

**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПРИМОРСЬКИХ СХИЛІВ ОДЕСИ****Снядовський Ю. О.,**ст. викл. каф. архітектури будівель та споруд,  
sniadovsky30@gmail.com, ORCID: 0000-0002-2798-2628**Захаревська Н. С.,**ст. викл. каф. архітектури будівель та споруд,  
zaharevska.ns@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6078-6605*Архітектурно-художній інститут,  
Одеська державна академія будівництва та архітектури*

**Анотація.** У статті розглянуто проблему освоєння приморських схилів м. Одеси в межах від пляжу Ланжерон до 16-ї станції Великого Фонтану, і від берегової лінії до нагірного бульвару. Специфіка освоєння схилів – дбайливе ставлення не тільки до зелених насаджень, а й до їхнього інженерного облаштування, що передбачає захист від зсувів – головну загрозу цих територій. Проаналізовано фактори, що впливають на перебіг освоєння території приморських схилів Одеси. В результаті аналізу напряму руху та перспектив цього процесу, даються рекомендації щодо його оптимізації, а саме: якими мають бути типологічні та конструктивні особливості будівель, щоб ці будівлі справляли позитивний вплив на розвиток території; за яким принципом має бути організована пішохідно-транспортна мережа; шляхи здійснення благоустрою території.

**Ключові слова:** приморські схили Одеси, траса здоров'я, забудова, електротранспорт.

**Вступ.** Під приморськими схилами мається на увазі територія, розташована в Одесі, в межах від пляжу Ланжерон до 16-ї станції Великого Фонтану і від берегової лінії до нагірного бульвару (що йде уздовж верхньої кромки схилу). Проблема її освоєння не нова. У 2012 році місто вже розглядало концепції її розвитку, що включають проекти від повного збереження до забудови.

Незважаючи на те, що ця територія є переважно рекреаційною та частково навіть парковою, сьогодні на ній уже зведено близько десятка багатопверхових будівель та комплексів. Декілька проектів знаходяться на стадії розробки або готуються до будівництва.

Тип проєктованих будівель диктується основними тенденціями ринку, починаючи з 2010-х років, коли розпочався перехід від проєктів житла до проєктів апарт-готелів.

Всі ці будівлі (побудовані та проєктовані) викликають негативну реакцію у багатьох мешканців міста. Водночас процес проєктування та будівництва триває!

«Українці купують нерухомість не лише для вирішення горезвісного квартирної питання, а й з метою збереження та примноження капіталу. Число інвестиційних угод впевнено пішло вгору. Сьогодні їхня частка в структурі попиту коливається в межах 40% проти колишніх 27-30%» [1].

«Будівництво зростає через попит з боку невеликих приватних інвесторів, які мають вільні \$100-200 тис. У банки вони їх не несуть, і щоб гроші не з'їдала інфляція, їх вкладають у житло, у тому числі для здачі в оренду» [1].

Зазначимо, що забудова ведеться будинками рекреаційного типу. В основному це готелі та апарт-готелі, для яких ця територія дуже приваблива. Вибирати між збереженням схилів у сьогоднішньому їх стані та їх забудовою все одно, що вибирати, що важливіше – добре дихати чи добре харчуватися. «Очевидно, що у перспективі забудова прибережних

територій, які мають високу комерційну привабливість, об'єктами житлової та рекреаційної інфраструктури – процес об'єктивно неминучий» [2].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Специфіка освоєння схилів полягає в тому, що йдеться про дбайливе ставлення не тільки до зелених насаджень, а й до їхнього інженерного облаштування, що передбачає захист від зсувів – головну загрозу цих територій. Причому другий пункт сьогодні особливо гострий, оскільки протизсувним спорудам вже понад 50 років і сьогодні, за оцінкою фахівців, вони потребують ремонту.

Відводячи територію біля берегової межі під забудову об'єктів курортно-рекреаційного призначення: приватних готелів, яхт-клубів, розважальних комплексів, готелів тощо, саме в питанні будівництва берегоукріплювальних споруд в Одеському регіоні можна звести до максимальної взаємної вигоди інтереси одеської влади безпосередньо та самих власників приватного капіталу. Не дивно, що у такий спосіб забудовувалася прибережна зона більшості світових курортів. Наприклад, Лазурний берег у Франції, Коста-дель-Соль в Іспанії, Золоті піски у Болгарії.

Конструктивно будівлі, що будуються на схилах, можуть бути такими (рис. 1).

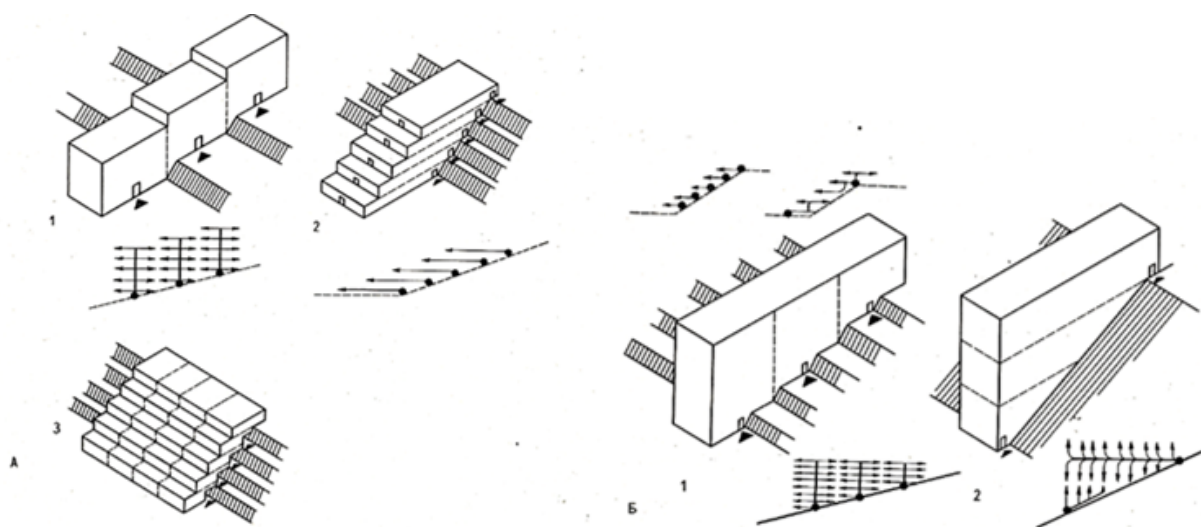


Рис. 1 Основні різновиди спеціальних типів будинків для складного рельєфу [3]:

а) ступінчасті будинки: 1) секційні; 2) коридорні; 3) терасні;

б) будинки змінної поверховості: 1) секційні; 2) коридорно-секційні

Очевидно, що у нашому випадку це мають бути об'єкти з мінімальною площею забудови (тип А3 виключається).

«Проблема будівництва апартаментів у тому, що за чинним законодавством є три типи будівель, у яких можуть проживати люди: житлові будинки, готелі та гуртожитки. Для всіх типів є чітко прописані норми та правила, що забезпечують комфортне проживання для населення. Один із факторів — наявність соціальних об'єктів у пішохідній доступності — зокрема шкіл, дитячих садків та поліклінік. Апартаменти також заповнюються людьми із дітьми, сім'ями. А оскільки для них не будуються додаткові соціальні установи, підвищується навантаження на існуючі та відбувається дисбаланс.

За своїм функціональним призначенням ринок апартаментів поділяють на три основні сегменти – сервісні, несервісні та рекреаційні. Останній тип має на увазі придбання призначених для відпочинку юнітів, переважно у курортному районі. Втім, основна «битва» відбувається між двома форматами апартаментів – призначеними для оренди (сервісних) і для власного проживання (несервісних)» [4].

Ще одна характерна риса схилів – це траса здоров'я, загальна довжина якої на сьогоднішній день становить 15 км. Більшість парків світу з великою протяжністю мають траси, що проходять по всій території, призначені для зручної транспортної доступності всіх

частин парку (рис. 2). Навіть у центральному парку Нью-Йорка всередині паркової території є автомобільна траса (рис. 3).



