

ПРАКТИЧНЕ ЗАНЯТТЯ № 5













Тема: Формування схеми вулично-дорожньої мережі міста (призначення магістральних вулиць загальноміського та районного значення, вулиць і доріг місцевого значення, відповідно до умов їх використання).

Мета: придбати практичні навички у формування схеми вулично-дорожньої мережі міста.

Вулична-дорожня мережа міста – один з найстабільніших елементів, тому її потрібно розраховувати на дуже тривалий період використання без істотних перебудов, що обходяться надто дорого. Вулично-дорожня мережа – найважливіша із систем, що об'єднує місто в цілісний функціонально-планувальний комплекс. Система магістральних вулиць – це каркас транспортно-планувальної організації міста (табл. 5.1).

Таблиця 5.1

Типологія принципів планувальних схем магістральних вулиць і доріг

<i>А. Прямокутні системи магістральних вулиць і доріг</i>		
А1. Прямокутно-подовжні 	А2. Прямокутно-поперечні 	А3. Прямокутно-лінійні 
<i>Б. Трикутні та багатокутні схеми</i> 	<i>В. Радіально-кільцеві схеми</i>	
	В1. Променеві 	В2. Радіально-кільцеві 
<i>В. Радіально-кільцеві схеми</i>		<i>Г. Розгалужені схеми</i>
В3. Радіально-напівкільцеві 	В4. Кільцеві 	
<i>Д. Змішані схеми</i> 	<i>Є. Вільна схема</i> 	<i>Ж. Петельні схеми</i> 

Магістралі здійснюють просторовий зв'язок головних точок тяжіння у місті та у приміській зоні, являють собою важливий архітектурно-планувальний засіб композиції міського плану. Разом із об'єктами, що підтримують життєзабезпечення транспортної сфери формується транспортна інфраструктура міста.

Основна мета раціональної організації системи магістральних вулиць і доріг – це забезпечення транспортних та пішохідних зв'язків на території міста з найменшими витратами часу та високим ступенем безпеки руху.

Якщо встановлено, що запропонована мережа магістральних вулиць і доріг задовольняє наведеним вище вимогам (при доцільному варіантному проектуванні), тоді в межах міжмагістральних територій необхідно виділити шляхом точного виміру за планом відповідні площі житлових районів, розташувати об'єкти загальноміського значення.

Крім головної функції – транспортного та пішохідного зв'язку – вулиці виконують інші функції:

- вулиці є осями формування міської забудови;
- вулиці формують режим інсоляції та провітрювання території міста;
- вулиці – це простір для розміщення зелених насаджень;
- вулиці – це смуги для розташування інженерного обладнання території, каналів для прокладання підземних та наземних інженерних мереж (дощової та господарсько-побутової каналізації; трубопроводів різного призначення; дренажів; освітлення; засобів організації дорожнього руху та дорожньо-транспортних споруд).

При проектуванні мережі магістральних вулиць та доріг треба виходити з вимог до організації раціональної системи громадського пасажирського транспорту, нормативної доступності його зупинок (500 м), необхідності диференціації трас руху транспортних потоків з екологічних міркувань.

Вулично-дорожня мережа міста, в залежності від його величини, формується загальноміськими магістралями, магістралями районного значення і вулицями місцевого значення.

Магістралі між собою проходять на певних відстанях та створюють каркас, охоплюючи всю територію міста. Вони забезпечують транспортні зв'язки між центром міста та центрами житлових районів, промисловими районами, залізницею та рекреацією. Вулиці та дороги необхідно трасувати враховуючі рельєф, відповідно вимогам нормативних повздовжніх уклонів для кращої організації відведення поверхневих вод та забезпечення швидкісних характеристик транспорту.

Трудові переміщення населення до промислових підприємств і центру міста – найбільші по розмірах і концентрації за часом доби. Промислова зона з чисельністю 10 тис. і більше трудящих, повинна з'єднуватися з сельбищною зоною як мінімум двома магістралями, які дають можливість задовольнити трудові переміщення маршрутами автобуса або тролейбуса.

Вулично-дорожня мережа в промислових районах проєктується промислово-складськими дорогами місцевого значення, за тими ж принципами, що і в сельбищній зоні. В процесі її формування відбувається конкретизація контурів промислового району в цілому і його окремих елементів.

Схема організації вулично-дорожньої мережі міста виконується в два етапи на основі розрахованого попереднього балансу території міста та схеми завдання. На першому етапі повинні бути частково сформовані контури деяких елементів плану, та намічено розташування основних магістралей міста (див. практич. зан. № 2, рис. 2.3). На другому етапі – остаточне рішення системи вулично-дорожньої мережі.

При проєктуванні вулично-дорожньої мережі безпечний рух транспорту і пішоходів забезпечується організацією простих Т-подібних або хрестоподібних перехресть вулиць, що мають перетинатися під прямим або близьким до нього кутом. Ширина вулиць і доріг визначається розрахунком залежно від інтенсивності руху транспорту і пішоходів, складу елементів, які розміщуються в межах поперечного профілю.

