

остановка-стоянка и движение тихоходного транспорта. Допуск пешеходов на проезжую часть, кроме регулируемых пешеходных переходов, повсеместно запрещен посредством ограждений, дорожных знаков и надписей. Работает координация, практически исключая остановки потока, необязательные разгоны–торможения, опережения и т.д. Все въезды, выезды и сама улица обозначаются специальными знаками, а предписываемые режимы движения жестко контролируются. *Нормальные (стандартные) улицы* – это улицы с умеренной транспортно-пешеходной нагрузкой. Они не обозначаются и все на них так же обычно, как принято сейчас. *Местные* улицы – это улицы со стабильной низкой транспортной и пешеходной нагрузкой, возможно без усовершенствованного покрытия. Регулирование – как на нормальных улицах, однако в некоторых случаях могут быть рекомендации (или даже ограничения на отдельных, особо опасных участках) пониженной скорости до 40 км/ч. Пешеходам разрешается переходить проезжую часть в любом месте, но под защитой Закона они находятся только на пешеходном переходе. *Жилые улицы* – это улицы со стабильно низкой интенсивностью движения транспорта, относительно высокой интенсивностью движения пешеходов и не очень хорошими условиями для разделения транспортных и пешеходных потоков. Как правило, они находятся в селитебной зоне, на незакрытых ведомственных или дворовых территориях и т.п. Характеризуются резко ограниченной скоростью – до 20 км/ч и совмещенным движением транспорта и пешеходов с «равным» приоритетом. Начало и конец улицы оговаривается. Такая категория улиц имеется в действующих нормативах под названием «жилая зона». *Пешеходные улицы* характеризуются однозначным приоритетом пешеходов и запрещением движения транспортных средств. На этих улицах разрешается только движение специальных машин – уборочных, доставочных и т.д., – при этом, как правило, только в ночные или утренние часы. Пешеходные улицы организуются в зоне расположения многочисленных объектов пешеходного тяготения и обозначаются в соответствии с действующими нормативами.

УДК 656.135

Развитие транспортной схемы г. Чугуева как структурной части Харьковской агломерации

Линник И.Э., Сосипатров А.М., Никитенко Ю.В.

Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А.Н. Бекетова

Чугуев входит в аграрно-промышленную агломерацию Харьковской области и, располагаясь на международном транспортном коридоре

«Европа – Азия», имеет статус «трансграничной территории». Планы развития Чугуева связаны с перспективами создания интерагломерации, в которой Чугуев потенциально может занять ключевое место. Для эффективного использования транзитного потенциала Украины и Харьковской области при интегрировании ее транспортного комплекса в общеевропейскую и мировую систему транспортных сетей, а также в условиях развития трансграничного сотрудничества, по территории области и, в частности, г. Чугуева намечено прохождения автомобильной участка международного транспортного коридора (МТК) «Европа – Азия» (Краковец – Львов – Ровно – Житомир – Киев – Полтава – Харьков – Чугуев – Дебальцево – Должанский / Луганск – Изварино), который подлежит реконструкции.

Сегодня Чугуев – большой промышленный, транспортный и культурный центр Харьковской области, расположенный на пересечении крупных транспортных путей – здесь находится стратегически важный перекресток железнодорожных и автомобильных магистралей. Наличие в мощного транспортного узла делает его удачным для развития транспортно-коммуникационных видов бизнеса. Благоприятное географическое расположение, близость к мощным рынкам сбыта Харькова, Донбасса, России обеспечивают потенциальным предпринимателям приток потребителей и относительно незначительные затраты на транспортировку готовой продукции. В связи с этим в Чугуеве предлагается создать региональный транспортно-складской логистический центр (мультимодальный грузовой терминал) в непосредственной близости от аэродрома «Чугуев» на пересечении южной автомобильной обводной дороги и грузовой железнодорожной станции. Предполагается, что региональный логистический центр будет специализироваться на переработке грузов по заказам различных фирм и предоставлении сопутствующих услуг. За счет массовости операций их себестоимость будет умеренной, а, следовательно, и тарифы на них могут быть приемлемыми для потребителей.

На подходах к г. Чугуеву, в том числе на автодорогах государственного значения предлагается выполнить следующие первоочередные мероприятия: реконструкцию участка автодороги М03 «Киев – Харьков – Должанский»; строительство южной автомобильной обводной дороги, которая одновременно станет подъездным путем к аэродрому, грузовой железнодорожной станции и будущему региональному транспортно-складскому логистическому центру; строительство в юго-западной части города регионального транспортно-складского логистического центра (мультимодального грузового терминала) с базой оптовой торговли плодоовощной продукцией и продовольственными товарами;

строительство путепроводов на примыканиях улиц Харьковской и Ростовской к обводной автодороге; строительство путепроводов на пересечении обводной автодороги с автодорогами на поселок городского типа Эсхар и на г. Купянск; строительство двух эстакад на обводной автодороге над железнодорожными путями; строительство моста на обводной автодороге над рекой Северский Донец; реконструкцию имеющегося военного аэродрома с учетом будущего использования его для принятия гражданских грузовых самолетов; реконструкцию с расширением грузовой железнодорожной станции.

Мероприятия, которые рекомендуется провести на улично-дорожной сети города: капитальный и текущий ремонты проезжих частей и тротуаров улично-дорожной сети; реконструкция улиц и дорог в направлении районов Осиновка, Зачуговка и Преображенка с организацией автобусных маршрутов; создание сети минипарковок для легковых автомобилей и велосипедов; сооружение стоянок для легкового транспорта; строительство велодорожек и велотрасс; создание условий для пользования электромобилей (зарядные станции).

Развитие автобусного транспорта: планирование рациональной маршрутной системы; благоустройство автобусных остановок; доступность автобусного транспорта для людей с особыми потребностями; внедрение системы автоматического учета объема и качества предоставляемых транспортных услуг; реализация проектов субсидирования лизинговых и кредитных схем развития автобусного транспорта; поддержка инвестиций значительным объемом финансирования из общественных фондов; внедрение современных телекоммуникационных и навигационных спутниковых технологий; организация разъяснительной работы с жителями о новых формах транспортного обслуживания и правилах пользования нововведениями, привлечение граждан и общественных организаций к принятию и внедрению соответствующих решений.

УДК 519.654

Некоторые пути решения транспортных проблем городов Республики Беларусь

Аземша С.А., Стрельченко В.С.

УО «Белорусский государственный университет транспорта»

Анализ опыта развитых стран в решении транспортных проблем городов [1,2] показывает предпочтительность проведения сбалансированной транспортной политики. Ее суть заключается в проведении мероприятий