

РОЗДІЛ 4

ГЕОГРАФІЯ США МЕГАЛОПОЛІС

У 1961 році один французький географ, професор Жан Готтман опублікував велику монографію, присвячену регіону з високим ступенем урбанізації, що розташований на північному сході Сполучених Штатів Америки. Він досліджував регіон, що лежить між південним Нью Гемпширом, північним Массачусетсом та Вашингтоном – столицею США. Він вважає, що це «дуже специфічний регіон», і дає йому назву «Мегалополіс».

Мегалополіс утворився вздовж північно-східного узбережжя Сполучених Штатів у результаті поступового об'єднання великих, спершу незалежних одна від одної зон міської забудови. В міру того, як зростала кількість населення у великих містах, цей процес передавався меншим населеним пунктам, і вони також зростали. Великі передмістя також обростали додатковою інфраструктурою, перетворюючи обширні території у суцільну міську зону. Зовнішня інфраструктура різних міст перепліталася, формуючи єдиний урбанізований регіон.

Головною рисою мегалополіса є «міськість» – приналежність до міста. Її прояви повсякчас виявляються тією чи іншою мірою, приналежність до міста видно в усьому. Тут розташовані будівлі офісів та житлові будинки, невеличкі магазинчики і грандіозні універмаги, фабрики, нафтопереробні заводи, житлові райони, тисячі заправочних станцій та їдалень розпорошено разом із складами, де тимчасово зберігаються товари, привезені морем, залізницею чи вантажівками, – і все це на території, що простяглася на 800 кілометрів.

Але до мегалополіса потрапило і багато зелених зон. Деякі з них – це парки, деякі використовуються як зони відпочинку, а три мільйони гектарів задіяно у сільськогосподарському виробництві. Незважаючи на змішаний характер мегалополіса, саме його міська складова робить цей регіон таким важливим для Сполучених Штатів. Десять із 46 найбільших міст із населенням понад 1 мільйон чоловік (за даними на 1990 рік) містяться в цій зоні. У цьому регіоні сконцентровано 17 відсотків від загальної кількості населення США, і це на території, що становить лише 1,5 відсотка від загальної території держави.

Прибуток на душу населення тут також високий, він вищий, ніж середній відсоток населення, зайнятого кваліфікованою працею та в управлінській сфері. Транспорт і зв'язок тут також розвинені винятково, почасти завдяки вда-

лому розміщенню цього регіону вздовж узбережжя. Приблизно 40 відсотків міжнародних авіаперевезень також припадає на аеропорти цього мегалополіса.

Крім того, майже 30 відсотків американського торговельного експорту припадає на шість головних портів цього регіону.

РОЗМІЩЕННЯ МЕГАЛОПОЛІСА

Чому саме ця частина території Сполучених Штатів розвивалася як мегалополіс? Як би географи не намагалися відповісти на це запитання, які б причини не висували на перше місце, проте одна з основних причин, безперечно, криється у географічному положенні даного регіону. І дійсно, коли ми говоримо про даний мегалополіс, то його розташування та роль у житті країни є ключем до розуміння того, як він утворився і продовжує зростати. Значна частина характерних рис цього регіону просто, як то кажуть, лежить на поверхні. Зі сходу цей мегалополіс обмежений надзвичайно звивистою береговою лінією.

Численні півострови йдуть углиб Атлантичного океану. Безліч островів розкидано вздовж узбережжя, деякі з них настільки великі, що на них уміщаються цілі округи. Затоки та гирла річок перерізають суходіл, створюючи цим самим ніби дзеркальне відображення того, як останній вклинюється в океанський простір. Завдяки цьому більша частина території регіону має безпосередній зв'язок з морем, що створює сприятливіші умови для морських перевезень, ніж якби берегова лінія була більш рівною.

Тут є надзвичайно зручні природні гавані, і тому мегалополіс має кілька чи не найкращих природних портів на американському континенті. Північна частина мегалополіса була вкрита кригою протягом останнього оледеніння. В міру того, як танула крига, формувалися величезні річкові долини. Вони глибоко прорізали пласку узбережну рівнину. Після того, як рівень світового океану піднісся, морська вода затопила частину цих долин, занурившись углиб суші, сформувавши численні глибокі, довгі і широкі річкові гирла. Саме ці річкові долини, що сформувалися в час танення льодовика, і стали тими зручними затоками, які так прислужилися загальному розвитку мегалополіса.

