



# основы градостроительства

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ.  
ТРАНСПОРТНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ  
ОРГАНИЗАЦИЯ ГОРОДА.

## ВОПРОСЫ:

1. *Градостроительные требования и условия организации городского движения и транспорта.*
2. *Размещение производственных зон и расселение*
3. *Организация системы магистральных улиц и дорог*
4. *Организация внешних транспортных связей города*
5. *Включение транспортно-планировочного решения в композицию плана города*

Городской транспорт объединяет:

массовый общественный транспорт;

легковой автомобильный транспорт;

грузовой автомобильный транспорт;

специализированный.



# Массовый общественный транспорт -

трамвай, троллейбус, автобус, маршрутное такси, метро.  
Перевозит пассажиров по определённым маршрутам.



# Легковой автомобильный транспорт – такси.



# Грузовой автомобильный транспорт – общего назначения и специализированный (снегоочистительные и снегоуборочные, поливочные машины, мусоровозы и др.).



# Специализированный городской транспорт – пожарные машины, скорая помощь, милиция и др.



## **1. Градостроительные требования и условия организации городского движения и транспорта.**

**Социальные требования к организации городского движения и транспорта:**

- **мобильность передвижения для свободного пользования в городе всей сетью общественных центров, мест приложения труда, учреждений обслуживания и мест отдыха;**
- **экономия личного времени, которое становится все более важным в жизни каждого человека для его профессионального, культурного и физического развития;**
- **охрана окружающей среды от вредного воздействия транспорта и устранению опасностей уличного травматизма.**

**Функциональные процессы и материальные структуры транспортно-планировочной организации города:**

- передвижения населения
- общие затраты времени на передвижения,
- транспортная подвижность населения
- транспортная сеть города,
- виды общественного транспорта,
- автомобилизация города
- грузовое движение
- улично-дорожная сеть города

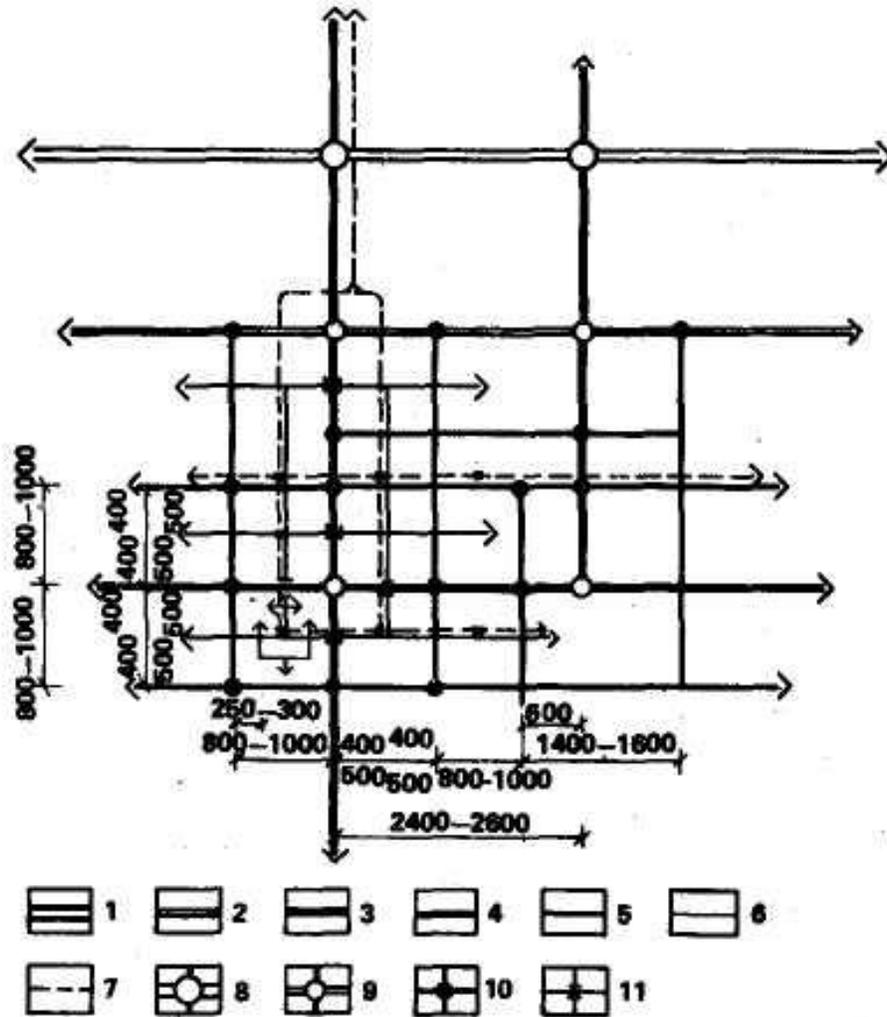
## Основные транспортно-планировочные критерии оценки вариантов генплана города и его транспортно-дорожной:

- затраты времени населением на передвижения (мин);
- транспортная подвижность населения (число поездок в год на 1 жителя);
- работа городского транспорта (пасс/км);
- маршрутный коэффициент и коэффициент пересадочности,
- доступность центра города во времени, удобства передвижения транспортных средств и пешеходов (мин);
- капиталовложения (руб.);
- среднегодовые затраты (руб/год);
- сроки окупаемости (год.);
- планировочные факторы удобства и условия безопасности движения.

**Сочетать транспортные и композиционные характеристики магистральных улиц и дорог в проектировании генерального плана города — главное в искусстве планировщика.**

**Магистральные улицы и дороги образуют рациональную систему при условии, что в их начертании в плане города соблюдены **три главных принципа**:**

- 1. разделение на категории в соответствии с перспективными размерами движения по ним, определяемыми на основе специальных расчетов;**
- 2. соподчинение магистралей по категориям;**
- 3. соответствие решений узлов пересечения (классов пересечений) категориям пересекающихся магистральных улиц и дорог.**



*Основные параметры трассировки системы магистральных улиц и дорог и характер их соподчинения по категориям в проектах планировки новых городов*

- 1 — дорога федерального значения;
- 2 — городская скоростная дорога;
- 3 — магистральная улица городского значения с непрерывным движением;
- 4 — магистральная улица городского значения с регулируемым движением;
- 5 — магистральная улица районного значения;
- 6 — местный проезд;
- 7 — трасса скоростного рельсового общественного транспорта;

*Транспортные узлы в разных уровнях:*

- 8 — высшего класса;
- 9 — I класса;
- 10 — II класса;
- 11 — простое пересечение

- Категории магистральных улиц и дорог, их основное назначение определены Строительными нормами и правилами (СНиП П-60-75) в следующем составе:
- **скоростные дороги** — обеспечивают транспортную связь между районами крупнейшего или крупного города и между городами и другими населенными пунктами групповой системы населенных мест (ГСНМ) с развязкой движения транспорта на пересечениях в разных уровнях;
- **магистральные улицы и дороги общегородского значения** — подразделяются на улицы и дороги непрерывного движения (транспортная связь между жилыми, промышленными районами и общественными центрами, а также со скоростными дорогами в пределах города с развязкой движения транспорта в разных уровнях) и регулируемого движения (транспортная связь в пределах города между жилыми, промышленными районами и общественными центрами, а также с магистральными улицами непрерывного движения с устройством пересечений с другими улицами в одном уровне);

- **магистральные улицы и дороги районного значения** — обеспечивают транспортную связь в пределах района и с магистральными улицами общегородского значения с устройством пересечений с другими улицами в одном уровне;
- **дороги грузового движения** — обеспечивают перевозку промышленных и строительных грузов, осуществляемую вне жилой застройки, между промышленными и коммунально-складскими зонами города с устройством пересечений с другими улицами в одном уровне;
- **улицы и дороги местного значения** — подразделяются на жилые улицы для транспортной (без пропуска общественного транспорта) и пешеходной связи жилых микрорайонов и групп жилых зданий с магистральными улицами районного значения, дороги промышленных и коммунально-складских районов, а также пешеходные улицы и дороги для связи с местами приложения труда, учреждениями обслуживания, местами отдыха и остановками общественного транспорта.



Таким образом, начиная от общего решения плана города и кончая детальным проектированием застройки, между транспортными и планировочными вопросами проектирования существуют прямые и обратные связи. Они находят рациональное решение в единстве транспортной и планировочной организации города, в композиции плана.