Рис. 2. Траса здоров'я, Одеса

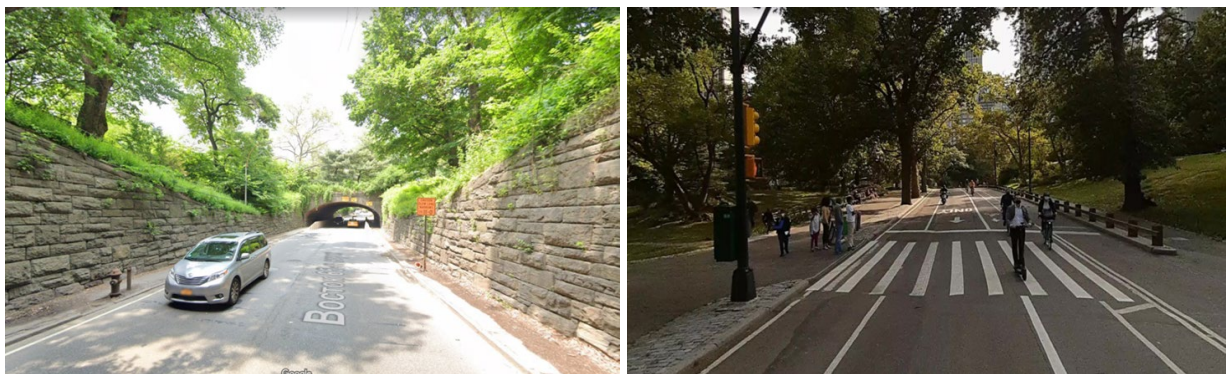


Рис. 3. Центральний парк, Нью-Йорк

З огляду на те, що Одеська траса здоров'я передбачає багато видів руху нею, то навіть не дивлячись на розмітку та інші обмеження, на ній відбуваються ДТП.

Ця проблема також потребує вирішення.

**Постановка завдання.** Якщо забудова прибережних територій – процес об'єктивно неминучий, то потрібно сформулювати перелік вимог та шляхів їх здійснення, що пред'являються до будівель, які передбачається запроєктувати та побудувати на приморських схилах Одеси та які призведуть до того, що ці споруди не погіршать, а покращать становище на даній території.

**Основний матеріал і результати.** Сучасний рельєф схилів виглядає так (рис. 4).

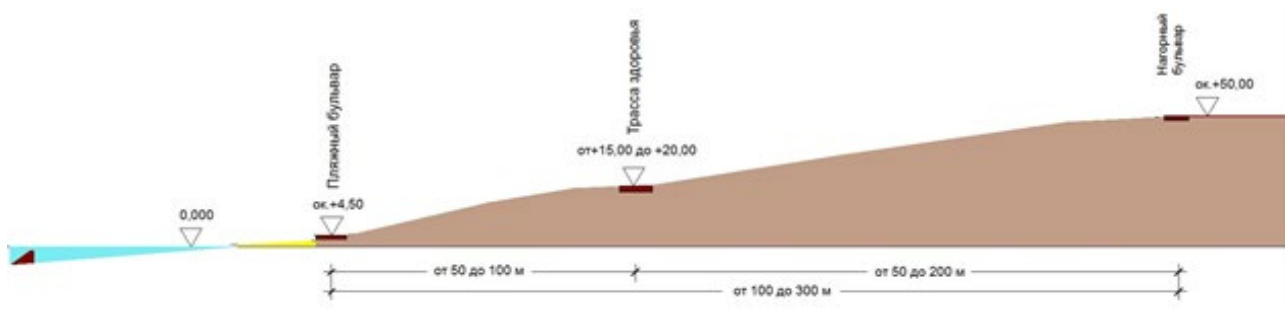


Рис. 4. Схема поперечного розрізу приморських схилів

Варіант №1 – будівництво у верхній частині схилу просто небезпечно, тому що ця територія найбільш схильна до зсувів. І якщо на схилі, у верхній його частині, створюється багатоповерхова будівля, то ступінь стійкості схилу істотно знижується.

Правда, тут слід зробити застереження, що будівля може бути розташована на деякій відстані від брівки схилу і тоді її вплив на стійкість схилу зменшується, а в ряді випадків і не позначається взагалі. Але це вже інша територія, що не відноситься до схилів, що розглядаються.