Внаслідок оледеніння в деяких місцях регіону відбулися такі зміни в рельєфі, які згодом були вдало використані при розбудові мегалополіса. Великі маси ґрунту, каміння

та різноманітних уламків були перенесені і згромаджені деяких місцях як моренні відкладення в міру того, як льодовик відступав. Ціла низка таких наносів зосереджена вздовж берега сучасного Коннектикуту. Ці моренні відкладення перетворилися на острів, коли піднявся рівень світового океану і відділив його від решти суходолу. Таким чином утворився острів, не такий вже й широкий, який згодом назвали Лонг Айленд, тобто довгий острів.

Лонг Айленд покращив нью-йоркський порт мінімум у двох важливих аспектах. По-перше, значно збільшилася берегова лінія, придатна для використання під порт і портові споруди, яка і так вже була досить велика по берегах річки Гудзон. По-друге, з часом було забудовано всю територію навколо гирла річки і виникла потреба в нових територіях під забудову. Хороші землі, на яких далі можна було розмішувати міську забудову Нью-Йорка на захід від річки Гудзон, були обмежені в районі Нью-Джерсі територіями, що вкривалися водою під час припливів, а також стійкими до ерозії пасмами Палісадів. На схід від Гудзона рівна земля – це вузький, як палець, острів Манхеттен. Але зразу ж за протокою Іст Рівер міститься Лонг Айленд, рівна, трохи горбкувата поверхня якого набагато придатніша для забудови, ніж порізана пасмами територія Нью-Джерсі. Спершу на західному узбережжі острова з'явилися такі райони Нью-Йорка, як Бруклін та Квінс, згодом міська забудова почала просуватися все далі і далі на схід.

Проте на такий значний економічний розвиток цього мегалополіса, крім існування природних заток, вплинули ще й інші природні фактори. Клімат цього регіону досить помірний, літній період загалом тривалий, а кількість вологи достатня для ведення сільського господарства. Тут можна знайти різні види ґрунтів, хоча загалом ґрунти суходолу в районі Балтимора, у Меріленді, Філадельфії та Пенсильванії кращі за якістю від тих, що лежать в околицях Нью-Йорка.

Загальна топографія мегалополіса на південь від Нью-Йорка дуже зручна для міської забудови. Якщо ми будемо подорожувати суходолом вздовж Атлантичного узбережжя, то потрапимо на дуже пласку узбережну рівнину, обмежену на заході хвилястою поверхнею та пологими горами, що називаються П'єдмонт. Нерівномірно хвиляста поверхня П'єдмонту лежить на дуже старій за походженням твердій скельній породі. Вона стійка до ерозії і дещо піднята над узбережною рівниною. Там, де річки стікають з П'єдмонту, вони утворюють цілі низки порогів чи навіть водоспадів – своєрідний фізико-географічний кордон, який називається лінією водоспадів.

Для перших поселенців ця лінія водоспадів була значною перешкодою для річкової навігації, проте водночас вона стала істотним джерелом водної енергії. Як би далеко від берега океану не були збудовані поселення вздовж лі-

нії водоспадів, на їхній розвиток продовжувало впливати морське судноплавство. Варто також додати, що, оскільки лінія водоспадів була значною перешкодою для подальшої навігації, то товари, які завозилися вглиб території чи вивозилися з неї, перевантажувалися вздовж цієї лінії з одного виду транспорту на інший. Таким чином ці місця отримували чималий прибуток від руху товарів та річкової навігації, що згодом вплинуло також на розвиток саме тут різноманітного виробництва.

Ця частина Північної Америки лежить також на шляхах або недалеко від найкоротших шляхів з Європи до багатих плантацій колоній на островах Карибського моря та Південної Америки, які особливо часто використовувалися мореплавцями при поверненні додому. Порти майбутнього мегалополіса були зручним місцем для зупинки і чимало прислужилися для поживлення міжконтинентальної торгівлі, що особливо швидко зростала впродовж XVIII та XIX сторіч.

