

видов транспорта, как на объектах комплектации грузов, так и в процессе их доставки потребителям.

УДК 711.73

Предложения по классификации улиц и дорог

Гук Валерий, Стешенко М., Гук Владимир

Харьковский национальный университет строительства и архитектуры

Для обобщения, но без детализации, предлагается следующая классификация улиц и дорог:

1. **Автострады** – от автомагистралей транспортных коридоров автодорожные вводы, протрассированные касательно центров города, все пересечения выполняются согласно моделированию в разных или одном уровне при равной пропускной способности перегонов и пересечений. Количество полос движения рассчитывается, а не нормируется, в соответствии с прогнозируемой интенсивностью транспортных потоков.

2. **Магистралей общегородского значения** – обеспечивают транспортную связь районов между собой с центром города и промзонами, в зависимости от перспективных размеров транспортных потоков, на основе моделирования пересечения выполняются в одном и в разных уровнях. Обязательно дублируют автострады. Предусматриваются полосы для наземного общественного транспорта. Ширина проезжей части определяется по количеству полос движения с обязательным устройством местных проездов вдоль застройки в две-три полосы и гостевых стоянок.

3. **Улицы** – пространство для обслуживания прилегающей малоэтажной застройки. Ширина в две-три полосы с устройством гостевых стоянок, вело путей и планировочными ограничениями скорости до 35 км/ч.

4. **Местные проезды и подъезды** – транспортные подъезды к прилегающей застройке внутри микрорайонов и к отдельным зданиям и сооружениям. Обязательно двухполосные с гостевыми стоянками и планировочным ограничением скорости движения до 15 км/ч.

5. **Пешеходные улицы** – главные улицы районов и города с местами отдыха площадями и скверами. Целесообразно размещать в исторической части города и по берегам водоёмов.

6. **Велоулицы** – велопути, связывающие все районы города и пассажирообразующие центры между собой, оборудуются велосипедной инфраструктурой. Прокладываются по существующим улицам, бывшим магистралям районного значения, превращая их общегородские.

7. **Городские дороги** – призваны для организации грузовых перевозок к логистическим центрам, промпредприятиям и торговым центрам.

Ширина их в 4 полосы с нормативами в соответствии к дорожным нормам.

Из общей классификации исключены магистрали районного значения, которые с увеличением этажности застройки и плотности населения быстро превращаются общегородские магистрали, однако их, заложенные в проектах, габариты уже не соответствуют размерам увеличивающихся транспортных потоков и как результат – возникает конгестия. Поэтому нужно проектировать города так, чтобы одна треть населения города могла спокойно передвигаться на своих автомобилях, одна треть пользоваться общественным транспортом, а остальные жители ходить пешком и ездить на велосипедах. Нет необходимости нормировать и режимы движения: непрерывный, регулируемый, нерегулируемый и саморегулируемый – режим движения должен обеспечивать пропускную способность перекрестка, равную пропускной способности перегона, иначе будет возникать конгестия. Это возможно лишь планировочными методами. Пешеходные улицы должны проектироваться с учетом человеческого восприятия окружающей застройки и пространства. Это и есть Главные улиц районов и центра города, девиз которых: прогулка, общение, отдых. Велопути становятся главным конкурентам общественного транспорта, так как передвигаться на велосипедах быстрее, бесплатно, здоровее и безопаснее. Более подробное проектирование улиц и дорог необходимо выполнять с применением известных программных продуктов моделирования для конкретных условий планировки.

УДК 711.73:656

Функциональная классификация дорог

Врубель Ю.А., Баханович А.Г.

Белорусский национальный технический университет

Известно, что уровень регулировочных воздействий должен соответствовать уровню нагрузки или опасности. Невозможно одни и те же требования нормативов распространять на все случаи жизни – это ведет к абсурду. Классический пример – запрещение перехода проезжей части там, где в зоне видимости имеется пешеходный переход или перекресток. Это положение справедливо для сильнонагруженных магистралей, оно спорно для средненагруженных улиц и дорог и совершенно абсурдно для ненагруженных местных улиц, не говоря уже о *проселочных дорогах*. Или другой пример – запрещение стоянки ближе 15 м от перекрестка и пешеходного перехода. Если для малонагруженных местных улиц это приемлемо, для средненагруженных – спорно, то для сильнонагруженных магистралей это не только неприемлемо, – это преступно! Чтобы