Варіант №2 – характерна тенденція забудови спостерігається в районі 13-14 станцій Великого Фонтану. Будинки зводяться вздовж схилу – у середній його зоні. З погляду впливу на стійкість схилів таке рішення виявляється зручним (і вигідним!): будівлі, що будуються на укосі, використовувати як утримуючу споруду; у цьому випадку будівля з усіма своїми конструкціями вноситься до розрахункової схеми (рис. 5).



Рис. 5. Модель схилу в районі 13-14 станцій В. Фонтану (існуючі та заявлені до будівництва споруди)

Однак, зелена паркова територія розбивається цими будовами на дві частини – верхню та нижню. Верхня частина відсікається цими будинками від нижньої зони парку. Із цього місця вже немає панорамного вигляду, на морі. Ця територія використовується для паркування автомобілів, тобто як прибудинкова територія, до того ж ще й перерізана автомобільними проїздами та для траси здоров'я не зручна (це добре проглядається на наведених нижче фотографіях) (Рис. 6, 7, 8, 9).



Рис. 6. ЖК La Mer



Рис. 7. Апартамент-комплекс Каліпсо



Рис. 8. ЖК Graf біля моря



Рис. 9. ЖК Costa fontana

Громадські діячі не раз виходили на протест проти будівництва «ЖК Graf біля моря» і будівництва компанією «Гефест» ЖК «Каліпсо» і ЖК «Персефона», що сусідять з нею. Усі вони будуються під виглядом рекреаційних об'єктів, але квартиру на сайтах забудовників можна купити вже зараз.

Варіант №3. «Ми проти забудови вгорі, на кромці, але не внизу, – каже начальник муніципального управління інженерного захисту території міста та розвитку узбережжя

Володимир Соколов. Точкові посадки у вигляді багатоповерхових будівель привантажать схил, і ми з вами зможемо спокійно спати» [5].

На перший погляд, чого простіше «привантажити» нижню частину схилу та все. Однак, «навантажена» нижня частина, сама може в цьому випадку виявитися активною і зрушить нижчі ділянки у бік моря. До того ж зсув може «виринути» перед «завантаженням» або «переповзти» через нього. Всі можливі випадки руху зсуву потрібно передбачити в розрахунку, сформувати укiс і розташувати утримуючі споруди так, щоб ефект від них був максимальним за мінімальної вартості.

«Взагалі кажучи, утримання схилу процес дуже дорогий і оптимізація тут просто необхідна» [2].

Якщо вибирати місце для забудови (у верхній, середній або нижній частині схилу), то найлогічніше, з погляду впливу на зсувні процеси території та на збереження цілісності паркової території, – розташовувати будівлю внизу схилу (рис. 10).



Рис. 10. Моделі схилу в районі 8-ї та 10-ї станцій В. Фонтана

З цієї точки зору найбільш вдало розташована будівля ЖК «Морська симфонія», тому що, на відміну від двох інших об'єктів, вона не займає територію пляжу. Пляж це найцінніша територія і будівництво будівлі на ній просто неприпустимо. Щоправда, на об'єкті Aston Hall створено свій пляж, який є також берегозміцнювальною спорудою. Зрозуміло, що цей пляж належить цьому готелю та закритий для решти відпочиваючих. Разом з тим, як і в інших проектах, велику ділянку займає паркування з тим же під'їздом до неї, що йде по схилу (рис. 11, 12, 13).

