

ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЖИЛЫХ ТЕРРИТОРИЙ, ВЕЛОДОРОЖКИ, ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕШЕХОДНЫХ СВЯЗЕЙ

Савин К.Д.

Научный руководитель – Потаев Г.А.

Белорусский национальный технический университет

Минск, Беларусь

В практике градостроительства принята определенная система организации жилой зоны путем разделения ее территории на отдельные жилые районы, входящие в состав административных городских районов. Жилые районы делятся на микрорайоны, которые в свою очередь подразделяются на кварталы.

Уличная сеть призвана обеспечивать две задачи:

- удобные внешние связи с местами приложения труда, городскими общественными центрами, узлами внешнего транспорта, местами отдыха и развлечений и т.п. (с основными узлами массового тяготения в городе и пригороде)
- внутренние связи всех функциональных зон жилых образований между собой.

Магистральные улицы городского и районного значения принадлежат общественному городскому транспорту. Территория, заключенная между этими улицами, должна быть полностью изолирована от регулярного движения городского транспорта и на ней должна быть организована система пешеходной и транспортной связи групп жилых домов и общественных учреждений микрорайона с магистральными улицами. Транспортное обслуживание жилых территорий осуществляется при помощи жилых улиц и должно рассчитываться на три основных вида транспорта: пассажирский транспорт (легковые автомобили), грузовой транспорт (для перевозки домашних вещей и мебели, доставки продуктов и товаров к зданиям культурно-бытового обслуживания и т. д.); специальный транспорт (неотложная медицинская помощь, очистка и уборка территории и т. д.).

Эти улицы предназначены лишь для эпизодического местного движения транспорта на них устраивают тротуары и зеленые полосы вдоль проезжей части. Жилые улицы застраивают жилыми домами, школами, детскими учреждениями и различными зданиями культурно-бытового назначения.

Основные и второстепенные микрорайонные проезды, связывают жилые улицы с отдельными группами домов, общественными и коммунально-бытовыми учреждениями и устройствами. На основных осуществляется движение по двум полосам, на второстепенных по одной. При проектировании системы микрорайонных проездов следует стремиться к

минимальной их протяженности, что диктуется экономическими и гигиеническими соображениями.

В настоящее время существует проблема перенасыщенности дворов автотранспортом, поэтому современные подходы проектирования системы транспортного обслуживания жилых образований предполагают минимизирование пересечений путей движения автомобилей и людей, а также заезда автомобилей в дворовое пространство. При этом должно исключаться транзитное сообщение через микрорайон (Рис.1,2).

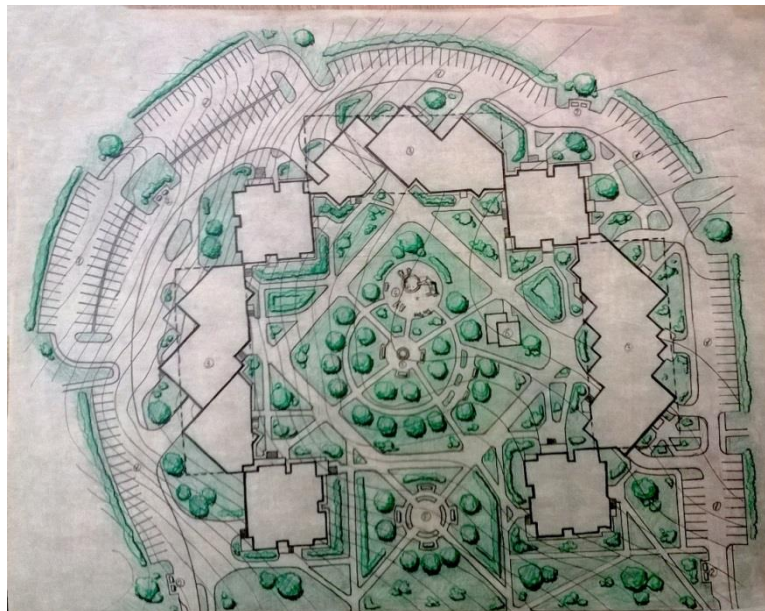


Рисунок 1 - Пример организации транспортного движения в жилом квартале. Парковка автомобилей организуется в подземном уровне и за пределами дворового пространства. Внутри дворового пространства предусмотрены расширенные тротуары в случае необходимости организовать проезд к подъезду личного или специального автотранспорта



Рисунок 2 - Пример организации транспортного движения в жилом квартале. Архитектурная концепция жилого квартала в Сколково, г. Москва. Жилое пространство располагается на платформе, под которой расположены автостоянки и проходит транспортное сообщение

В европейских городах велосипедное движение является равноправной подсистемой городского транспорта на всех стадиях функционирования городской инфраструктуры (Рис.3). Все города развитых стран рассматривают велосипед в качестве существенной альтернативы автомобильному транспорту в части снижения транспортной загрузки города, улучшения экологической ситуации и здоровья населения.



