

ԴԱՍ 8

Կառուցվածքային տարրերի տրանսպորտային սպասարկումը քաղաքի բնակելի ու արտադրական թաղամասերում, հանգստյան վայրերում, մշակութային ու առևտրական համալիրներում:

Քաղաքի բնակելի տարածքը (residential area, *селитебная территория*) կազմավորվում է աստիճանական սկզբունքով (hierarchical principle, *иерархический принцип*): Քաղաքային տարածքների հիմնական տարրերն են՝ բնակելի շրջանները, որոնք առավել մեծ հատվածներ են ներկայացնում, արտադրական շրջանները, քաղաքի սպասարկման ցանցը ներկայացնող շրջաններ (վարչական հասարակական, մշակութա-լուսավորչական, բույժվերականգնողական, առևտրակենցաղային ու զանգվածային հանգստյան) և դրանց միավորող փողոցների ու հրապարակների ցանց:

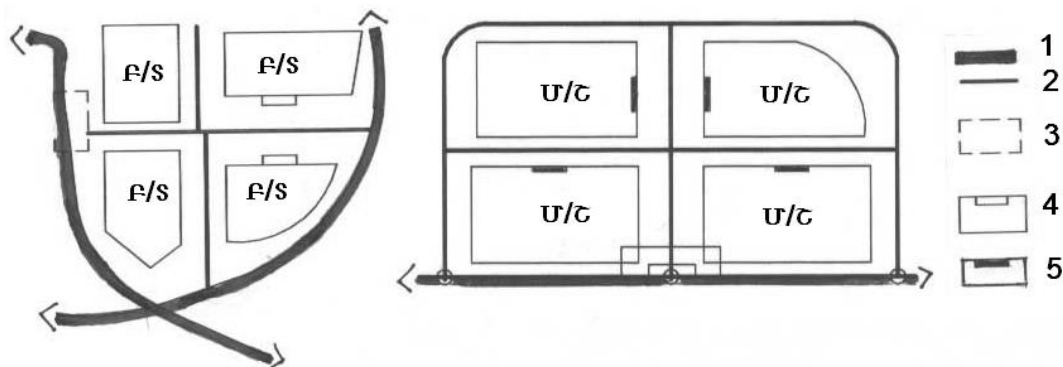
Խոշոր քաղաքներում մի քանի բնակելի հատվածներ միավորվում են, դառնալով նախագծման այնպիսի շրջաններ (urban planning areas (URAs), *городские планировочные районы*), որտեղ բնակչության թիվը կարող է կազմել 300-500 հազ. մարդ: Նախագծման շրջանների սահմաններ են հանդիսանում խոշոր մայրուղիները կամ երկաթուղիների հատկացման գոտիները, ինչպես նաև բնական խոչընդոտները՝ գետերը, լճերը և այլն:



Նկար 99. Alamos Bay area of the City of Long Beach

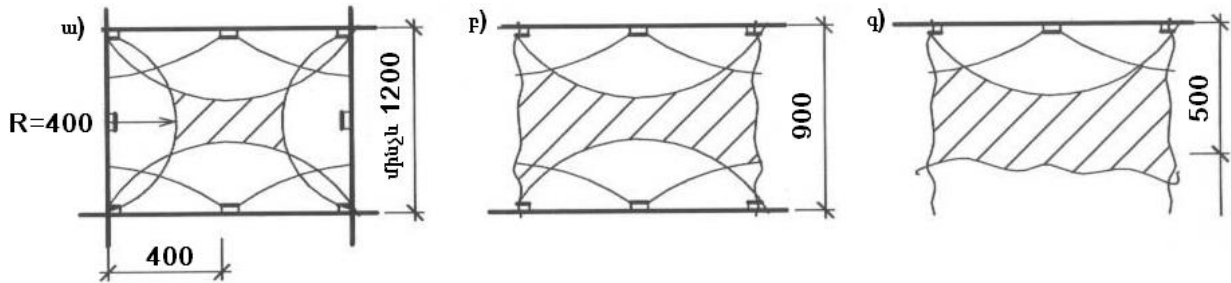
Բնակելի տարածքները կարող են զարգանալ նաև որպես ինքնուրույն գոյացում, կախված տարածքի չափսերից և բնակչության քանակից: Դրանք կարող են իրենցից ներկայացնել միավորված միջնայրուղային գոյացումներ կամ կազմված լինեն մի քանի միջնայրուղային տարածքներից:

