

Пути оптимизации существующей планировки на примере города Минска

Гатальский Р.К., Гаравская А.Ю., Колесник В.Ю.
Белорусский национальный технический университет

Дорожная планировка города Минска существует с середины прошлого века, а значит ее можно только оптимизировать. Одним из вариантов решения проблемы является необходимость увода транспортных потоков от центра, для тех кому не нужно попасть в центральную часть города.

Дорожная сеть построена по радиально-кольцевой схеме, отсутствуют магистрали непрерывного движения. Все ветки существующих потоков в основном проходят через центральную часть города, где в итоге скапливается транспорт, отсюда образуются заторы.

Простой реконструкцией улиц (расширяя, добавляя новые полосы) здесь не обойтись. Пробки все равно не исчезнут, так как основные заторы образуются на перекрестках. Происходит это в основном из-за присоединения новых районов с другой системой планировки, уплотнением застройки, а также непродуманной системы маршрутов.

Одним из выходов является строительство безостановочных скоростных магистралей, обходящих центр с минимальным числом светофоров, созданием зелёных коридоров и обязательным проложением пешеходных переходов под или над землёй, для обеспечения высокой пропускной способности и скорости потока.

Одним из интересных решений в Европейских странах являются паркрайдовые системы, где люди с личного транспорта пересаживаются на общественный транспорт, т.е. оставляют свой автомобиль на специальных перехватывающих стоянках, и доезжают до нужного им объекта на метро. Для этого необходимо устраивать стоянки, парковки, для перехвата въезжающего транспорта в центральные окрестности города. Обычно их устраивают на окраинах, возле самых крайних станций метро.

Планировка дорог в новых кварталах в большинстве случаев является радиальной (строение дерева), где главная дорога микрорайона разветвляется на второстепенные проезды, дробящиеся на тупики, ведущие к жилым постройкам. Благодаря четкому разделению дорог по интенсивности движения можно ограничить ширину проезжих частей и применять облегчённые покрытия там, где интенсивность движения небольшая. Подобная планировка дает экономический эффект, благодаря сокращению площади улиц и облегчению дорожных покрытий.