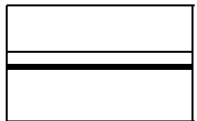
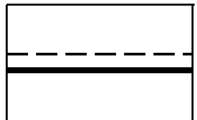
Вулична мережа в житловому районі представлена магістральними вулицями районного значення та системою вулиць і доріг місцевого значення.

Особливість трасування вулиць в житлових мікрорайонах полягає в неприпустимості внутрішнього транзиту – проїзду через його територію не пов'язаного з ним автотранспорту. Тому їх трасування вирішується локально, відповідно до конфігурації території, планувального рішення мікрорайону і безпосередньо прилеглих до нього структурних елементів міста. Проєктування внутрішньорайонної мережі вулиць здійснюється одночасно з плануванням району.

В процесі роботи і деталізації варіантів аноді доводиться змінювати і уточнювати не лише напрям окремих вулиць і доріг, але і раніше виконані розробки – структурну побудову сельбищної території, місце розташування і конфігурацію окремих елементів плану, а в деяких випадках – і функціональне зонування території.

Для того, щоб виконати попередню схему вулично-дорожньої мережі, слід також зразу врахувати масштаб виконання роботи (М 1:50 000) та умовні позначення різних на категоріями вулиць і доріг (табл. 5.1 або дод. 2).

Таблиця 5.1 – Умовні позначення для виконання схеми генплану міста

	<i>Магістральні вулиці загальноміського значення</i>		<i>Магістралі вантажного руху</i>
	<i>Магістральні вулиці районного значення</i>		<i>Дороги, призначені для позаміського руху</i>

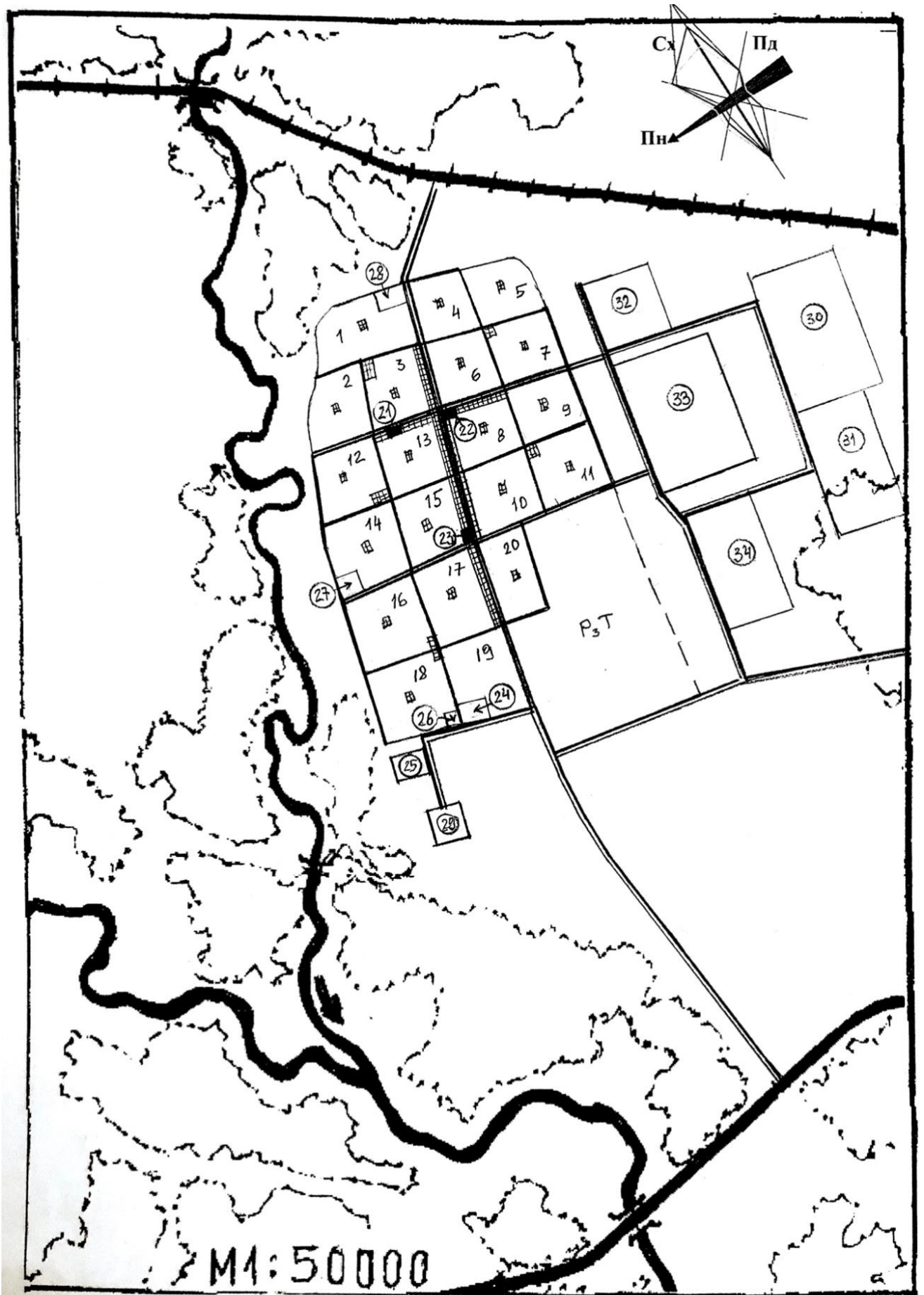


Рисунок 5.1 – Формування вулично-дорожньої мережі міста (початок роботи)

