

## **Использование радиально-кольцевой планировочной структуры Минска для повышения эффективности дорожного движения**

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

1-е и 2-е кольца в категорию МУНД на всем протяжении даже в перспективе переведены быть не могут из-за недостаточной территории для формирования узлов в разных уровнях в ключевых узловых пунктах. При этом имеются некоторые возможности для улучшения условий движения по этим кольцевым магистралям (путем корректировки режимов светофорного регулирования за счет некоторого «ущемления» радиальных магистралей, устройства местных локальных уширений, перераспределения полос по направлениям и т.п.) без радикальной перестройки узловых пунктов.

3-е Кольцо находится в стадии постепенного формирования и проходит (будет проходить) на большом протяжении по участкам территории, на которых в настоящее время имеется возможность устройства узлов в разных уровнях. При этом на целесообразность устройства узла в разных уровнях в большой степени влияют следующие факторы:

очередность сооружения участков 3-го кольца (так как формирование его на всем протяжении займет несколько десятилетий), при этом в первую очередь необходимы участки, соединяющие соседние районы городской территории, разделенные железнодорожными линиями и р. Свислочь;

сохранение «связности» с остальной сетью МУНД (на первом этапе – с МКАД) при строительстве 3-го кольца по параметрам МУНД. Отсутствие радиальных «связок», сформированных по параметрам МУНД, между МКАД и 3-м Кольцом, в значительной степени «погасит» преимущества, полученные от сооружения 3-го кольца по параметрам МУНД.

Вывод о наиболее рациональном планировочном решении может оказаться различным при реализации первого или второго концептуальных подходов, так как значимость узла для магистральной сети в каждом из вариантов может оказаться разной;

При определении целесообразности формирования узла в разных уровнях существенное значение имеет вид (схема) транспортного узла. Планировочная схема «клеверный» лист в условиях крупнейшего города с соответствующими интенсивностями транспортных потоков обладает существенными недостатками (ограничение пропускной способности в зоне переплетения левоповоротных потоков разных направлений, приоритет потоков прямого направления с «ущемлением» левоповоротных потоков).