Քաղաքի նախագծման տարրերի եզրագծումը տեղի է ունենում գլխավոր հատակագծի մշակման շրջանակներում:

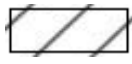


Փոխադրամիջոցների ավելի քան 30 կմ/ժ արագությամբ շարժման ապահովման համար անհրաժեշտ է խաչմերուկների միջև հեռավորությունը սահմանել ոչ պակաս քան 600 մ: Այս պայմանը սահմանում է միջնայրուղային տարածքների նվազագույն չափսերը: Միջնայրուղային տարածքների խորությունը սահմանվում է այն պայմանից ելնելով, որ հետիոտնի ճանապարհը բնակելի տարածքից մինչև կանգառատեղ կազմի ոչ ավել քան 400 մ:

Միջնայրուղային տարածքների փոխադրամիջոցներով ապահովման 3 հիմնական ձև գոյություն ունի՝ ա) քառակողմ, բ) երկկողմանի, գ) միակողմ (տես նկար 102):



Նկար 102. Վերգետնյա փոխադրամիջոցների ա) քառակողման, բ) երկկողմանի, գ) միակողմ սպասարկվող միջնայրուղային տարածքների չափսերը

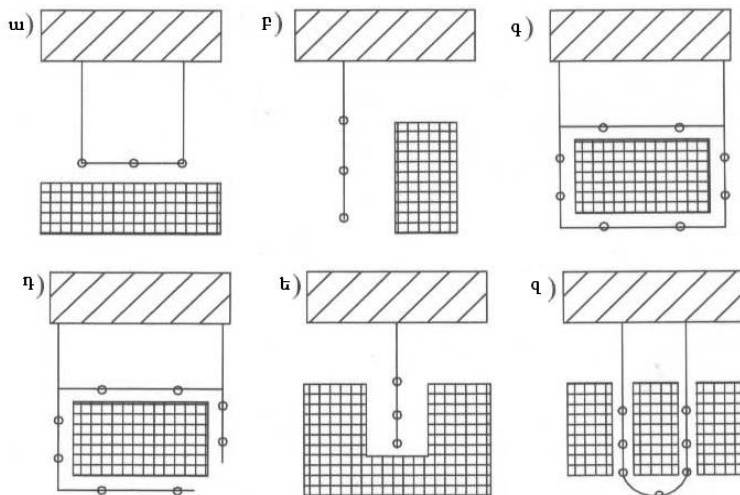


- հետիոտնի հասանելիության նորմատիվային շառավղից դուրս տարածքներ

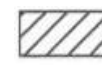


- քաղաքային փոխադրամիջոցների կանգառատեղեր

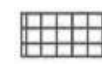
Արտադրական շրջանում փոխադրամիջոցների շարժման ուրվագիծը կախված է տվյալ տարածքի չափսերից և աշխատավորների քանակից: Ավելի քան 500 մ տարածքի խորության դեպքում քաղաքային փոխադրամիջոցի գիծը կարող է լինել շոշափողային (տես նկար 103 ա, բ): Տարածքների մինչև 400 հա և ոչ ավել քան 1000 մ խորության դեպքում առավել տարածված են օղակաձև կամ կիսաօղակաձև ուրվագծերը (տես նկար 103 գ, դ): Տարածքների ավելի քան 400 հա և ավելի 1000 մ խորության դեպքում անհրաժեշտ է գծերը նախատեսել շրջանի տարածքի ներսում կամ երթուղիներ ներմուծել տարածքի խորքերը (տես նկար 103 ե, զ):