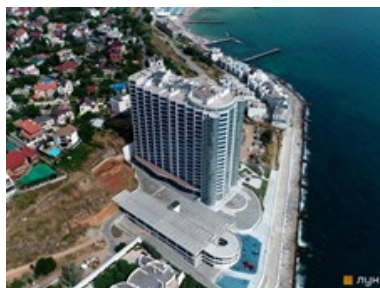


Рис. 11. ЖК Морська симфонія

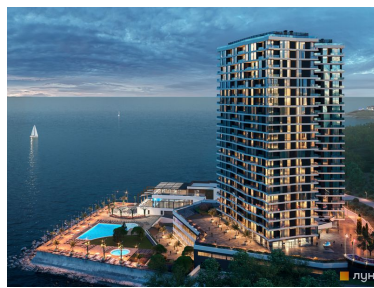


Рис. 12. Апартамент-готель Aston Hall

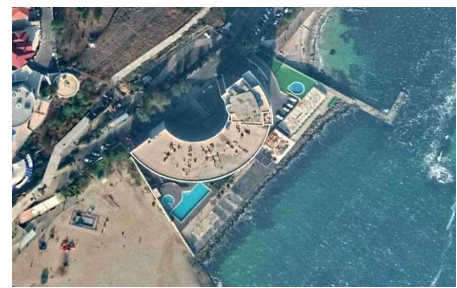


Рис. 13. Готель Марістела Марін Резиденс

Якщо прийняти за основне місце дислокації будівлі внизу схилу, виникає проблема з її доступністю. Пішки подолати схил заввишки близько 40 метрів не кожен зможе. Влаштувати паркування внизу – розбивати парковий простір, про що йшлося вище. Повітряний перехід на рівні верхньої позначки схилу та верхнього поверху будівлі міг би бути варіантом вирішення цієї проблеми. Місця для паркування при такому варіанті повинні розташовуватися на верхньому плато (рис. 14).

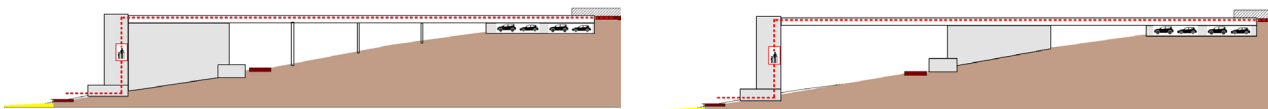


Рис. 14. Варіанти схеми завантаження будівель

При цьому виникає наступна проблема – місце для розміщення паркувального простору. Одним з варіантів може бути влаштування паркінгу під спортивними майданчиками, стадіонами. Зараз зелені дахи у вигляді спортмайданчиків – на піку популярності у багатьох країнах. Якщо розміщувати гараж у верхній частині схилу, то можна використовувати його покриття як оглядовий майданчик з обов'язковим його озелененням і благоустроєм як продовження паркового ландшафту (рис. 15, 16, 17).



Рис. 15. Технологічний інститут Південної Альберти (SAIT Polytechnic), Канада



Рис. 16. Стадіон «Динамо» на Французькому бульварі

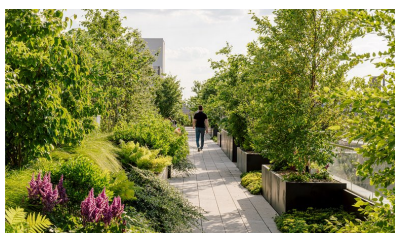


Рис. 17. Парк Хай Лайн, Нью Йорк

Сьогодні схилами проходять три маршрути, два з яких (набережна та траса здоров'я) включені до схем зонування території міста. Третій, що проходить по верхній кромці схилу, існує фрагментарно. Логічне рішення (з точки зору безпеки) – розподілити транспортні та пішохідні потоки на схилах, залежно від швидкості руху ними, щоб мінімізувати ризик зіткнень. Найлогічнішим наслідком цього було б виділити рух пішоходів в окремий маршрут. Найкраще для цього підходить нижній бульвар, що проходить над пляжами. Це класичний варіант прокладання пішохідної доріжки, що використовується у всьому світі, де є набережні з пляжами. Швидкість руху тут до 5 км/год, тому він безпечний навіть для дітей та для маломобільних груп населення. На одеських пляжах він також є. На деяких пляжах у дуже впорядкованому вигляді. Але в деяких місцях, на жаль, цей бульвар уривається, що не дає можливості використовувати його як цільний маршрут. Якщо з'єднати цей бульвар в один безперервний маршрут, це розвантажило б рух по трасі здоров'я. Саме через свою безперервність руху траса здоров'я користується такою популярністю у відпочиваючих (рис. 18). Враховуючи довжину всієї території схилів (близько 20 км), найбільш логічним було б її використання транспортними засобами (не важливо буде це велосипед, гіроскутер, електросамокат, ролики або моноколесо).

