

АРХИТЕКТУРНЫЙ ВЗГЛЯД НА СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ РАЗВЯЗОК В ГОРОДЕ ОДЕССЕ

Фрига А., студентка гр. А-463.

Научный руководитель – Плахотная Н.А., доцент

В статье рассматривается проблема транспортных развязок в г. Одессе, современное состояние и варианты решения этих вопросов.

На сегодняшний день в Одессе есть много городских проблем, которым необходимо новое решение. Архитекторы же, в особенности градостроители, имеют прямое отношение к этим вопросам. Это зелёные склоны побережья, парки, памятники архитектуры, которые нужно сохранить. Также важным вопросом является транспортные развязки в городе, сами виды транспорта, пути решения этих проблем. Город разрастается и вопрос о том, как добраться утром на работу, а вечером домой становится всё более актуален. Администрация города уже имеет несколько вариантов решения. Рассмотрим их.

1. На градостроительном совете Управления архитектуры и градостроительства Одесского горсовета компанией ООО «Компас Проект» было представлено технико-экономическое обоснование (ТЭО) строительства новой магистрали «Север-Юг». По словам Василия Смолянца (Директора компании ООО «Компас Проект») магистраль свяжет самые удаленные друг от друга районы Одессы - поселки Таирова и Котовского, и тем самым разгрузит большинство ныне действующих одесских дорог (рис. 1). Маршрут трассы будет отличаться от предложенных ранее. В частности, трасса пройдет не по Балковской, а по улице Академика Воробьева, то есть дальше от центра. Кроме того, маршрут выбирался таким образом, чтобы минимизировать снос зданий. Значительная часть дороги пройдет по территории промышленных предприятий.

Одним из главных преимуществ трассы является непрерывность движения: на протяжении всей магистрали не будет ни одного светофора, выезд на нее с других дорог будет осуществляться либо помощью развязок. Пешеходные переходы будут либо подземными, либо надземными (в виде мостиков).

Характеристики магистрали:

* Протяженность - 28 километров.



Ключевые обозначения

- ■ ■ ■ ■ Магистраль «Север - Юг»
- (with horizontal lines) Существующие магистральные улицы регулируемого движения
- Развязки в разных уровнях
- (with vertical lines) Глухие пересечения
- (with diagonal lines) Пересечения с жилищными кварталами
- ⌂ Базы по эксплуатации магистрали

Рис. 1

- * 25 пешеходных переходов (21 подземный и 4 надземных).
- * 20 транспортных развязок; трехуровневая развязка в районе улицы Грушевского.
- * По три полосы движения в каждую сторону, между которыми 6-метровая разделительная полоса.
- * С обеих сторон трассы – пешеходная зона, обособленные велодорожки шириной два метра и вспомогательная автодорога.
- * Один тоннель глубокого залегания – под Жеваховой горой. Длина – 1100 метров, глубина – 38 метров (от верхней кромки тоннеля до верхушки холма).
- * Один открытый тоннель по улице академика Воробьева, глубина прокладки – 12-14 метров, длина – 600 метров.
- * Около 3320 метров эстакад.
- * Шумопоглощающие экраны на ряде участков, там, где трасса будет проходить вблизи жилых домов.
- * Проектируемая скорость – от 60 км/час на первой полосе, предназначенной для разгона, до 110-120 км/час на третьей полосе.

* Будут обойдены три железнодорожных переезда, задерживающие движение автотранспорта.

* Отсутствие «бутылочных горлышек» - сужений дороги, где движение транспорта могло бы замедляться.

* Снос около 231 зданий жилой застройки (и 617 - нежилой) с отселением жильцов.

* Снос 1 тысячи 120 деревьев, вместо них высадят 6 тысяч 470 деревьев и 16 тысяч кустарников.

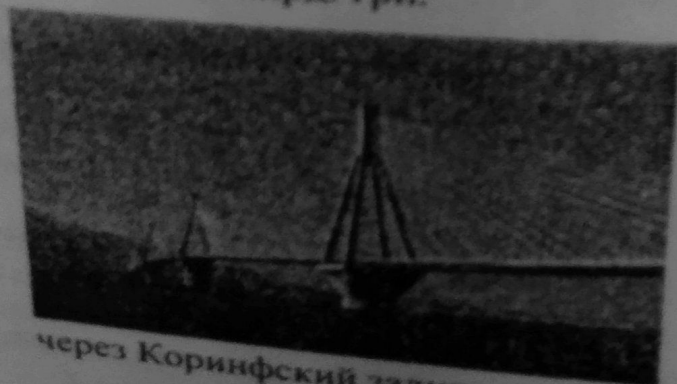
Ориентировочная стоимость проекта — 7,8 млрд. грн. По словам проектировщиков, из этой суммы непосредственно на строительство уйдет 45-60%. Остальные затраты будут направлены на перенос коммуникаций и отселение.