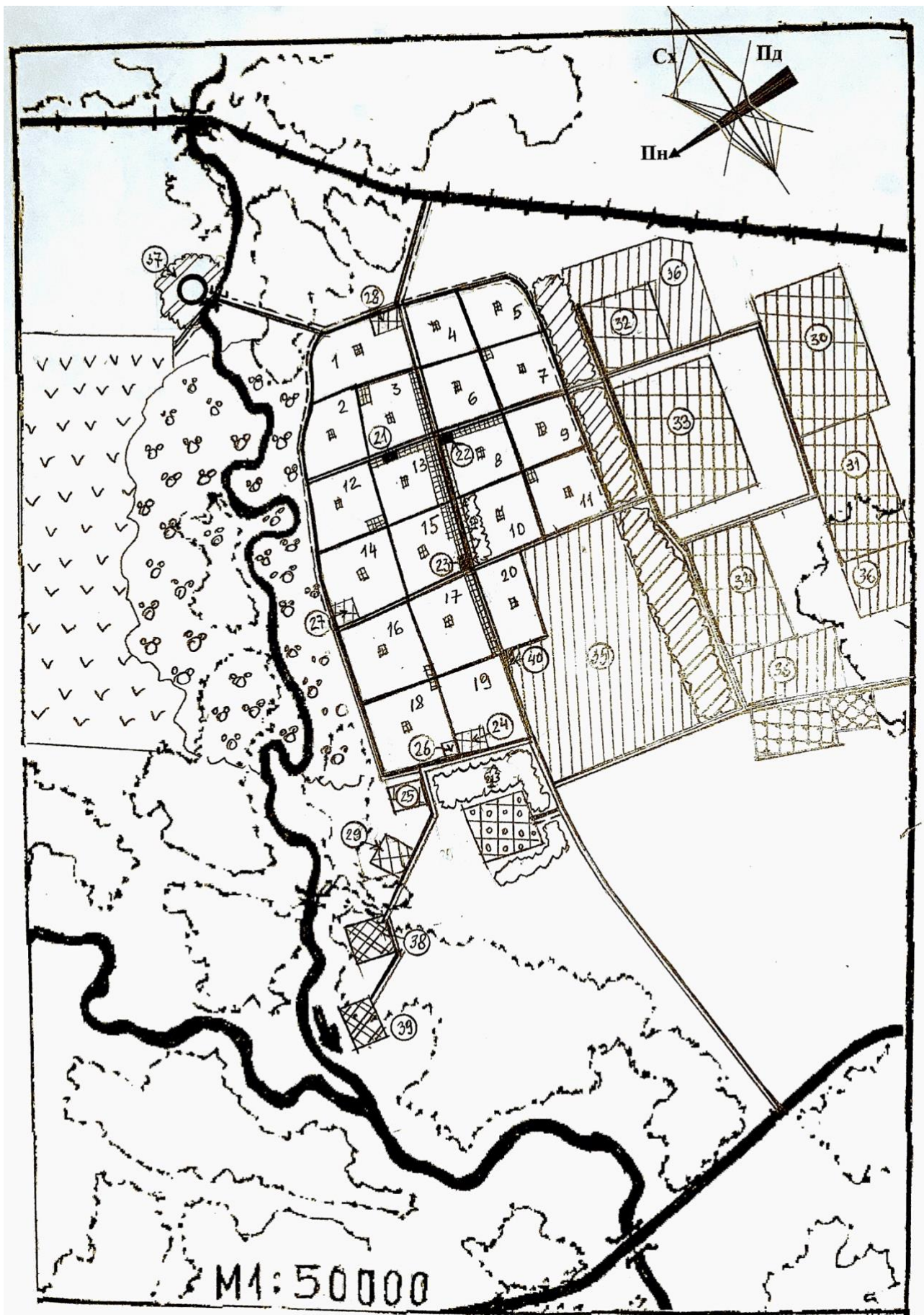


Рисунок 5.2 – Формування вулично-дорожньої мережі міста і додавання до плану територій комунального призначення (продовження)

Контрольні питання

1. Взаєморозміщення виробничих та сельбищних територій.
2. Вулично-дорожня мережа – це?
3. Які функції виконують вулиці?
4. Принципові геометричні схеми міських планувальних структур.