

**Концептуальные подходы к анализу вариантов
планировочных решений транспортных узлов**

Кузьменко В. Н., Мозалевский Д.В., Муравьева Н. С., Красильникова А. С.,
Артюшевская Н. В., Горелик Е. Н., Коржова А. В., Гамульский И. К.
Белорусский национальный технический университет

Одним из важнейших аргументов при принятии решения и выборе планировочного решения для узла магистральных улиц является согласованность его характеристик с общим подходом (концепцией) к формированию планировочной структуры дорожной сети города. В зависимости от концепции планировочной структуры формируются характеристики основных транспортных потоков на территории города (направление, интенсивность, состав, скорость).

Поэтому характеристики каждого узла магистральной сети должны рассматриваться с учетом его «вписанности» в общий концептуальный подход к распределению транспортных потоков по дорожной сети города. В настоящее время в г. Минске отсутствует окончательно сформированная концепция распределения транспортных потоков.

При достигнутом уровне автомобилизации удовлетворительные условия движения могут быть достигнуты только при структурированной дорожной сети, которая в Минске не реализована в первую очередь из-за недостаточной протяженности участков дорожной сети преимущественно «транспортного назначения». К категории магистральных улиц непрерывного движения (МУНД), позволяющих полноценно обслуживать транспортные потоки высокой интенсивности, относится только Минская кольцевая автомобильная дорога. Для территории 346 км² не хватает хотя бы нескольких МУНД, проходящих не вокруг застроенной территории, а «через нее». Важнейшим условием является «связность» сети МУНД (соединение ее участков между собой), чтобы транспортные потоки высокой интенсивности не «упирались» в «горлышки» из участков дорожной сети с более низкими параметрами.

Первый подход основан на сложившейся радиально-кольцевой планировочной структуре дорожной сети г. Минска, которая включает в перспективе три кольцевых магистрали (1-е Кольцо, 2-е Кольцо, 3-е Кольцо-спираль).

Второй подход предполагает создание более редкой, но «связной» сети МУНД на территории города с внешней «опорой» на МКАД. При этом участки «внутренних» МУНД могут включать как участки существующих (или реконструируемых) радиальных магистралей, так и отдельные участки дорожной сети, в настоящее время включенных в одну из кольцевых магистралей.