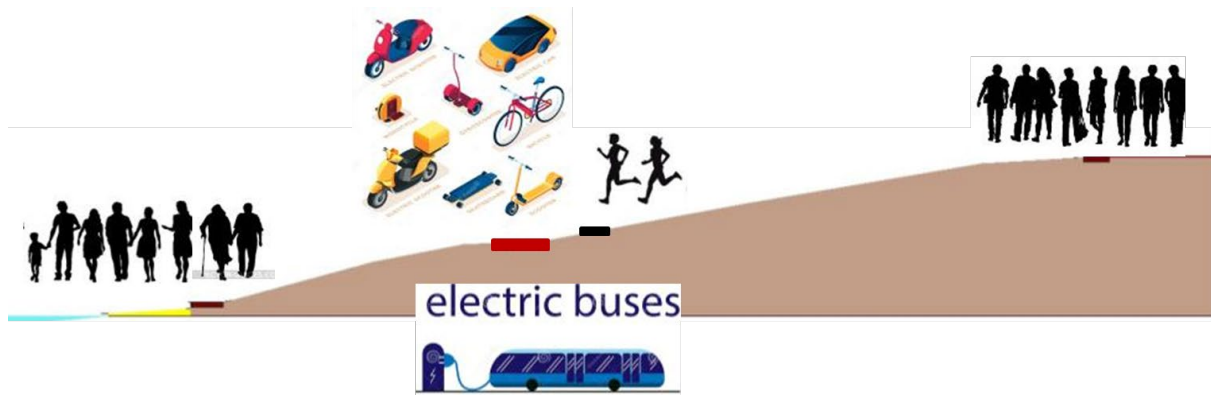


Рис. 18. Варіант схеми розподілу транспортних та пішохідних потоків

Природно, це стосується лише екологічно чистих і малогабаритних видів пересування. У перспективі, за винятком у частині габаритів транспорту, можуть бути маршрутні автобуси, які б зв'язали будівлі, розташовані вздовж траси, з центром міста. Звичайно, це вимагатиме розширення існуючої проїзної частини. Тому бігову доріжку, яка сьогодні проходить тією ж трасою здоров'я паралельно велодоріжці, можна було б виділити в окремий маршрут із ґрунтовим покриттям, що також позитивно позначилося б на безпеці руху. Тим більше, що витрати на влаштування такого маршруту відносно невеликі.

Поєднання траси здоров'я з центром міста, а саме з Приморським бульваром, зробило би цей маршрут справжнім туристичним трансфером. А також об'єднало би всі будівлі, що знаходяться вздовж нього, в єдиний комплекс. Перешкодою цьому є балка в районі Польського узвозу.



Рис. 19. Схема маршруту «траси здоров'я»

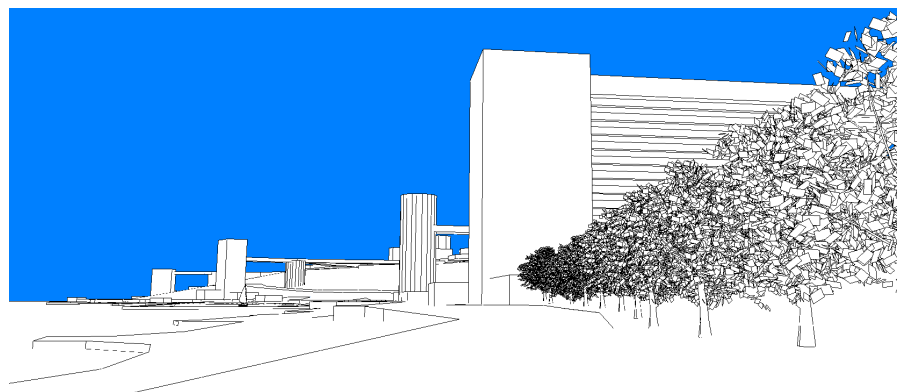
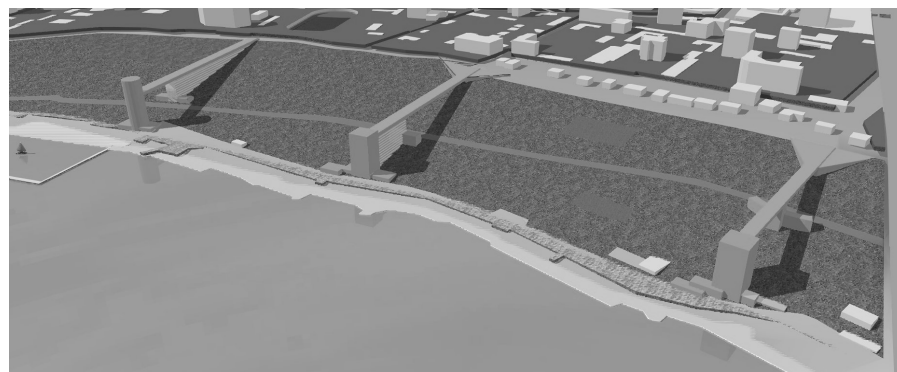


