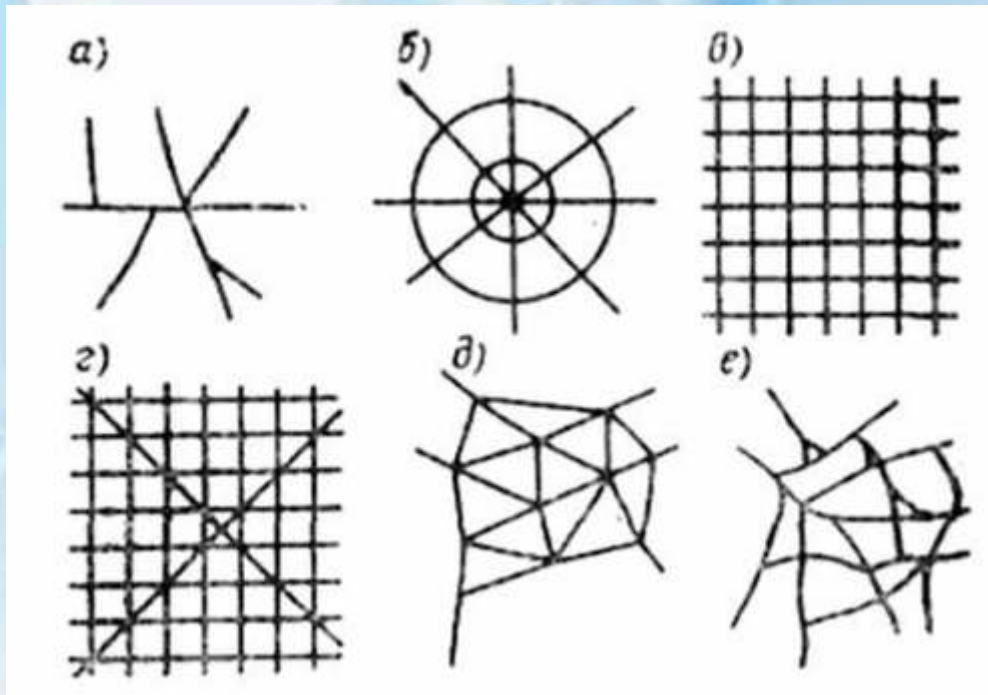


3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

3.1. Вулична мережа міста

Вулична мережа міста - мережа наземних шляхів сполучення – повинна бути розрахована на дуже тривалий період використання без істотних перебудов, що обходяться надто дорого

Принципові геометризовані схеми планування міст



- вільна;
- радіальна;
- радіально-кільцева;
- трикутна;
- прямокутно-діагональна;
- гексагональна;
- комбінована.
- прямокутна;

