

Министерство образования и науки Российской Федерации  
ФГБОУ ВПО «Уральский государственный лесотехнический университет»  
Кафедра автомобильного транспорта

## Размещение внешнего транспорта вне города Екатеринбург.



Выполнил: студент  
группы 190701  
Зуйков П.И.  
Проверил: доцент  
Демидов Д.В.

Екатеринбург 2015

# Введение

*Внешний транспорт обслуживает пригородные, местные и дальние перевозки пассажиров и грузов, связывает населённые пункты в единую систему расселения.*



## Территории железнодорожного транспорта

4.3. Железнодорожные вокзалы следует размещать со стороны основной части селитебной территории, обеспечивая удобные транспортные связи с центром населенного места и его жилыми и промышленными районами.

4.4. Пассажирские станции следует проектировать преимущественно проходного типа.

Проектирование тупиковых пассажирских станций допускается в отдельных случаях, в зависимости от местных условий (расположение населенного места на берегу моря, в горных районах и т.п.), при соответствующих технико-экономических обоснованиях.

4.5. На железнодорожных линиях с пригородным и внутригородским пассажирским движением следует предусматривать остановочные пункты вблизи крупных жилых районов, крупных предприятий, мест массового отдыха, спортивных центров и других мест массового посещения.

4.8. Пересадку пассажиров метрополитена на железнодорожный транспорт следует предусматривать с применением совмещенных платформ или коротких пешеходных переходов между платформами разного назначения.

4.7. Новые сортировочные станции следует размещать за границами населенных мест с учетом требований специальных норм. Расширение существующих сортировочных станций в пределах селитебной территории не допускается.

В крупнейших и крупных городах, расположенных на главных железнодорожных магистралях, следует предусматривать обходные железнодорожные линии для пропуска транзитных грузовых поездов без захода в город.

В указанных городах не допускается размещать парки для резервного железнодорожного подвижного состава.

4.8. Грузовые станции и грузовые дворы для навалочных и пылящих грузов следует размещать вне селитебной территории с приближением их к основным грузоотправителям и грузополучателям.

4.9. Склады и площадки для навалочных грузов долгосрочного хранения, находящиеся на территории существующих грузовых станций, расположенных в пределах селитебных территорий, подлежат постепенному перемещению в коммунально-складские районы. Устройство новых складских зданий для долгосрочного хранения грузов на территории грузовых станций, расположенных в пределах селитебной территории, как правило, не допускается.

4.10. Железнодорожные линии для грузовых перевозок и подъездные пути не допускается размещать в пределах жилых районов, мест лечебно-оздоровительного назначения и массового отдыха, если эти линии и пути не обслуживают указанные места.

4.11. Железнодорожные линии и станции следует отделять от жилой застройки городов защитной зоной шириной не менее 100 м, а поселков - 50 м, считая от оси крайнего железнодорожного пути. Не менее 50% ширины защитной зоны должно быть озеленено. В защитной зоне допускается размещать автомобильные дороги, транспортные устройства и сооружения.

4.12. Пересечения железных дорог общей сети со скоростными дорогами и магистральными улицами следует осуществлять в разных уровнях.

Развязки железнодорожных линий I, II и III категории между собой в разных уровнях следует предусматривать за пределами населенных мест, а железнодорожных линий IV категории - за пределами селитебной территории.

# Территории внешнего автомобильного транспорта

4.22. Пассажирские автовокзалы междугородных автомобильных дорог в крупнейших и крупных городах следует предусматривать вне центра города с обеспечением удобной связи с вокзалами других видов внешнего транспорта и выходами на автомобильные дороги общей сети СССР. При массовой пересадке пассажиров с железной дороги на междугородные и пригородные маршруты автобусного транспорта следует предусматривать устройство объединенных вокзалов железнодорожного и автомобильного транспорта.

Площади участков для пассажирских автовокзалов, автомобильных станций обслуживания и мест стоянки автомобилей следует принимать в соответствии с расчетной пропускной способностью, но не менее 0,3 га.

4.23. Станции обслуживания с ремонтными мастерскими и гостиницы для пассажиров (мотели) следует располагать на подходах к населенным местам автомобильных дорог I и II категории.

# Территории сооружений воздушного транспорта

4.24. При строительстве новых и реконструкции существующих населенных мест, на территории или в районе которых находятся аэропорты и аэродромы, необходимо учитывать требования безопасности полетов воздушных судов по согласованию с предприятиями и организациями, в ведении которых находятся аэропорты и аэродромы.

