





нормативами селитебные, производственные и рекреационные территории из-за их взаимного проникновения. Учитывая основополагающее влияние ДТИ, территория города и агломерации все чаще трактуется, как совокупность исторически сложившихся селитебно-производственных зон, соразмерных поселениям в агломерации, которые формируются в зонах транспортно-пересадочных узлов различных видов транспорта. Функцию системообразующего каркаса выполняет рельсовый общественный транспорт, который становится основой для транспортно-планировочной организации территорий, находящихся в зоне его влияния. Это могут быть линии железнодорожного или легкого рельсового транспорта, функционирующие по принципу координации основных и подводящих маршрутов (табл.1). Целостность транспортной системы агломерации обеспечивается при помощи транспортных терминалов, где интегрируются различные виды транспорта.

Размеры и состав киевской агломерации трактуются по-разному. Если за основу принять максимальные значения показателей, в настоящее время она включает прилегающие к центру поселения в зоне 30-минутной транспортной доступности: 12 городов и 9 поселков городского типа (табл.2), объединенных на общей площади 13534 км<sup>2</sup> с общей численностью населения около 4 млн. жителей.

Таблица 2

## Характеристика городов Киевской агломерации

№ № пп	Название города	Количество населения, чел.	Площадь, км <sup>2</sup>	Расстояние до центра агломерации, км	Затраты времени на поездку, мин.*	Кратчайшее воздушное расстояние, км	К <sub>нпр</sub>
1.	Борисполь	59452	37	35,6	33,7	31	1,2
2.	Боярка	37000	13	26	24,6	21	1,2
3.	Бровары	98026	43	20	19,0	18,4	1,1
4.	Буча	42279	27	34	32,2	26	1,3
5.	Васильков	40080	29,6	35	33,2	32	1,1
6.	Вишневое	50465	25,2	18	17,1	13	1,4
7.	Вышгород	27251	11,4	23,4	22,2	20	1,2
8.	Ирпень	41533	111	37	35,1	24	1,5
9.	Обухов	33498	24,2	38	36,0	35,4	1,0
10.	Украинка	15338	6,0	39	37	35	1,1
11.	Фастов	50500	43	71	67,3	59	1,2
	Среднее	45038	33,7	34,3	32,5	28,6	1,2
12.	Киев	2813932	836	-	-	-	-

\*Затраты времени на поездку рассчитаны экспериментальным методом для средней скорости движения легкового автомобиля  $V_{cp} = 63,3$  км/ч.

Система транспортного обслуживания связей между центром и городами Киевской агломерации практически отсутствует. Существующая

інфраструктура залізничного транспорту малоєфективна. Використання автобуса, в тому числі маршрутних таксі, як основного виду транспорту призводить до збільшення витрат часу в дорозі в 2 – 2,5 рази. Високе наповнення рухомого складу, незручний графік руху, відсутність зв'язки з іншими видами пасажирського транспорту, постійні затори в години пік на автомагістралях, підходящих до Києва, як центру агломерації, зробили щоденні поїздки дуже незручними.

Практика показала, що існуючі градостроительні проекти, які формують перспективи розвитку міста та агломерації представляють собою, як правило, добре оформлену документацію. Остання «Концепція стратегічного розвитку г. Києва» до 2025 року пропонує масштабні проекти по розширенню меж агломерації з включенням в її склад більшої частини території Київської області, дорожньому будівництву магістралей-дублерів, додаткових радіальних виїздів та об'їзних магістралей, транспортних споруд. Серед пропонуємих варіантів перш за все необхідно віддати пріоритет питанням організації масових перевезень пасажирів. Для Київської агломерації це можливо зробити мінімальними зусиллями і в короткі терміни на рівні рішення організаційних питань всередині вже існуючої інфраструктури залізничного транспорту. При наявності налагодженої системи залізничного транспорту можливо вирішувати питання зовнішньої координації та організації підвозячих ліній пасажирського транспорту. Основною формою такої системи є комплекси транспортно-пересадочних вузлів та перехватуючих стоянок в зонах зупинок залізничного пасажирського транспорту.

### **Література:**

1. Фишельсон М.С. Транспортная планировка городов. – М.: Высшая школа, 1985. – 239 с.
2. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. – М.: Стройиздат, 1984. – 256 с.
3. ДБН 360-92\* «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень». - К.: Укрархбудінформ, 1993. – 107 с.
4. Концепція стратегічного розвитку м. Києва. - Київ, 2011.

### **Анотація**

Розглянуті аспекти взаємодії міста та транспорту, зумовлені визначеними етапами історичного розвитку містобудівних систем.

### **Annotation**

The interaction between the town and the transport as a result of the definite historical stages in town planning development are examined.