Лекция 11. ОСОБЕННОСТИ РАЗМЕЩЕНИЯ ДОРОГ ПРИ СОСТАВЛЕНИИ СХЕМ РАЙОННОЙ ПЛАНИРОВКИ И ПЛАНИРОВКИ СЕЛЬСКИХ НАСЕЛЕННЫХ МЕСТ

Размещение сети сельскохозяйственных дорог. Основным содержанием схемы (проекта) районной планировки является решение вопросов перспективного развития и размещения производственных сил сельского района, а также совершенствование систем расселения и разработка мероприятий по распределению земли между всеми отраслями народного хозяйства. Поставленная задача не может быть правильно решена без определения транспортных связей между производственными предприятиями, их подразделениями и населенными пунктами. Поэтому проектирование сети сельскохозяйственных дорог является составной частью схем и проектов районной планировки. При этом должны быть учтены требования всех взаимоувязанных между собой отраслей народного хозяйства сельского района.

Одним из центральных вопросов при составлении схем районной планировки является проектирование дорог с учетом перспектив формирования аграрно-промышленных объединений и новых систем расселения.

Формирование перспективных транспортных связей надо рассматривать как один из важных вопросов решения сложной задачи территориальной организации сельского хозяйства в районе.

Выявить и дать характеристику сельскохозяйственным территориально-производственным комплексам в процессе разработки схемы сельскохозяйственной районной планировки необходимо, на это далеко не конечная задача. Важно также правильно разместить на территории района сельскую промышленность, определить функциональное значение каждого населенного пункта, его место и роль в единой системе расселения, а также разместить транспортную сеть в районе и конкретных предприятиях.

Общая схема размещения дорожной сети района должна соответствовать сложившейся и проектируемой схеме транспортных связей, учитывать возможность использования существующих дорог и правильно сочетаться с другими видами транспорта.

Проект дорожной сети района включает размещение районных дорог, основных внутрихозяйственных и корректировку начертания нутрии района областных дорог. Правильно сформированные территориально-производственные комплексы позволяют целенаправленно располагать новое производственные, жилищное, культурно-бытовое и дорожное строительство.

Проектирование дорог и улиц в селениях. В результате интенсификации сельскохозяйственного производства, создания промышленных объединений различного профиля, а также развития кустарных промыслов на территории административных районов развиваются благоустроенные села. В них требуется широкое строительство дорог и благоустройство улиц. Расходы на эти цели составят примерно 10-20% общей суммы самих населенных пунктов.

Строительство дорог в селениях требует проведения детальных изысканий. На каждый километр поселковых дорог затрачивается значительно больше труда и средств, чем при строительстве дорог IV и V технических категорий.

Селения, расположенные на территории сельских административных районов имеют различные административное, экономическое, организационно-территориальное и культурно-бытовое значение.

Территория села, предназначенная для связи между отдельными его частями, соответствующим образом благоустроенная для движения транспорта и пешеходов, образует систему улиц и дорог населенного пункта. Рассматривать их можно только в связи с дру4гими элементами планировки и застройки населенных мест, так как транспортные пути составляют единое целое с системой производственных, жилых и культурно- бытовых секторов, кварталов и улиц благоустроенного поселка. Улицы и дороги составляют

«скелет» любого проекта планировки и застройки села, поэтому проектирование их следует осуществлять в тесной связи с другими элементами.

Поселковые улицы и дороги тесно связаны с окружающей их застройкой, на них размещаются также подземные и наземные инженерные коммуникации, зеленые насаждения и другие элементы внешнего благоустройства.

В связи с большим значением уличной и дорожной сети и композиционно-планировочной системе селения к ее размещению предъявляются ряд организационно-территориальных, архитектурно-планировочных, инженерно-технических, противоэрозионных, социально-экономических, санитарно-гигиенических, противопожарных требований.

Дороги и улицы сельских населенных мест проектируют в виде единой системы путей сообщения, причем их сеть должна быть наиболее простой по размещению на территории поселка. При этом надо учитывать направление основных транспортных и пешеходных потоков, сокращение затрат времени на передвижение населения, обеспечение удобных подъездов и подходов от жилой зоны к производственной, общественным заданиям. Внешние транспортные связи с автомобильными дорогами общей сети должны осуществляться через хозяйственные или непосредственно через поселковые дороги. Точка примыкания в каждом отдельном случае подлежит согласованию в установленном порядке.

При реконструкции населенных мест, расположенных по обе стороны автомобильных дорог, необходимо предусмотреть постепенный перенос трассы и размещение жилой застройки по одному сторону дороги. Если через населенный пункт проходит автомобильная дорога I, II или III категории, следует также предусмотреть строительство объездов для пропуска транзитного движения.

Новые дороги трассируют за пределами территории на расстоянии от жилой застройки не менее: для дорог I, II и III - категории – 100м, IV и V категорий – 50м.

К размещению поселковых дорог предъявляются следующие требования:

1) при проектировании учитывать перспективное размещение и развитие производительных сил, особенности организации и технологии сельскохозяйственного производства, внешние и внутренние связи предприятий и учреждений поселка, что в итоге определяет направление трасс и их грузонапряженность;

2) стремиться к сокращению протяженности трасс дорог, объема земляных работ, поземных и наземных сооружений;

3) учитывать рельеф, гидрографию, геологические условия, наличие местных строительных материалов для дорожных покрытий и другие местные условия;

4) трассы дорог должны соответствовать основным направлениям транспортных и пешеходных путей с учетом сокращения затрат на передвижение жителей;

5) дороги должны обеспечивать удобные подъезды автотранспорта, пожарных автомобилей к отдельным зданиям и сооружения;

6) необходимо учитывать намечаемую реконструкцию: расширение границ селения, отдельных улиц, площадей, сквером, парков;

7) если строительство объездной дороги связано с большими капитальными затратами (строительство мостов, поднятие, полотна дороги и др.), данный вариант сопоставляют с вариантом реконструкции жилой застройки для размещения ее по одну сторону транзитной дороги (I, III категорий). Окончательное решение вопроса должно основываться на сопоставлении единовременных затрат (строительство объезда – реконструкции застройки) и текущих издержек по минимуму приведенных затрат.

Дороги как пути транспортного обобщения получают в селениях дальнейшее развитие в виде улиц, которые дифференцируют в соответствии с их назначением. В населенном пункте уличная сеть служит не только и не столько для транзитного транспортного сообщения, сколько для подъездов к отдельным зданиям, площадкам и сооружениям, для пешеходного сообщения, прокладки инженерных коммуникаций, озеленения и т.д.

К элементам поперечного профиля поселковых дорог и улиц относятся: проезжая часть, водосточные лотки, тротуары или пешеходные аллеи, полосы зеленых коммуникаций, а также обочины и боковые канавы (кюветы), проектируемые обычно на первую очередь строительства.

Ширину поселковых улиц рекомендуется принимать в пределах красных линий: при многоэтажной застройке 18-20м, при малоэтажной – 13-18м. Главные улицы проектируют шириной соответственно 22-27 и 18-22м за счет увеличения ширины проезжей части, зеленых насаждения, пешеходных аллей, тротуаров; проезды – при однополосном движении шириной 3,5м (совмещенные с пешеходным движением), 3м (при раздельном движении пешеходов) и 2,6 м (при протяженности проезда не более 60м.

Расстояние от кромки проезжей части до фасадов жилых домов и общественных зданий, имеющих окна, должно быть не менее 5м и до глухих торцов здания не менее 3м. Тупиковые улицы и проезды должны иметь в своем окончании разворотные кольца радиусом не менее 10м (по оси) или площадки размером 12х12м.

Проезжая часть дорог и улиц с автобусным движением рассчитывается на двухполосное движение транспорта – по одной полосе в каждом направлении шириной 3,5м. Поселковые дороги и улицы с интенсивным движением автотранспорта (более 100 автомобилей в сутки), но не рассчитанные на пропуск автобусов, должны иметь двухполосную проезжую часть с шириной одной полосы 3м. В малых и средних поселках допускается проектировать дороги и улицы с однополосной проезжей частью шириной 3,5м при кюветном профиле с обочинами шириной не менее 2м; при поперечном профиле проезжей части с бордюрами не реже чем через каждые 100м устраивают разъезды шириной 6м (вместе с проездом) и длиной 12-18м.

Ширину тротуаров рекомендуется принимать в следующих пределах: на главных поселковых улицах 1,5-3м, на поселковых улицах 1,0-1,5, на проездах 1м.

Конструкцию дорожных одежд выбирают с учетом характера и интенсивности движения транспорта, климатических и геологических условий, топографии, наличия местных дорожно-строительных материалов.

Осн: 1[130-136],

Доп.5[75-79]

Контрольные вопросы:

1) Что является основным содержанием схемы районной планировки?
2) Назовите составную часть схем и проектов районной планировки.
3) Как трассируют новые дороги и на каком расстоянии?
4) Какие предъявляются требования к размещению поселковых дорог?
5) Что относится к элементам поперечного профиля поселковых дорог и улиц?