Важливий вплив на зростання цих портів мало їхнє відносно недалеко розташування від багатих сільськогосподарських земель. Так Філадельфія та Балтимор розвивалися швидко, бо кожне з цих міст було також центром великого і багатого сільськогосподарського регіону. Шляхи сполучення із землями в глибині континенту на цей час вже було прокладено, що також відіграло значну роль у зростанні цих міст як важливих торговельних центрів. Територія навколо Бостона була (і є) скелястою та нерівною для ведення продуктивного сільського господарства. Проте горби Нової Англії були вкриті чудовими лісами з твердих та хвойних порід, що були гарним матеріалом для будівництва кораблів. Поруч містилися також дуже багаті рибою мілини, що лежать уздовж всього узбережжя Нової Англії та у районі Чесапікської затоки.

Важливість впливу розташування міста на його розвиток найкраще видно на прикладі Нью-Йорка, головна перевага якого перед іншими містами полягала в тому, що він був заснований на найкращому природному шляху через Аппалачські гори. Річкова система Гудзон-Могавк, згодом розширена завдяки будівництву каналу до озера Ері, залізниць та доріг, відкрила шлях на захід через Великі озера до широких просторів у глибинах країни. В міру того, як розвивалися міста і поживлялася економіка на Внутрішніх рівнинах, зростав потік товарів, вироблених на цих територіях, до міст мегалополіса. Нью-Йорк, який лежить на найбільшому природному шляху перевезень, надзвичайно виграв від зростання цієї торгівлі.

Іще в часи колоніального періоду, коли почала зростати торгівля між Європою, Карибським басейном та рештою північноамериканського континенту, у більших портових містах, починаючи від Балтимора на півночі, почало з'являтися невелике мануфактурне виробництво. Із зростанням

промислового виробництва зростала потреба і у виробничих силах, що спричинило в свою чергу значну еміграцію у регіон з північнозахідної Європи та приплив робітників з ферм, що також стимулювало різке зростання населення у містах. Банки та інші фінансові установи гарантували інвестиції у розвиток місцевої промисловості та кораблебудування. Розвиток сфери обслуговування, оптової та роздрібної торгівлі, центрів з інформації та контролю почали зростати, значно вплинувши на подальший розвиток міст, а особливо на зростання Нью-Йорка, Філадельфії, Бостона та Балтимора.

Особливістю даного регіону стало не лише стрімке зростання цих міст (пізніше до них п'ятим приєднався Вашингтон), а те, що вони продовжували зростати, будучи розташованими так близько одне від одного. Серед цих міст особливе місце, звичайно, належить Вашингтону, який хоча і стоїть також на лінії водоспадів, проте завдячує своїм зростанням передусім розвиткові урядових структур, що в ньому містяться. Чотири інших міста разом з численними меншими містами, розташованими вздовж вісі мегалополіса, завдячують своїм зростанням загалом суто економічним факторам, оскільки протягом XIX сторіччя країна пережила таке економічне зростання, а зв'язок між внутрішніми територіями і цими чотирма портами був настільки сильним, що жоден з них не міг самотужки переварити весь потік товарів, а тим більше, ще й перехоплювати щось серйозно у конкурентів. На межі двадцятого сторіччя об'єднані економічні ресурси цих міст можна було порівнювати з економікою решти країни.

ДОВКІЛЛЯ МІСЬКИХ ЗОН

Зрозуміло, що саме міська забудова є об'єднавчою домінантою всієї території мегалополіса. Це багатоповерхові будинки, заповнені машинами і людьми вулиці, перенаселені будинки, численні промислові підприємства і водночас широке коло культурних інституцій – театри, симфонічні оркестри, картинні галереї та великі бібліотеки. Часом все це супроводжується негативними проявами – це напівзруйновані будівлі, транспортні пробки та забруднене повітря. Все це та ще багато іншого існує подекуди в багатьох районах мегалополіса.

Те саме, зрештою, можна знайти в багатьох великих містах по всьому світі. Особливістю мегалополіса є те, що всі ці риси великих міст стали притаманні великим територіям. Міська зона настільки поширилася навсідіч від міст-центрів, що вони в багатьох місцях вже фактично зрослися в єдине ціле. В цьому сенсі мегалополіс є ніби величезною лабораторією, де на широкому матеріалі можна вивчати особливості міста і його проблеми.

Щільність населення в мегалополісі у 1987 році становила 305 чоловік на квадратний кілометр. Звичайно, є райо-

ни, особливо периферійні, де ця щільність не перевищує 10–20 відсотків від середньої по регіону. Щільність населення у містечках збільшується по мірі їх зростання і досягає свого піку у великих містах. Так, наприклад, у центрі Нью-Йорка у 1987 році щільність населення сягала в середньому 226 чоловік на квадратний гектар, що відповідно становить 22 660 чоловік на квадратний кілометр.