4.25. Аэропорты и аэродромы с их подсобными зданиями и сооружениями следует размещать за границами населенного места, вне зон отдыха, соблюдая разрывы от селитебной территории, предусмотренные специальными нормативными документами. Размещение аэропортов и аэродромов не должно препятствовать дальнейшему развитию населенных мест.

Расстояние от границ аэродромов до границ селитебной территории следует принимать в зависимости от класса аэродрома:

<b>внеклассные и I класса</b>	<b>30 км</b>
<b>» II »</b>	<b>20 »</b>
<b>» III и IV »</b>	<b>5-10 »</b>

Аэропорты должны быть связаны с населенным местом линиями скоростного транспорта.

Аэропорты и аэродромы, расположенные на территории населенного места, как правило, следует намечать к перемещению за его пределы.

*Примечания:*

1. Когда направление летных полос аэродромов не пересекает селитебной территории населенных мест, указанные в настоящем пункте расстояния могут быть уменьшены по согласованию с организациями, перечисленными в [п. 4.27](#) настоящей главы.

2. Требования настоящего пункта не распространяются на аэродромы, входящие в комплексы авиационных заводов.

4.26. Вокруг летного поля (за его границами) следует предусматривать зоны воздушных подходов. Границы зоны воздушных подходов и площадь летного поля устанавливаются в соответствии с требованиями специальных нормативных документов в зависимости от местных условий и типов самолетов.

4.27. Размещение объектов жилищного, общественного, промышленного и сельскохозяйственного строительства и высота отдельных зданий и сооружений в районах расположения аэропортов и аэродромов должны быть согласованы с Министерством гражданской авиации РФ, со штабом военного округа, министерством или ведомством, в ведении которых находится аэропорт или аэродром.

Согласованию подлежит размещение: зданий и сооружений, воздушных линий связи и высоковольтных линий электропередачи на расстоянии до 10 км от границ аэродрома; зданий и сооружений воздушных линий связи и высоковольтных линий электропередачи, абсолютная отметка верхней точки которых превышает абсолютную отметку аэродрома на 50 м и более, на расстоянии от 10 до 30 км от границ аэродрома; сооружений высотой 200 м и более на расстоянии до 75 км от границ аэродрома.

4.28. В населенных местах, располагаемых в I климатическом районе и во IIА климатическом подрайоне, следует предусматривать площадки для взлета и посадки вертолетов. В остальных населенных местах площадки для вертолетов следует предусматривать в зависимости от местных условий по согласованию с местными органами Государственного санитарного надзора.

# Внешний транспорт г. Екатеринбург и его развитие



# Железнодорожный транспорт.



Учитывая особое географическое положение Свердловского ж/д узла на сети железных дорог в обеспечении транспортно-экономических связей европейской и азиатской части страны (и Евразийского континента в целом), а также намечаемые масштабы развития экономики и социальной сферы района тяготения, рассматривается тенденция роста грузовых и пассажирских перевозок, осуществляемых через Свердловский транспортный узел, железнодорожный транспорт которого сохранит свою ведущую роль.

Прогнозируется следующая динамика изменения работы узла. Согласно данным Свердловской железной дороги и ГИПРОТРАНСТЭИ МПС России, составленным на основе анализа существующих поездопотоков в узле и оценки возможности их роста на перспективу, размеры перевозок грузов в целом по узлу возрастут к 2010 году на 30,5% к уровню 2000 года, к 2015 году – на 13,5% к уровню 2010 года, а к 2025 году – примерно на 25% к уровню 2015 года. Грузооборот к 2025 году составит 205,0 млн. т/км, в том числе транзитный по отношению к Свердловскому узлу – 190 млн. т/км.

# Виды парковок

Парковка ячейковая – механическое устройство для перемещения и хранения автомобилей в ячейках. Прибывший автомобиль ставится в специальный механизм-приемник, который перемещает его в свободную ячейку и хранит, пока владелец не вернется за ним». Для того, чтобы забрать автомобиль, владелец использует магнитную карту. Эксперты считают, что это наиболее компактный способ хранения транспорта, который требует минимального пространства - в нем не нужны въездные рампы, места для разворотов и т. д., как в обычной парковке.



# Виды парковок

**Парковка гостевая** - гостевая парковка организуется дополнительно к любому из упоминавшихся видов парковки рядом с жилым комплексом, офисом или на территории коттеджного поселка для размещения автомобилей гостей. Как правило, это часть огороженной придомовой территории, выделенная специально под эти цели.



# Виды парковок

**Перехватывающие парковки** - один из возможных путей решения проблемы пробок – строительство перехватывающих парковок в очагах обострения транспортной проблемы, предлагающих всем желающим возможность аренды машиномест на сколь угодно короткий отрезок времени.



# Правила организация стоянок

Нормативные требования к потребности в автомобильных стоянках в основном регламентированы **СНиП 2.07.01 - 89 «Градостроительство. Планировка в застройках городских и сельских поселений»** и **СНиП 21-02 - 99\* «Стоянки автомобилей»**.

Определение необходимой площади автомобильных стоянок на основе оценок местных потребностей можно вести следующими методами:

- по числу жителей. Число мест на автомобильных стоянках в деловой части города принимается в пределах 0,5...1 % общей численности населения;
- числу автомобилей в городе. В деловой части города предусматривается одна стоянка на каждые 5 - 8 автомобилей, зарегистрированных в городе;
- транспортным потокам. Одна стоянка на 7...9 % автомобилей, ежегодно въезжающих в деловую часть города.



# Правила организация стоянок

Открытые стоянки для временного хранения легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70 % расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе:

жилые районы - 25 %;

промышленные и коммунально-складские зоны (районы) - 25%;

общегородские и специализированные центры - 5 %;

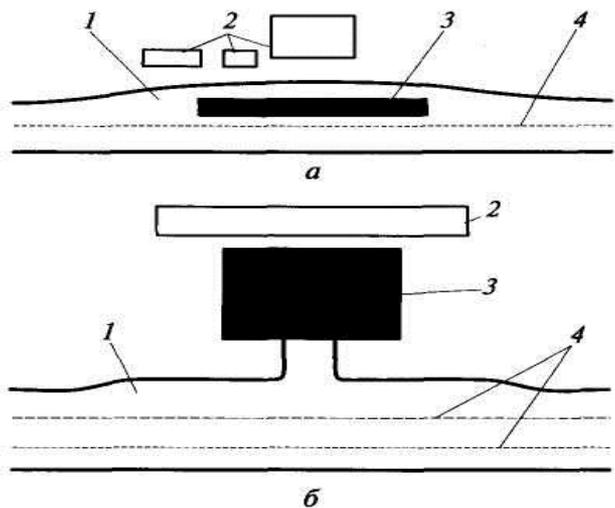
зоны массового кратковременного отдыха - 15 %.

Схема, отображающая основные классификационные признаки временных автомобильных стоянок:



# Организация стоянок

Следует избегать в населенных пунктах устройства стояночных полос у кромки проезжей части дороги так же, как и разрешение стоянок на обочинах дороги. Автомобильные стоянки могут быть линейного типа, расположенные параллельно дороге за пределами проезжей части и отделенные от нее разделительной полосой или ограждениями, или в виде специальных площадок за пределами дороги



Схемы расположения автомобильных стоянок в населенных пунктах:

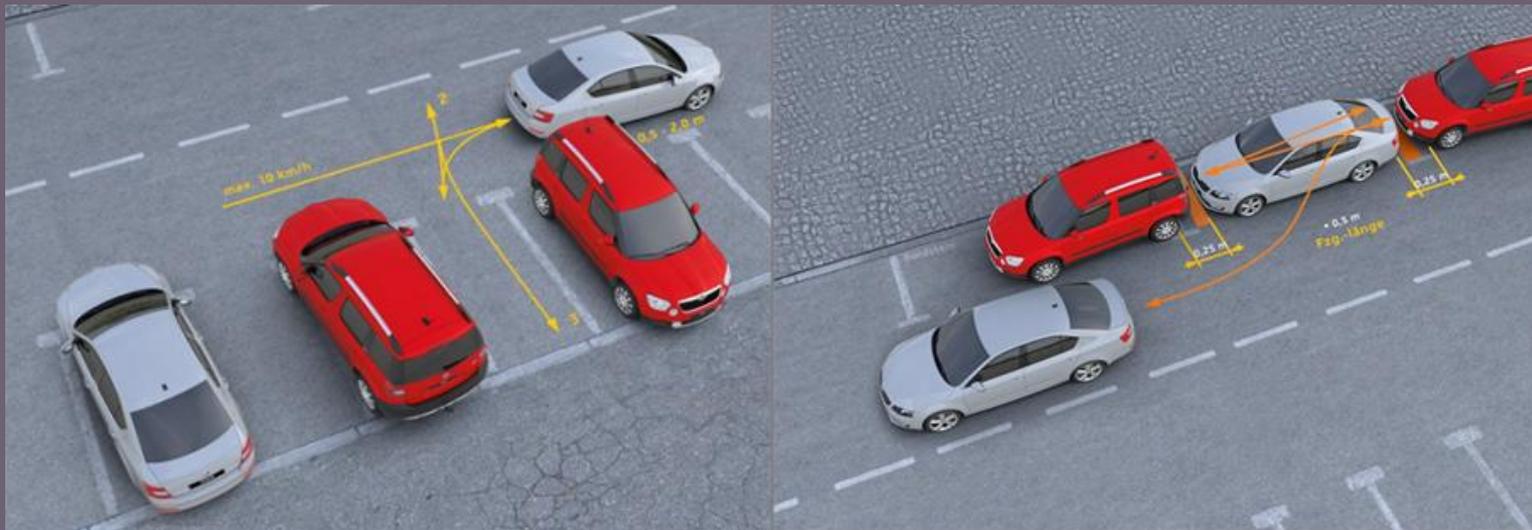
- а - стоянка линейного типа; б - площадка для стоянки автомобилей;
- переходно-скоростные полосы; 2 - объекты обслуживания;
- площадка для стоянки автомобилей; 4 - разделительные полосы

