

ԴԱՍ 7

Հրապարակներ, հետիոտնային անցումներ և ճարտարագիտական ցանցեր քաղաքային փողոցների ու ճանապարհների վրա

Քաղաքային հրապարակները ստորաբաժանվում են հետևյալ տեսակների՝

1. Հասարակական վարչական, որոնց մեջ մտնում են.

կենտրոնականները – համաքաղաքային միջոցառումների կազմակերպման, հասարակական նշանակություն ունեցող վարչական շենքերի արջև գտնվող տարածքները,

համայնքայինները – համայնքային նշանակության շենքերի արջև գտնվող տարածքները,

հուշակոթողայինները – պատմական շենքերի ու հուշարձանների առջև տարածքներ,



2. Խոշոր հասարակական և զանգվածային հաճախությամբ շենքերի, այդ թվում՝ թատրոնների, թանգարանների, մարզադաշտերի, արտադրական հիմնարկների, առջև տեղակայվող հրապարակներ,

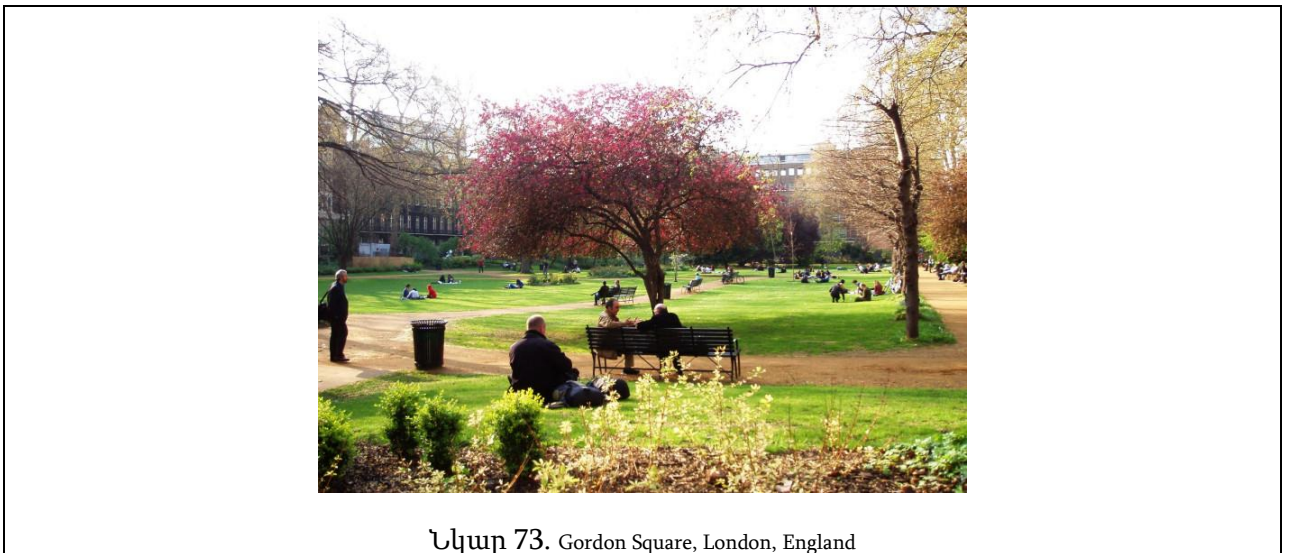


Նկար 71. Ազատության հրապարակ, Երևան



Նկար 72. The Louvre Palace and the Pyramid , France

3. Հետիոտնի կարճատև ժամանման ու երեխաների հանգստի համար նախատեսված բնակելի տարածքներում հրապարակներ,

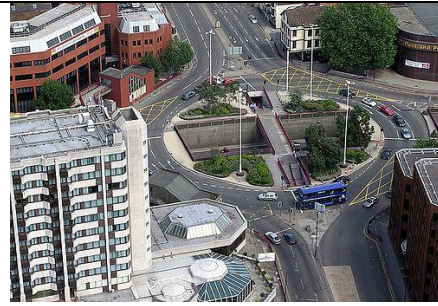


Նկար 73. Gordon Square, London, England

4. Փոխադրամիջոցների համար նախատեսված հրապարակներ, որոնք ստորաբաժանվում են հետևյալ տեսակների.
բաշխիչ – նախատեսված են մայրուղային ճանապարհների ու փողոցների փոխհատումների տեղում փոխադրամիջոցների հոսքերի բաշխման համար,
նախակամրջային – խոշոր կամուրջների արջև,



Նկար 74. Swindon, England, Magic Roundabout



Նկար 75. The Old Market Roundabout in Bristol, England.
CC Photo: Adrian Pingstone.