Які важливі особливості міста пов'язані з такою великою щільністю населення? Сучасні великі міста, як відомо, постали в результаті розвитку економіки і виробництва. Якщо хтось збирається перенести свій бізнес у центр міста, то до цього, як правило, спонукають надії на економічну вигідність такого перенесення. Отже, в основі всього лежить економічна вигода, яка спонукає багатьох людей жити одне поруч з одним, часто набагато ближче, ніж вони б того хотіли, і терпіти безліч негативних наслідків такого співжиття заради того, щоб мати змогу користуватися всіма перевагами великого міста.

Все більша кількість жителів великих міст намагається зменшити незручності, пов'язані з міським життям, переселяючись у так звані передмістя чи приміську зону. Інші йдуть іще далі і взагалі переселяються за межі міста у неміську зону. Ці позаміські жителі змушені далеко їздити до свого місця роботи з невеличких містечок, районів так званої дачної забудови чи сільських будинків. Але таке розпорошення населення не знімає всіх невідгод агломерації. Водночас робочі місця теж дещо розпорошуються всередині регіону; але все одно більшість із цих людей і надалі змушені їздити до великого міста на роботу.

Ключовим компонентом міської зони є шляхи сполучення. Загалом вартість перевезення безпосередньо пов'язана з відстанню, на яку це перевезення необхідно здійснити. Тому основні зусилля в таких агломераціях спрямовуються на те, щоб максимально зменшити витрати на перевезення. Наскільки важливо у міській зоні швидко долати великі відстані, видно з того, яка частина її території відведена під використання різними транспортними засобами. Це можуть бути вулиці, метро, мости, тунелі, тротуари та місця для паркування автотранспорту. Так центральні частини старіших міст мегалополіса були збудовані ще тоді, коли люди переважно пересувалися пішки чи у кінних візках; у цих містах заледве 35 відсотків загальної площі відведено під шляхи сполучення. У нових містах, що розвивалися переважно після того, як було широко запроваджено автомобільний транспорт, цей відсоток суттєво вищий.

Інші види зв'язку також надзвичайно важливі для функціонування міста, проте менш видимі. Легке поширення інформації та ідей підтримується в містах добре розвинутою мережею телефонного, телеграфного, телетайпного та іншими видами електронного зв'язку. Дев'яносто років тому назад центральні ділові райони всіх великих міст

були вкриті, як павутинням, мережею телефонних ліній, що свідчило про необхідність постійно передавати велику кількість інформації; сьогодні лінії телефонного зв'язку об'єднані в кабельні мережі і сховані під землею.

Таким чином, головною причиною для існування засобів зв'язку є просторова віддаленість між місцем, де виникла в чомусь потреба, і тим місцем, де цю потребу можна задовольнити. З економічної точки зору це означає, що коли якийсь товар чи вид обслуговування потрібні там, де їх не можуть надати, то їх необхідно шукати і вірогідно можна отримати в якомусь іншому місці. Отже, використання засобів зв'язку може дати корисний результат.

Як це впливає на формування довкілля міста, цілком зрозуміло. Складається так, що величезна кількість видів людської діяльності може концентруватися на порівняно невеликих територіях. Деякі з них переплітаються між собою, водночас інші розкидано по всій території міської агломерації. Оскільки в місті здійснюються різні види діяльності, це суттєво впливає на зв'язок між суміжними підприємствами, розташованими в різних зонах агломерації, чи між різними зонами, що виконують одні й ті самі функції у цьому регіоні. Якщо ці різні види діяльності картографувати, то ми побачимо на карті надзвичайне розмаїття барв та позначок.

Нормальна життєдіяльність великих міст із значною концентрацією населення вимагає злагодженої діяльності багатьох допоміжних підрозділів. Традиційно зорганізовані як підрозділи міського самоврядування, ці підрозділи та громадські служби хоча і не виробляють самі нічого з точки зору економіки, проте необхідні для нормальної діяльності як у сфері торгівлі, так і в сфері виробництва.

Адже вони постачають міста водою, електроенергією, відводять нечистоти та вивозять сміття, забезпечують місто поліцією та пожежною охороною, виконують будівельні роботи та підтримують в робочому стані міську транспортну мережу і засоби зв'язку, ведуть різноманітну документацію та статистику, крім того, забезпечують функціонування системи освіти та охорони здоров'я.