* Продолжительность работ — 6-8 лет.

2. Мост.

Для улучшения транспортного сообщения в Одессе ранее предлагались и другие проекты. Из наиболее «свежих» - проект вантового моста вдоль одесского побережья, о котором сообщали СМИ.

В частности, специалисты киевского Научно-исследовательского института (НИИ) стальных конструкций имени Шиманского предложили построить мост, который должен связать поселок Котовского и центр Одессы. Точнее — от «Молодой Гвардии» до пересечения улиц Торговой и Софиевской. Мост должен протянуться над морем вдоль одесского побережья на расстоянии 250 метров от кромки воды, в районе 7-й Пересыпской — ответвление на Объездную дорогу. Специалисты говорят, что по 13-километровому мосту до центра можно будет добраться минут за 15. Однако, к сожалению, такой проект «приблизит» лишь поселок Котовского к центру, а южные районы города останутся при прежних условиях. Стоимость проекта — 2 млрд. грн.



На рис. 2-4 приведены примеры мировой практики.

Рис. 2

Мост Рио — Антирио — наибольший вантовый мост в Европе (см. рис. 2), который соединил западный Пелопоннес через Коринфский залив с западной частью Центральной Греции.



Рис. 3. Эресуннский вантовый мост между Данией и Швецией

Рис. 4. Золотой мост — вантовый мост через бухту Золотой Рог во Владивостоке

3. Монорельсы.

ОДО «Международный центр институционального развития» предлагает проект под названием «Зелёный остров в центре Одессы». В их проекте проблема связи Севера и Юга решена с помощью монорельсов и скоростного трамвая. В структуру многоуровневого путепровода будут включены пешеходные переходы, скоростной трамвай, автомагистраль и монорельсовая дорога, а также магистральные инженерные коммуникации.

Трасса скоростного трамвая общей длиной 16 км должна связать район Морского вокзала и «Зелёный остров» (Парк им. Т.Г. Шевченко) с самыми отдалёнными районами города — посёлком Котовского, Лузановкой. Разработчики проекта предполагают монорельсовую дорогу проложить от парка им. Т.Г. Шевченко в микрорайон Таирово вдоль всей рекреационной зоны. Автомобильная эстакада должна соединить таможенную площадь и Лидерсовский бульвар с дальнейшим продолжением 4-х полосной атодороги до Лермонтовского переулка. Монорельс и скоростной трамвай, расположенные на разных уровнях, с минимальными в ременными затратами доставят людей на избранные ими места от 16 станции фонтана до Морского порта.

На рис. 5-6 приведены примеры мировой практики.

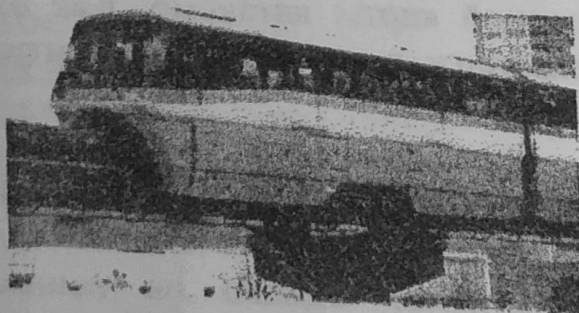
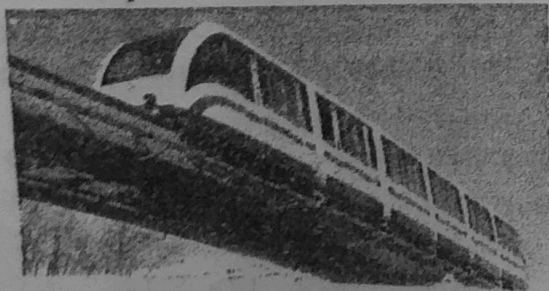


Рис. 5. Монорельсы. Москва

Рис. 6. Монорельсы. Токио

4. Прогулочные катера.

Смотря на градостроительный аспект морского города, а в особенности его расположение близ воды. Мы не используем потенциал который дала нам природа, а именно ещё один вид транспорта, при котором можно было бы на небольших красивых прогулочных катерах переправляться в нужную им часть города Ланжерон, Морвокзал, Отрада, Дельфин, Аркадия и т.д.