Նկար 76. Հանրապետության հրապարակ, Երևան



Նկար 77. Աստանա, Ղազախստան

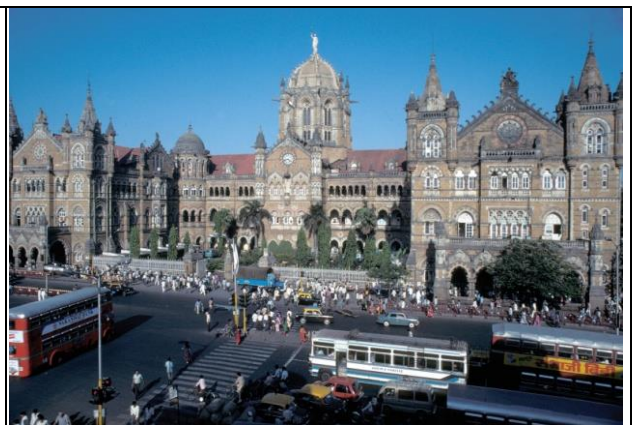


Նկար 78. Կրանոյարսկ, Ռուսաստան

5. Կայարանային հրապարակներ – երկաթուղային, ավտոբուսային և նավաային կայարանների առջև,



Նկար 79. Ինդոնեզիա



Նկար 80. Չիստրապատի Շիվաջի, Հնդկաստան

6. Առևտրային կենտրոնների մոտ հրապարակներ,



Նկար 81. Լաս Վեգաս, ԱՄՆ



Նկար 82. Retail Park, MARKET CENTRAL DA VINCI, Իտալիա



Նկար 83. Երևան



Նկար 84. Covent Garden, Լոնդոն

7. Ոչ խոշոր արտադրական կենտրոնների, հասարակական և մշակութային կենտրոնների հրապարակներ,

8. Ավտոմոբիլների կայանումների համար նախատեսված հրապարակներ:



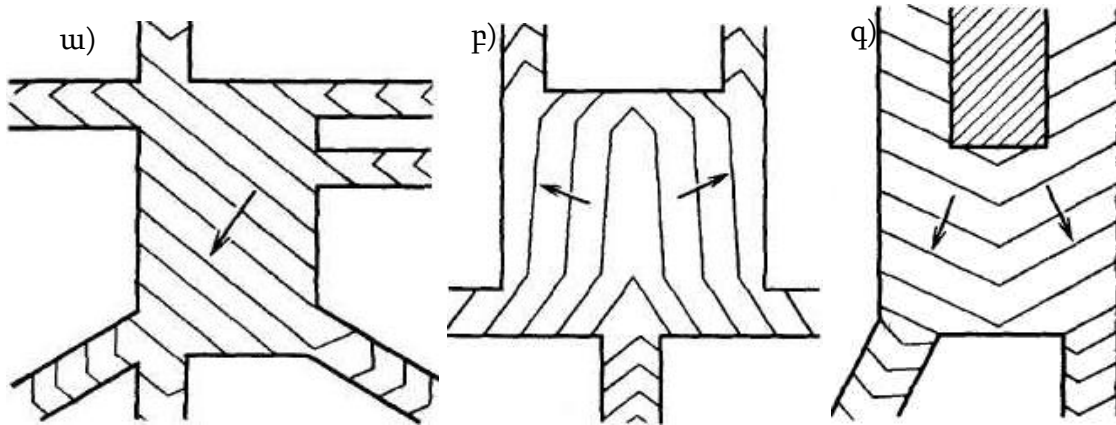
Նկար 85. Բերն, Գերմանիա



Նկար 86. Կիև, Ուկրաինա

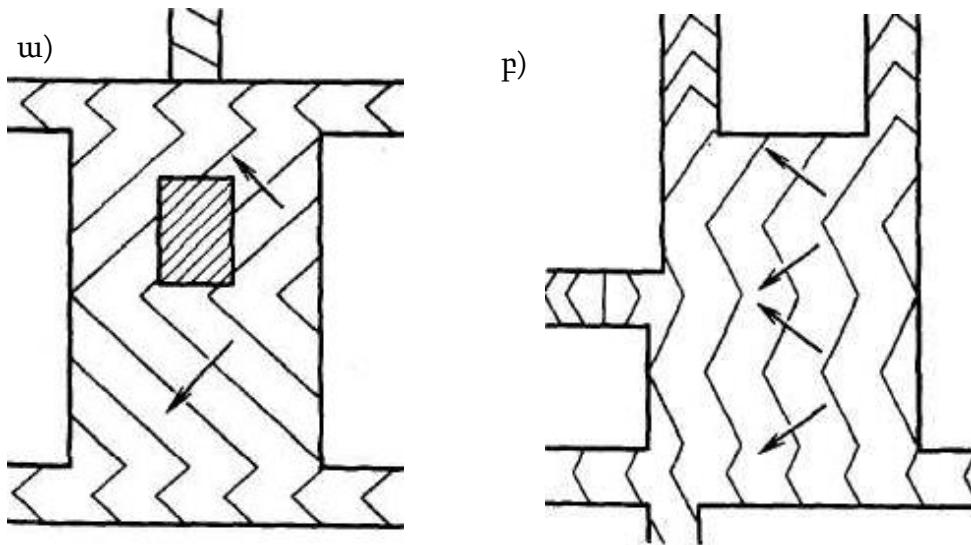
Հրապարակների չափերը և փոխադրամիջոցների շարժման կազմակերպումը հաստատվում են հրապարակի նշանակությանը համապատասխան:

Հրապարակների բարձրանիշային լուծումներից լավագույնը՝ միաթեքն է (տես նկար 87 ա):



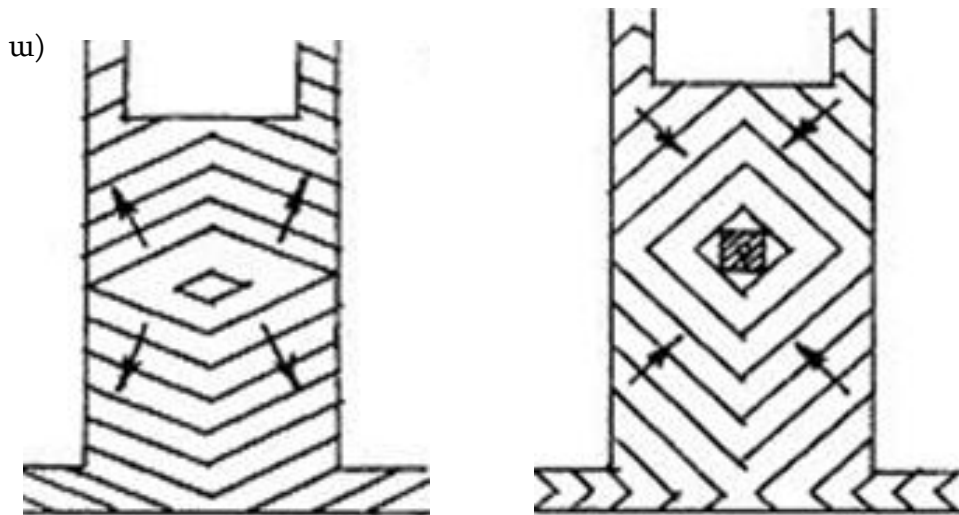
Նկար 87. Հրապարակի բարձրանիշային ա) միաթեք բ) և գ) երկթեք լուծումներ

Հրապարակների երկթեք դասավորվածության դեպքում, սովորաբար, կատարը համընկեցնում են հրապարակի առանցքի հետ կամ շենքի (շինության) առանցքի հետ, եթե այդպիսին կա (տես նկար 87 բ, գ): Անհրաժեշտ է ձգտել, որ երկթեք երկարավուն հրապարակների կատարն անցնի երկար առանցքով:



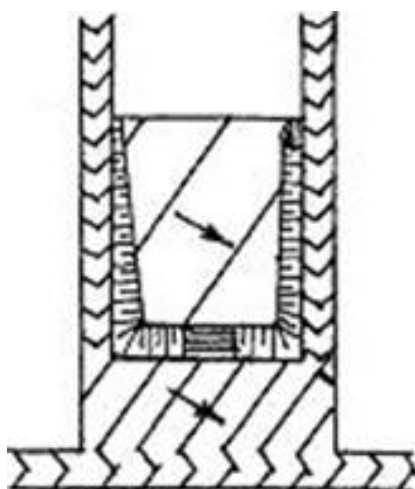
Նկար 88. Հրապարակի բարձրանիշային ա) երկթեք և բ) մի քանի գուգահեռ կատարներով լուծումներ

Եթե տեղանքն այնպիսինն է, որ կատարը տեղադրվում է լայնական ուղղությամբ, ապա այն հարմարեցնում են շենքի (շինության) ճակատի հետ (տես նկար 88 ա): Մի քանի զուգահեռ կատարներով մակերևույթները կիրառելի են հատակագծում բարեկարգման տարրերով բաժանված հրապարակների համար: Կատարների ու ձագարների համընկեցումը եզրաքարերի հետ տեսողականորեն կորցնում է անհարթությունը (տես նկար 88 բ):



Նկար 89. Քառաթեք մակերևույթներով ա) ուռուցիկ և բ) գոգավոր հրապարակներ

Քառաթեք մակերևույթներով հրապարակները կարող են լինել ուռուցիկ կամ գոգավոր (տես նկար 89 ա, բ):

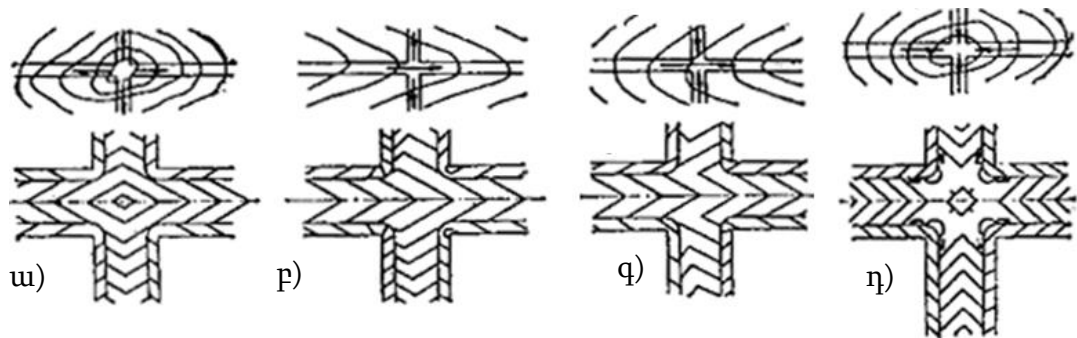


Նկար 90. Տարբեր մակարդակներով հրապարակներ

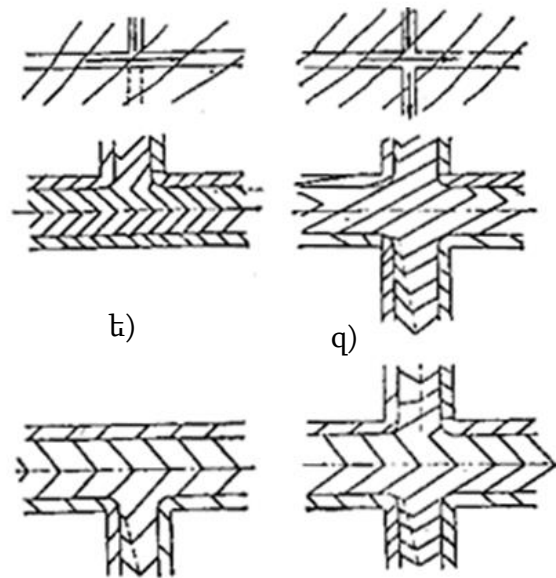
Ճարտարապետական տեսանկյունից նախընտրելի է գոգավոր տարբերակը, քանի որ շրջապատը ավելի տեսանելի է լինում, սակայն այս տարբերակի ընտրությունը կատարում են բացառապես այն պայմանով, որ տեղադրվի արհեստական ջրահեռացման համակարգ:

Տարբեր մակարդակներով հրապարակները, սովորաբար, տեղադրում են հետիոտնային այն տեղամասերում, որտեղ փոխադրամիջոցների շարժումը բացակայում է:

Միննույն մակարդակում փողոցների ու ճանապարհների փոխհատումների տեղում հրապարակների տեսքը կախված խաչներուկի տեսակից, շարժման կազմակերպման պայմանից, տեղանքից, բարձրանիշից ստանում են տարբեր լուծումներ: Միննույն մակարդակում փողոցների ու ճանապարհների փոխհատումների հրապարակների օրինակներ բերված են թիվ 91 նկարում:



Նկար 91. Միննույն մակարդակում փողոցների ու ճանապարհների փոխհատումների հրապարակներ ա, բ) բլրի վրա տեղադրված փոխհատումներ, գ) հովտափոս, դ) գոգահովիտ, ե) միննույն մակարդակում թերի փոխհատումներ, զ) տարածքի միաթեք հատված, սարալանջ



Ջրահեռացման տեսանկյունից միննույն մակարդակում փողոցների ու ճանապարհների փոխհատումների լավագույն տեսակը բլրի վրա տեղադրված փոխհատումներն են (տես նկար 91 ա, բ), սակայն քաղաքային պայմաններում նման դեպքեր բավականին հազվադեպ են հանդիպում, քանի որ փողոցները, սովորաբար, նախագծում են տարածքների ցածրադիր տեղամասերում: Հաճախակի

փոխհատումները տեղադրում են հովտափոսերում (valley line, тальвер) (տես նկար 91 գ), կամ տարածքների միաթեք հատվածներում (տես նկար 91 գ): Խաչմերուկների հովտափոսերում տեղադրման դեպքում վերին հատվածներից հոսող ջրերը հեռացնում են հատուկ ջրահեռացնող համակարգով: Հովտափոսերում խաչմերուկները տեղադրում են այնպես, որ հետիոտնի անցման տեղում ջրերի կուտակումը ի սպառ բացակայի: Ջրերի հավաքման համար հետիոտնային անցման վերնահատվածներում տեղադրում են հատուկ ջրոքս դիտահորեր, որոնք իրենց հերթին կապված են ջրահեռացման ընդհանուր համակարգի հետ: Եթե փոխհատումը տեղադրվում է գոգահովտի (structural basin, котловина) մեջ, ապա երթևեկային մասի լծորդումը իրականացվում է այնպես, որ բոլոր ուղղություններով թեքությունը ուղղված լինի վերին հատվածներից դեպի խաչմերուկ (տես նկար 91 դ): Սակայն գոգահովտում նախագծման ժամանակ խաչմերուկների ամբողջությամբ հեղեղման վտանգ կա: Այդ պատճառով էլ այս ուրվագծին դիմում են միայն այն դեպքում, եթե այլընտրանք չկա:

Հետիոտնային անցումը դա երթևեկային մասի այն հատվածն է, որը հատկացված է հետիոտնի ճանապարհի կամ փողոցի մի կողմից մյուսը: Ըստ տեղադրման հետիոտնային անցումները ստորաբաժանվում են ստորգետնյաի, վերգետնյաի և վերերկրյաի:

Վերգետնյա անցումները իրենց հերթին կարող են լինել կարգավորվող և չկարգավորվող:

Հետիոտնային կարգավորվող անցումները դրանք այն անցումներն են, որոնք սարքավորված են լուսացույցով: Հետիոտնային կարգավորվող անցումները տեղադրում են ճանապարհների միևնույն մակարդակում փոխհատումների վրա համընկեցնելով հետիոտնային ու ավտոմոբիլային լուսացույցները:

Չկարգավորվողները իրականացնում են փոխադրամիջոցների ոչ ավել քան 300 մամ/ժամ անցուդարձի դեպքում մի ուղղությամբ: Փոխադրամիջոցների անցուդարձի ավելին անցուդարձի, ու հետիոտնի ավելի քան 150 մարդ/ժամ անցուդարձի դեպքում կազմակերպում են կարգավորում լուսացույցի միջոցով:

Չկարգավորվող իրականացումները ամենապարզ ու էժան անցումներն են: Այդ անցումների մոտ վարորդները պարտավոր են զիջել ճանապարհը հետիոտնին: Չկարգավորվող իրականացումներին են պատկանում նաև լուսացույցով