Рис. 20. Загальні види з запропонованої моделі забудови схилів

**Висновки.** Підсумовуючи, можна з упевненістю стверджувати, що:

1. Для забезпечення стійкості схилів і збереження цілісності паркової території будівлі краще будувати в їхній нижній частині.
2. Паркування повинні розташовуватися нагорі схилів (за їхніми межами).
3. Для забезпечення оптимальної пішохідної доступності будівель передбачити їхнє завантаження зверху – по даху або пішохідному мосту.
4. За своїм типом будівлі, призначені для проживання, повинні бути готелями або апарта-готелями. До складу їх приміщень повинні входити об'єкти, що забезпечують прилеглу територію повноцінними підприємствами харчування, туалетами, пунктами прокату, медобслуговування та ін. з дотриманням усіх санітарних норм
5. Упорядкована та обслуговувана будинком територія повинна охоплювати весь схил. Озелененням повинен бути також оформлений експлуатований дах і перехід до будівлі.
6. Зручний транспортний зв'язок з історичним та культурним центром міста за допомогою електротранспорту по трасі здоров'я створить міський туристичний комплекс, який буде привабливим не лише у пляжний сезон, а й протягом усього року.

Якщо при проектуванні будівель на схилах прийняти до уваги всі перераховані вище пропозиції, то такі будівлі будуть не погіршувати, а покращувати якість приморських схилів. Природно, що у такому разі будуть потрібні додаткові витрати. Але це питання стратегії розвитку міста: чи залишатиметься Одеса південною Пальмірою чи...

### Література

[1] Виктор Мельник: «Алчность застройщиков усугубила проблему прибрежных склонов Одессы». Одесса, 2021. [Електронний ресурс]. Доступно: <https://gazobeton.org/ru/node/951>

[2] Застройщикам прочат на осень строительный бум. Киев, 2021. [Електронний ресурс]. Доступно: <https://dilova.com.ua/konsultatsiya-spetsialista/viktor-melnik>

[3] Под редакцией канд. архитектуры В. Р. Крогиуса «Градостроительство на склонах» Москва Стройиздат 1988.

[4] Впечатляющий рост. Санкт-Петербург, 2021. [Електронний ресурс]. Доступно: <https://spbguide.rbc.ru/aparts>

[5] Как Фонтан и Ланжерон в море сползали. Одесса, 2009. [Електронний ресурс]. Доступно: <https://kaiser-w.livejournal.com/80724.html>

### References

[1] Viktor Melnik: «The greed of developers has aggravated the problem of the coastal slopes of Odessa.» Odessa, 2021. [Electronic resource]. Available: <https://gazobeton.org/ru/node/951>

[2] Developers are predicting a construction boom for the fall. Kiev, 2021. [Electronic resource]. Available: <https://dilova.com.ua/konsultatsiya-spetsialista/viktor-melnik>

[3] Edited by Cand. architecture by VR Krogius «Urban planning on the slopes» Moscow Stroyizdat 1988.