# Организация стоянок

Автомобильные стоянки следует размещать за пределами проезжей части дороги в непосредственной близости от объекта посещения на расстоянии не более 100 м. Въезды и выезды с автомобильных стоянок не должны затруднять или задерживать движение транспортных средств по дороге.

Необходимую площадь автомобильной стоянки назначают в зависимости от вида объекта посещения и интенсивности движения по дороге.

Планировочные характеристики автомобильных стоянок (размеры ячейки для постановки автомобиля, ширина проездов, радиусы поворотов, зоны для маневрирования) определяются схемой расстановки автомобилей.

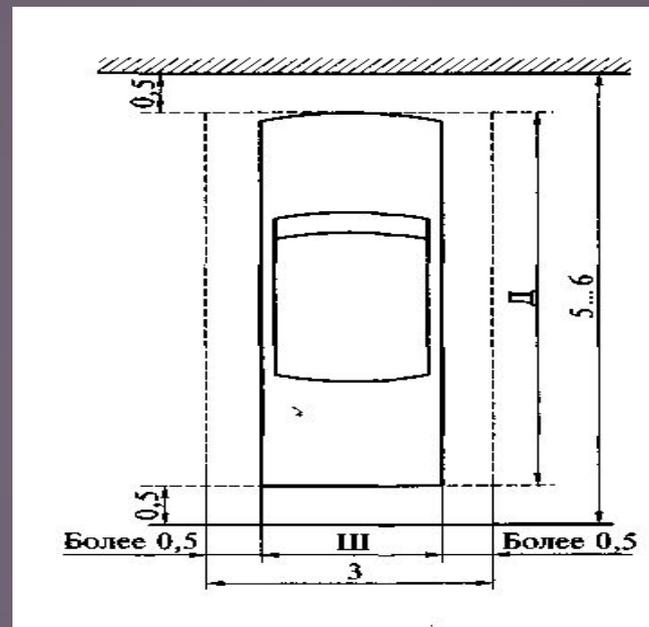


# Организация стоянок

В России за основу в расчетах приняты: для стоянок личного пользования - малолитражный тип автомобиля семейства ВАЗ, для служебных стоянок - автомобиль «Волга». Если предполагается стоянка грузовых автомобилей и автобусов, например, в пригородной части города, расчетный тип таких транспортных средств выбирают в зависимости от состава транспортного потока.

Ячейка для установки одного автомобиля должна вмещать сам автомобиль и позволять обойти вокруг него.

Для этого размеры сторон ячейки должны быть на 0,5 м больше соответствующих размеров автомобиля (рис. 1.3), что обеспечивает зазор 1 м между автомобилями, достаточный для прохода между ними пешехода.



Размеры ячейки для хранения автомобиля на стоянках (размеры даны в метрах):

Д, Ш - длина и ширина расчетного автомобиля соответственно

# Организация стоянок

Для автомобильной стоянки на проезжей части дорог должны быть предусмотрены специальные полосы. Ширина этих полос меньше, чем для движения, и в зависимости от типа автомобилей, останавливающихся на дороге, составляет 2,5...3 м.



# Организация стоянок

На дорогах в жилых кварталах с малой интенсивностью автомобильного и пешеходного движения стоянки автомобилей допускаются с заездом на тротуар. В этом случае увеличивается поперечный уклон тротуара и уменьшается до 5...10 см высота бортового камня. Свободная часть тротуара должна иметь ширину не менее 1,5 м, достаточную для устройства двух полос пешеходного движения.



*Спасибо за внимание!*