սարքավորված այն անցումները, որոնք աշխատում են լուսացույցի դեղին լույսի թարթող կարգավիճակով:



Նկար 92. Zebra crossing in [Edinburgh](#), Scotland, UK



Նկար 93. This crosswalk is used by students at [Purchase College](#), NY

Երթևեկային մասի վրա հետիոտնային անցման տեղում իրականացնում են «գեբրա» տիպի գծանշում: Հետիոտնային վերգետնյա անցումների լայնությունը սահմանում են 3-6 մ:

Հետիոտնային անցումները տեղադրում են անմիջապես խաչմերուկների մոտ, հասարակական փոխադրամիջոցների կանգառների մոտ, երկաթուղիների, մետրոների մոտակայքում, այն հատվածներում, որտեղ առկա են հետիոտնային մեծ կուտակումներ:

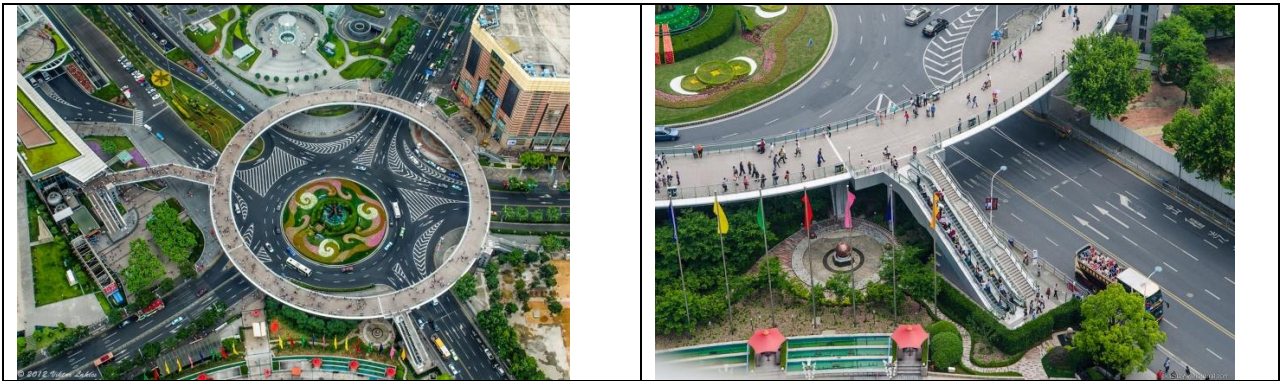
Ստորգետնյա և վերերկրյա հոտիոտնային անցումները, սովորաբար, իրականացնում են փոխադրամիջոցների ու մարդկային հոսքերի մեծ անցուղարձի, ինչպես նաև փոխադրամիջոցների բարձր արագությունների դեպքում, քանի որ այս տիպի կառույցները բավականին թանկ են:



Նկար 94. A pedestrian and cyclist subway under a main road in the [United Kingdom](#)



Նկար 95. [Լուսավորիչ-Մաշտոցի պողոտա](#) հատվածի **ստորգետնյա անցումը**



Նկար 96. Շանհայ, Չինաստան, Հետիոտնային օդակաձև անցում



Նկար 97. Շենցեն, Չինաստան, Հետիոտնային օդակաձև անցում «Ծաղիկ»



Նկար 98. Լոնդոն, Անգլիա, Գեիթսհեդ գետի վարայով անցնող հետիոտնային «Հազարամյակի» կամուրջ

Տարբեր մակարդակում տեղադրվող հետիոտնային անցումների անցումային մասի լայնությունը սահմանում են փողոցի մի մայթի վրա առևտրասպասարկման ծառայության առկայության դեպքում ոչ պակաս քան 3 մ, իսկ երկկողմանիի դեպքում՝ ոչ պակաս քան 4 մ:

Հետիոտնային անցումների լուսավոր բարձրությունը (հատակի մակերևույթից մինչև ծածկի կողերի ներքևի մակարդակը) սահմանում են ոչ պակաս քան 2,3 մ, ընդ որում լուսավորման սարքավորումները չպետք է այդ չափը փոքրացնեն: Անցումների երկայնական թեքությունները սահմանում են ոչ ավել քան 40 ‰, իսկ լայնական թեքությունը՝ ոչ ավել քան 10 ‰: