

6. Тетиор. Городская экология. — М.: Академия, 2008 г.
7. What is holistic landscape ecology? A conceptual introduction, Zev Naveh.
8. LDDC Monograph / <http://www.lddc-history.org.uk/beforelddc/index.html>
9. Kevill, Philip. Land in the city: pattern and process of urban change. P.153–177 / 1993.
10. Urban brownfield in Europe. Detlef Grimski and Uwe Ferber.
11. White papers. Adapting to climate change: Towards of European framework for action. Brussels, 1.4.2009 COM (2009)147 final.

УДК 717.7

А. Н. Арсирий, М. Смирнова

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ГОРОДЕ ОДЕССЕ

Территория, занимаемая Одессой, была известна и населена ещё во II веке н. э. и была удачной для создания морской гавани на берегу Черного моря. С тех пор это территория развивалась и стала одним из торговых портов на Черном море.

Сам по себе город, каким мы его видим сейчас, был основан императрицей Екатериной II. Именно по ее приказу от 27 мая (7 июня) 1794 года началось строительство города. Проект постройки города, порта и новой крепости (на месте которой позже был разбит Александровский парк) поручили голландскому военному инженеру Францу де Волану.

По проекту инженера Де Волана поселение должно было представлять собой компактное жилое образование с прямоугольно-сетчатой планировкой кварталов (рис. 1). Жилая зона разместилась на возвышенном плато, порт — на низменной прибрежной полосе. Широкая долина Карантинной балки предназначалась для складов. Овраги использованы как спуски из города в порт. Такое разграничение жилой и производственной территорий в двух уровнях — явление очень прогрессивное. Используя территориальные резервы равнинного плато, планировку кварталов намечалось развить в сторону степи. Город поначалу проектировался громадных для того времени размеров — свыше 1000 га.

После плана Де Волана в планировочном развитии Одессы на протяжении долгого периода наблюдалась бессистемность. Вплоть до 1917 г., как официальный план, фигурировала съемка 1841 г. Город рассматривался как сумма казенных, муниципальных и частных земель, а не как цельный организм. Начиная с 1920 г. начали разрабатываться планы развития города. За время существования города были утверждены три Генеральных плана.

Генеральный план 1939 года предусматривал развитие города в южном направлении. Однако по этому плану город практически не развивался, поскольку после Второй мировой войны необходимо было восстанавливать город после колоссальных разрушений. В конце 50-х — начале 60-х годов был построен большой жилой массив Юго-Западный (первые «хрущевки»).



Рис. 1. Генеральный план центра города

Генеральный план 1966 года предусматривал развитие города как в южном, так и в северном направлении с освоением территории в районе поселка Котовского. В конце 60-х застраивается Аркадийский массив, Чубаевка. С 1970-х гг. застраивается большой Таировский массив, а в 1980-е годы появился Южный район. В этих же годах продолжается массовое жилищное строительство в жилом районе им. Котовского.

Таким образом, по мере своего развития Одесса переступала через сформированные пояса пригородов и формировала на окраинах новые массивы капитальной застройки. Образовалась своеобразная многослойность и растянутость планировочной структуры города вдоль морского побережья (рис. 2).

В XX столетии в Одессе выросли новые машиностроительные и металлообрабатывающие заводы, фабрики химической, пищевой и лёгкой промышленности и многие другие предприятия. Город Одесса стал крупным индустриальным центром. Морской порт Одессы — крупнейший на Чёрном море. Его причалы протянулись на много километров.

Одесса расположена на путях важных транзитных соединений, через которые осуществляются основные транспортные связи Украины со странами Черноморского сообщества. Город является главным транспортным узлом региона, инфра-



Рис. 2. Схема городских магистралей

структура которого состоит из сооружений и оборудования внешнего транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного), сети железных и автомобильных дорог государственного и местного значения, магистральной уличной сети города и сети массового пассажирского транспорта (рис. 2).

Из-за высокого темпа развития производства, экономики, торговли в наше время одной из наболевших проблем Одессы являются дороги, а точнее их пропускная способность и техническое состояние.

Большинство дорог в городе не отвечают своему классу и назначению. Например, интенсивность движения на скоростных дорогах не отвечают их пропускной способности, а магистральные улицы перегружены транспортом. От этого постоянно образуются заторы, и не только в час пик. В результате над этими дорогами происходит большое скопление угарного газа, который негативно влияет на окружающую среду.