3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

Вільна схема



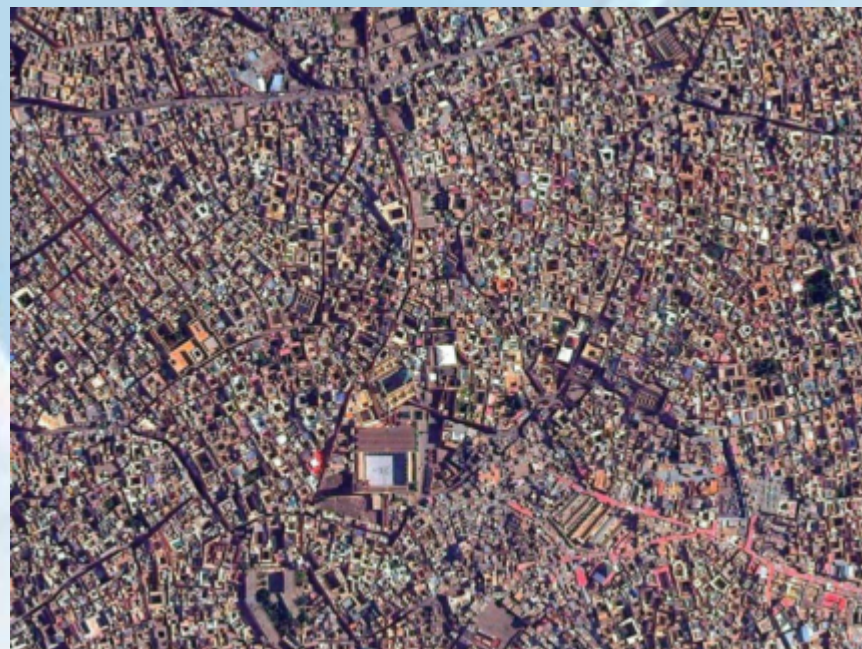
Лас-Вегас



Лондон



Будва, Чорногорія



Квартал Медіна, Марракеш, Марокко

Лекція 3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

Радіальна схема



Буртанж,
