

УДК 717.7

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СТРУКТУРЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ГОРОДА ОДЕССЫ. ПРИЕМЫ ПО УЛУЧШЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ.

**Шишкин М. И., к.т.н., доцент**

*Одесская государственная академия строительства и архитектуры*

Тел. (048) 67-79-95

**Аннотация.** Предлагается решение проблемы транспортных заторов в центральной части г. Одессы путем сокращения количества перекрестков главных магистралей со второстепенными улицами и использование их для пешеходных проходов.

**Ключевые слова:** историческая застройка, старая форма уличной сети, транспортные заторы.

**Цель работы.** Анализ транспортных потоков в исторической застройке города.

**Задачи.** Уменьшение дорожно-транспортных происшествий в исторической застройке города. Сокращение заторов на магистральных улицах в центре города.

Город Одесса включен в список исторических городов Украины. Центральная часть города является Центральным историческим ареалом Одессы. В исторических ареалах города основным видом градостроительной деятельности является регенерация и реконструкция. Градостроительные преобразования в границах исторических ареалов желательно выполнять на основе комплексной реконструкции. Обработке проектных решений, которые обеспечивают сохранение традиционного характера среды исторических ареалов и использования их культурного наследия, должны предшествовать историко-градостроительные обоснования.

Согласно со стилевыми принципами классицизма, за основу планировки города Одессы были приняты способы прямоугольно-сетчатой композиционной системы. Две параллельные балки – спуски к порту – определили трассирование меридиональных Александровской, Екатерининской, Ришельевской, Итальянской и Польской улиц. С других сторон от балок намечалось еще по одному ряду кварталов и, соответственно, улицы Преображенская и Канатная. Перпендикулярно этим всем улицам, которые незначительно отклонялись от меридиана, проектировались семь широтных улиц – ориентировочно от Ланжероновской до Троицкой. Большинство кварталов тут предусматривалось квадратной формы – 60х60 саженей, и только крайние имели размеры 45х60 и 45х85 [1].

Уличная сеть складывается в процессе строительства городов и сохраняет свое построение на длительный период. Во многих старых городах уличная сеть сложилась несколько веков тому назад по направлениям основных дорог, когда не существовало еще современных видов транспорта. Несоответствие планировки уличной сети требованиям движения транспорта и пешеходов создает большие неудобства для населения, вызывает снижение скорости движения, нарушает его безопасность, вызывает лишнюю затрату времени на поездки и создает неэкономичные условия эксплуатации транспорта. Изменение направления улиц, их реконструкция и расширение связаны с огромными затратами средств.

Старая форма уличной сети не соответствует современному ее содержанию: излишняя частота перекрестков с мелкими кварталами затрудняет пропуск транспорта и снижает скорость движения, недопустимая концентрация в центральных районах

административно-общественных и торговых зданий вызывает приток больших масс населения и затрудняет организацию их перевозки, фронтальная застройка магистралей с интенсивным движением транспорта создает большие неудобства для населения из-за шума, пыли, вибрации и отравления воздуха выхлопными газами.

Многие старые города, в том числе и город Одесса, встали перед угрозой полного паралича уличного движения или перед необходимостью строительства сложных многоярусных дорог и развязок, разделяющих города на части и катастрофически влияющих на их урбанистические качества и санитарно-гигиенические условия проживания в городах.

Если использовать в периферийных районах преимущества радиально-кольцевой схемы в отношении благоприятной величины коэффициента непрямолинейности, можно планировку центра города построить по прямолинейной системе, увеличивая тем самым его пропускную способность. При таком сочетании транспорт в центре города рассредоточивается по нескольким прямолинейным магистралям и узлам без концентрации и слияния потоков в одном центральном узле. Дальнейшее развитие этого планировочного решения может выражаться в организации одностороннего движения в центре города по параллельным направлениям прямоугольной системы при большой плотности магистралей – порядка 6–8 км/км<sup>2</sup>. Четкая и простая система одностороннего движения обеспечивает высокую пропускную способность перекрестков, удобные повороты транспорта и облегчает подъезд к любым зданиям. Одностороннее движение дает возможность разместить непосредственно в центре города значительное количество оборотных колец общественного транспорта и автостоянок с простым и удобным подъездом к ним и выездом в любых направлениях. Одним из видов одностороннего движения является система, предложенная арх. Мальхером, названная им «Уличные перекрестки без транспортных пересечений» [2]. Продольные параллельные магистрали обслуживают потоки основного направления вдоль города. Движение по второстепенным направлениям осуществляется по извилистым линиям на коротких проездах, перпендикулярных к основным улицам (рис. 1).

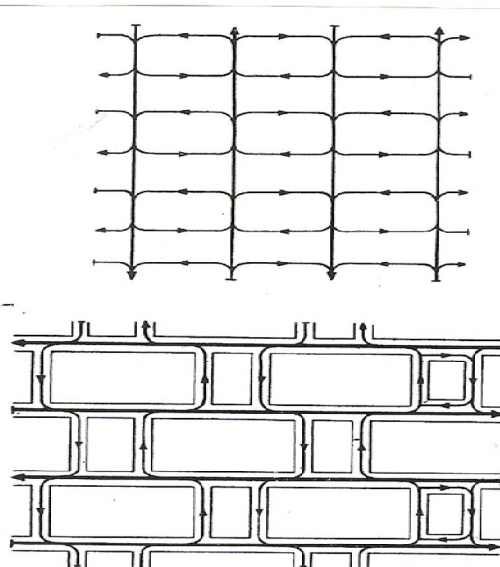


Рис. 1. Система одностороннего движения, предложенная арх. Мальхером

В центральной части города Одессы уже частично внедряется этот метод одностороннего движения по основным магистралям. По ул. Пушкинской одностороннее движение от Привокзальной площади в сторону Думской площади. По ул. Ришельевской – от Оперного театра в сторону железнодорожного вокзала (рис. 2).