Рисунок 3 - Велосипедный переход по которому запрещено движение пешеходов

В проектировании используется следующая классификация велосипедных путей:

1. по назначению
 - 1.1.Магистральный международного (национального) значения
 - 1.2.Магистральный городского значения
 - 1.3.Основной
 - 1.4.Коммутирующий
 - 1.5.Туристический маршрут
 - 1.6.Парковый («зеленый»)
2. по техническому решению
 - 2.1.Обособленная велодорожка
 - 2.2.Велодорожка, совмещенная с пешеходной дорожкой
 - 2.3.Пешеходно-велосипедная совмещенная дорожка (тротуар)
 - 2.4.Велополоса на проезжей части
 - 2.5.Нерегламентированное велосипедное движение

Таким образом велосипедные дорожки обеспечивают проезд на велосипедах по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам, в пределах жилых районов. Их следует предусматривать на территориях жилых и промышленных районов, в парках и лесопарках, на магистральных улицах регулируемого движения и улицах местного значения, обеспечивающих подъезд к торговым центрам, промышленным предприятиям, объектам спорта и отдыха, социально культурного назначения, автостоянкам и крупным парковкам.

Пешеходные тротуары, дорожки и аллеи, предназначенные для пешеходного сообщения между жилыми домами, общественными зданиями, остановками общественного транспорта.

Пешеходные пути для связи групп домов со школами, детскими учреждениями, районными и микрорайонными центрами, для выходов из микрорайона по направлению к остановкам городского транспорта следует располагать по кратчайшим направлениям через участки зеленых насаждений и так, чтобы они не пересекали зоны тихого отдыха и наиболее интенсивные внутриквартальные транспортные пути.

Все более весомое значение приобретают пешеходные связи и пути. Отделение пешеходных связей от транспортных коммуникаций на жилых территориях возможно разными способами: горизонтальным или вертикальным. Горизонтальное предполагает изменение направление пешеходных дорожек, отдаление их от транспортных коммуникаций. Вертикальное – расположение пешеходных путей в другом уровне, над или под дорогой (Рис.4,5). Это необходимо в целях улучшения комфорта при передвижении пешеходов, а также для повышения их санитарно-гигиенических характеристик.



Рисунок 4- Концепция подземной пешеходной и велосипедной дорожки в Лондоне



Рисунок 5 - Пешеходный мост в Шанхае

Пешеходные пути прокладываются таким образом, чтобы обеспечить частую смену видовых кадров, формирование визуальных осей, замыкающихся на значимых композиционных акцентах. В жилых комплексах пешеходные пространства, располагаясь вблизи жилых домов, призваны обеспечить прежде всего покой и безопасность. Прогулочные и туристские пешеходные пространства проектируют с учетом существующего ландшафта, образуя зеленые коридоры, связывая территории городских зеленых насаждений и пригородные лесные массивы, создавая условия для оздоровления городской среды.

Подводя итог, можно выделить следующие положения, которые характеризуют тенденции развития территориальной планировки жилых районов в современном мире:

- освобождение территории жилых дворов от автотранспорта (автостоянки будут размещены в подземном уровне жилых зданий, а также в наземных многоуровневых паркингах, а парковки – за пределами дворов вдоль жилых улиц)
- минимизацией необходимости пересечения улиц с интенсивным движением для детей и пожилых граждан;
- минимизацией уровня шума и загрязнения атмосферного воздуха (за счет создания бестранспортных улиц), стимулирования пешеходного и велодвижения.
- планированием территории по принципу создания безлестничной и безбарьерной среды
- разделение пешеходного и транспортного движения.

Литература:

1. Организация велосипедного движения в городе [Электронный ресурс]: Портал ЭнергоСовет.ru. - Режим доступа: <http://www.energsovet.ru/entech.php?idd=127>. – Дата доступа: 23.03.2017
2. Этапы организации велосипедного движения в городах / О.В. Проскурина – Ростов-на-Дону: Электронный научный журнал «Инженерный вестник Дона», 2013. - №4. – Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2013/2069>. – Дата доступа: 23.03.2017
3. Клинковштейн Г.И., Афанасьев М.Б. Организация дорожного движения: Учеб. для вузов. – 4-е изд., перераб. и доб. – М.: Транспорт, 2001. – 231с.
4. Транспортное обслуживание жилых территорий, организация пешеходных связей и велодорожек [Электронный ресурс] / Студопедия.ру. – Режим доступа: https://studopedia.ru/2_16085_transportnoe-obsluzhivanie-zhilih-territoriy-organizatsiya-peshehodnih-svyazey-i-velodorozhek.html. - Дата доступа: 23.03.2017