

Радиальная система вместе с тем создает благоприятные условия для движения транспорта через центр города, способствует притяжению движения к центру, что ограничивает, по мнению некоторых исследователей, количество входящих в центр линий городского массового транспорта до восьми. Это притяжение исключается, если дополнительно образовать кольцевые магистрали и направить по ним часть движения в обход центра. При этом образуется радиально-кольцевая система и центр освобождается от части движения.

Перегруженность центра города отсутствует также и при прямоугольной системе, так как движение транспорта распределяется по различным направлениям, но зато увеличивается перепробег по сравнению с радиальной, диагональной и радиально-кольцевой системами.

Теоретическая оценка транспортных показателей четырех основных систем планировки (прямоугольной, радиально-кольцевой, диагональной и города-линии) показывает, что при радиально-кольцевой и диагональной системах достигается максимальная прямолинейность сообщений, а также максимальная доступность центра города для транспорта и возрастает загруженность его движением. Если вы не можете выбрать кредит - узнайте тут - [рассрочка](#) .

Если коэффициент непрямолинейности радиально-кольцевой системы принять за единицу, то при прямоугольной системе длина поездок в центр от периферии увеличивается на 27, а в городе-линии - на 5%.

При радиально-кольцевой или диагональной системах число пересечений центра увеличивается в 6 раз по сравнению с прямоугольной системой и городом-линией.