Нідерланди



Париж



Гома, Конго

3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

Радіально-кільцева схема



Амстердам

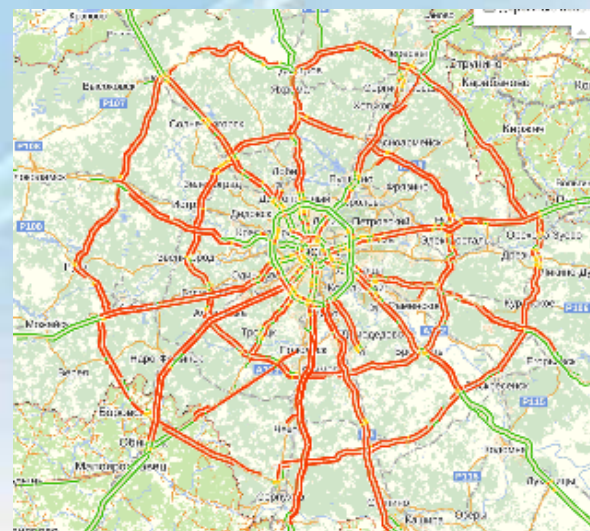


Район Мехіко



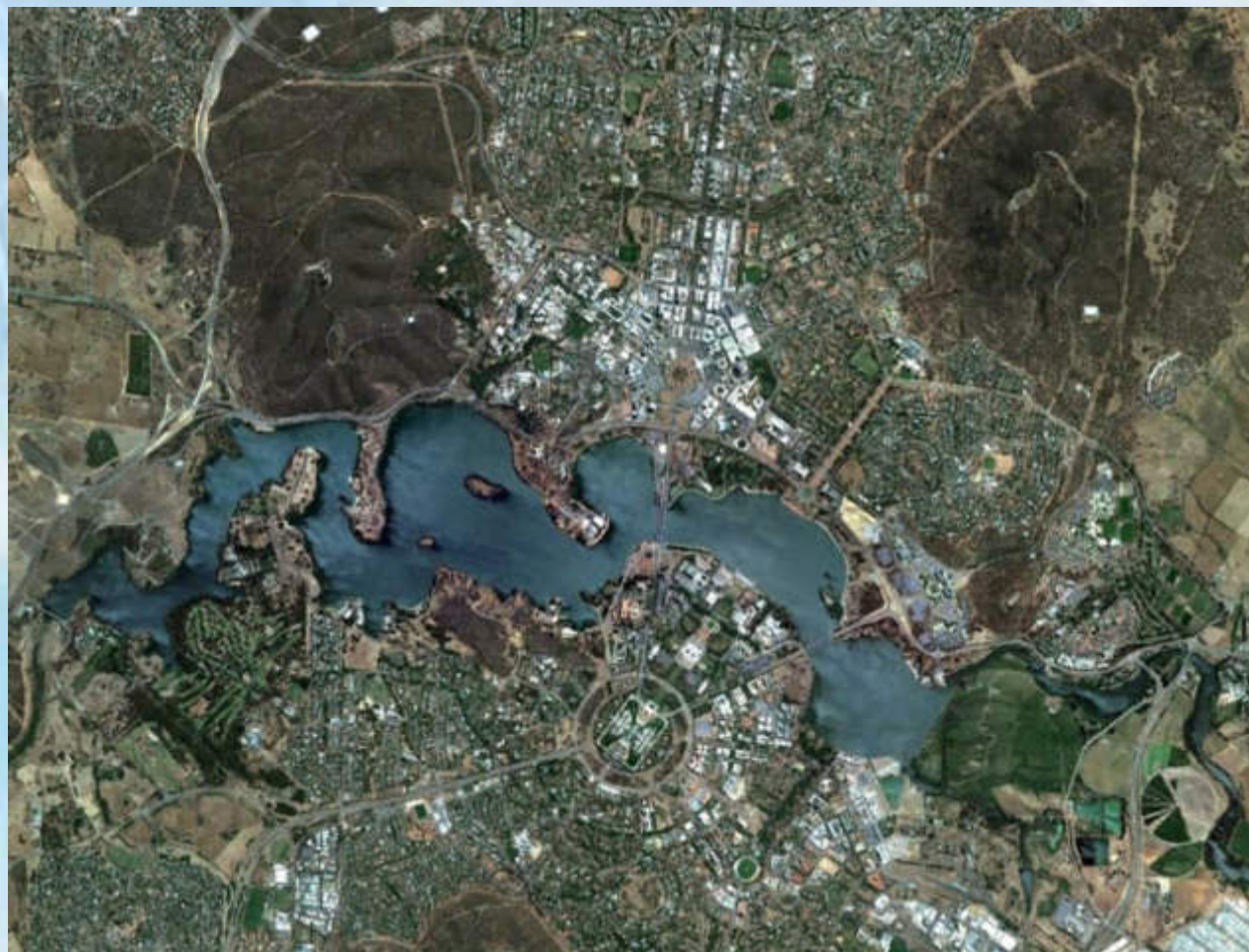
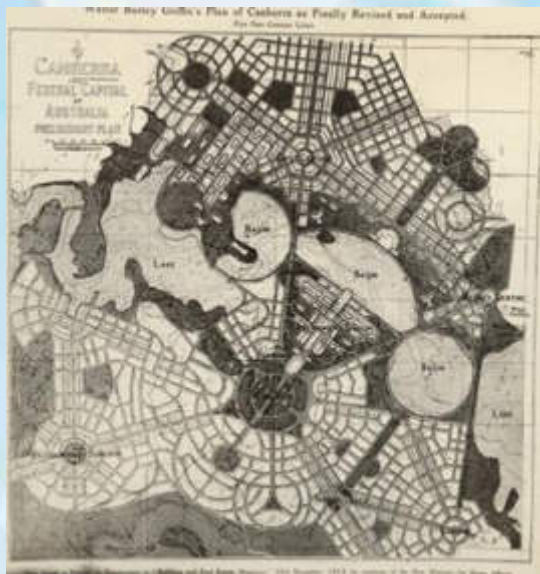
Пальманова, Італія

