

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-

тали, повторюючи за розмірами (130-180м) великі партери, куртини і боскети Катерининського й Олександровського парків.

Територія, виділена під будівництво нового мікрорайону – площею більше 100 га, знаходиться на в'їзді в м. Пушкін. Ділянка трапецієвидної форми примикає зі сходу до Пітербурзького шосе, з півдня – до Кузьмінського шосе, а з півночі – де розлилася в невелике озерце річка Кузьмінка. Уздовж русла річки витягнулася додаткова ділянка, призначена для другої черги будівництва (рис.1).



Рисунок 1 – Проект будівництва нового мікрорайону в м. Пушкін

Планування першої черги має чітку структуру з базовим шагом проїздів і вулиць в 180х180 метрів та цілою колекцією варіацій на тему цього модуля, маскуючи свій родовий зв'язок з ним.

Принцип планування центральних кварталів один – периметр з розривами і центральний блок з маленьким внутрішнім двором. Легкочитаєма схожість з фортифікаційними спорудами не випадкова. Заради схожості з боскетами архітектори дозволили собі розкіш використовувати планування корпусів зі зрізаними під 45° кутами і діагональними прострілами дворів.

З іншої сторони ділянки, вздовж скошеної грані трапеції, уступчатої змійкою вишикувались будиночки в англійському стилі.

На основі квадратного модулю вирішені громадські будівлі; вздовж північного кордону мікрорайону розмістились школа, дитячі сади, поліклініка, спортивний і культурний центри, у південного кордону – ринок.

Їх об'ємно-просторове рішення відштовхується від ще одного популярного в XVIII столітті декоративного мотиву – єгипетської теми, зрозуміло, в вигляді найхарактернішого для неї образу – піраміди. В якості покриттів використовуються чотирискатні дахи і просторові конструкції із різними пірамідальними елементами.

В складі проекту планування території чітко задані структура і основні функціональні зони забудови, трасування проїздів, знаходження, габарити кварталів і їх специфічна конфігурація, відсилаючи до «жартівливим» прототипам, а також інші параметри, котрі в майбутньому визначають якість середовища і повинні будуть дотримуватися забудовниками і розробниками проектів окремих кварталів. При нормативній щільності жорстко лімітована висота будинків. Основний масив жилої забудови, що займає 32% території, сформований чотириповерховими будинками з ліфтами (плюс мансардний поверх) зі скатними кровлями. Висота будинків – 18 м (рис.2). Під корпусами і частиною дворів розміщується одноповерхова підземна парковка, котра забезпечує достатню кількість машиномісць, трохи перевищуюче кількість квартир.

На півночі території, вздовж берегу ріки Кузьмінки и на сході, вздовж Петербургського шосе, залишені зелені зони відпочинку. І хоча їх оформлення кардинально відрізняється, демонструючи різні традиції ландшафтного дизайну, вони становлять єдину рекреаційну систему з велосипедними й прогулочними доріжками, площадками для відпочинку і занять спортом. Річна частина вирішена в пейзажному стилі, точніше в його сучасній інтерпретації, зі збереженням живописних дерев і зеленими газонами, що переходять у пляжну зону біля води.



Рисунок 2 – Житлова забудова в новому мікрорайоні в м. Пушкін

Аналізуючи проект планування мікрорайону в м. Пушкін, можна зробити висновки, що архітектори створили актуальну і життєздатну систему яка добре і органічно впишеться в планування регулярних парків XVIII століття и зможе відповісти на потреби сучасної людини.