Путем оптимизации количества полос движения в зависимости от ширины проезжей части городские власти пытаются увеличить пропускную способность дорог. Эти мероприятия требуют жестких режимов регулирования движения автотранспорта, что приводит к значительным экономическим издержкам. И это не дает ожидаемых результатов, так как вдоль всей проезжей части стоят припаркованные автомобили. Как яркий пример этого можно привести улицу Троицкую, которую сделали двухсторонней, чтобы разгрузить движение в центре города. Но чтобы передвигаться по этой улице, приходится объезжать припаркованные автомобили по встречной полосе, а, следовательно, нарушать правила дорожного движения и подвергать жизнь свою и окружающих опасности.



Рис. 3. Исторический центр г. Одессы

Другим способом снизить количество машин на дорогах, а особенно в центральной части города, является ограничение въезда для частных легковых машин и большегрузных машин в историческую часть города (рис. 3). Для этого необходимо наладить сеть общественного транспорта в центральной части города и обустройство объездных путей для легковых машин, а также организацию парковок для временного хранения транспорта. Этот способ широко используется во многих городах Европы.

К примеру, в 2002 году Лондонская мэрия ввела плату за въезд в исторический центр: в районы Сити, Вест-Энд, Вестминстер и Сохо. Такая поездка стала обходиться в 5 фунтов (сейчас уже в 8 фунтов) с 7.00 до 18.30 в будние дни. В остальное время въезд бесплатный. Чтобы контролировать поток машин, центральную часть города оцепили видекамерами — они считывают номер пересекающего границу автомобиля и передают его в центр управления движением. В тот же день, до 22.00, водитель должен оплатить въезд: в банке, в обычном магазине или через интернет. Забывчивость стоит дорого — назавтра неплательщику придется отдать уже не 5, а все 50 фунтов. От платы освобождены только автомобили неотложных служб, такси и мотоциклы. Жители центрального района получили 10-процентную скидку; еще небольшие скидки дали водителям, часто бывающим в центре. Спустя некоторое время эта система оправдала себя, и машин в центре стало на 40 % меньше. Некоторым стало не по карману платить за въезд, и они пересели на общественный транспорт.

В Нью-Йорке мэрия для снижения пробок, создаваемых в основном частным транспортом, увеличила количество общественного. Таким образом, вытеснили частный транспорт с улиц. Из-за этого жители пересели на такси и автобусы. Теперь на их улицах пробок стало на 30 % меньше. Также для эффективности общественного транспорта во многих городах выделяется отдельная полоса движения, по которой может двигаться только маршрутный транспорт.

Нужно отметить, что общая протяженность маршрутной сети нашего города составляет более 4,2 тыс. км. Для обеспечения спроса населения в перевозках по городу функционирует 147 маршрутов общего пользования, в том числе — 114 автобусных (из них 12 летом), 21 трамвайных, 12 троллейбусных. Но этих маршрутов

транспорта не хватает, особенно в летнее время. А также нарушается транспортная связь с некоторыми районами в позднее время, так как многие маршруты обслуживаются до 22.00.

Часто заторможенность движения появляется из-за светофоров. В этом случае опираясь на мировой опыт, удобнее будет, если светофоры оборудовать кнопочным переключателем. Тогда «зеленая волна» для автомобилей будет длиннее и пропускная способность дороги увеличится.

Также мы наблюдаем скопление автомобилей рядом с остановками городского транспорта. Так как многие остановки в нашем городе не оборудованы специальными «остановочными карманами» для общественного транспорта, особенно в центральной части города. Карманы представляют собой расширение проезжей части, необходимое для того, чтобы остановившийся автобус или троллейбус не создавал помех другим транспортным средствам. Но выполнить карманы в исторически сформированных частях города не представляется возможным, поскольку дороги зажаты существующей застройкой. Без обустройства карманов автобусы и троллейбусы перегораживают проезжую часть, высаживая пассажиров, это вынуждает других водителей выезжать на полосу встречного движения, что приводит к аварийным ситуациям, или экстренно тормозить, что влечет за собой скопление транспорта и образование пробки.

В связи с вышесказанным мы возвращаемся к предложению ограничения частных транспортных средств в исторической части города. Но сразу же возникает проблема парковки легкового автотранспорта, которая ныне очень актуальна. Для этого необходимо наладить систему паркингов вдоль основных дорог. По опыту мировых мегаполисов эта проблема решается отдельно построенными многоуровневыми паркингами. Многоуровневые паркинги могут решить проблему размещения большого количества автомобилей на ограниченной площади. Так как мы уже упоминали, что из-за небольшой ширины дорог в центральных частях города парковки вдоль дорог только усугубляют движение транспорта.