На рис. 7-10 приведены примеры мировой практики

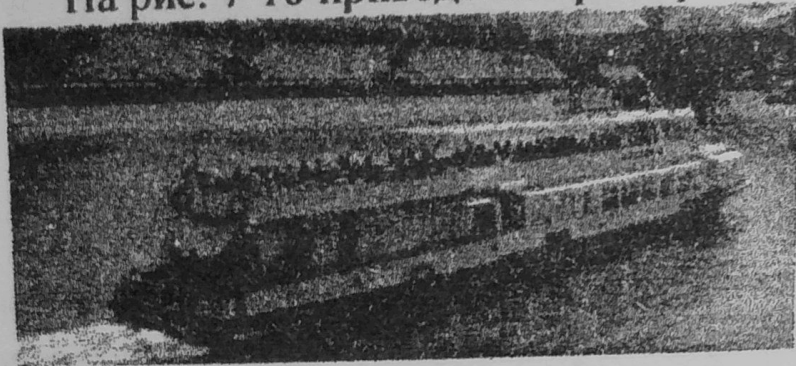


Рис. 7. Париж



Рис. 8. Париж

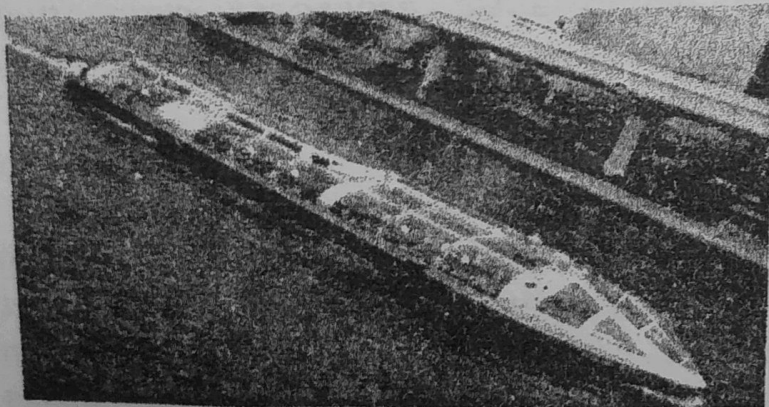


Рис. 9. Москва



Рис. 10. Париж

Также вопрос, который стоит на повестке дня - Парковка. Парковка – это одна из больших проблем города. Подземные паркинги облегчили бы ситуацию, но в Одессе есть катакомбы и иногда в несколько этажей. Решению этой проблемы препятствует отсутствие полной карты катакомб. Как вариант - наземные многоуровневые паркинги в разных частях центра города. Что облегчит транспортную сеть города.

Приемлемые условия для функционального развития вело транспортной системы, представлены только на трассе здоровья, когда как многие люди хотели бы ездить на работу, учёбу на этом виде транспорта. Однако на пешеходных дорогах они представляют опасность для самих пешеходов, а велосипедная дорожка не занимает

большой площади, всего около 2,5 м, но даже и 2 м будет лучше, чем ничего.

Вывод

Неоспоримо, что транспортная система города Одессы нуждается в срочной модификации и перерождении. Есть различные варианты решения этой задачи. На вопрос, какой путь является наиболее верным, ответить достаточно сложно, так как каждый из вышеизложенных вариантов имеет свои достоинства и недостатки. Что же касается трассы «Север - Юг» - это один из самых приближённых к реальности вариантов, так как является менее дорогостоящим проектом. Недостаток этого варианта в том, что это повлечёт за собой массовое перемещение коммуникаций и инженерных сетей.

Вантовый мост отличает то, что мы не задействуем площадь города, но время реализации этого проекта достаточно продолжительно.

На наш взгляд, монорельсы, скоростной трамвай и есть альтернатива, так как не задействуют площадь города и это более реальный вариант нежели вантовый мост.

Следует сказать, что в новом проекте Генерального плана города Одессы также применили идею монорельсов и скоростного трамвая.

В любом случае реализация любого из этих проектом сильно изменит ситуацию в городе к лучшему.

Литература

1.Троицкая Н. А. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования . — М.: Издательский центр «Академия», 2003. — 240 с.

2.В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин и др. Единая транспортная система: Учеб.для вузов.;-М.: Транспорт, 1996. — 295с.

Ссылки:

- 3.Транспортная система Российской Федерации
- 4.Модернизация транспортной инфраструктуры как условие активизации пространственных факторов экономического роста
- 5.Доклад рабочей группы президиума «О транспортной стратегии Российской Федерации»