Նկար 103. Քաղաքի արտադրական գոտիների փոխադրամիջոցների սպասարկման ուրվագծերը



- բնկելի տարածք



- արտադրական գոտի



- քաղաքային

փոխադրամիջոցների երթուղին

Կանգառներ ու կայանատեղեր

Բնակելի ու դրանց կից արտադրական տարածքներում նախատեսվում են կանգառներ ու կայանատեղեր անհատական մարդատար ավտոմոբիլների հաշվարկային քանակի 90 %-ի մշտական պահպանման համար դրանց հետիոտն հասանելիության ոչ ավել քան 800 մ հեռավորությամբ: Ավտոմոբիլների հաշվարկային քանակը որոշվում է քաղաքի ավտոմոբիլիզացման ընդունված մակարդակով, այսինքն 1000 բնակչի վրա ընկնող ավտոմոբիլների քանակով:

Մարդատար ավտոմոբիլների ժամանակավոր պահպանման համար նախատեսված բաց կայանատեղերը նախատեսվում են անհատական մարդատար ավտոմոբիլների հաշվարկային քանակի ոչ պակաս քան 70 %-ը, ընդ որում բնակելի շրջաններում՝ 25 %, արտադրական և համայնքապահեստային (քաղաքային պահեստ) (municipal warehouse, коммунально-складской)՝ 25 %, համաքաղաքային և մասնագիտացված կենտրոններում՝ 5 %, զանգվածային կարճատև հանգստյան գոտիներում 15 %:

Մարդատար ավտոմոբիլների ժամանակավոր պահպանման համար նախատեսված բաց կայանատեղերի հեռավորությունը պիտի կազմի՝ բնակելի շենքերի մուտքից ոչ ավել քան 100 մ, կայարանների սպասասրահներից ու խոշոր հիմնարկների մուտքերից ոչ ավել քան 150 մ, սպասարկման այլ հիմնարկ ձեռնարկությունների ու վարչական շենքերից ոչ ավել քան 250 մ, այգիների, ցուցահանդեսների ու մարզադաշտերի մուտքերից ոչ ավել քան 400 մ:

Կայանատեղերը ստորաբաժանվում են ըստ մի քանի չափորոշիչի՝

- ըստ քաղաքային շինություններում տեղադրման լինում են.
 - քաղաքային նշանակության շինությունների գոտում (հասարակական, սպորտային, մշակութային, առևտրային կենտրոններ, կայարաններ, օդանավակայաններ),
 - համայնքային և այլ ոչ բնակելի գոտիներում,
 - բնակելի գոտում, այդ թվում՝ շրջանային, ներթաղամասային, բակային,
 - քաղաքային փոխադրամիջոցների գոտիներում (հրապարակներ, փողոցներ, տրանսպորտային հանգույցներ),



Նկար 105. Ներկառուցված կայանատեղ

- ըստ պահեստավորման տևողության լինում են՝
 - մշտական պահեստավորման,
 - ժամանակավոր պահպանման,
 - պարբերական պահպանման
- ըստ այլ նշանակության շինությունների նկատմամբ դասավորության լինում են՝
 - առանձնացված,



