

РОЛЬ РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ НА СТРУКТУРУ ЗАБУДОВИ МІСТА ОДЕСИ

Овсянкін О.П.

(Одеська державна академія будівництва та архітектури)

Бурхливий розквіт економіки Одеси в середині 19-го століття спричинив стрімке зростання кількості населення, яке прибувало до міста. Одеса потребувала сучасного надійного транспорту, який не залежав би від погодних умов і міг гарантовано доставляти будь-яку кількість пасажирів, товарів та сировини, взаємодіючи з Одеським Портом. У 1854 році розпочалося будівництво першої залізничної гілки від Одеси до Паркан, таким чином розпочалася історія першої залізничної гілки на території сучасної України. Внутрішній транспорт міста залишався кінним.

Наприкінці 70-х років організувалося агентство Бельгійського товариства Одеської кінної залізниці, а 1879 року його керівник підписав угоду про будівництво лінії кінного трамвая, яка за кілька десятиліть з'єднала всі частини міста, в одну рейкову систему.

За 4 роки Одеса отримала розвинену мережу кінного трамвая з річним перевезенням до 8,7 мільйона пасажирів. Вагони перевозили до 40, а то й до 70 пасажирів. До кінця 19 ст. в Одесі вже було 17 маршрутів конки.

Пізніше було прокладено рейки для вузькоколісного парового трамвая. Доля у парового трамвая виявилася досить довгою: він проіснував до початку 20-х років минулого століття. Зупинки парового трамвая називали станціями. І зараз на Хаджибейській, Люстдорфській та Фонтанській дорогах трамвайні зупинки досі називаються «станціями». Уздовж маршрутів збереглися зупинкові павільйони, створені за проектом архітектора А. Мінкуса. Поява цих маршрутів суттєво оживила курортні та дачні райони міста на узбережжі Куяльницького та Хаджибейського лиманів.

22 серпня (9 серпня за старим стилем) 1907 року у свій перший рейс вирушив Люстдорфський трамвай – перший одеський електричний трамвай, що з'єднав околицю міста з поселенням німецьких колоністів Люстдорф (тоді Ольгине, а нині селище Чорноморка, Одеської області). Він з'явився на три роки раніше від одеського міського електричного трамвая.

1910 року з'явилася перша лінія міського електричного трамвая. Цікавим є такий окремий випадок рейкового транспорту, як Одеський функулер, який був спроектований інженером М. І. П'ятницьким та

відкритий 8 червня 1902 року. Він був обладнаний двома пасажирськими кабінами на 35 людей. Через 67 років у 1969 році початкова система фунікулера була замінена каскадом ескалаторів, яка була закрита в 1997 році через знос обладнання. Потім почалися роботи по відновленню фунікулера, яке було знову відкрито 2 вересня 2005 року.

На 1917 рік Одеса була володаркою розвиненої транспортної інфраструктури. Було створено внутрішні 32 лінії. Максимальний обсяг перевезень у дореволюційний період посідає 1913 рік – 55 мільйонів пасажирів. Населення міста тоді становило 400 тисяч жителів. Потяги далекого прямування обслуговувалися кількома вокзалами в межах міста. А внутрішніми перевезеннями були зайняті трамвайні лінії ТО та парові трамваї, які ходили на дачі та курорти. Всі райони отримали комфортне та безпечне транспортне сполучення. Все це сприяло розвитку міста та благополуччю його мешканців.

Внаслідок революції 1917 року та наступної громадянської війни, коли в Одесі влада та режими змінювали одна одну, електричний трамвай на деякий час знову поступився місцем конки та паровому трамваю. Електростанції були зруйновані, обладнання було пошкоджено та потребувало ремонту, а висококваліфікований персонал був розсіяний. І пасажири Одеси знову пересіли на кінну тягу.

Лише у жовтні 1921 року перші лінії електричного трамваю відновили роботу. Кінець 1920-х років став піком розвитку одеського трамвая. Число ліній зросло в 1928 до 32. З 1924 починається робота за графіком, який дотримувався навіть в період німецької окупації під час Другої Світової війни. Через 10 років, у травні 1934, 29-м маршрутом (Грецька площа – Чорноморка (Люстдорф)) нові трамваї пішли вже широкою колією 1520 мм.

На початку тридцятих років кількість ліній зменшилася до 27, але пасажиропотік продовжував зростати. 1939 року одеський трамвай перевіз 248 млн. пасажирів, за рік – 247 млн. пасажирів.

У післявоєнний час рейковий транспорт Одеси розвивався та модернізувався. Багато існуючих маршрутів було подовжено до нових промислових зон, дозволяючи доставляти робітників на виробництво. Подовження цих маршрутів та поява нових впливало на освоєння раніше не забудованих територій міста. Так у повоєнний час протягом «радянського періоду» з'явилися найбільші житлові райони міста: Черемушки, Таїрова, Котовського. Де зараз проживає більша частина населення Одеси.

Місто продовжує рости та розвиватися. Освоюються під забудову землі, насамперед зайняті аграрною діяльністю. Райони ці розташовані

на периферії міста і заселені ще щільніше, ніж було заведено в «радянський період». Проблема громадського транспорту стає з кожним роком дедалі актуальнішою. Але в чинному Генплані міста, що визначає розвиток та забудову, перспектив для розвитку громадського електротранспорту не було. Що є неприйнятним для міста з більш ніж 1 млн. населенням.

ОСОБЛИВОСТІ ІНФОРМАЦІЙНОГО ОНОВЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО ОБЛІКУ МІСЬКИХ ТА ПОЗАМІСЬКИХ РЕКРЕАЦІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ

*Панченко Т.Ф. , д. арх., професор, Голуб А.А., к.арх., доцент
(Київський національний університет будівництва і архітектури)*

1. Однією з найбільш актуальних проблем міського розвитку на нинішній час є неврегульовані земельні питання, пов'язані з неконтрольованою приватизацією територій, незбалансованістю приватних і суспільних інтересів щодо їх функціонального використання, зменшенням площ ландшафтних ділянок на користь інвестиційно високоефективного будівництва, що перешкоджає комплексній муніципальній організації міського середовища. Особливо вразливими є унікальні та інваріантні рекреаційні ресурси багатьох міст (оздоровчі, історико-культурні, природно-ландшафтні) у зв'язку з будівництвом без обмежень стратегічних об'єктів (промисловості, енергетики, транспорту) та експансією цінних рекреаційних земель для розвитку об'єктів виробництва та садово-дачної забудови. Це стосується також нецільового містобудівного освоєння територій водоохоронних зон, прибережних смуг, округів санітарної охорони курортів.

2. З метою визначення рекреаційного потенціалу міських та позаміських ландшафтів період 1966 – 2001 р.р. фахівцями різних галузей знань було розроблено 10 картосхем з аналітичними даними, у яких було представлено: а) розташування «родовищ» мінеральних вод, лікувальних грязей та курортів; б) розміщення зон відпочинку, туризму та курортів; в) розташування «освоєних» та «резервних» територій для організації курортів, зон відпочинку та туризму, «зелених зон» навколо міст; г) встановлення «зон охорони» курортно-рекреаційних ресурсів, розташування природно-заповідних об'єктів; д) «категоризація населених пунктів» за чисельністю об'єктів туризму тощо.