рис.1).

Для обустройства портовой гавани чаще всего выбиралась удобная бухта [4]. Там же, где морские берега таких бухт не имели, людям приходилось возводить их специально, сооружая волнорезы (Рис. 2). С развитием технологии появилась возможность оградить волнорезами не только порты, но и пляжи [5]. На современных городских морских пляжах возведение таких волнорезов стало стандартом (Рис. 3).

В современном мире сложилась достаточно универсальная схема благоустройства морских набережных. В черте города она включает в себя следующие элементы: полоса пляжа; павильоны, содержащие душевые, туалеты, раздевалки; вышки спасателей; прогулочная пешеходная полоса; транспортный проезд (Рис. 4). Вместе с тем сегодня развивается специфический типологический вид приморского комплекса - гавань для прогулочных катеров и яхт - «марина» [6].

В отличие от портов марина не является торгово-промышленным предприятием, а становится культурно-развлекательными объектами. В отличие от набережных они не включают пляжи и являются самодостаточными закрытыми системами.

Классической мариной можно считать марину Тель-Авива (Рис. 5). Она представляет собой искусственную лагуну, защищенную со стороны моря сплошным волнорезом-косой, оставляющим

неширокий проход для яхт. Со стороны города марина включает в себя ремонтную зону и бассейн с квапарком. Стоит отметить, что первые марины являлись по сути закрытыми клубами с платным входом и системой членства, не предназначались для обозрения и прогулок широкой публики, и не рассматривались как часть общественного благоустройства. Марина Тель-Авива исключена из сети градообразующих элементов, но повлияла на характер прилегающей застройки, привнесла морскую тему в ландшафтные композиции набережной. Более поздняя по времени строительства марина в Ашкелоне (Рис. 6) при сохранении все той же исключенности из комплекса оборудования побережья демонстрирует новую тенденцию - способность «притягивать» жилье. Она уже предстаёт общественно доступным центром досуга районного масштаба, включает в себя цепочку ресторанов и предназначается для отдыха местных жителей и туристов.

Ашдодская (Рис. 6) марина в свою очередь уже стала значимым градообразующим элементом. Она подчинила себе направления городских магистралей, дала толчок строительству жилых и общественных зданий и продиктовала их архитектурную стилистику.

Марина Герцлии - новейшая по времени постройка уже становится градообразующей доминантой, интегрально завершая туристические маршруты набережной, являясь основным общественным центром всего побережья. Она замыкает транспортную ось и фиксирует узел пересечения этой оси с приморской пешеходной трассой. Эта марина дает посетителям возможность доступа на волнорез с обзором общей панорамы города, включает в себя большой торговый центр с кинотеатром, комплекс разнообразнейших ресторанов, клубы подводного плавания, каноэ, серфинга, яхт-клуб и прочие. Атрактивность этого сооружения настолько высока, что жилой комплекс марины Герцлии стал одним из самых дорогих и престижных в стране (Рис. 7).

В чем же заключается секрет притягательности марины? Быть может в том, что к остроте ощущений, которую нам дарит море, она добавила «матросскую романтику», нарушив привычный стереотип «песка, солнца и воды»? А может мы устали от железных коробок, в которых мы ездим, плаваем и летаем, и нам милее парус, как символ единения с природой? А может просто спящие корабли, покачивающиеся в ночной лагуне, говорят нам, что все дома, всё спокойно и всё будет хорошо?



Рис. 1. Руины античного порта в Кейсари, фот. Агранович Д.В.



Рис. 2. Современный волнорез марины в Герцлии, фот. Агранович Д.В.



Рис. 3 Типовое решение приморской набережной, фот. Агранович Д.В.



Рис. 4 Марина в Тель-Авиве, фот. Агранович Д.В.



Рис. 5. Марина в Ашкелоне, фот. Агранович Д.В.



Рис. 6. Транспортная развязка марины в Аш-Доде, фот. Агранович Д.В.



Рис. 7. Фрагмент интерьера марины в Герцлии, фот от. Агранович Д.В.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Miasta Polskie w tysiącleciu, (1965),** tom I, Wrocław, Warszawa, Kraków: Zakład Narodowy imienia Ossolińskich.
2. **Мазаник А.В., Потаев Г.А., (2006),** *Современные приемы водного благоустройства городов*, „Архитектура и строительство”, № 4, с. 26-29.
3. **Снисаренко А.Б., (1986),** *Властители античных морей*, М.: Мысль.
4. **Яценко В.А. (1985),** *Порт на морском берегу*, М.: Мысль.
5. **Баском В., (1966),** *Волны и пляжи. Динамика морской поверхности*, Л.: Гидрометеиздат.
6. **Агранович-Пономарева Е.С., Агранович Д.В., (2006),** *Источник жизни и таинственная стихия. Архитектура и строительство*, № 4, с. 52-55.