

ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖИЛОГО РАЙОНА

Н. Стадничук,

Доц. кафедры «Архитектура»

ФГБОУ ВО УГНТУ АСИ,

Уфа, Россия, e-mail: kukusia17@rambler.ru

Уфа, Россия

Т. Зайнуллин,

Ст. БАР 17-01 кафедры «Архитектура»

ФГБОУ ВО УГНТУ АСИ,

Уфа, Россия, e-mail:

dillingertimur@gmail.com

К крупным городам относятся города, численность населения которых составляет 40–80 тыс.человек. Как правило, они должны включать в себя несколько более мелких элементов – микрорайонов с численностью населения 15–20 тыс.чел. Жилые районы в составе города объединяются в планировочные районы. Численность населения в таких районах доходит до 300–500 тыс.чел.

Большую роль в обеспечении нормальной жизнедеятельности таких районов играет транспортное обслуживание. Трассировка улиц и проездов, начертание их сети определяется архитектурно – планировочным решением проектируемого района (микрорайона), а также рельефом территории и категорией прилегающих магистралей.

Цели и задачи транспортного обслуживания жилого района и планировочного района формируются при создании генерального плана города и детальной планировки жилого района. На стадии генплана задача транспортного обслуживания жилого района заключается в обеспечении его связями с центром города, промышленными районами, другими жилыми районами, местами отдыха в пределах города и за его границами, объектами внешнего транспорта.

Ключевые слова: жилой район, транспорт, обслуживание, планирование, дороги, улицы

Транспортное обслуживание жилого района подразумевает собой особые транспортные требования, к которым относятся, к примеру, правильное сочетание магистралей, размещение зеленых насаждений, построение системы безопасного движения пешеходов и транспорта, правильная планировка пересечений и примыканий улиц, проездов и прочее.

Транспортное обслуживание должно ориентироваться на то, чтобы тупиковые заканчивались кольцевыми разворотными площадками, описанными радиусом не менее 10 м по оси. Проезды не должны проектироваться ближе 5 м от стен жилых домов и общественных зданий, при этом они должны примыкать к каждому входу в дом. Кроме того, при планировке жилых улиц и внутренних проездов необходимо учитывать трассы основных инженерных сетей, рельеф местности и нормальные условия отвода поверхностных вод.

Большое внимание отдается планировке и классификации жилых улиц и внутримикрорайонных проездов. Она зависит от размещения и приемов застройки жилых комплексов, начертания в плане и характера примыкания жилых улиц к районным магистралям, внутримикрорайонных проездов к жилым улицам, организации пешеходного движения, изолированного от проездов, или по тротуарам вдоль проездов [1].

Жилой район должен ограждаться зелеными насаждениями. Ко всем зданиям такого района необходимо предусматривать пожарные проезды шириной 3,5 ...6 и с одной стороны (для жилых зданий ниже 9 этажей и общественных ниже 5) и с двух сторон при большей этажности. Поэтому между проездами и стенами зданий нельзя размещать ограждения и рядовую посадку деревьев. Планировка должна осуществляться с тем

условием, чтобы на территорию могла заехать техника для уборки. Что касается проездов, то они должны примыкать к проезжим частям улиц не более чем через 300 м в проектируемых и не более чем через 180 м в реконструируемых районах с периметральной застройкой. В любом жилом районе необходимы площадки для временного хранения автомашин и мотоциклов индивидуальных владельцев из расчета 25 машиномест на 1000 жителей, на один автомобиль следует отводить 25 кв. м [2].

Обслуживание жилого района не обходится без работы городского пассажирского транспорта (ГПТ). ГПТ необходим, прежде всего, для обеспечения проезда людей до работы, до мест отдыха. Для этого устраиваются остановки общественного транспорта. Они должны размещаться вблизи перекрестков или примерно посередине между ними на расстоянии в среднем 300 – 400 – 500 м одна от другой. Учреждения культурно-бытового назначения повседневного пользования размещаются вблизи остановок общественного транспорта. Располагая, кроме того, у основных въездов в микрорайон площадки для автостоянок и гаражей, можно максимально сократить размеры движения автомобилей в пределах территории микрорайона.

Транспортное обслуживание жилого района обязательно предусматривает организованное движение транспорта и пешеходов. Оно может быть организовано по совмещенной сетке проездов и тротуаров, как показано сверху рисунка (рис.1), или по раздельным сеткам проездов и пешеходных дорожек-аллей [3].

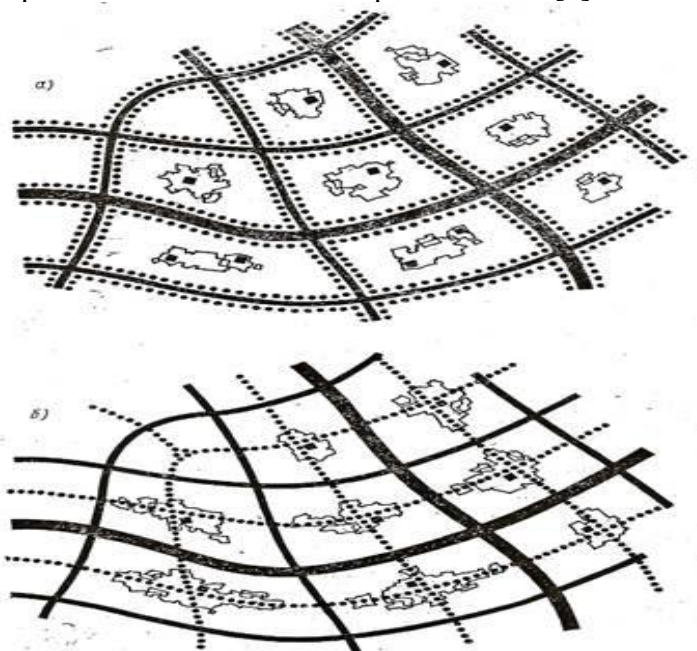


Рис. 1. Схемы организации транспортного и пешеходного движения.

