

## ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ЖИЛОГО РАЙОНА НА ПРИМЕРЕ МИКРОРАЙОНА «СУХАРЕВО» В МИНСКЕ

*А.С. Сергачева*

Научный руководитель – *Д.В. Канский*

*Белорусский национальный технический университет*

Району «Сухарево» уже более 10 лет. По существу это типичный спальный район крупного города. Структуру его образуют 6 микрорайонов “Сухарево – 1,2,3,4,5,6”. По традиции предприятия обслуживания этих микрорайонов формировались с отставанием от заселения селитебной территории, в связи с чем, нормативные показатели ступенчатой системы обслуживания постоянно не соблюдались. С самого начала его организации, практически все это время, единственная транспортная связь с городом осуществлялась по одному направлению - улицам Харьковская – Пономаренко - Шаранговича. По этой линии проходили все маршруты общественного транспорта. Этот же путь являлся и рабочим маршрутом, по которому проходил и весь транспорт, обслуживающий строительство района. Активные процессы развития личного автотранспорта, происходившие в эти же годы, значительно осложняли функционирование данной трассы. В градостроительной структуре города эта трасса являлась радиальной, но прямого выхода к центру столицы жилой район не имел. Железная дорога и существующие промышленные территории в начале улицы Харьковской препятствовали этому.

Дальнейшее плановое развитие района основывалось на формировании связей «Сухарево» с соседними жилыми районами – «Юго-Запад» ( по улице Горецкого) и «Запад» ( по улице Лобанка). Это позволило существенно развить сеть общественного транспорта, которая к середине 2003 г. насчитывает 10 маршрутов автобусов, 4 – троллейбуса, 14 маршрутных такси.

Развитие метрополитена и открытие новой станции “Пушкинская” изменило характер обслуживания района. Основной задачей транспорта стала доставка жителей района до ближайшей станции метро. При этом ослабли прямые сообщения района с центром города, железнодорожным вокзалом, которые, в свою очередь, осуществляются не по кратчайшему расстоянию. На данных маршрутах уменьшилось количество транспортных единиц и увеличились интервалы движения. Все это усложнило доставку людей до места учебы и приложения труда и перегрузило метро, особенно станцию пересечения - “Купаловскую - Октябрьскую”.

Единственно удобным по времени вариантом связи с центром города являются маршрутные такси. Однако, следует отметить, что их возможности ограничены в связи с малой вместимостью, что особенно заметно проявляется в часы пик. К тому же, дороговизна этого вида транспорта и, в связи с этим, недоступность его всем слоям населения, не позволяет оставлять его как единственный выход из создавшейся ситуации.

Такая же ситуация и в связях района с прилегающими районами «Запад» и «Юго – Запад».

Предпринимается многое для улучшения функционирования транспортной сети. Однако, жители района по-прежнему сталкиваются с проблемой проезда к местам назначения, что существенно осложняет жизнь не только района, но и города в целом.

В связи с этим в работе выполнены следующие исследования:

1. рассмотрен блок проблем, связанных с транспортным обслуживанием района;
2. проведен анализ работы общественного транспорта района;
3. предложены варианты улучшения ситуации.