Նկար 106. Առանձնացված կայանատեղ

- կցակառուցված,
- ներկառուցված,
- համակցված,

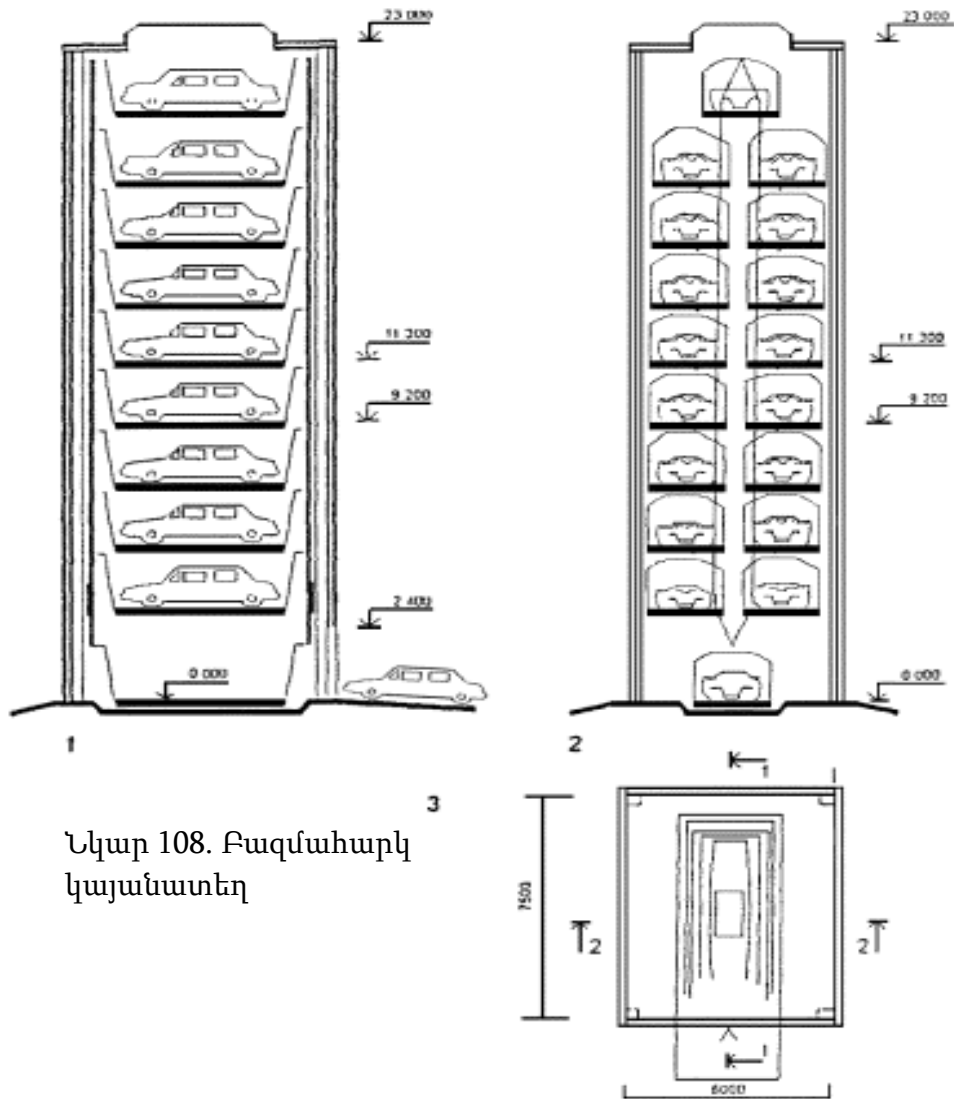
- ըստ երկրի մակերևույթի մակարդակի նկատմամբ տեղադրման լինում են՝
 - վերգետնյա,
 - ստորգետնյա,



Նկար 107. Ստորգետնյա կայանատեղ

- համակցված,
- ըստ հարկայնության լինում են՝
 - միհարկանի,

- բազմահարկ,



Նկար 108. Բազմահարկ կայանատեղ

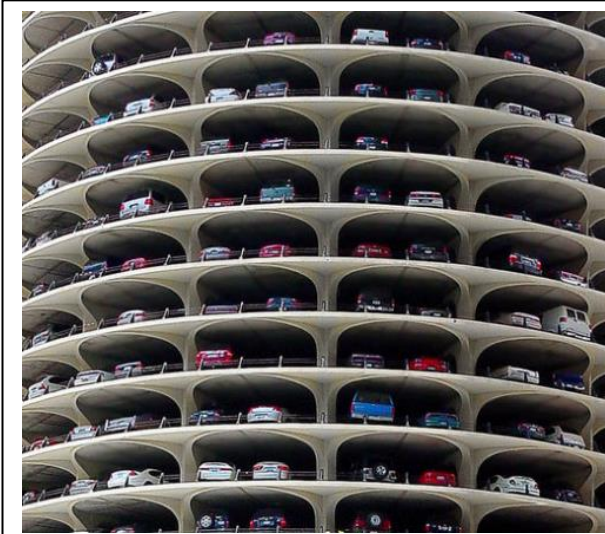
- ըստ հարկերի միջև տեղափոխության լինում են՝

- թեք հարթակով,



Նկար 108. Թեք հարթակով կայանատեղ

- մեխանիզացված,



Նկար 109. Մեխանիզացված կայանատեղ

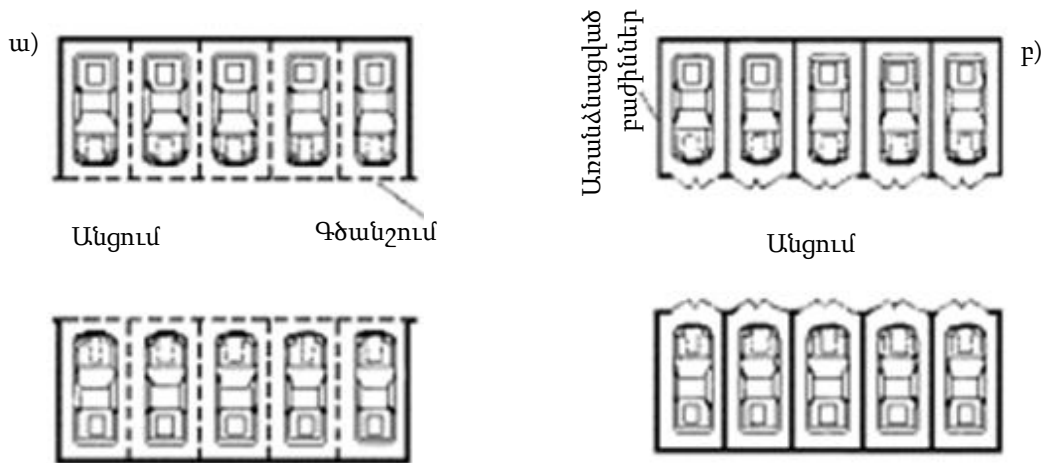
- ավտոմատացված,



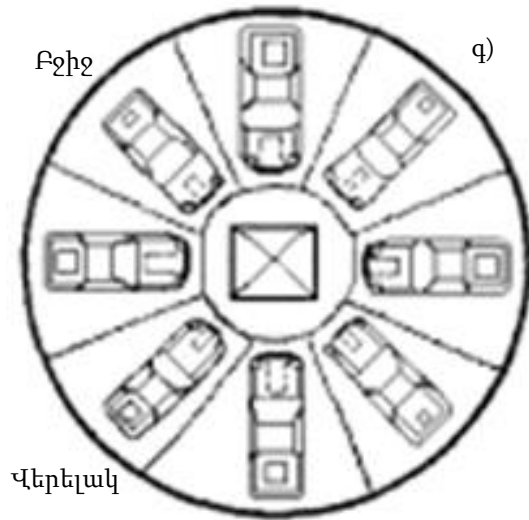
Նկար 110. Ավտոմատացված կայանատեղ

- ըստ պահպանման կազմակերպման (տես նկար 111) լինում են՝
 - ազատ տեղադրման,
 - առանձնացված,
 - բջիջային,

