

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

управляющие воздействия были адекватны многообразию условий и были приемлемы участникам движения, улицы и дороги должны классифицироваться на несколько *регулируемых* групп. Такая классификация, в принципе, уже существует, но она, как представляется, имеет незавершенный вид и слабо отражается в нормативных документах, в частности, в Правилах. Поэтому здесь предлагается *рабочая* классификация с *рабочими* названиями, к которой нужно относиться как к одному из возможных *рабочих* вариантов. Итак, **загородные дороги** предлагается делить на 3 категории: магистральные, нормальные (стандартные), местные. *Магистральные дороги* уже имеются в нормативах, характеризуются отсутствием пересечений в одном уровне, запрещением движения тихоходных транспортных средств и пешеходов. Скорость движения (стандартная) предлагается 120 км/ч. Обозначаются, в принципе, согласно действующим нормативам. *Нормальные (стандартные) дороги* – дороги с усовершенствованным покрытием, не относящиеся к категории магистральных или дороги с гравийным покрытием, по которым организовано регулярное автобусное сообщение. Стандартная скорость – 90 км/ч. Управляющие воздействия – Правила, дорожные знаки, разметка, светофоры и т.д. Пешеходам разрешается переходить проезжую часть в любом незапрещенном месте, но под защитой закона они находятся только на пешеходных переходах или приравненных к ним местах. *Местные дороги* – дороги без покрытия или с покрытием, на которых отсутствует регулярное автобусное движение. Это – многочисленные местные, проселочные или иные дороги вспомогательного значения. Никаких обязательных требований к установке знаков или иных средств регулирования (кроме названий населенных пунктов или иных объектов) нет. Управляющие воздействия – Правила. Пешеходам разрешается ходить в любом месте, уступая дорогу транспорту.

УДК 711.73:656

Функциональная классификация улиц

Врубель Ю.А., Баханович А.Г.

Белорусский национальный технический университет

Улицы предлагается классифицировать на пять *регулируемых* групп: магистральные, нормальные (стандартные), местные, жилые, пешеходные. *Магистральные улицы* – улицы со стабильно высокой транспортной нагрузкой, как правило, магистрали общегородского значения. Они характеризуются напряженным движением и очень высокими потерями. На них повсеместно, кроме специально разрешенных мест, запрещена