По данным отдела Госавтоинспекции ГУ МВД Украины в Одесской области в г. Одессе зарегистрировано 348115 единиц транспорта. Уровень автомобилизации в городе составляет 160 автомобилей на тысячу жителей. Легковые автомобили частного пользования хранятся в индивидуальном жилищном фонде (по месту проживания их владельцев), в кооперативных гаражах, многоэтажных паркингах и на открытых автостоянках (по месту жительства их владельцев в многоэтажном жилом фонде). На сегодня показатель обеспечения местами парковки легкового индивидуального автотранспорта в целом по г. Одессе достаточно низок, что объясняется дефицитом свободных территорий и ограниченной возможностью для размещения гаражей.

Многие страны Европы, Америки и Юго-Восточной Азии уже давно используют механизированные паркинги и даже пошли дальше — применяют полностью автоматизированные паркинги. Такие парковки позволяют экономить на участке застройки и на стоимости парковочного места.

Одной из наболевших транспортных проблем города является также сообщение Суворовского района с другими районами города. Эту проблему решили за счет расширения полос дорожного движения в оба конца и создания реверсивной полосы. Реверсивное регулирование — это зона, которая устраивается для

осуществления движения в обоих направлениях в зависимости от того, в каком направлении преобладает транспортный поток. В определенное время зона открыта для движения только в одном направлении, например, к городу — утром, из города — во второй половине дня. Также для уменьшения транзитного потока через Суворовский район городская власть обещает построить новую скоростную — объездную дорогу вдоль лиманов Куяльник и Хаджибей. Но пока скоростная дорога не построена до сих пор, а существующая не снизила актуальности проблемы.

Существует и другой способ решения этой проблемы. Нужно построить мост через Одесский залив. Можно воспользоваться мировым опытом и создать специальный большепролетный мост на опорах с учетом направления течений в заливе. Эти опоры должны располагаться так, чтобы они не влияли на движение течений и не изменили их, а, следовательно, не нарушили целостности Одесской акватории.

Одесский горсовет представил проект создания искусственного острова «Византия» в Одесском заливе (рис. 4). Проект острова на сваях уже является частью градостроительной концепции развития Одессы. Его автор начальник городского управления по вопросам охраны объектов культурного наследия Владимир Мещеряков. «Византия» расположится напротив пляжа Лузановка, площадь острова будет составлять 44 гектара. С суши его соединит вантовый мост от посёлка Котовского к центральной части города. Длина моста — около 15 километров. На острове предполагается разместить культурно-развлекательные здания, гостиницы, рестораны.

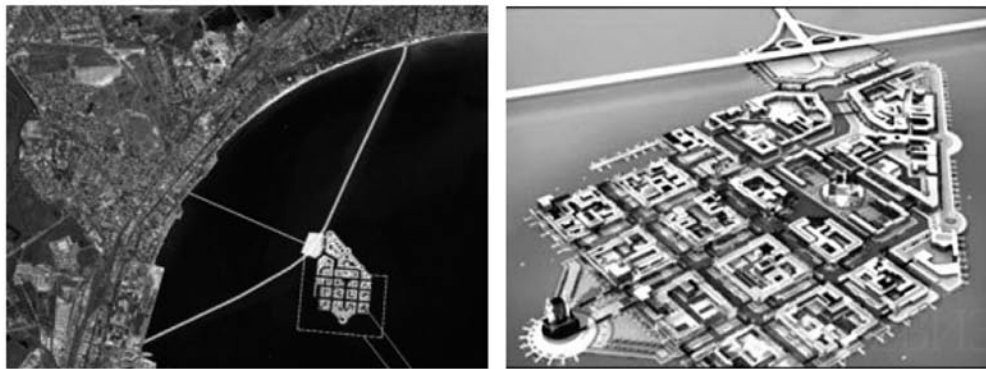


Рис 4. План проекта острова «Византия»

Разобрав основные транспортные проблемы нашего города, мы пришли к выводам, что оптимально спланированная и продуманная организация транспортных потоков на территории города позволит:

- существенно уменьшить выбросы от автотранспорта,
- уменьшить число ДТП на городских дорогах,
- ограничить проникновение транзитного транспорта на местные дороги,
- увеличить скорость движения транспорта,
- уменьшить количество заторов на дорогах,
- развивать городской пассажирский транспорт.

Развитие транспортной инфраструктуры и совершенствование организации движения на территории города является одним из направлений улучшения качества жизни горожан и стратегического развития нашего города.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. История Одессы — http://ru.wikipedia.org/wiki/История_Одессы
2. <http://www.citymap.odessa.ua/?29> — генеральный план Одессы
3. <http://www.odessa.ua/>
4. <http://www.odessaonline.com.ua/>
5. http://ecorussia.info/ru/ecopedia/transportation_problems
6. Искусственный остров «Византия» может появиться в Одесском заливе http://revisor.od.ua/news/Iskusstvennyj_ostrov_Vizantiya_moget_poyavitsya_-012332/