

## **АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ОРГАНІЗАЦІЇ ВУЛИЧНО- ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ В КРУПНИХ МІСТАХ ЄГИПТА**

Модель населеного пункту з високою щільністю, великою різноманітністю діяльності та змішаним використанням є звичайною формою для більшості традиційних єгипетських міст. Нові міста, натомість, були побудовані за чітким раціональним шаблоном [1]. Відповідно до загальної оцінки нових єгипетських міст, вони соціально та екологічно стійкі, зокрема, вони характеризуються такими загальними рисами, як естетична привабливість, архітектурна виразність, безпека, комфорт та об'єкти сервісу [2, 3]. Нові громади навколо Великого Каїра, які пережили безпрецедентний бум нових схем розвитку пустелі, очевидно, сплановані не за традиційною моделлю і, можливо, не є стійкими. Постає питання про те, якими мають бути вулично-дорожні мережі поселень в Єгипті.

«Пішохідна доступність» часто згадується в опитуваннях задоволеності мешканців населених пунктів вулично-дорожньою мережею [4]. Пішохідна доступність означає легкий доступ до таких об'єктів як робочі місця, торгові заклади, місця відпочинку і т. ін. Доступність єгипетських вулиць часто погіршується через переривчасті, окружні та заплутані конструкції доріг із петлями та тупиками, які можна побачити в багатьох традиційних передмістях. Розподільчі та магістральні вулиці також небезпечні та непривабливі через інтенсивний рух транспорту, що перешкоджає пішоходам. У нових містах Єгипту найчастіше більш очевидні та прямі пішохідні доріжки. Тим не менш, об'єкти обслуговування в цих районах часто знаходяться далі, ніж п'ять хвилин ходьби.

Планувальні схеми житлових вулиць в містах Єгипту зазнають історичних змін. Починаючи з 1900 року і дотепер, дизайн тупиків і кільцевих вулиць змінився. Їхня конструкція адаптована до руху автомобілів шляхом усунення місцевого вуличного руху і забезпечення плавного потоку транспорту на рівні розподільчих доріг і магістралей. Натомість для створення комфортних умов для автомобільного транспортного потоку в кварталах, які були сплановані до масової автомобілізації, були потрібні значні модифікації, такі як влаштування вулиць з одностороннім рухом і встановлення світлофорів. Технічна література з планування вулиць стверджує, що традиційне планування

приміських вулиць використовує на 16–25% менше землі, ніж сітки, які просуває сучасний урбанізм.

Два найпоширеніших варіанти планування приміських вулиць в Єгипті – це петлеподібні вулиці (тупикові) та прямокутна сітка. Кожен з варіантів надає певні переваги для користувачів. У той час як петлясті та тупикові вулиці забезпечують безпеку, ефективність і комунікабельність, безперервні сітки пропонують зв'язок і просту навігацію. Для побудови вулиць, які мали б усі ці позитивні ознаки, необхідно поєднати обидва варіанти планування. До такої комбінації відносяться наступні риси:

– повернення до ортогональної геометрії для чіткості організації та прямої пішохідного доступу;

– забезпечення петель та тупиків лише для місцевих вулиць;

– запровадження ієрархії доріг місцевого значення, розподільчих та магістральних доріг для ефективного розподілу та переміщення автомобільного руху.

Метою цього нового комбінованого планування вулиць має бути запобігання транзитного проїзду через житлові райони, збільшення кількості житлових будинків вздовж тупикових і петлевих проїздів, використання відкритого простору для максимальної доступності та розміщення різноманітних типів житла.

Експлуатаційні характеристики вулиць, такі як рівень обслуговування та чистота, можуть посилювати або погіршувати фізичні характеристики (планувальні параметри). Якщо розглядати разом, ці характеристики мають створювати привабливий уявний образ і приємні відчуття у користувача, забезпечувати безпеку вулиць, доступність і простоту використання і для пішоходів, і для водіїв.

#### *Література*

1. *Aboulfetouh Shalaby. Constructing a Conceptual Framework towards Understanding Urban Transformations of Waterfronts. URL:*

*[https://www.academia.edu/35586223/Constructing\\_a\\_Conceptual\\_Framework\\_towards\\_Understanding\\_Urban\\_Transformations\\_of\\_Waterfronts](https://www.academia.edu/35586223/Constructing_a_Conceptual_Framework_towards_Understanding_Urban_Transformations_of_Waterfronts)*

2. *Hanaa Mahmoud Shokry. Is a sustainable urbanism possible in 21 century Egypt? URL:*

*[https://www.researchgate.net/publication/321527214\\_Is\\_a\\_Sustainable\\_Urbanism\\_Possible\\_In\\_21\\_Century\\_Egypt](https://www.researchgate.net/publication/321527214_Is_a_Sustainable_Urbanism_Possible_In_21_Century_Egypt)*

3. *Ahmed M. Yousry. The Privatization of Urban Development in Cairo: Lessons Learned from the Development Experience of Rehab Gated Community. URL:*

*[https://www.academia.edu/2057081/The\\_Privatization\\_of\\_Urban\\_Development\\_in\\_Cairo](https://www.academia.edu/2057081/The_Privatization_of_Urban_Development_in_Cairo)*

4. *William Semple. The design and evaluation of sustainable housing for the canadian far north. URL:*

*[https://www.researchgate.net/publication/290925435\\_The\\_design\\_and\\_evaluation\\_of\\_sustainable\\_housing\\_for\\_the\\_canadian\\_far\\_north](https://www.researchgate.net/publication/290925435_The_design_and_evaluation_of_sustainable_housing_for_the_canadian_far_north)*