

РОЗРОБКА СЦЕНАРІЮ УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ГАГАРІНСЬКОГО ПЛАТО

Попов Д.О. , гр.А-401.

*Науковий керівник – к.т.н., доц. Ланіна О.І.
(кафедра Автомобільних доріг та аеродромів, ОДАБА)*

Анотація. Проаналізовано особливості формування транспортної інфраструктури району Аркадія і сучасні проблеми її функціонування. Наведено ймовірні сценарії розвитку інфраструктури, визначені переваги і недоліки. Запропоновано варіант сценарію розвитку транспортної інфраструктури району, що забезпечать потреби населення і створить сприятливе середовища для населення.

Розвиток міст не можливий без випереджаючого створення транспортної інфраструктури з комфортабельними, швидкісними і безпечними зв'язками. Робота присвячена опису, вивченню і оцінці транспортної інфраструктури у межах міського простору з метою створення комплексної програми розвитку території, спрямованої на задоволення потреб місцевих мешканців та туристів і створення сприятливого середовища, тому є **актуальною**.

Новий підхід до удосконалення транспортної інфраструктури виходить із принципу, що вулиці і дороги одночасно є і громадськими місцями, і транспортними артеріями. Дизайн вулиці повинен враховувати потреби пішоходів, водіїв, велосипедистів, рівно як і користувачів громадського транспорту - і все це в рамках обмеженого простору. Багато міських вулиць виникли в різні історичні епохи і повинні змінитися з урахуванням сучасних вимог. Історичні умови активно впливають на розвиток транспортної інфраструктури.

Планувальний и територіальний розвиток міста Одеса, умовно можна розділити на п'ять етапів: від прямокутної забудови центру за проектом Де Воланом (1974 р.), розвитку передмістя (1820 - 1860 рр.), безпланової забудови (1860 - 1917 рр.), відновлений довоєнний та компактне і однорідне планування забудова у післявоєнний періоди.

Сучасний міський сценарій, що передбачений генеральним планом розвитку міста, був прийнятий у 2015 році [1]. Вже зараз актуальним залишається питання щодо покращення планувальних характеристик і розвитку мережі існуючих доріг у відповідності з інтенсивністю руху транспорту і пішоходів, можливої ізоляції трас руху транспорту від пішохідного руху, усунення перетинів значних транспортних потоків на одному рівні [2].

Пропускна спроможність вулиць вже вичерпана. Історично складена прямокутна забудови не має змоги розширення або дублювання в зв'язку з стислими умовами забудови історичної частини району. Майже катастрофічна транспортна ситуація склалася в одному з відомих курортних районів м. Одеси – Аркадія. Розвиток транспортної інфраструктури в цьому районі тісно пов'язане з історією його розвитку.

Першовідкривачем Аркадії вважають бельгійця Еміля Камбіо, директора одеського агентства бельгійських кінно-залізних доріг [3, 4]. Згадки її зустрічаються в 1893 році в одеських газетах. Тоді ж і з'явилася сама назва «Аркадія». Як відомо, таке ім'я носила місцевість в Греції, яка завдяки поетам стала сприйматися як благодатна місцевість, райський куточок природи.

Аркадія швидко стала популярна, рисунок 1. Цікавий контраст: в Аркадію вели як елітний Французький бульвар, де знаходилися дачі одеської знаті (Маразлі, Маврокордато, Папудова), так і Ново-Аркадійська дорога (зараз проспект Шевченка), де в ті часи в трущобах селилася біднота і процвітав кримінал.

Після революції 1917 року дачі одеських магнатів відійшли до санаторіїв, зате навколо Аркадії з'явилися дачі і будинки партпрацівників. Будувалися готелі. У 60-х роках проведені берегоукріплювальні роботи, значно розширено пляж.

Після складного періоду 90-х Аркадія знову пережила період буму і активної забудови - з'явилися нові літні майданчики і модні нічні клуби, куди відпочити приїжджають гості з інших міст України та СНД. У цьому місці хочуть не тільки відпочивати, але й жити. У травні 2008 року «надано старт» забудові Гагарінського Плато. За допомогою програми Планета Земля від корпорації Google можна по знімках з космосу відстежити зміни в Аркадії з 2004 року, рисунок 1 [5]. З'явилося і продовжують будувється безліч висотних житлових комплексів.



