

## **ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ ОДЕССЫ. ПРОБЛЕМЫ, ПОИСК РЕШЕНИЙ**

**Бельская Н.К., ст. преподаватель**

*(Одесская государственная академия строительства и архитектуры)*

Градостроительная схема города Одессы сложилась, в основном, к началу XX века. Она включала как сегодняшнюю центральную часть города в комплексе как с дачными районами того времени (Французский бульвар, Аркадия, Малый и Большой Фонтаны), так и слободы, пригороды и близлежащие поселения. Население Одессы активно увеличивалось за счёт новых переселенцев, что способствовало значительному увеличению её населения. К началу XX века в Одессе насчитывалось около 400 тыс. чел. – четвертое, после трёх столиц, место в России: Москвы, Санкт-Петербурга, Варшавы, город активно застраивался, уплотняя городскую застройку как роскошными зданиями буржуазии, так и домишками бедноты. В послереволюционные годы строительство продолжилось на основе новых идеологических, архитектурных и планировочных тенденций.

Территория послевоенной Одессы значительно увеличилась за счёт застройки прилегающих к ней заселённых территорий сравнительно малой плотности населения, проводимой в соответствии с разрабатываемыми на высоком научном уровне ведущими государственными профильными институтами нормативными документами, в том числе, учитывая потребности и особенности организации городского транспорта того времени и той социально-экономической формации.

Преобразования такого уровня не могут осуществляться одновременно на всей территории, новая застройка улиц и микрорайонов велась на выделенных территориях, оставляя при этом участки жилья удовлетворительного – на тот момент – качества, а также сложившиеся производственные территории, дополнительно реконструируя их.

В течение последних тридцати лет, в постиндустриальный период, Одесса потеряла львиную долю своего производства, глобально сократив производственные мощности, при этом сложившиеся старые промышленные территории остаются на своих местах, фрагментируя архитектурно-планировочную ткань города, препятствуя возможности решения транспортных проблем на современном уровне. Наиболее явно это наблюдается на магистралях в южном направлении, в частности, ул. Водопроводная, Краснова, и в северном – Пересыпь.

Существующие улицы и дороги в городе Одессе проектировались по нормативам, действительным в 60-70 годы и, по требованию СНиП «Градостроительство» ограничивались «красными линиями» – условными линиями, внутри которых не допускалась никакая застройка. «Красные линии» наносились на генеральные планы городов, в т. ч. Одессы, и были строго обязательны к исполнению.

В районах Одессы, застраиваемых в период 1960х – 1990х годов (Киевский, Суворовский) расстояние между «красными линиями» магистральных улиц составляет не менее 50м, при этом жилая застройка, по нормам проектирования, должна отстоять на расстояние не менее шести метров от «красной линии». Количество и скорости транспортных средств в г. Одессе с 1990 гг. кардинально увеличилось, но приведённый норматив откровенно игнорируется застройщиками, что снижает как качество жилой среды, так и возможности городского транспорта – как личного, так и общественного.

В центральной части города магистрали направления последовательно скомпонованы из улиц, не предоставляющих возможностей комфортного последовательного движения. Как правило, они состоят из отдельных существующих со времён конной тяги, улиц, ни ширина, ни повороты которых не соответствуют требованиям, предъявляемым к современному уличному движению. Вместе с тем, возможности улучшения транспортной сети в существующей городской застройке есть – за счёт сноса старой застройки, в том числе, внутриквартальной, что позволит минимизировать углы и повороты.

Существующие улицы, особенно в пределах исторической жилой застройки, имеют ширину, недостаточную как для трафика, так и для естественного рассеивания вредных веществ, являясь привлекательными для решения транспортных связей. Одесса относится к городам, в которых, в настоящее время, преобладающими загрязнителями являются выбросы отработанных газов двигателей внутреннего сгорания автомобильного транспорта. При этом наблюдается различная степень загрязнений воздушной среды в зависимости от района, что связано как с географически – геодезическими характеристиками участка (балка – возвышенность; территории вблизи автотрасс и промышленных объектов – территории микрорайонов, и т. д.), так и особенностями градостроительных решений.

Следует отметить, что загрязнение воздушной среды улиц сопровождается также их выраженным шумовым загрязнением. Явление повсеместное, например, улица Мясоедовская с проезжей частью, расширенной до четырёх полос за счёт сужения тротуаров,

активно используется, в том числе, для транзита строительной и грузовой спецтехники, производящей постоянный шум и выбросы отработанных продуктов сгорания под окнами жилых помещений первых этажей. Причина: транспортная артерия «Север-Юг», огибающая историческую часть города по балке, недостаточно привлекательна, ввиду особенностей своей трассировки, развязок, протяжённости, недостатком иных дорожных связей и высокой вероятностью транспортных заторов.

Решение задач планировки территорий современного города органически связано с проблемой городского транспортного движения. В практике градостроительства все большее значение приобретает показатель рационального использования времени, непосредственно зависящий от единовременного количества транспорта на городских улицах и дорогах, что, в свою очередь, влияет на санитарно-гигиенические характеристики городской среды и другие параметры комфортности городской среды.

В практике современных городов и мегаполисов большое значение отводится общественному электротранспорту, что не только предоставляет горожанам и гостям комфортность передвижений, но и позволят минимизировать загрязнения городской среды, предоставляя качественные услуги населению.

Дорожно-транспортная сеть города Одессы, на сегодняшний день, развивается по экстенсивному сценарию и уже создаёт немалые неудобства и проблемы не только водителям автотранспортных средств, но и населению города вообще, не удовлетворяя потребностям города в качественных перевозках и требованиям экологии. Непринятие соответствующими городскими структурами адекватных градостроительных мероприятий не только не позволяет сегодня разрешить текущие сложности и проблемы существующей транспортной сети, но создаёт условия для их углубления, что может привести к последствиям, потенциально способным ощутимо снизить комфортность проживания в нашем замечательном городе.