

Лекция №7. ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЕ СЕТИ ВНУТРИХОЗЯЙСТВЕННЫХ ДОРОГ

Основная особенность проектирования сети внутрихозяйственных дорог состоит в том, что они обслуживают транспортные связи в самом процессе сельскохозяйственного производства, неразрывно связаны с землей как средством производства, предметом труда и сферой действия процесса труда.

Функции транспорта внутри предприятия отличаются от его функций по перевозкам между хозяйствами, предприятиями, между производством и потреблением.

Характер сельскохозяйственного производства оказывает влияние на проектирование сети внутрихозяйственных дорог. Наряду с этим учитываются исторически сложившиеся условия расселения, имеющиеся дороги, местные природные условия. Конфигурация дорожной сети хозяйства являются функцией производственных, природных и исторических условий. Поэтому ее нельзя свести к какой-то единой геометрической форме.

В задачи проекта размещения сети дорог в межхозяйственном предприятии входит обеспечение транспортных связей усадебных и производственных центров с внешними пунктами, между собой, с массивами севооборотов и сельскохозяйственных угодий, а также обслуживание работающих на полях людей и техники. В связи с этим проектирование внутрихозяйственных дорог нельзя правильно осуществить в отрыве от других вопросов организации территории хозяйств. Оно должно входить составной частью в перспективную схему организации территории и проект внутрихозяйственного землеустройства. Как составную часть перспективной схемы или проекта землеустройства дорожную сеть сельскохозяйственного предприятия размещают с учетом создания необходимых условий для рационального использования земель и улучшения организации производственных процессов, а также снижения себестоимости перевозок в хозяйстве.

В землеустроительной литературе выделяют два варианта внутрихозяйственных дорог, исходя из их назначения: магистральные и полевые.

По магистральным дорогам осуществляется транспортные связи между отдельными селениями и производственными подразделениями хозяйства, а также между хозяйством и пунктами, находящимися за его пределами. Эти дороги больше обусловлены сущностью производственного процесса сельскохозяйственного предприятия в целом, а не отдельных составных частей. Однако в той или иной мере они выполняют и функции полевых дорог, в частности служат связывающим звеном между отдельными частями севооборотного массива и используются для обслуживания работающих на полях людей и сельскохозяйственной техники.

Полевая дорожная сеть обеспечивает транспортные связи и обслуживание производственных процессов на полях и других хозяйственных участках.

Различие в назначении обуславливает разную методику проектирования магистральных и полевых дорог. Если проектирование полевых дорог должно базироваться в основном на изучении их роли в том или ином производственном процессе, то для магистральных, кроме того, необходимо знать размещения и взаимосвязи производственных отраслей данного хозяйства, его внешние транспортные связи и даже транзитные перевозки.

Исходные данные для проектирования внутрихозяйственных магистральных дорог получают по такой же методике, как и для районных дорог. Однако при этом необходимо учитывать следующие особенности. В качестве грузооборотных пунктов в хозяйстве принимают усадебные центры внутрихозяйственных производственных единиц, производственно-хозяйственные комплексы, сады, массивы севооборотов и сельскохозяйственных угодий.

Грузооборот хозяйства складывается из внутрихозяйственных и внешнехозяйственных перевозок грузов и людей. Основой его определения служит валовая продукция отраслей. Количество грузов с площади севооборотов достаточно точно и просто можно определить

путем подсчета грузоемкости 1га пашни исходя из структуры посевов, урожайности культур и количества вносимых удобрений.

В крупных хозяйствах с большим количеством грузооборотных пунктов экономически наиболее выгодные направления основных магистралей для определенных узловых пунктов могут быть определены, как и пределах района, графоаналитическими методами, исходя из схемы транспортных связей.

Местоположение внутрихозяйственных магистральных дорог на местности в решающей мере определяется размещением существующих дорог, границами землепользований, расположением усадебных центров, ферм и других производственных комплексов на территории хозяйства. Относительная простота технических решений при размещении сети дорог позволяет применять упрощенное проектирование, исключающее ряд расчетов. Например, в ряде случаев нет необходимости определять объем перевозок между грузооборотными пунктами, так как рассчитанная интенсивность движения, как правило, не будет превышать показатели пятой технической категорий. Дороги здесь проектируют в составе схемы или проекта землеустройства непосредственно по данным размещения грузооборотных пунктов хозяйства.

Указанные факторы и определяют особенности проектирования полевых дорог. Их размещают одновременно с проектированием других элементов внутреннего устройства территорий севооборотов, садов, сенокосов и пастбищ: полей, кварталов, грунтовых и других участков, располагая, как правило, по границам запроектированных участков, в наибольшей мере используя при этом благоприятные условия местности (рельеф, грунты и др.) и существующие дороги.

По назначению полевые дороги в землеустройстве и практике условно делят на основные (1), линии обслуживания (2) и вспомогательные (3) рис.4

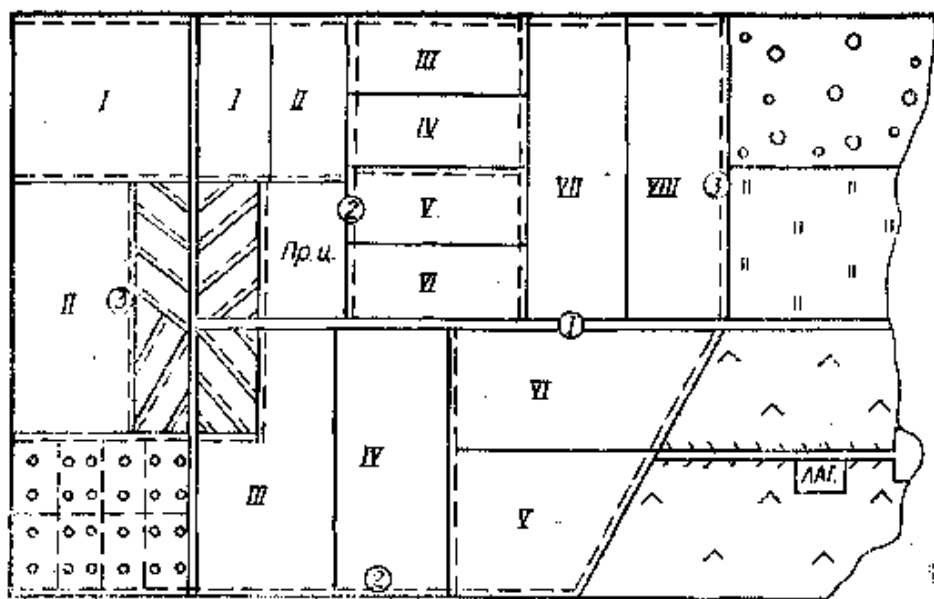


Рис.4

Основные полевые дороги, как правило, обслуживают весь массив или большие части севооборотов, садов и других угодий и связывают их с населенными пунктами и производственным центром. Потребность в них возникает при создании крупных севооборотных и других массивов растениеводства.

Линии обслуживания предназначены для заправки холостых заездов и поворотов транспорта во время работы на полях, а также транспортировки грузов с полей севооборотов,

кварталов садов, для переездов и переходов людей. Размещают их по коротким сторонам полей, участков, кварталов многолетних плодово-ягодных насаждений.

Вспомогательные дороги служат для вывозки урожая с полей и подвозки удобрений, а при работе поперек поля выполняют функции линий обслуживания. Проектируют их по длинным сторонам полей и других хозяйственных участков.

Полевые дороги нескольких видов размещают на крупных производственных массивах сельскохозяйственных угодий. Однако в практике проектирования чаще встречаются случаи, когда одна из запроектированных дорог выполняют функции нескольких.

Осн: 1[104-109],

Доп.3[46-61]

Контрольные вопросы:

- 1) В чем состоит основная особенность проектирования сети внутрихозяйственных дорог?
- 2) Какие условия учитываются на характер сельскохозяйственного производства?
- 3) Что входит в задачи проекта размещения сети дорог?
- 4) Как определяется местоположение внутрихозяйственных магистральных дорог на местности?
- 5) На какие линии делятся полевые работы в землеустройстве?