Життєдіяльність великого міста вимагає створення колосальних управлінських структур. Якщо взяти крайній випадок, то для забезпечення нормальної життєдіяльності міста Нью-Йорк у 1982 році працювало понад 1550 службовців.

Дуже важливим для життєдіяльності великого міста є також рівень розвитку його транспортних мереж. Необхідність запровадження зручного сполучення між більшістю його частин не завжди добре усвідомлювалася при його розбудові. В основному більшість міст мегалополіса має прямокутну чи квадратну поквартальну забудову, успадковану ще з XVII чи XVIII століття.

В міру того, як ці міста зростали, стало зрозумілим, що така система планування вулиць не забезпечує нормального руху транспорту, бо місто виявляється поділеним на привильні прямокутники. Оскільки транспорт рухається від перехрестя до перехрестя, таке планування викликає необхідність весь час надовго зупинятися, особливо якщо рух в усіх напрямках напружений. На 1900 рік у Балтиморі та Бостоні мешкало приблизно по 500 000 чоловік, у Філадельфії близько 1,3 мільйона, а у Нью-Йорку 3,5 мільйона. І хоча до широкого використання автотранспорту було ще далеко, ці міста вже тоді переживали великі ускладнення з рухом автомобілів.

З 1950 року почалося швидке зростання великих міст, одночасно з масовим поширенням приватних автомобілів. Все більше людей, що працювали в містах, почали селитися на великій відстані від місця роботи у спеціальних житлових районах, в які було важко потрапити через недостатню розвиненість транспортних мереж. Економічність, швидкісність та зручність у використанні призвели до того, що основна маса перевезень на короткі відстані перейшла з рейкового транспорту на автомобільний. Фахівці з планування транспортних перевезень наполягли на будівництві кільцевих доріг, автодоріг та спеціальних автотрас, за допомогою яких було майже повністю відокремлено транзитний рух від місцевого. Ці зусилля були досить успішними, проте вони в свою чергу додатково викликали потребу у покращенні руху в самому центрі міста та зв'язків між центром та периферійними районами, а також власне між ними. Це була комплексна проблема, яку часом було надзвичайно важко вирішити.

Все це впливає на часті зміни у міському довкіллі. Воно є довкіллям постійних змін. Десятки тисяч нових жителів приїждять до таких міст, як Філадельфія чи Нью-Йорк, щороку. Часом навіть більша кількість людей полишає ці міста, щоб переселитися у сусідні містечка чи на міські околиці. Одні будівлі руйнуються, інші будуються. Прокладаються нові вулиці, міняються функції цілого регіону, і потоки людей, товарів та ідей також змінюються згідно з новими потребами і вимогами.

Такі зміни можна побачити у будь-якому куточку Америки, проте значною мірою саме вони створили мегалополіс.

ЗМІНИ У МЕГАЛОПОЛІСІ

Мабуть, найбільш значною і важливою за своїми наслідками зміною у мегалополісі за останні 40 років є величезне розростання головних міських зон. Великий Нью-Йорк, звичайно, найширше розкинувся на прилеглих територіях, проте території Бостона, Філадельфії, Балтимора чи Вашингтона також значно зросли. Звичайно в Нью-Йорку зосереджено найбільше виробництв і сконцентровано найбільше населення, але і решта три портових міста також мають великі передумови для подальшого зростання. Водночас федеральний уряд теж значно розширив свою діяльність. Округ Колумбія (Вашингтон і округ Колумбія фактично становлять єдине ціле) вже практично не здатний далі абсорбувати всезростаючу кількість державних службовців та решту людей, покликаних годувати, одягати та обслуговувати їх. Місто розростається на територію сусідніх штатів Вірджинія та Меріленд.

Розростання міст також дуже впливає на сільськогосподарську діяльність всередині мегалополіса. Міське населення зростає, тому повсякчас зростає потреба у збільшенні сільськогосподарської продукції. Десятки мільйонів мешканців мегалополіса одержують продукти харчування практично з усіх куточків Сполучених Штатів та з інших країн. Значна кількість господарств, прилеглих до великих міст, спеціалізується нині на виробництві дорогої продукції та продуктів харчування нетривалого зберігання. Молочні продукти, помідори, салати, яблука та багато інших продуктів «щоденного споживання» стали головними видами продукції на фермах аграрного сектора мегалополіса.