Рис. 1. Забудови Гагарінського Плато в період 2004-2018 рр.



а) 1870 рік;



б) 2000 рік;



в) 20018 рік;

Рис.2. Аркадійський балка і центральна алея.

Думки про сучасний вигляд Аркадії і Гагарінського Плато розділилися (рис. 2), але і прихильники і супротивники не задоволені станом транспортної інфраструктури.

Район Аркадія є житлової та курортною зоною м.Одеса, розташований в Приморському районі міста, на березі Чорного моря недалеко від 5-7-й станцій Великого Фонтану на Гагарінському плато. Щільність населення в цьому районі становить більш 12000 чол/м² постійно проживаючого населення. Потік відпочиваючих в зимовий період біля 1000 чол/добу і до 7000 чол/добу в літній період.

До Гагарінського Плато і Аркадії можна потрапити з боку проспекту Шевченка і з боку вул. Посмітного з виїздом на вулицю Генуезьку. Вулиця Генуезька (довжина 1240 м) є тупиковою і закінчується розворотним кільцем довжиною 307 м. Ширина проїзної частини автомобільної дороги по вул. Генуезької 7 м. Транспортний потік змішаний, складається з легкових автомобілів, автобусів, маршрутних таксі, тролейбусів і трамваїв. Інтенсивність руху на вул. Генуезької становить від 2500 авт/добу, на цьому проміжку дорожньої мережі постійно спостерігаються затори.

Керівництвом міста в останні роки проводилися роботи з ремонту та реконструкції, проте, вони дали лише тимчасовий позитивний ефект. Зростаючі темпи будівництва і розвиток курортного бізнесу збільшує навантаження на транспортну мережу і викликає ускладнення в'їзду та виїзду на Гагарінське Плато. Ширина вулиці не дозволяє вирішити це питання шляхом розширення проїжджої частини, тому що ресурс поширення вичерпаний. Тому потрібна розробка нестандартні сценарії розвитку міста і його окремих районів у проектах удосконалення транспортної інфраструктури [6].

Участь у літніх школах та семінарах академічної мобільності [7] дозволила автору сформулювати стратегічні напрямки сценарію розвитку транспортної інфраструктури, класифікувати їх. Розглянуті сценарії наведені у таблиці 1.

Таблиця 1	
Основні сценарії удосконалення транспортної інфраструктури	
Короткий зміст сценарію	Ескізний проект
Сценарій: транспорт під землею. Будівництво тунелів та полутунелів різної геометрії для міського транспорту.	
Сценарій: багатоярусна проїжджа частина. Надземна частина, як частина простору для пішоходів і спорту (велотрек).	
Сценарій: будівництво багатоповерхового паркінгу.	
Сценарій: полутунель з цільовими пішохідними мостами, які пов'язують транспорт, торгові центри, житлові зони та інші об'єкти.	
Сценарій: естакада. Будівництво автомобільної дороги в верхньому ярусі для різноспрямованого руху в різних рівнях.	
Сценарій: скоротити автомобільний рух, ввести систему парковок «Park and Ride» на початку вулиці, яка стане пунктом пересадки, де автомобільний трафік буде замінений громадським транспортом і велосипедним рухом. Трамвай «опустити під землю».	
Сценарій: Eco-human. Враховує історичні, екологічні і естетичні питання. Передбачає створення транспортної інфраструктури у різних рівнях з урахуванням самотутності району.	

Проаналізувавши запропоновані сценарії: геологічні умови, цільове призначення району, можна рекомендувати сценарій розвитку

транспортної інфраструктури есо-human. З огляду на те, що район Аркадія є не тільки туристичною та курортною зоною, але, перш за все, улюбленим місцем відпочинку одеситів, і житловим районом, а жителям Одеси потрібно відчувати себе в ньому комфортно, як вдома. Тому, одним з головних напрямків при удосконаленні транспортної інфраструктури є вирішення соціальних конфліктів і створення середовища, яке буде комфортним як для одеситів, так і для туристів. Такий сценарій буде враховувати фізичні потреби району і духовні цінності.

