

## ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ В МЕГАПОЛІСАХ

*Громов В.О.*

*Науковий керівник – Шишкін Е.А., канд. техн. наук, ст. викладач*

Мегаполіс – це держава в державі з дуже високою концентрацією людей, машин, організацій в обмеженому просторі і стрімким темпом життя.

До завдань планування населених місць входить просторова організація зв'язків різноманітних зон населеного пункту. Важливою частиною цього завдання є скорочення часу на подолання простору між місцями проживання, прикладання праці, що обслуговують центрами і центрами дозвілля. Зв'язок здійснюється за допомогою транспортної інфраструктури, яка представляє собою систему транспортно-пішохідних комунікацій, що зв'язують територію в єдине ціле.

Єдина система доріг, вулиць і площ повинна забезпечувати зручні, швидкі та безпечні транспортно-пішохідні зв'язки, а також вирішувати комплекс завдань з розміщення інженерних мереж, організації відведення поверхневих вод, створенню композиційних центрів, архітектурно-просторових центрів, композиції населеного пункту. Вулиці, площі і проїзди мають важливе значення в організації простору населеного місця, в поєднанні забудови з навколишнім природним ландшафтом, в формуванні його загальної композиції.

Структура транспортних систем міст-мегаполісів являє собою єдину транспортну систему, що складається з багатьох видів транспорту і маршрутів: наземного, підземного, водного і повітряного, що включають метро, автобуси, легкові та вантажні автомобілі, трамваї, тролейбуси, залізні дороги і аеродроми. Виходячи з планування вулиць, а також напрямки маршрутів руху по ним і трас метро розрізняють кілька типів транспортних систем мегаполісів: поздовжньо-поперечні, радіальні, кільцеві і деревовидні.

Транспорт в мегаполісі грає «сполучну» роль і має величезний вплив на життя великого міста і людей, які в ньому проживають. Тому транспортна система мегаполісу повинна бути добре керованою, збалансованою, швидко реагує на все маленькі і великі події, стрімко мчить, як би в хаосі, міста.

Пристрій транспортних систем мегаполісів засновано на тому, що всі основні магістралі, наприклад метро, проходять через центральну частину міста, а кінці магістралей на околицях міста не замикаються один з одним. Залізничні вокзали історично розміщують всередині міста, а аеродроми розташовані за межею міста і не пов'язані між собою і мегаполісом швидкісним наземним транспортом.

Планувальна структура мегаполісу, яка визначає конфігурацію транспортної мережі (автомобільної, трамвайної, метрополітену та ін.), її щільність, відстані між перетинами і ступінь складності транспортних вузлів, характеризує умови циркуляції транспортних потоків. Збільшення чисельності населення в мегаполісі нерівномірно впливає на транспортні фактори - зростання транспортних потоків: пішохідних, велосипедних, автомобільних, навантаження на мережу пасажирського громадського транспорту.

Для вирішення транспортних проблем у мегаполісах потрібно мати грамотний підхід до розвитку громадського транспорту. Створення пріоритетного руху, виділених смуг з жорстким автоматизованим відео контролем порушень також приносить відчутний ефект, і зонування міста з подальшим обмеженням в'їзду технічними, економічними та законодавчими засобами, що може бути менш ефективно, але є в багатьох мегаполісах. Основним завданням є забезпечити автоматизований контроль всієї систем управління дорожнім рухом.

Міська влада повинна планувати і мати повноваження і ресурси для забезпечення інтеграції планування в галузі землекористування і транспорту; створювати кваліфіковані команди планувальників і інженерів транспорту в структурах міської влади; розуміти проблеми і потреби міста; встановити чітку політику розвитку і транспортного планування.

## **АКТУАЛЬНІ ФОРМИ ЗАБУДОВИ МІСТ НА ПРИКЛАДІ М. ПУШКІН**

*Зачепило А.Ю.*

*Науковий керівник – Шишкін Е.А., канд. техн. наук, ст. викладач*

Міста розширюються, захоплюючи передмістя. В тих небагатьох із них, де нерухомість користується постійним попитом, йде активна експансія. Десятки невеликих, але не тривіальних містечок зі своєю історією і характером охоплює хвиля типової комерційної забудови. Вони зникають, перетворюючись в нові райони, а їх звучні колись імена стають частиною житлових комплексів.

Проект планування великого житлового масиву на в'їзді в м. Пушкін дав шанс продемонструвати альтернативні підходи до комерційної житлової забудови на території міста з яскраво виразною містобудівельною та архітектурною аутентичністю.

Особливістю планувальної структури Царського села в м. Пушкін стало використання в його житловій частині того ж планувального модуля, що і в парковій: центр міста розділений на ортогональні квар-