

Прапановы па развіцці транспартнай сістэмы горада Гродна

Гродна, люты 2007 г.

ЧАСТКА I

Па сутнасці, гістарычны цэнтр кожнага горада – гэта не толькі замак, храм ці гарадская ратуша, гэта найперш перакрываванне (схема 1а). Спачатку транспартныя патрэбы горада абслугоўваў толькі ён адзін. Невялікія памеры паселішча не вымагалі большага. З цягам часу з’явіліся вуліцы, якія абслугоўвалі толькі патрэбы горада і таксама выходзілі на гэтае перакрываванне (схема 1б). Пазней узніклі вуліцы, якія злучалі кварталы ў абыход першапачатковага перакрывавання (схема 1в).

Наш горад буйнеў, дарожная сістэма ўвабірала ў сябе новыя сеткі, але прынцып яе пабудовы захоўваўся без зменаў – гэтакім, якім быў задуманы яшчэ ў старажытнасці: усе дарогі вядуць у цэнтр (схема 1г). Фактычна ўся дарожная сістэма падводзіці да нашага базавага перакрывавання, прапускная здольнасць якога надзвычай маленькая. І ў выніку, нашае перакрываванне ўжо не ў стане прапусціць тую колькасць транспарта, які імкнецца ў цэнтр, а ў найбліжэйшай перспектыве будзе не ў стане прапусціць і дзясятай часткі ад сённяшняга аб’ёму. Што рабіць? Прынцыповых падыходаў два.

Першы – найпрасцейшы. Трэба пашырыць вуліцы, зруйнаваўшы старыя зношаныя дамы цэлымі кварталамі. Можна мадэрнізаваць нашае перакрываванне ў эфектыўную шматузроўневую эстакаду. Ну і што, што ў цэнтры нельга адпачыць; ну і што, што страчаны гістарычная аўра горада, што давялося для развязкі зруйнаваць некалькі храмаў і не аднаўляць разбуранае вайной, што закінуты замак цудоўна пасуе да новай стаянкі аўтамабіляў. Затое машыны паехалі, артэрыі горада зрабіліся працэкавымі.

Другі падыход базуецца на горадабудаўнічых інавацыях гістарычнага цэнтра, якія абумоўліваюць радыкальныя змены ў перапланаванні, знішчэнне непаўторнага гарадскога ландшафту, колькі на агульнапрынятым, усталяваным гістарычна светапоглядным падыходзе да функцый і ролі цэнтра ў жыцці горада. Па-першае, транспарт з гістарычнага цэнтра павінен быць выведзены. Па-другое, радыяльны характар вуліц дыскрымінуецца на карысць колавага, пры гэтым вуліцы падзяляюцца на розныя катэгорыі.

Звяргіце ўвагу на схему 1д (транспартная сістэма пасля рэканструкцыі ў адпаведнасці з другім падыходам) і параўнайце яе з схемай 1г (транспартная сістэма да рэканструкцыі). Чырвоным колерам на схеме 1д пазначаныя магістралі: мінімальна ў чатыры паласы, нешматлікія мадэрнізаваныя перакрываванні (ідэальна – рознаўзроўневыя, звычайна колавыя, радзей – светлафоравыя), выездаў на магістраль няшмат, няма левага павароту. Магістраляў два кшталты: колавыя, якія забяспечваюць пераезд з аднаго мікрараёна ў іншы, і радыяльныя – для хуткага выезду на асноўныя трасы, якія вядуць да малога кола вакол цэнтра.

Зялёным колерам пазначаныя дарогі, якія забяспечваюць больш частую, чым асноўныя трасы, сувязь паміж колавымі магістралямі для больш камфортнага выезду з мікрараёнаў. У гэтых трас, як і ў магістраляў, шмат палос, павароты налева толькі рэгуляваныя, але на іх безліч светлафорных перакрываванняў, пешаходных пераходаў, месцаў для паркоўкі – і менавіта на

гэтых трасах найперш арганізаваны рух грамадскага транспарту і знаходжанне сацыяльнай інфраструктуры і новых архітэктурных шэдэўраў.

Сінім колерам пазначаныя выяздныя дарогі ў мікрараёнах. Звярніце ўвагу на іх канфігурацыю на схеме: яны, зазвычай, не выводзяць на магістралі, пагатоў ранейшыя сувязі з магістралямі могуць быць закрытыя. Затое вітаецца колападобнае развіццё гэтых дарог.

Другі падыход да развіцця дарожнай сістэмы ў гарадаў як найбольш прымальны (нават з эканамічнага боку) рана ці позна ўзяла на ўзбраенне большасць гарадоў свету. І першым, чым гэтыя гарады заняліся, была арганізацыя аб'ездных шляхоў для транзітнага транспарта.

Да гонару беларускіх адміністрацараў, малыя і вялікія населеныя пункты нашай краіны маюць аб'езд для транзітнага транспарта. Толькі не Гродна. Яшчэ пазалетась асноўны транзіт праз наш горад Мінск - п/п Брузгі праходзіў праз цэнтр (Гарнавых – Сав. памежнікаў), ды і сёння ён адступіў толькі на малое першае кола вакол цэнтра. Таму адной з першасных задач развіцця транспартнай сеткі Гродна з'яўляецца пабудова мотсу-плаціны каля пасёлку Берагавы (як бы мы ні ставіліся да ГЭС) і кавалка дарогі Капцёўка – Берагавы. Гэты мост дазволіць вызваліць Румлёўскі мост і два перакрыжаванні Купалы – Кляцкова, Белуша – Кляцкова для транспарта, перанакіраванага з Старога мосту з завяршэннем будаўніцтва малога кола вакол цэнтра.