Водночас варто зауважити, що як тільки на певну сільськогосподарську територію починає наступати міська і промислова забудова, її вартість різко зростає. Так 60-гектарну ферму, придбану кілька десятиліть тому за 20 000 доларів, може бути продано посередницькій фірмі за один мільйон доларів. А вона, у свою чергу, ділить цю територію на 250 ділянок по 0,2 гектара і продає кожну за 25 000 доларів, отримуючи таким чином 6,25 мільйона доларів.

Навіть якщо фермерська родина і утримується від спокуси так вигідно продати свою ферму, то податки на землю зростають надто стрімко, як тільки до неї починає наближатися зона міської забудови. І поки Департамент землекористування не визначить, що ця територія повинна залишатися сільськогосподарською, єдиний спосіб для фермерської родини втримати свою землю – це запроваджувати інтенсивне виробництво продукції високої вартості.

Розростання міст та відповідні зміни у сільському господарстві регіону найбільш інтенсивно відбуваються вздовж шляхів сполучення між найважливішими центрами мегалополіса. Потужні транспортні потоки вже давно існують між містами мегалополіса. І коли люди, що продовжують працювати у великих містах, міняють помешкання,

зрозуміло, що вони намагаються знайти таку точку, з якої було б легко діставатися туди, де зосереджено основну масу робочих місць. Головні автошляхи та їх відгалуження і, дещо менше, міжміські залізниці – це ті місця, вздовж яких міське населення розселяється перш за все і з найбільшою охотою. Внаслідок цього міська зона найшвидше розвивається саме вздовж цих міжміських шляхів сполучення. І зростаючі вимоги до швидкого і зручного сполучення спричиняють подальше вдосконалення всіх засобів пересування між містами.

В міру того, як зростає кількість населення в певній міській зоні, міняється і його склад. Перед 1910 роком міста мегалополіса абсорбували величезну кількість емігрантів з Європи. Ці мігранти потрапляли до країни через той або інший великий порт мегалополіса, хоча найчастіше через Нью-Йорк. Ті, що не їхали далі на захід займатися сільським господарством або до великих міст середнього заходу чи Великих рівнин, розселялися в містах мегалополіса, як правило, формуючи етнічні общини.

З початком Першої Світової війни потік емігрантів зупинився, але почався процес міграції населення в мегалополіс з інших регіонів Америки, зокрема кількість чорношкірих мігрантів з південних штатів почала невпинно зростати. Чорношкірі та білі американці, розселяючись у мегалополісі, також почали селитися окремими общинами, як до цього це робили переселенці з Європи. Більшість чорношкірих селилася в тих районах, де вже були невеличкі громади чорношкірих.

Оскільки міграція чорношкірих тривала і в середині сторіччя, щільність і ареали їх заселення також зростали. Таким чином, разом із зростанням великих міст зростала і кількість чорношкірого населення в них, а також міські райони, заселені їхніми громадами.

Останніми роками виявилось два нових аспекти у розвитку міст – ці зміни, можливо, характерні для всієї країни, але найбільш драматично вони виявляються саме у найстаріших і найбільших портових містах мегалополіса.

По-перше, в кінці шістдесятих років уперше в історії Сполучених Штатів кількість людей, що почали виїжджати з великих міст, постійно зростала, причому це стосувалося як центрів міст, так і їхніх передмість, на відміну від кількості тих, що в'їжджали до цих міст на постійне проживання. В основному люди почали селитися в невеликих містах та містечках і у сільській місцевості між цими великими містами.

По-друге, почалося буквально виверження нових багатоповерхових ділових центрів у різних регіонах міської забудови. Поява нових, зроблених із металу та скла, хмарочосів значно змінила довкілля центрів багатьох американських міст, починаючи з середини сімдесятих років. Проте нині ці будівлі перестали бути відмінною рисою центральної час-

тини старих міст. Великі офісні центри почали виникати і у колишніх передмістях, що оточують центр міста, і багато з них перевищили за своїм розміром офісні площі в центральних частинах міста. Це більше вплинуло на розміщення нових робочих місць та на будівництво нових шляхів сполучення, ніж на розташування житлових районів.

Отже, можна сказати, що територія міста – це територія змін, а зміни в мегалополісі лише підкреслюють неординарний характер цього регіону. Зміни триватимуть, вони будуть настільки стрімкими і значними, як ніде більше у світі. ■