[4] Impressive growth. St. Petersburg, 2021. [Electronic resource]. Available: <https://spbgui.de.rbc.ru/aparts>

[5] Kak Fontan y Lanzheron v more spolzaly. Odessa, 2009. [Elektronnyi resurs]. Dostupno: <https://kaiser-w.livejournal.com/80724.html>



## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРИМОРСКИХ СКЛОНОВ ОДЕССЫ

Снядовский Ю. А.,

ст. преп. каф. архитектуры зданий и сооружений,  
sniadovsky30@gmail.com, ORCID: 0000-0002-2798-2628

Захаревская Н. С.,

ст. преп. каф. архитектуры зданий и сооружений,  
zaharevska.ns@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6078-6605*Архитектурно-художественный институт,  
Одесская государственная академия строительства и архитектуры*

**Аннотация.** В статье рассмотрена проблема освоения приморских склонов г. Одессы в границах от пляжа Ланжерон до 16-й станции Большого Фонтана и от береговой линии до нагорного бульвара. Специфика освоения склонов – бережное отношение не только к зеленым насаждениям, но и к их инженерному оборудованию, которое предусматривает защиту от оползней – главную угрозу этих территорий. Проанализированы факторы, влияющие на ход освоения территории приморских склонов Одессы. Под освоением подразумеваются: процесс строительства многоэтажных зданий (апартаментов), который активно ведется в последние годы; организация пешеходных и транспортных путей, проходящих по данной территории и связывающих ее с городом; благоустройство и инженерное оборудование территории.

Еще одна проблема склонов – это трасса здоровья, общая длина которой составляет 15 км. Логичное решение (точки зрения безопасности) – распределить транспортные и пешеходные потоки на склонах, в зависимости от скорости движения, чтобы уменьшить риск столкновения.

Основная проблема – размещение парковок. Организовать паркование внизу – разбить парковую зону. Воздушный переход на уровне верхней отметки склона и верхнего этажа здания мог бы стать решением проблемы. Места для парковок при таком варианте должны быть размещены на верхнем плато.

В результате анализа направления движения и перспектив этого процесса даются рекомендации по его оптимизации, а именно: какими должны быть типологические и конструктивные особенности зданий, чтобы эти здания оказывали положительное влияние на развитие территории; по какому принципу должна быть организована пешеходно-транспортная сеть; пути осуществления благоустройства территории.

В работе сформулирован перечень требований и пути их решения, которые предъявляются к зданиям, проектирование и строительство которых предполагается на приморских склонах Одессы.

**Ключевые слова:** приморские склоны Одессы, трасса здоровья, застройка, электротранспорт.

## PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE COASTAL SLOPES OF ODESSA

**Sniadovskyi Y. O.,**

Senior Lecturer, Department of Architecture of Buildings and Structures,  
sniadovsky30@gmail.com, ORCID: 0000-0002-2798-2628

**Zakharevska N. S.,**

Senior Lecturer, Department of Architecture of Buildings and Structures,  
zaharevska.ns@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6078-6605

*Architectural and Art Institute,  
Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture*

**Abstract.** The article deals with the problem of the development of the coastal slopes of Odessa within the boundaries - from the Lanzheron beach to the 16th station of the Big Fountain, and from the coastline to the Upland Boulevard. The specificity of the development of slopes is a careful attitude not only to green spaces, but also to their engineering equipment, which provides protection against landslides - the main threat to these territories. The factors influencing the development of the territory of the coastal slopes of Odessa are analyzed. Development means: the process of construction of multi-storey buildings (apartments), which has been actively pursued in recent years; organization of pedestrian and transport routes passing through the given territory and connecting it with the city; improvement and engineering equipment of the area.

Another problem on the slopes is the health track, which has a total length of 15 km. A logical solution (from a safety point of view) is to distribute traffic and pedestrian flows on slopes, depending on the speed of movement, to reduce the risk of collision.

The main problem is the location of parking lots. Arrange parking at the bottom - split the park area. An air crossing at the level of the upper elevation of the slope and the upper floor of the building could be a solution to this problem. Parking spaces for this option should be located on the upper plateau.

As a result of the analysis of the direction of movement and the prospects of this process, recommendations are given for its optimization, namely: what should be the typological and structural features of buildings so that these buildings have a positive impact on the development of the territory; on what principle should the pedestrian-transport network be organized; ways to implement the improvement of the territory. The paper formulates a list of requirements and ways to solve them, which apply to buildings, the design and construction of which is supposed to be on the coastal slopes of Odessa.

**Keywords:** coastal slopes of Odessa, health track, development, electric transport.