Москва



3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

Канберра, Австралія



Радіально-кільцева схема має найменший коефіцієнт
непрямо́лінійності – 1,05-1,1

3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

Прямокутна схема

Коефіцієнт непрямолінійності –1,4-1,5



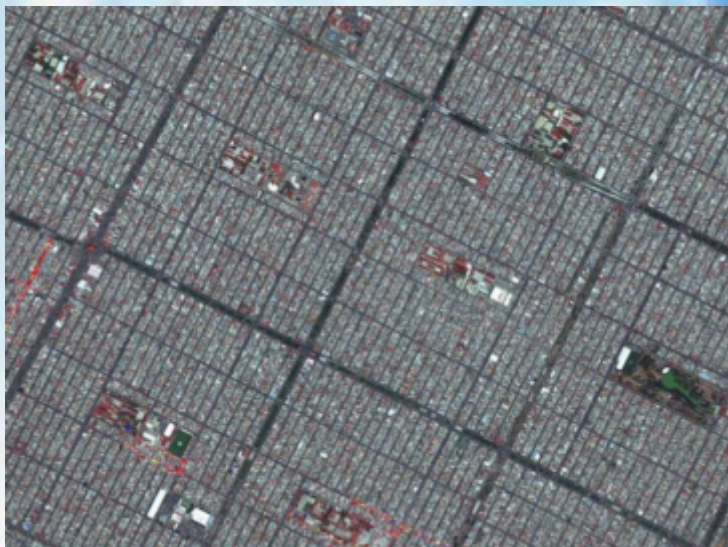
Киото



Мадрид

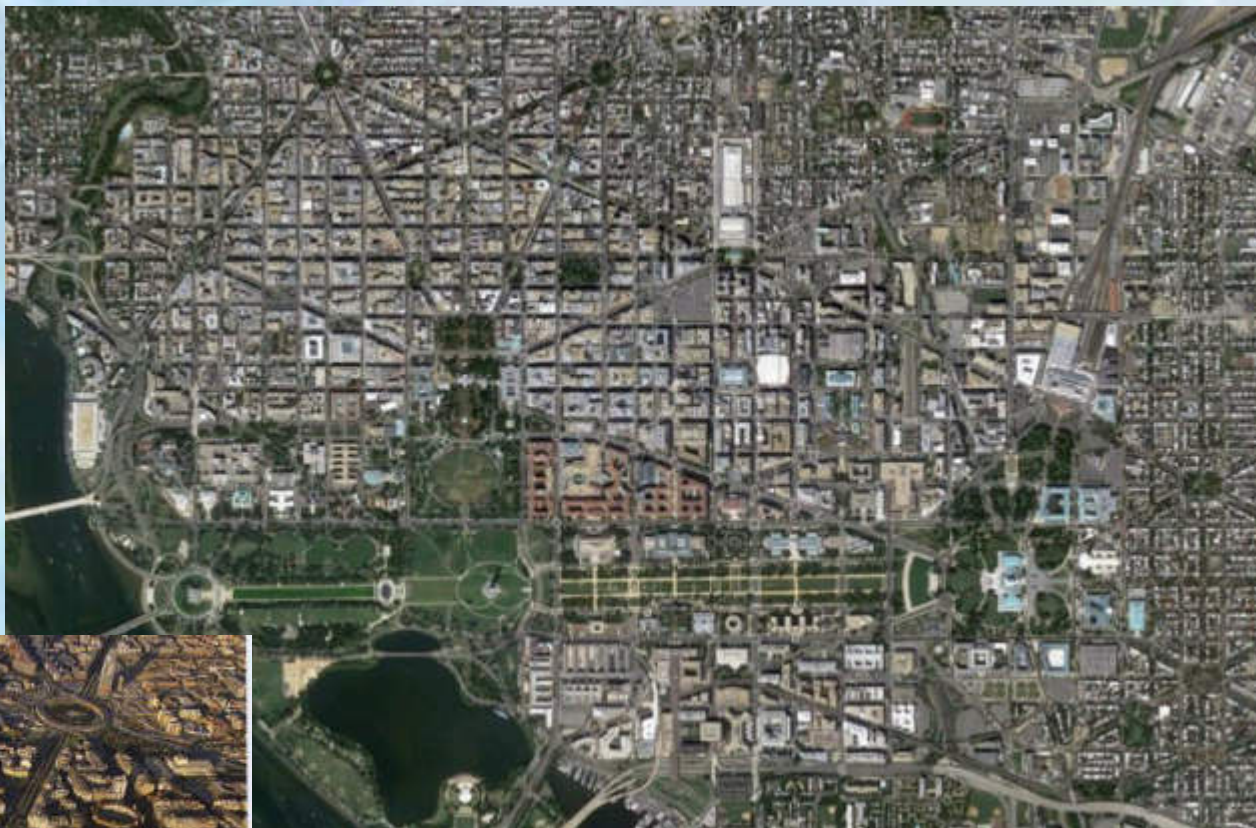
Нью-Йорк

Мехико

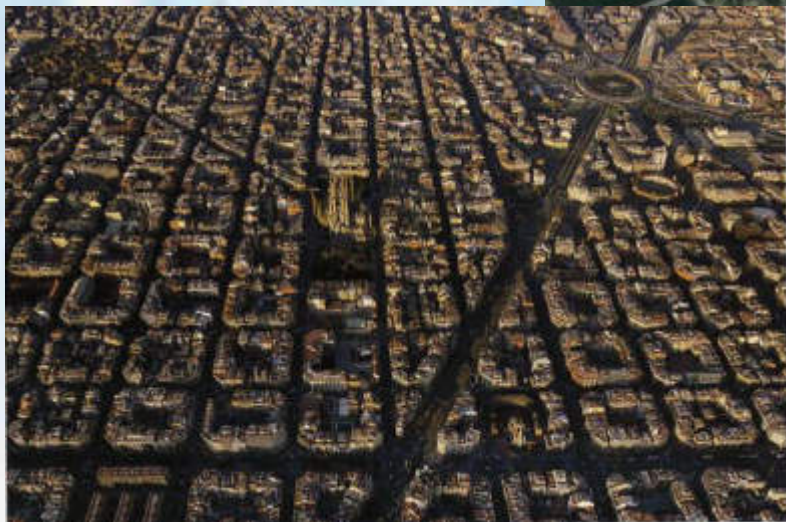


3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

Прямокутно-діагональна схема



Барселона

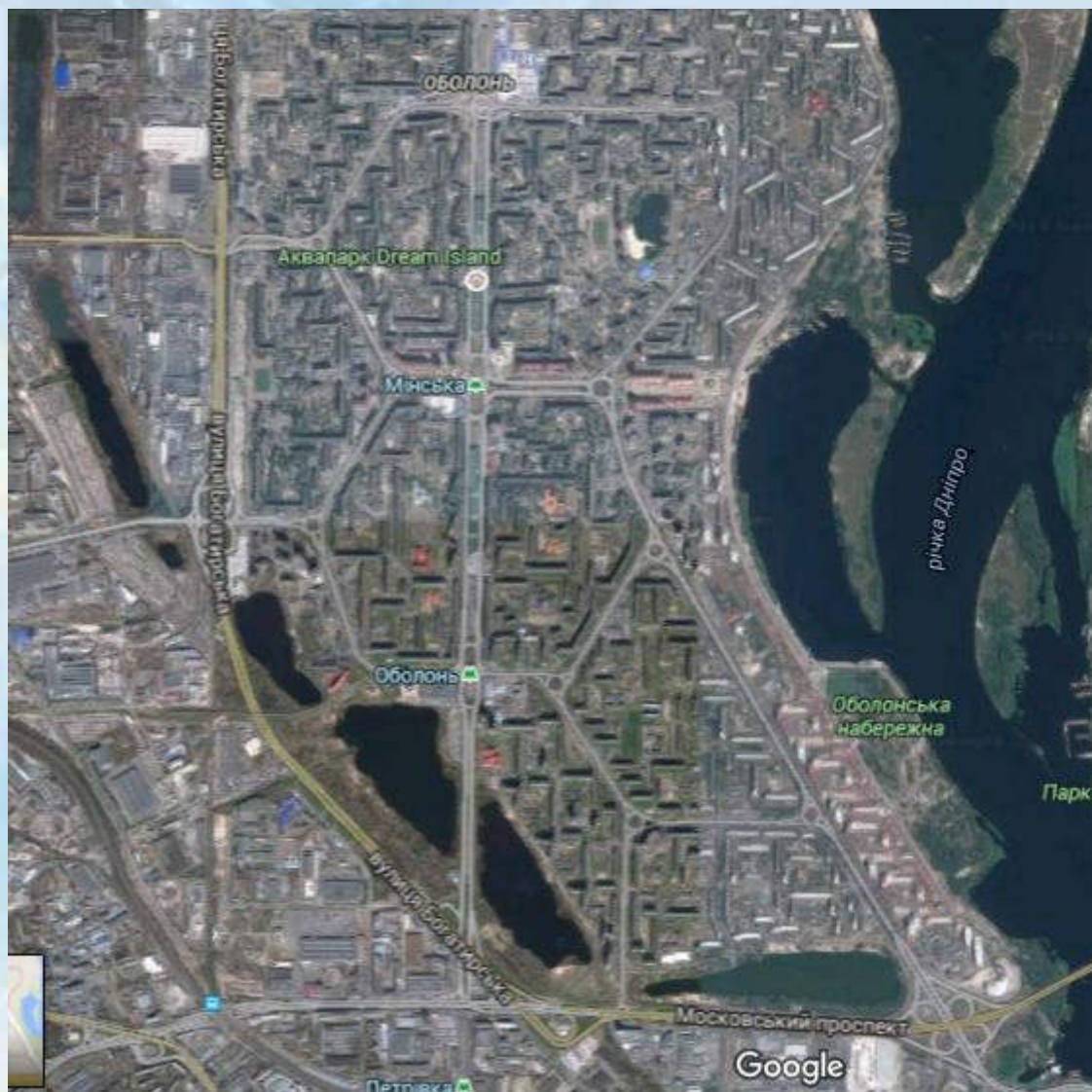


Вашингтон

Коефіцієнт непрямолінійності 1,2-1,3

3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

Гексагональна схема



3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖИ МІСТА

Комбінована схема

Версаль



Ель-Сальвадор, Чилі



Бразилія

3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

3.2. Транспортні характеристики планувальних структур

Швидкість руху транспорту, витрати часу, пропускна здатність транспортної мережі, ступінь безпеки руху та інші важливі показники значною мірою обумовлюються планувальною структурою міста.