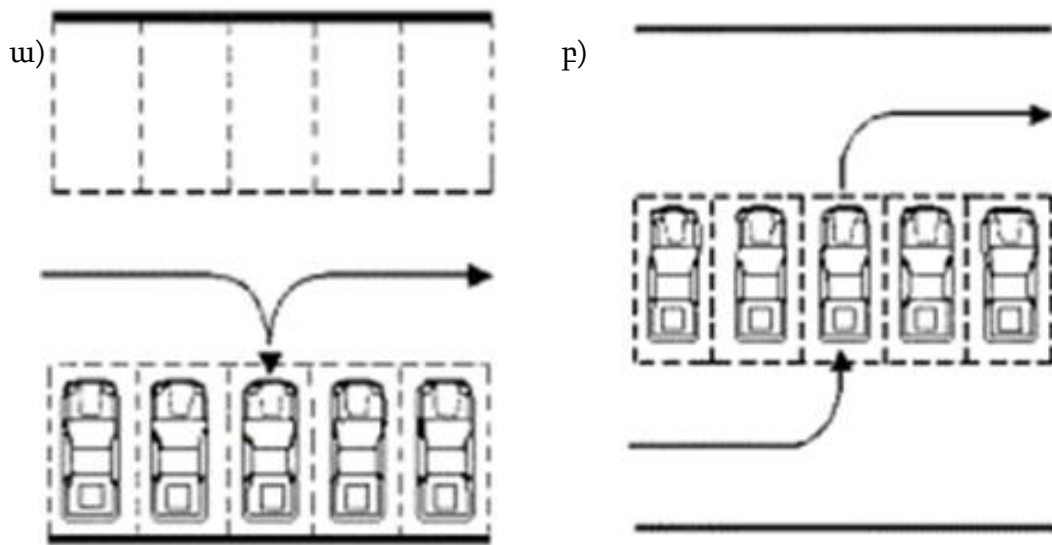
- համակցված,



Նկար 111. Կայանատեղերի ստորաբաժանումն ըստ պահպանման կազմակերպման
 ա) ազատ տեղադրման, բ) առանձնացված, գ) բջիջային,

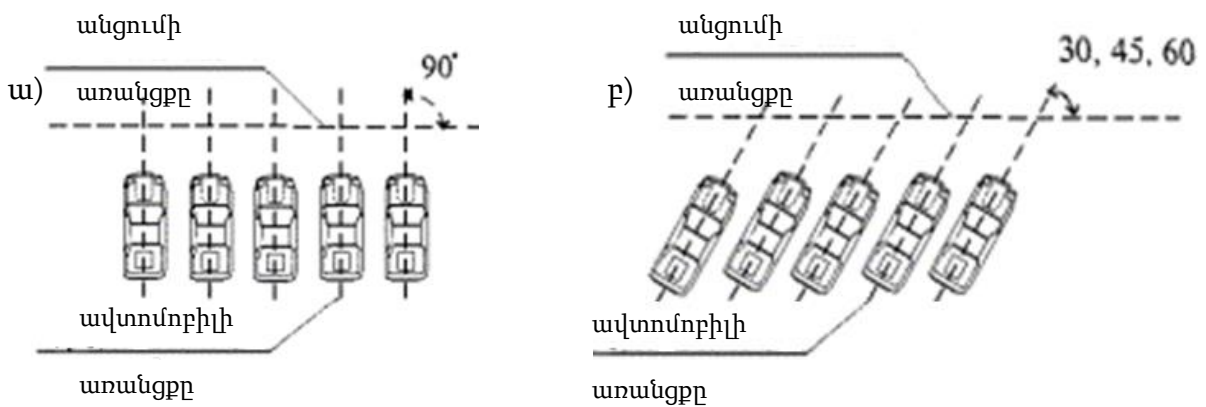


- ըստ պահպանման պայմանների լինում են՝
 - ջեռուցվող,
 - չջեռուցվող,
- ըստ ավտոմոբիլների կայանման և դուրս բերման ձևի (տես նկար 112) լինում են՝
 - փակուղային,
 - միջանցուկ

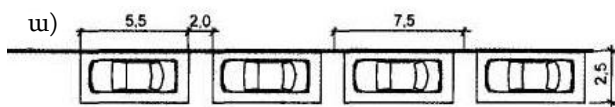


Նկար 112. Կայանատեղերի ստորաբաժանումն ըստ ավտոմոբիլների կայանման և դուրս բերման ձևի, ա) փակուղային, բ) միջանցուկ

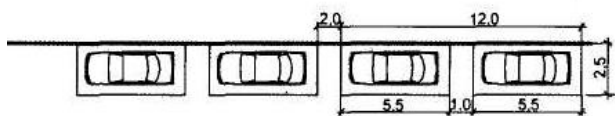
- ըստ երկայնական առանցքի նկատմամբ ավտոմոբիլների կայանման անկյան արժեքի (տես նկար 113) լինում են՝
 - ուղղանկյունաձև,
 - շեղանկյունաձև,



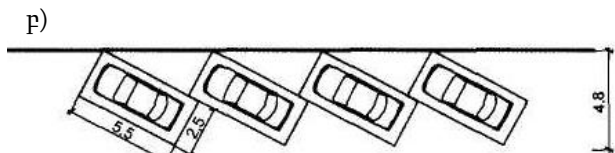
Նկար 113. Կայանատեղերի ստորաբաժանումն ըստ երկայնական առանցքի նկատմամբ ավտոմոբիլների կայանման անկյան արժեքի, ա) ուղղանկյունաձև, բ) շեղանկյունաձև