Одним из приемов по улучшению транспортных потоков является сокращение количества перекрестков с главными магистралями центральной части города за счет

использования второстепенных перпендикулярных улиц только для пешеходного движения. Для этой цели необходимо перекрыть проезды по ул. Базарной и ул. Еврейской (рис. 3) и тем самым сократить количество перекрестков с основными магистралями (ул. Пушкинской, ул. Ришельевской и ул. Екатерининской).

Разграничение пешеходных от магистральных улиц может быть выполнено с использованием малых архитектурных форм (вазоны, скамейки, якорные цепи), ограждением из кованых решеток с воротами или с использованием аркад.

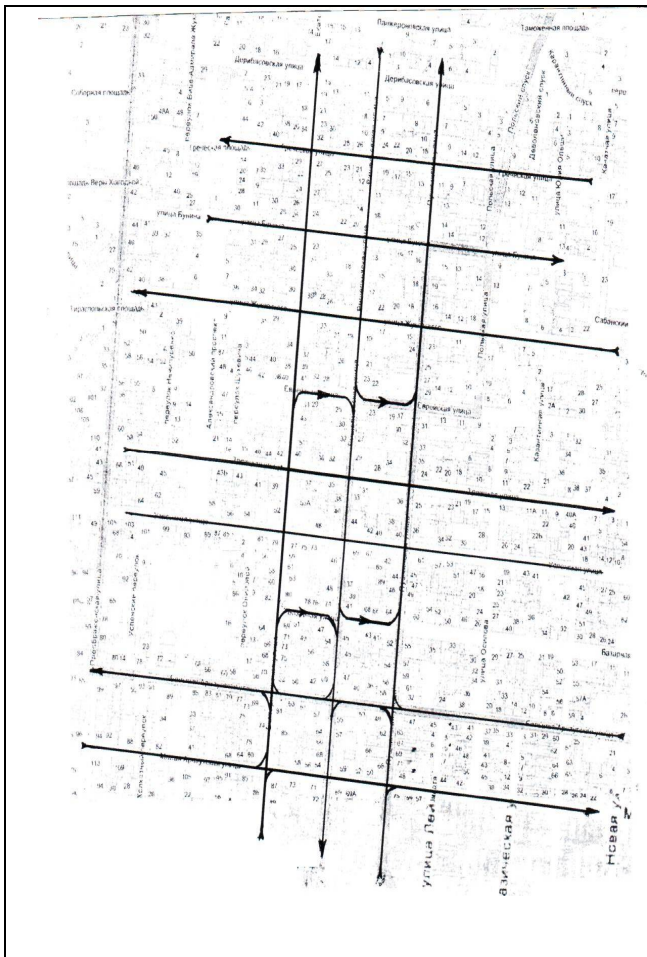


Рис. 2. Существующая схема транспортных потоков в центральной части г. Одессы

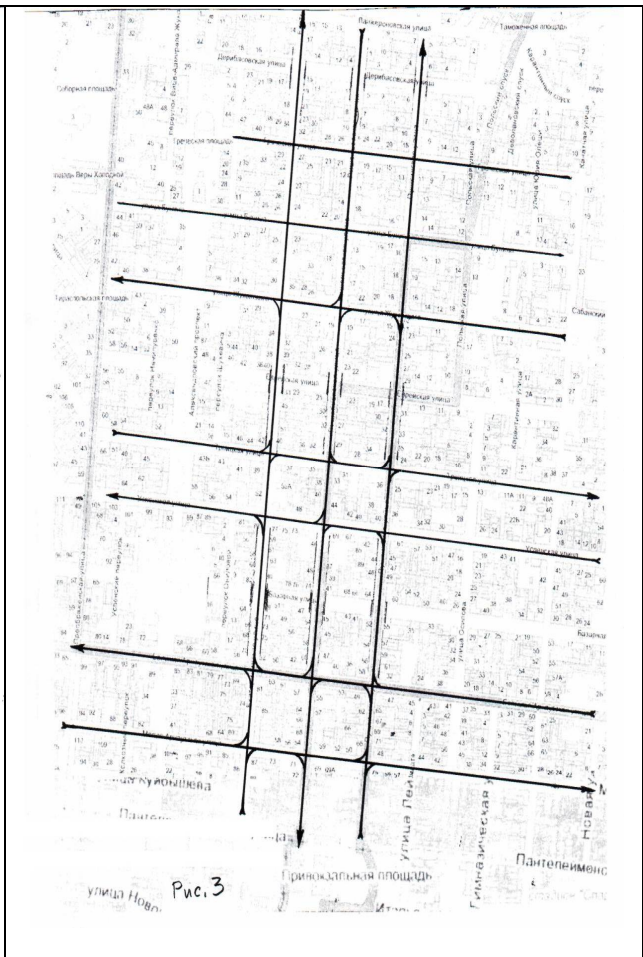


Рис. 3. Предлагаемый вариант транспортных потоков в центральной части г. Одессы

**Вывод:** Уменьшение количества перекрестков с основными магистралями приводит к сокращению дорожно-транспортных происшествий, увеличению скорости движения транспорта и отсутствию транспортных заторов.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Історико-архітектурний опорний план, проект зон охорони визначення меж історичних ареалів м. Одеси, затверджений Наказом Міністерства культури і туризму України від 20.06.08 р., № 728/0/16-08.
2. Черепанов В. А. Транспорт в планировке городов. – М.: СИ, 1970. – 303 с.