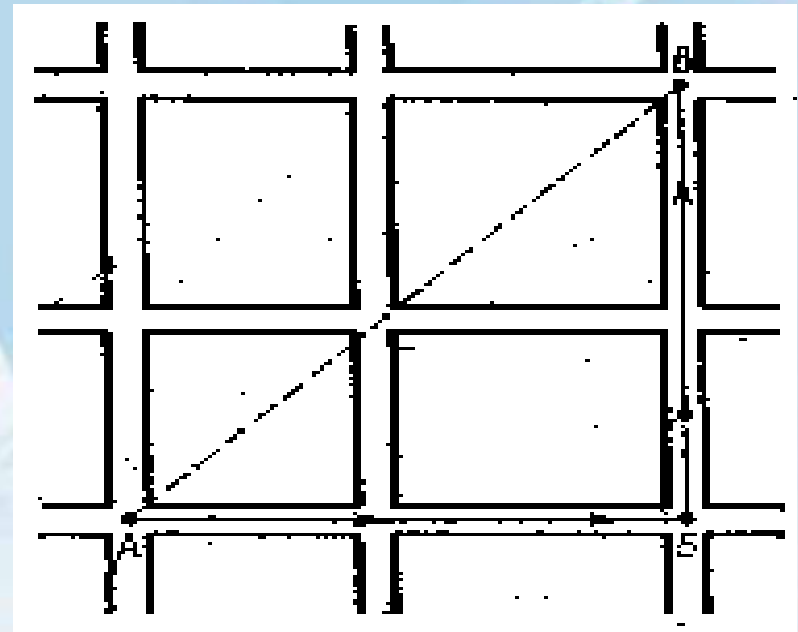
Ступінь непрямолінійності сполучень – коефіцієнт непрямолінійності – відношення довжини шляху між двома точками до довжини повітряної лінії

$$K_{непр} = \frac{AB + BB}{AB} = \frac{l}{l_0}$$

l - відношення довжини шляху між двома точками;

l_0 - довжина повітряної лінії.

$$K_{непр} = 1,098-1,5$$



3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

Пропускна здатність вулично-дорожньої мережі – максимальне число автомобілів, які можуть проїхати по ній в одиницю часу при забезпеченні заданої швидкості і безпеки руху.

Щільність вулично-дорожньої мережі міста (км/км²) визначають за формулою

$$S = \frac{\sum l_c}{A}$$

$\sum l_c$ - сумарна довжина вулично-дорожньої мережі, км;

A – площа території міста, що обслуговується, км²;

Занадто висока щільність мережі забезпечує мінімальну довжину пішохідних підходів до магістральних вулиць, але має серйозні недоліки – значні капітальні вкладення в побудову мережі, великі експлуатаційні витрати на її утримання, а також малу швидкість руху транспорту внаслідок частих перетинань.

Надмірно низька щільність вулично-дорожньої мережі, характеризується значною довжиною пішохідних підходів, що приводить до великих витрат часу на пересування.

3. ПЛАНУВАЛЬНІ СХЕМИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ МІСТА

Щільність магістральної вуличної мережі

Групи міст	Середня щільність магістральної вуличної мережі по місту, км/км ² території	В тому числі в зонах		
		центральній	середній	периферійній
Найзначніші	2,0-2,5	4,0	2,2	1,4
Значніші	1,8-2,1	3,4	1,6	1,2
Великі	1,6-1,8	2,2	1,4	1,1
Середні	1,4-1,6	1,6	1,2	1,0
Малі	1,0-1,2	1,2	1,0	0,7

Ступінь складності перехрещень визначають за такими показниками, як рівень безпеки руху, забезпечення швидкості руху і пропускна здатність пересічних магістралей