ЧАСТКА II

Гэтак, незаўважна мы з вамі ад матэматычнай мадэлі звярнуліся непасрэдна да рэалій нашага горада Гродна. Давайце разгледзім яго развіццё з пункту гледжання двух апісаных вышэй канцэптואльных варыянтаў.

Праз гістарычны цэнтр Гродна праходзяць дзве асноўныя транзітныя восі: паўночна-заходняя – усходняя (Горкага - Белуша) і паўночная – паўднёвая (Дзяржынскага - Суворова). У савецкі час безумоўная перавага надавалася першаму варыянту. Напачатку 1970-х гг. плянавалася зруйнаваць увесь цотны бок вуліц Маркса і Замкавай разам з фарным паезуіцкім касцёлам, каб пракласці шырокі праспект ад пр. Касманаўтаў да пр. Будаўнікоў; ужо былі пачаліся адсяленні і зносы на Замкавай, а вернікі і ўдзень, і ўначы маліліся ў зачыненым храме. Хацелася бы звярнуць увагу на тое, што яшчэ гады тры таму гэты праект выстаўляўся на выстаўцы ў аблвыканкаме як дасягненне аўтара будынка аблвыканкама. Варта адзначыць, што і сёння гэты ж праект працягвае рэалізоўвацца, толькі ў менш пачварнай форме. Яшчэ і зараз рэалізуецца на практыцы праект Горкага – Белуша, пры якім ужо сёлета плануецца засыпаць Гараднічанку дзеля будаўніцтва вуліцы-дублёра Вялікай Траецкай, знос усяго на Падгорнай, адбудова на месцы Старога мосту новага чатырохпалоснага (з транспартным калапсам ува ўсім горадзе на год-два яго рэканструкцыі).

Змест дадзенага праекта можна сцісла ахарактарызаваць як: **замацаванне транспартных плыняў у цэнтры горада шляхам работ па пашырэнні**

Старога мосту і некалькіх вуліц і стварэння гэткім чынам адпаведных умоў для руху транспарта праз цэнтр.

Гэты варыянт дарагі і непerspектыўны, таму што пры яго ажыццяўленні ігнаруюцца наступныя моманты:

1. Пашырэнне Старога мосту, вуліц (гэткіх, як Падгорная) і пабудова новых (гэткіх, як вуліца-дублёр Вялікай Траецкай) не развязае пытанне транспартных затораў, паколькі ў сувязі з ростам колькасці транспарта гэтая праблема зноўку стане актуальнай ужо праз некалькі гадоў пасля рэканструкцыі. Ужо сёння ўзнікаюць заторы не толькі на вуліцах, найбольш блізкіх да Старога мосту (Баторыя, Давыда Гарадзенскага, Гарнавых і г.д.), але і на вуліцах уласна ў гістарычным цэнтры (Кірава, Маркса, Сацыялістычная і інш.), у якіх няма непасрэднай сувязі з Старым мостам. Пагатоў нават заторы паблізу ад Старога мосту нельга “звальваць” на мост. Да прыкладу, надзвычай няўдала была пабудаваная развязка вуліц Баторыя, Парыжскай Камуны і Давыда Гарадзенскага.
2. Рэалізацыя існага праекта няўхільна прывядзе да чарговых знішчэнняў культурнага археалагічнага пласту (па вул. Вялікай Троіцкай, Маставой, Падгорнай), зносу забудовы ў даліне рэчкі Гараднічанкі, дэмантажы цікавых і каштоўных з пункту гледжання гісторыі архітэктуры пабудоваў (да прыкладу, мосту ў стылі канструктывізму над вул. Гарнавых).
3. Пры замацаванні ў цэнтры горада транспартных плыняў ігнаруецца яшчэ адна праблема, не менш, а пры пэўных акалічнасцях і больш важная за транспартную: **праблема стварэння ў цэнтры Гродна вялікай пешаходнай зоны, што з’яўляецца абсалютна неабходным, бо магло бы стварыць умовы для ператварэння цэнтра Гродна ў найважнейшы турыстычны цэнтр.**

Натуральна, усе мы хочам бачыць гістарычны цэнтр Гродна паўнючымі турыстаў, утульным і бліскучым. Таксама мы ўсе хочам камфортна і хутка заехаць у якое заўгодна месца і прыпаркавацца.

Гэтыя два жаданні можа прымірыць другі, апісаны вышэй падыход у развіцці сетак. У гэтым падыходзе захаванне гістарычнага цэнтра з’яўляецца найважнейшай з задач. Натуральна, стварэнне турыстычнага цэнтра ў Гродне, прывабліванне турыстаў, у тым ліку і замежных, можна было бы прымірыць з усё большымі патрэбамі горада.

Спачатку неабходна вызначыцца з памерамі гэтага гістарычнага цэнтра – тэрыторыі, якую не павінны перасякаць транзітныя шляхі. У прынцыпе, дзяржавай гэтая тэрыторыя даўно акрэсленая прыкладна ў межах: ад Нёману да Лядовага Палаца – Камунальная – 17 верасня – Будзёнага – Старыя хрысціянскія і вайсковыя могілкі, Падол – за Нёманам: Новакастрычніцкая – Гагарына – Міра – Нёман. З гэтымі абрысамі гістарычнага цэнтра можна пагадзіцца. У горадзе існуюць, праўда, яшчэ цікавыя мікрараёны, гэткія як Станіславава, Пярэселка, Гароды, Палестына, паркі Пышкі і Румлёва, якія

таксама нельга разрываць магістралямі. Але ўсё-ткі сістэма транспартных сетак павінна выбудоўвацца вакол гістарычнага цэнтра. Таму распрацоўка сістэмы гарадскіх транспартных сетак павінна ўлічваць разгрузку гістарычнага цэнтра Гродна.

З-за таго, што гістарычны цэнтр склаўся па абодва берагі Нёмана, яго нельга разбіваць магістралямі ані па вуліцы князя Давыда Гарадзенскага, ані нават па ўзбярэжнай Нёману, а Стары мост знаходзіцца ўнутры маналіту гістарычнага цэнтра і паводле вызначэння павінен абслугоўваць толькі патрэбы гэтага цэнтра.

Паводле наяўных звестак, сёння ў гадзіну пік Стары мост пераяжджаюць каля 3000 аўтамабіляў пры прапускной здольнасці мосту прыкладна ў 1000 машын. Аднак не менш за 80% аўтамабіляў едзе праз цэнтр транзітам, тобок не мае непасрэднай неабходнасці ў яго заязджаць. Гэткім чынам, задача складаецца не ў тым, каб зрабіць Стары мост больш шырокім, а ў тым, каб пазбавіць цэнтр ад транзітнага транспарта.

Развязанне праблемы транспартных затораў знаходзіцца па-за межамі гістарычнага цэнтра. Транспартныя плыні трэба не замацоўваць у цэнтры шляхам пашырэння гістарычных вуліц і Старога мосту, але выводзіць іх з цэнтра. Сёння найбольш аптымальным развязаннем гэтым праблем з'яўляецца стварэнне ў горадзе малой хуткаснай колавай дарогі (далей "малога кола"). Транспартнае кола вакол цэнтра можа прайсці толькі па Румлёўскаму і новаму мастам, і, адпаведна, дыяметр гэтага малога кола будзе прыблізна роўны адлегласці паміж гэтымі мастамі.

Давайце разгляд фармавання малога кола дзеля зручнасці разаб'ем на некалькі этапаў. Паэтапнасць таксама важная з пункту гледжання мэтазгоднага выдаткоўвання сродкаў падаткаплацельшчыкаў, тобок мінімізацыі бюджэтных фінансавых выдаткаў, а таксама эфектыўнасці работ. У выпадку правядзення работ у строгай паслядоўнасці вывядзенне транспартных плыняў з цэнтра будзе праходзіць ужо на ранніх стадыях фармавання малога кола.

Першы этап праекта палягаў бы ў фармаванні правабярэжнага паўкола, а менавіта з будаўніцтва кавалка дарогі паміж Каханоўскага і Псіхіятрычнай больніцы, з эстакаднымі мастамі над чыгуначнымі рэйкамі і развязкамі на перасячэннях з вуліцамі. І тут адзначым, што ў дадзеным выпадку ўзнікаюць пытанні балансу паміж коштам будаўніцтва і камфортнасцю трасы. З аднаго боку, кіроўцы самастойна павінны абраць праезд па колу, як больш хуткую і зручную альтэрнатыву шляху праз цэнтр (калі траса поўная светлафораў і рэзкіх паваротаў, гэтага не здарыцца). З іншага боку, праект павінен быць танны. Аднак трэба заўважыць, што значная частка прапанаваных намі да будаўніцтва кавалкаў вуліц і транспартных развязак ужо запланаваная ўладамі, але іх будаўніцтва увесь час адкладаецца, што матывуецца адсутнасцю сродкаў, якія, як можна меркаваць, у значнай ступені накіроўваюцца на ўпарадкаванне цэнтра горада.

ЧАСТКА III

Першы этап

Пабудова правабярэжнага паўкола. Стварэнне ў цэнтры горада значнай пешаходнай зоны

Першы ўчастак: Каханоўскага – Псіхіятрычная больніца. На гэтым этапе нельга эканоміць. Па-першае, ён адыгрывае ролю галоўнага кавалка да выезду з поўначы горада на Румлёўск мост. Па-другое, на іншых участках паўкола ўжо існуе сетка вуліц, якая адыгрывае ролю дублёра і працуе на вывядзенне транспарта з цэнтра, але яна недастаткова камфортная ў параўнанне з нашым праектам малага кола. А па-трэцяе, эстакада праз чыгуначныя рэйкі запланаваная да пабудовы гарадскімі ўладамі (у свядомасці гэты праект ужо замацаваны).

Звярніце ўвагу на схему 3. прапанаваная ідэя здаецца аптымальнай для рэалізацыі. Рэарганізацыя руху на прывакзальнай плошчы і паміж вуліцамі Каханоўскага – Будзёнага зручная і рацыянальная. Неабходныя і невялікія эстакады на Каханоўскага і Коласа, патрэбная эстакада над чыгуначнымі рэйкамі, якая накрывае і праезд па-над Пралетарскай, таму што чатыры светлафоры замест аніводнага знішчылі бы ўсю камфортнасць гэтай трасы. Менавіта на будаўніцтва гэтага эстакаднага мосту бачыцца лагічным накіраваць зараз усе сродкі, запланаваныя на рэканструкцыю Старога мосту.

Другі ўчастак: працяг БЛК да вул. Брыкеля. Вуліца Брыкеля пашыраецца да чатырох палос. У перспектыве магчымае будаўніцтва эстакаднага мосту: Дзяржынскага ідзе па мосту, а вуліца Брыкеля займае ніжні транспартны ўзровень эстакады, чаму спрыяюць асаблівасці рэльефу мясцовасці на гэтым участку. Важнае тое, што на новым участку БЛК ёсць толькі адно перакрываўанне з новай дарогай, якая абслугоўвае квартал у раёне Упраўлення юстыцыі, а па вул. Пушкіна паралельна БЛК адразу выходзіць на колавую развязку БЛК – Горкага.

Трэці ўчастак: працяг вуліцы Астроўскага ад Дзяржынскага да Каханоўскага (схема 4). Гэты ўчастак дарогі хоць і з'яўляецца абсалютна новым, аднак у час яго пабудовы не прадугледжваецца зносу значных аб'ёмаў жылой забудовы. Прапануецца знесці прыкладна пяць нежылых пустых пабудоў, якія належаць Узброеным сілам РБ каля комплексу вайсковага шпіталю. Балазе дадзеная тэрыторыя ў час пабудовы дарогі будзе добраўпарадкаваная, і з'явіцца магчымасць яе забудовы жылымі і адміністрацыйнымі будынкамі. Колавая развязка Дзяржынскага – Астроўскага з'яўляецца аптымальным развязаннем для гэтага перакрываўання. Астроўскага пашыраецца да чатырох палос. Звярніце ўвагу на тое, што ў гістарычным цэнтры вуліца Дзяржынскага ператвараецца ў аднабаковую, а сустрэчны рух арганізуецца па Акадэмічнай.

Чацвёрты ўчастак: выраўніванне вуліцы Каліноўскага з пашырэннем яе да чатырох палос. Дадзены праект даўно існуе ў гарадскіх уладаў. У выніку яго рэалізацыі будуць знесеныя каля 20 жылых драўляных аднапавярховых

дамоў. Вельмі важна, каб на вуліцах Каліноўскага і Астроўскага не існавала выездаў малых вуліц кварталаў прыватнай забудовы, гэтых як Харужай, Камунальная, Серафімовіча, Ватуціна, Славацкага, Рэйманта, Пушкіна. Абслугоўванне гэтых мікрараёнаў можа быць арганізаванае паралельнымі колу дарогамі Скрынніка, Катоўскага, Даватара, Церашковай з поўначы да кола. Дзеля гэтага трэба заасфальтаваць Скрынніка, Катоўскага і адкрыць выезд з Катоўскага на Горкага на існым перакрываванні. З поўдня ад кола транспартныя патрэбы мікрараёна павінны забяспечваць вуліцы 17 верасня, Камунальная, Новая. Дзеля гэтага варта было бы на вуліцы Новай мадэрнізаваць участак у даліне ручая Падпярэселка, зруйнаваўшы пры гэтым 2 дамы.

Пяты ўчастак: працяг праспекта Будаўнікоў да Новага мосту. Гэтая частка для фармавання малога кола не прынцыповая (кола ўжо дзейнічае па вуліцы Вясенняй) і, апроч таго, патрабуе дадатковых фінансавых выдаткаў, бо трэба зносіць шмат прыватных дамоў. Да таго ж, арганізацыя перакрывавання Будаўнікоў – Каліноўскага таксама патрабуе выдаткаў. Аднак калі дарога Будаўнікоў – Новы мост прадугледжаная пры будаўніцтве элітнага мікрараёна па вуліцы Вясенняй за кошт інвестараў, то яна паменшыць памеры малога кола і скароціць шлях з Фартоў на Новы мост.

Шосты ўчастак. Пры завяршэнні фармавання правабярэжнага паўкола (першы этап) транзіт праз цэнтр будзе амаль ліквідаваны, што дасць магчымасць рэарганізаваць рух транспарта ў гістарычным цэнтры:

1. Злучаюцца вуліцы Будзёнага і Парыжскай Камуны, зачыняецца рух па Кірава, Маркса, Савецкай плошчы і накіроўваецца па Будзёнага і Парыжскай Камуны.

2. На вуліцах Сацыялістычная і Леніна – Акадэмічная арганізуецца аднабаковы рух, таксама як і на Захарава – пер. Парахавы, Антонава – Чырвонаармейская да Шчорса. У выніку гэтыя вуліцы можна будзе выкарыстоўваць толькі для абслугоўвання цэнтра. **Вуліцы Ажэшка, Студэнцкая, Карбышава, Тэлеграфная, Гараднічанская, Тэльмана, Калючынская, Кастрычніцкая, Замкавая, Паўлоўскага, Кірава, Маркса, Свядлова, Савецкая і пл. Савецкая робяцца цалкам пешаходныя, нават без заезду транспарта абслугі.**

Гэткім чынам, ужо пасля рэалізацыі дадзенага этапу пабудовы малога паўкола транспартныя заторы накіроўваюцца ў абыход цэнтра, і будуць развязаныя дзве найбольш актуальныя праблемы: **знікнуць заторы, а ў цэнтры горада з’явіцца вялікая пешаходная зона.** Толькі пасля гэтага можна будзе весці сур’ёзную размову пра ператварэнне нашага горада ў самы важны турыстычны цэнтр рэспублікі, аднаўляць каменную (а ані ў якім выпадку не пліткавую) брукаванку новых пешаходных вуліц, рэстаўраваць Замкі і адбудоваць будынкi на Савецкай плошчы (Ратуша, Фара Вітаўта і г.д.).

Па перыметру гістарычнага цэнтра можна пабудаваць некалькі шматпавярховых аўтастаянак, прыпынкі грамадскага транспарта таксама

будуць знаходзіцца непасрэдна каля найважнейшых грамадска-гандлёвых і культурных аб'ектаў горада.

Другі этап **Фармаванне левабярэжнага паўкола. Завяршэнне фармавання малога паўкола**

У генеральным плане, зацверджаным у 2003 годзе, выразна акрэсленая тэрыторыя левабярэжнага паўкола, і з канцэпцыяй яе пабудовы можна пагадзіцца. Ужо пачатае будаўніцтва гэтай дарогі (працяг вуліцы Соламавай да Новага мосту і вуліцы Суворова). Аднак і тут узнікаюць пытанні. Па-першае, ці гэтак патрэбнае зараз гэтае будаўніцтва, ці не лепш сканцэнтраванне сродкі найперш на правым беразе. Па-другое, зноўку дзеля эканоміі пры будаўніцтве закладаюцца простыя рэгуляваныя светлафорамі перакрываванні, што нівелюе эфект камфортнай хуткаснай дарогі. На схемах 5,6 прапануюцца варыянты развіцця вуліцы Соламавай.

Праблема левабярэжнага кола складаецца з таго, што яно значна большае за рацыянальную норму, таму асноўная транспартная плынь усё роўна будзе праходзіць па восі вуліц Купалы – Савецкіх памежнікаў. Таму ўнутры паўкола бачыцца магчымым правесці цэлы шэраг транспартных рэарганізацый. Дзеля арганізацыі больш хуткаснага і камфортнага кавалка Купалы – Савецкіх памежнікаў варта было бы з гэтых вуліц прыбраць “лішнія” светлафоры і пешаходныя пераходы і рэарганізаваць перакрываванні Гарнавых – Савецкіх памежнікаў. Гэтыя змены пацягнулі бы за сабой будаўніцтва падземнага пераходу паміж Шклозаводам і заводам “Белкард”, ліквідацыю выездаў на трасу з вуліц Чэхава, Цітова, Зана, Гоголя, Сыракомлі, Гагарына. Абслугоўванне гэтых мікрараёнаў можа быць арганізаванае паралельнымі магістралямі па вуліцах: з поўначы Гагарына – Новакастрычніцкая, з пабудовай участка Гагарына да Паповіча – Чырвонапартызанская, а з поўдню Леявеля – Нікалаева. У перспектыве магчымае таксама будаўніцтва яшчэ аднаго транспартнага паўкола бліжэй да цэнтра горада па вуліцах Паповіча – Сакалоўскага – мост праз чыгунку – Брэсцкая (з новым участкам) – Томіна – Пестрака.

Трэці этап **Пабудова чацвёртага мосту праз Нёман. Цэнтр горада робіцца цалкам пешаходны**

Рэалізацыя гэтага этапу можа быць здзейсненая ў больш аддаленай перспектыве, калі горад насамрэч будзе мець значныя фінансавыя сродкі.

Нават пры завяршанай пабудове малога паўкола Стары мост і, адпаведна, вуліцы Парыжскай Камуны, Троіцкая і Гарадзенскага цалкам не пазбаўляюцца ад транзіту ўнутры гэтага малога кола. Да прыкладу, рух транспарта ад аўтавакзала да гатэлю “Гродна” будзе ісці па Старым мосце, таксама як і ад гатэлю “Беларусь” да шклозавода. Аднак у горада ёсць

унікальная магчымасць пазбавіцца і ад гэтага ўнутранага транзіту праз цэнтр. Справа ў тым, што напрыканцы XIX ст. Па мяжы гістарычнага цэнтра былі пракладзеныя чыгуначныя рэйкі з мостам праз Нёман з велізарнай свабоднай ад забудовы зонай уздоўж гэтых рэек. Гэта дазваляе сёння выкарыстаць гэтую тэрыторыю для пабудовы транспартнай магістралі і аўтамабільнага мосту, паралельнага чыгуначнаму мосту.

Гэткі праект існуе і разглядаецца ўладамі для рэалізацыі. Нашыя прапановы ад існых адрозніваюцца наступным падыходам. Па-першае, чацвёрты мост трэба пабудаваць не ніжэй, а вышэй па цячэнні ад чыгуначнага моста, бо ў занёманскай частцы горада ў гэтым варыянце магістраль вельмі добра прывязваецца да выезду вуліц Перамогі, Купалы і новай магістралі па перавулку Перамогі і адводзіць транспарт ад “недарэчнай” развязкі Гарнавых – Савецкіх памежнікаў (схема 7). Па-другое, **сённяшні праект уладаў – вуліца Падгорная з светлафорам і эстакадным выездам на Белуша – значна даражэй за прапанаваныя намі варыянт злучэння вуліц Белуша і Парыжскай Камуны (схема 8).** Таксама лічым, што танэль для чыгуначнай дарогі паміж вуліцай Касманаўтаў і схілам поймы Нёману мае значна больш дывідэнтаў і прасторы для манеўра, чым выдаткаў на яго будаўніцтва. Звярніце ўвагу на схему 8. Згадзіцеся, гэты этап зробіць гістарычны цэнтр пешаходным цалкам і дазволіць рэканструяваць пры неабходнасці Стары мост пад пешаходны.

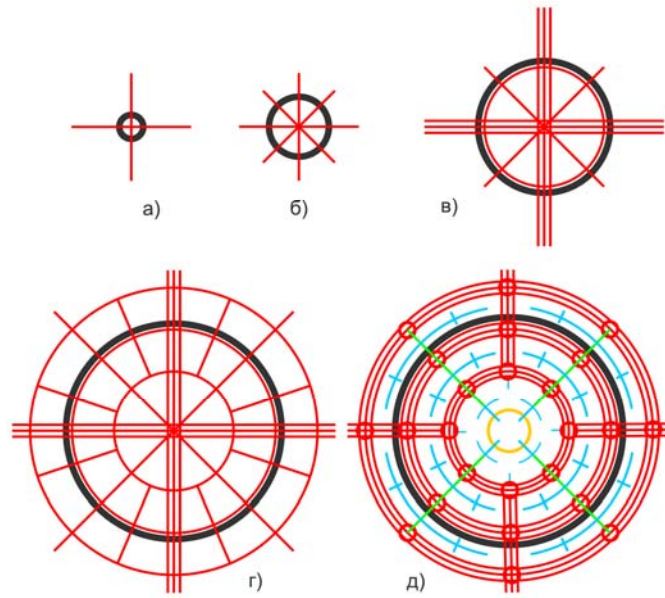


Схема 1

Схема рэканструкцыі транспартнай сістэмы г. Гродна

- існуючая транспартная сетка
- новыя або мадэрнізаваныя кавалкі дарог
- мадэрнізуемая развязкі
- кавалкі дарог з аднабаковым рухам
- непраезжыя (пешаходныя) кавалкі дарог
- участкі 1-га і 2-га этапаў рэканструкцыі
- участкі 3-га этапа рэканструкцыі

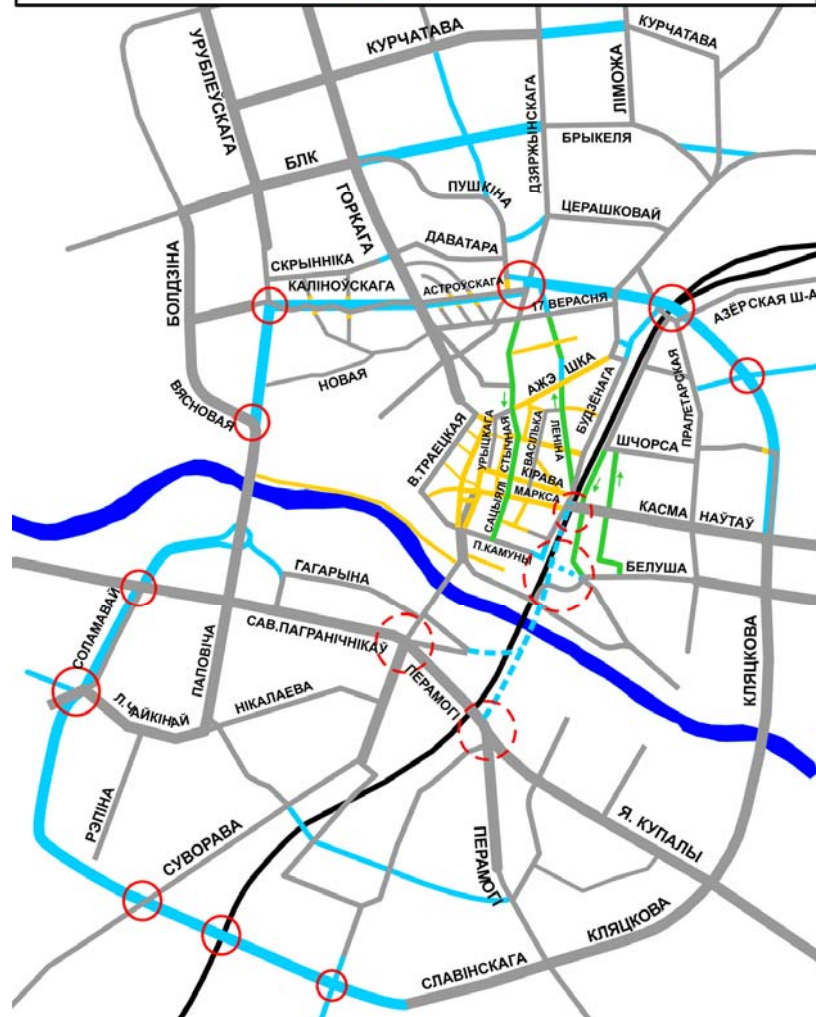


Схема 2



Схема 3

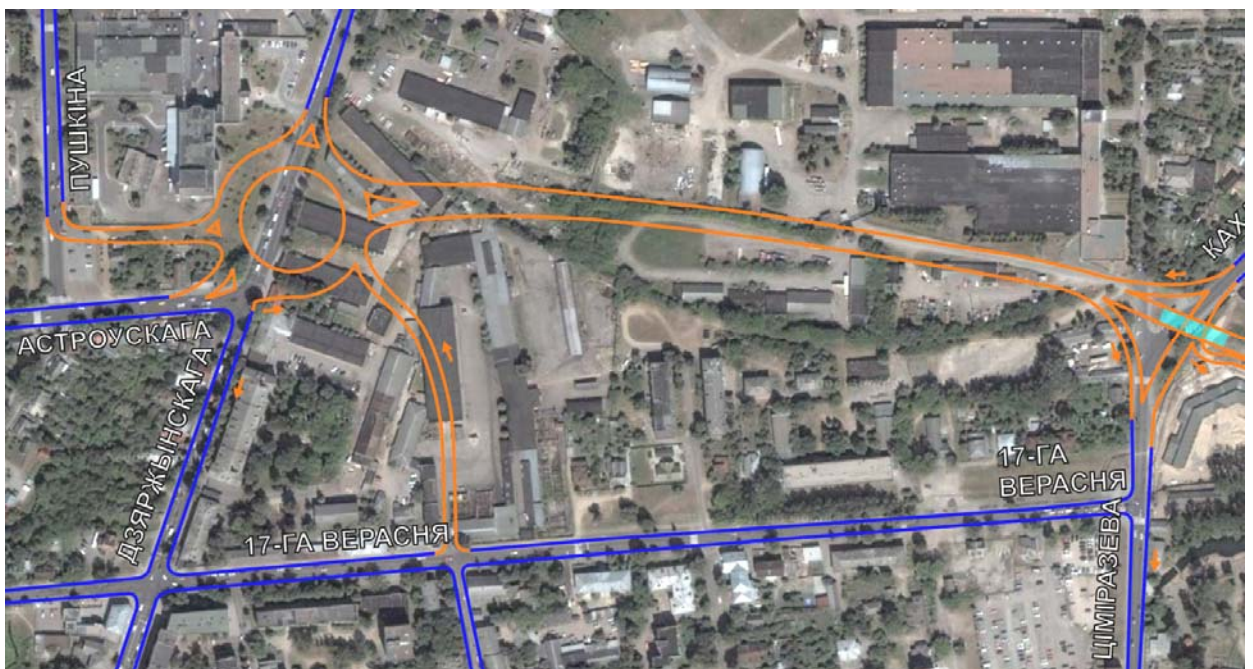


Схема 4



Схема 5

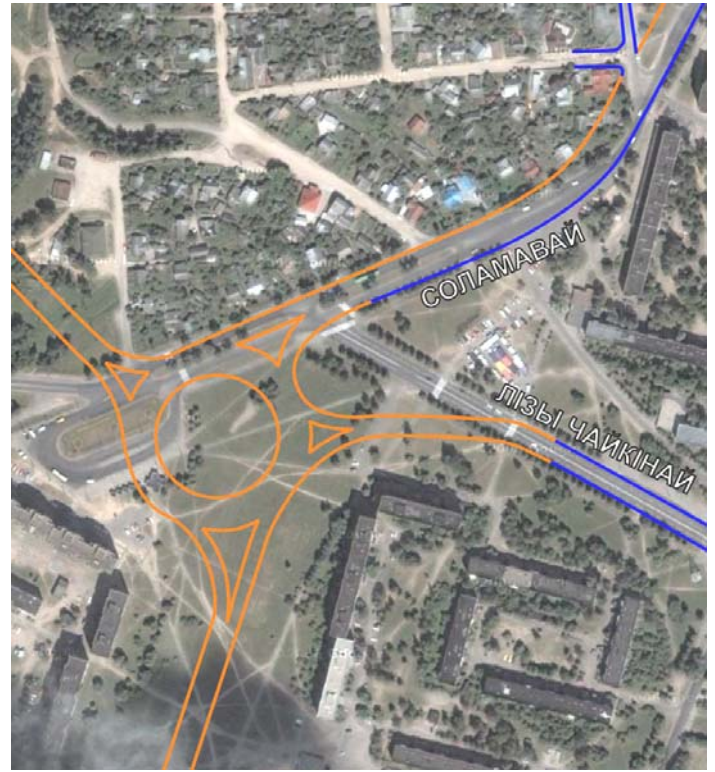


Схема 6

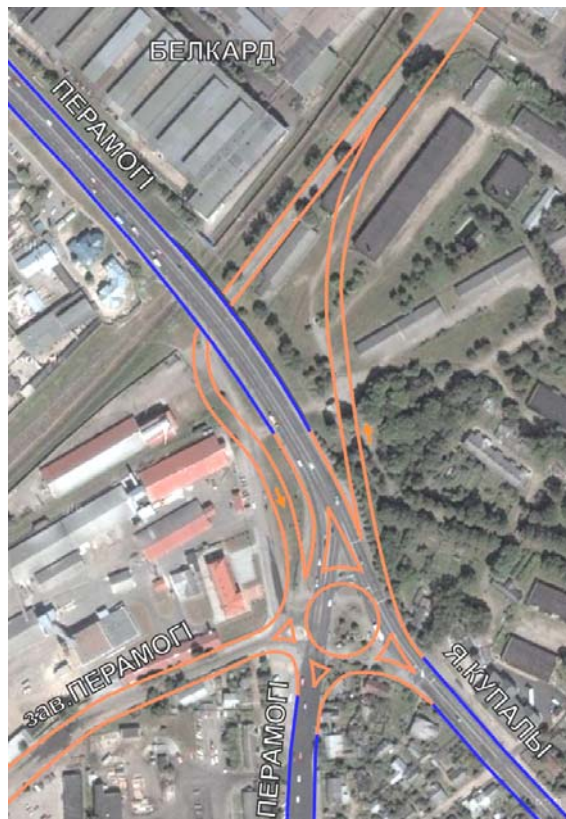


Схема 7

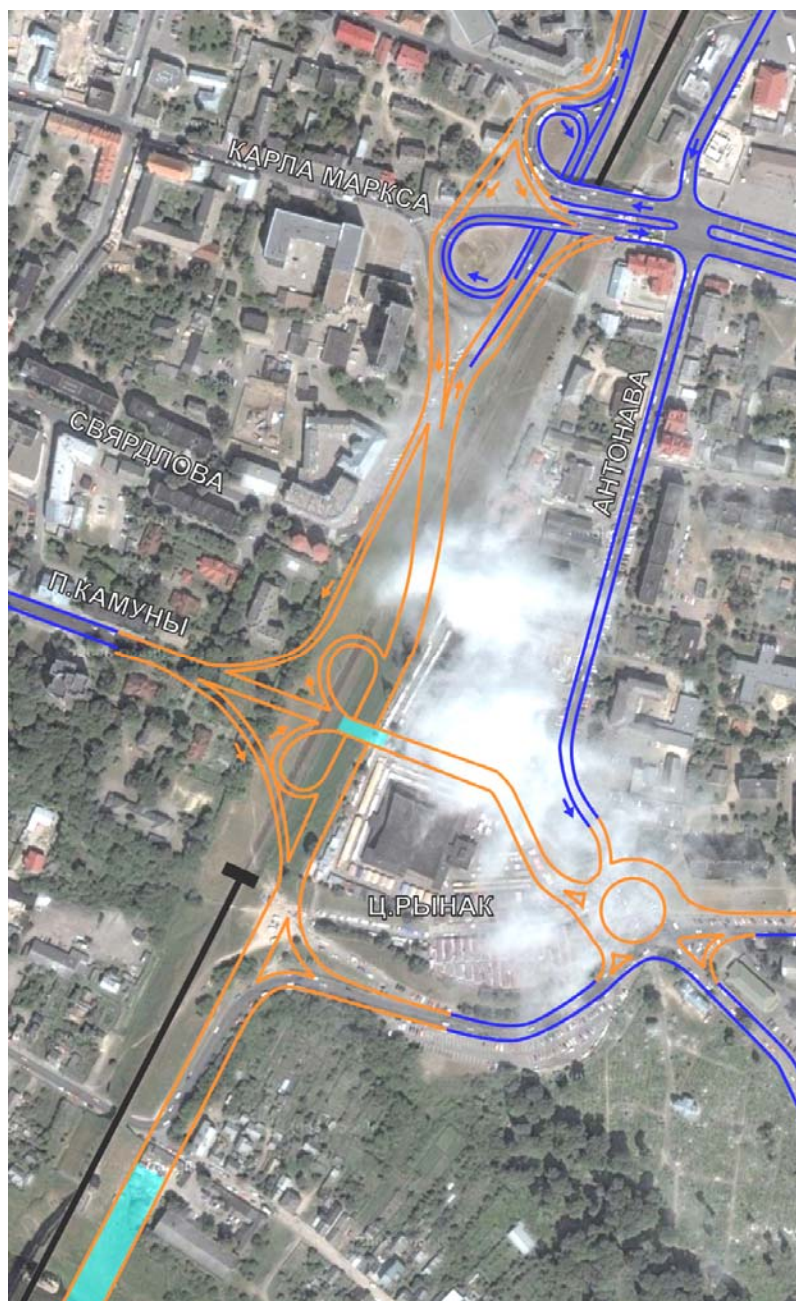


Схема 8

Умоўныя абзначэнні эскізаў развязак

- існуючыя кавалкі дарог
- новыя або мадэрнізуемыя кавалкі дарог
- ➔ накірункі аднабаковага руху
- эсткадныя кавалкі дарог

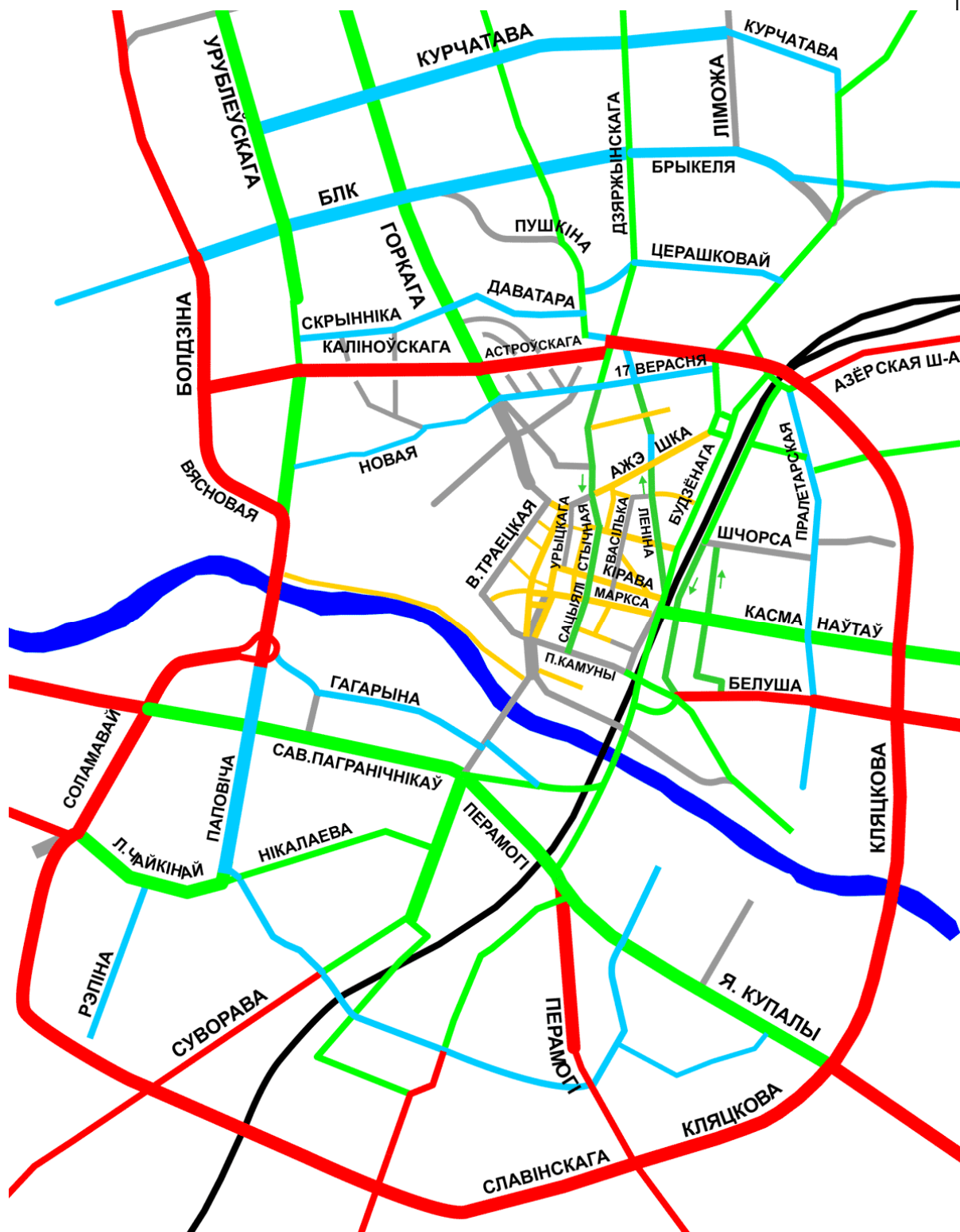


Схема 9. Схема транспартнай сістэмы г. Гродна пасля 3-га этапу (абазначэнні згодна з мадэллю на Схеме 1д)