Рішення по удосконаленню транспортної інфраструктури району Аркадія згідно зі сценарієм Есо-human передбачають наступні заходи:

- створення мережі тунелів і полутунелів однобічного руху в центральній частині вулиці та на підходах до розворотного кільця;
- будівництво магістралі безперервного руху;
- розширення проїзних частин існуючої автомобільної дороги;
- будівництво підземних та надземних пішохідних переходів;
- будівництво транспортних розв'язок в різних рівнях;
- розвиток місць тимчасового та постійного паркування;
- збереження сучасного архітектурного ансамблю;
- збереження існуючих, та висадка нових зелених насаджень.

Враховуючи історично складену планувальну структуру центральної зони вул. Генуезька та існуючу організацію руху транспорту в проєкті визначені ділянки автомобільні дороги, на яких можливо впровадження однобічного руху транспорту. Це дасть змогу збільшити пропускну здатність проїзної частини без проведення заходів по значному розширенню проїзної частини. Також, можливо використовувати одну або декілька смуг для тимчасового паркування

Щоб бути актуальною, проїжджа частина вулиці Генуезька повинна розвиватися одночасно з районом Аркадія і Гагарінським Плато. Треба розвиватися і «виходити на вулицю», переплітатися з районом. Щоб матеріалізувати це твердження, пропонується створити складну багаторівневу транспортну структуру через обертання з "виходом назовні" (рисунок 4).

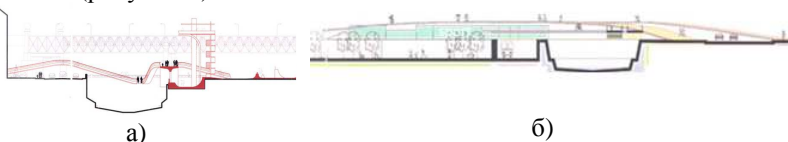


Рис.4. Поперечний розрізи вулиці Генуезька за сценарієм есо-human: а) біля будинку 36; б) біля будинку 24;

Удосконалення транспортної інфраструктури за сценарієм есо- human дозволить вирішити не тільки транспортні питання, але й дозволить створити комфортне середовище для відпочиваючих, повисить якість життя місцевих жителів і буде гармонічним доповненням у сформованому архітектурному ансамблі оновленої Аркадії.

Висновки

1. В роботі проаналізовані історичні особливості формування транспортної інфраструктури району Аркадія у м. Одеса и сучасні проблеми її функціонування.

2. На основі досвіду, що отримаю під час академічної мобільності запропонованні ймовірні сценарії розвитку транспортної інфраструктури. Визначені їх переваги і недоліки.

4. Запропоновано варіант сценарію розвитку транспортної інфраструктури району Аркадія у м. Одеса, що забезпечить потреби населення і створить сприятливе середовище для населення.

5. Принципи закладені в наведених сценаріях розвитку транспортної інфраструктури можуть бути використані для інших проєктів, виходячи з певних умов об'єкту, що потребує удосконалення.

Література

- 1 Рішення Одеської міської Ради №6489-VI от 25.03.2015 г. Про затвердження генерального плану м. Одеса"
- 2 ДБН Б.2.2-12-2018. Планування і забудова територій.-К., Мінрегіон України, 2018. -179 с.
- 3 Офіційний сайт м.Одеса: omr.gov.ua/ru/history/
- 4 Odessa. Memories / Ed. By Nicolas V. Pjine; essay by Patricia Herlihy; contributions by Bel Kaufman, Oleg Gubar and Alexander Rozenboim. — A Samuel and Althea Stroum Book, University of Washington Press, Seattle&London, 2003.-144 p.
- 5 Інтернет ресурс: <https://www.google.com.ua/maps/place>
- 6 Розпорядження Одеського міського голови № 804 від 14.09.2018 «Про створення робочої групи з вивчення інфраструктури Гагарінського плато та вирішення питання ускладненого в'їзду та виїзду з нього»
- 7 Paths to self-sufficiency: Ljubljana self-sufficiency: 3RD Tempus SEHSI Sumer School composite work, Ljubljana, 27th August -10th September 2016/ Ljubljana : Fakulteta za arhitekturo, 2016, -160 p.