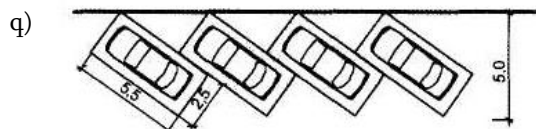
Անընդհատ մուտք ու ելք



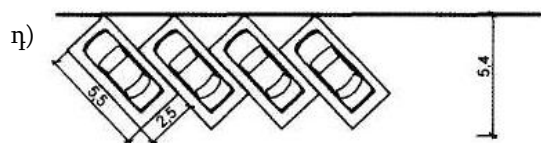
Առանձնացված մուտք ու ելք



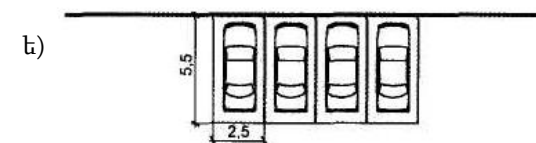
Անցումի նկատմամբ 30° անկյան տակ



Անցումի նկատմամբ 45° անկյան տակ

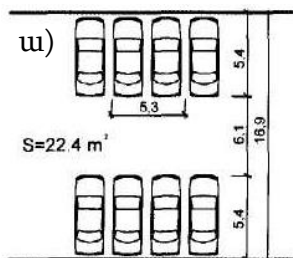


Անցումի նկատմամբ 60° անկյան տակ

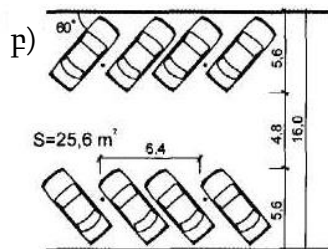


Անցումի նկատմամբ 90° անկյան տակ

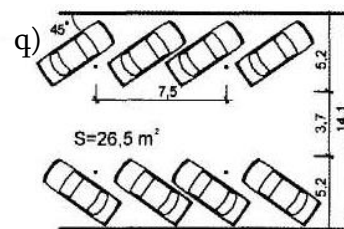
Նկար 114. Ավտոմոբիլների տեղավորումը բաց կայանատեղում անցումի նկատմամբ ա) զուգահեռ, բ) 30° անկյան տակ, գ) 45° անկյան տակ, դ) 60° անկյան տակ, ե) ուղիղ անկյան տակ



$S=22.4 \text{ m}^2$

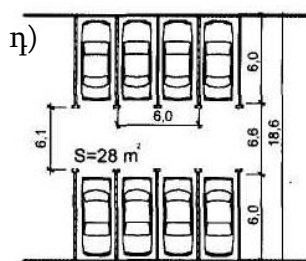


$S=25.6 \text{ m}^2$

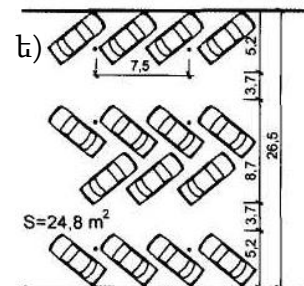


$S=26.5 \text{ m}^2$

Նկար 115. Ավտոմոբիլների տեղավորումը փակ կայանատեղում ա) 90° անկյան տակ, բ) 60° անկյան տակ, գ) 45° անկյան տակ, դ) 90° անկյան տակ առանձնացված, ե) 45° անկյան տակ երկու անցումով



$S=28 \text{ m}^2$



$S=24.8 \text{ m}^2$



Նկար 116. Porsche Garden (The UK)

Ստորև, աղյուսակում, ցուցադրված են կայանատեղերի միջև հեռավորությունները և դրանցում անհրաժեշտ ավտոմոբիլների թիվը:

Աղյուսակ

Կայանատեղերի միջև հեռավորությունները և դրանցում անհրաժեշտ ավտոմոբիլների թիվը

Ճանապարհի կարգը	Կայանատեղերի միջև հեռավորությունը, կմ	Կայանատեղում ավտոմոբիլների անհրաժեշտ քանակը, հատ ավտ.
I	10-15	10-25
II	10-15	10-15
III	20-30	10-15
IV	40-60	10