Говоря о транспортном обслуживании жилого района на примере Германии. Там наблюдается изоляция городских улиц от скоростных автомагистралей и транзитных автомобильных дорог. Автомобильное движение полностью изолируется от пешеходного. Сеть пешеходных дорожек, прокладываемых в зелени между рядами дорог и жилыми улицами, ведет к остановкам массового пассажирского транспорта, общественному центру, рынкам и торговым предприятиям.

Во Франции, к примеру, проезды предоставляются только для движения транспорта, а улицы – для пешеходов. Внутренняя сеть проездов построена по принципу кольцевого одностороннего движения со скоростью 40-60 км/час. Эти проезды трассируются по периметру каждого района и присоединяются к магистралям, проходящим за пределами территории жилого района.

Проезд к жилым кварталам осуществляется по тупиковым или петлевым проездам, огибающим группу домов. Пешеходные улицы образуют сочетание радиальной сети, сходящейся к центру, с кольцевым прогулочным проспектом, связывающим местные

центры и обеспечивающим подходы ко всем школьным сооружениям, спортплощадкам и учреждениям культурно-бытового обслуживания. Торговые центры районов запроектированы на пересечениях этого проспекта с радиальными улицами. Радиальные улицы проходят над проездами. Такая планировка обеспечивает удобную и безопасную организацию движения пешеходов и транспорта без всяких задержек и регулирования.

Таким образом, транспортное обслуживание района является важной задачей при проектировании новых районов и реконструкции существующих. Задачи транспортного обслуживания жилого района и планировочного района решаются на стадии проекта генерального плана города и детальной планировки жилого района.

При проектировании районов такого типа необходимо, прежде всего, иметь ввиду максимальное разделение пешеходных и транспортных путей и их минимальную протяженность. Проектирование и реализация внутренних проездов необходима для обеспечения подъезда к зданиям. При планировании большое внимание представляет принцип сочетание улиц, имеющих различные категории. Он заключается в том, что необходимо соблюдать последовательное примыкание улиц низших категорий к улицам более высоких категорий.

Библиография:

1. Стадничук, Н.Н. Инженерное благоустройство территорий и транспорт: электронный учебно-методический комплекс для бакалавров специальности «Архитектура» / Н.Н. Стадничук; рец.: Т.В. Мелякова, И.Н. Сабитов; УГНТУ, каф. Архитектуры, ОДПМО. – Уфа: Изд-во УГНТУ, 2013.
2. Филимоненко Л.А. Инженерное благоустройство городских территорий и транспорт: Учебное пособие. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2006. – 59 с.
3. Студопедия: сайт для студентов. – Режим доступа: <https://studopedia.info/> (дата обращения: 19.11.2021). – Текст: электронный.

TRANSPORT SERVICE OF THE RESIDENTIAL AREA

N. Stadnichuk,

Associate Professor Department of Architecture,
USPTU, Ufa, Russia, e-mail: kukusia17@rambler.ru

T. Zainullin,

student of the group BAR-17-01, Department of Architecture
USPTU, Ufa, Russia, email: dillingertimur@gmail.com

Large cities include cities with a population of 40-80 thousand people. As a rule, they should include several smaller elements – microdistricts with a population of 15-20 thousand people. Residential areas within the city are combined into planning areas. The population in such areas reaches 300-500 thousand people.

Transport services play an important role in ensuring the normal functioning of such areas. The tracing of streets and driveways, the outline of their network is determined by the architectural and planning solution of the projected area (microdistrict), as well as the terrain of the territory and the category of adjacent highways.

The tasks of transport services for the residential area and the planning area are solved at the stage of the draft general plan of the city and the detailed planning of the residential area. At the stage of the master plan, the task of transport services for a residential area is to provide it with connections to the city center, industrial areas, and other residential areas.

Key words: residential area, transport, maintenance, planning, roads, streets.

References:

1. Stadnichuk, N.N. Engineering improvement of territories and transport: an electronic educational and methodological complex for bachelors of the specialty «Architecture» / N.N. Stadnichuk; rec.: T.V. Melyakova, I.N. Sabitov; USNTU, kaf. Architecture, ODPМО. - Ufa: Publishing House of USNTU, 2013.

2. Filimonenko L.A. Engineering improvement of urban areas and transport: A textbook. - Chelyabinsk: SUSU Publishing House, 2006. - 59 p.
3. Studopediya: sayt dlya studentov. – Rezhim dostupa: <https://studopedia.info/> (data obrashcheniya: 19.11.2021). – Tekst: elektronnyj.