МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
СССР

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ ДОРОЖНЫЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
(СОЮЗДОРНИИ)

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО РАЗМЕЩЕНИЮ И ПРОЕКТИРОВАНИЮ ПЛОЩАДОК ДЛЯ СТОЯНОК АВТОМОБИЛЕЙ

Москва 1973

gost.e-ecolog.ru

Министерство транспортного строительства СССР

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ ДОРОЖНЫЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
(СОЮЗДОРНИИ)

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО РАЗМЕЩЕНИЮ И ПРОЕКТИРОВАНИЮ ПЛОЩАДОК ДЛЯ СТОЯНОК АВТОМОБИЛЕЙ

Одобрены Главтранспроектом
Минтрансстроя

Москва 1973

УДК 625.712.63:625.72(0.831

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ И ПРОЕКТИРОВАНИЮ ПЛОЩАДОК ДЛЯ СТОЯНОК АВТОМОБИЛЕЙ. Союздорнии. М., 1973

На основе обобщения отечественного и зарубежного опыта, анализа обследований дорог и исследования режимов движения в зоне площадок для стоянок автомобилей даны положения о значении площадок и их размещении с учетом наличия на автомобильных дорогах зданий и сооружений дорожной службы, автотранспортной службы и служб ГАИ МВД СССР. Рассмотрены расположение площадок по протяжению дорог с учетом местных условий и установка необходимых знаков и указателей. Большое внимание уделено размещению площадок в плане относительно дорог, а также обеспечению съезда с дорог на них и с них на дороги. Даны схемы выполнения площадок, требования и рекомендации по переходно-скоростным полосам и самим площадкам. Уделено внимание вопросам оборудования и оснащения площадок. Приведены примеры решений площадок для стоянок автомобилей.

Табл.-1, рис.-9.

© СОЮЗДОРНИИ, 1973 г.

УДК 625.712.63:625.72(0.83.1)

ПРЕДИСЛОВИЕ

Автомобилизация страны требует обеспечения безопасности, удобства и скоростей движения и улучшения обслуживания автомобилей, водителей и пассажиров. Эти задачи призваны выполнять инженерные обустройства автомобильных дорог. Одним из важных инженерных обустройств являются площадки для стоянки автомобилей.

В СНиП II-Д.5-72 впервые включены требования по проектированию и нормированы основные положения по расположению и вместимости площадок для стоянок.

"Методические рекомендации" дополняют СНиП II-Д.5-72 по вопросам проектирования и размещения площадок для стоянок автомобилей, обобщают отечественный и зарубежный опыт, учитывают результаты анализа обследований дорог и исследования режимов движения в зоне площадок. В рекомендациях представлены предложения о размещении площадок для стоянок с учетом наличия на дорогах зданий и сооружений дорожной и автотранспортной служб, а также служб ГАИ МВД СССР, о расположении площадок в плане относительно дорог с учетом местных условий, об обеспечении съезда с дорог на площадки и с них на дороги, даны схемы выполнения площадок, рекомендации по оборудованию и оснащению площадок, примеры устройства площадок для стоянок автомобилей.

"Методические рекомендации" составлены в Союздорнии канд.техн.наук Ю.С.Крыловым при участии инж. В.С.Скируты.

При разработке "Методических рекомендаций" учтены работы Союздорпроекта, Гипродорнии, МАДИ по данным вопросам.

Замечания и предложения просим направлять по адресу: 143900, Московская обл., Балашиха, Союздорнии.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Площадки для стоянок автомобилей относятся к дорожным инженерным устройствам и предназначены для отдыха водителей и пассажиров, проверки состояния транспортных средств и грузов, устранения неисправностей и удовлетворения разнообразных потребностей водителей и пассажиров.

2. Площадки для стоянок обеспечивают необходимую безопасность движения, способствуют уменьшению дорожно-транспортных происшествий, возникающих вследствие утомляемости водителей, а также из-за расположения остановившихся транспортных средств в непосредственной близости от основных полос движения. Кроме того, площадки способствуют повышению скоростей движения основных потоков автомобилей и организации движения в соответствии с выбираемыми водителями режимами движения.

3. Площадки для стоянок автомобилей должны проектироваться с учетом размещения на дорогах зданий и сооружений дорожной и автотранспортной службы, а также постов Государственной автомобильной инспекции МВД СССР (постов ГАИ).

В зонах расположения зданий и сооружений дорожной и автотранспортной службы и постов ГАИ необходимо предусматривать площадки для стоянок автомобилей независимо от их ведомственной принадлежности. Размеры таких площадок следует назначать в соответствии с типом этих сооружений и местными условиями, но не менее чем на 5 автомобилей.

4. К зданиям и сооружениям дорожной службы относятся здания Управления дорог, дорожных участков, дорожно-ремонтных пунктов и др. Проектирование зданий и сооружений дорожной службы, их функциональное назначение, размеры и расположение регламентированы с

достаточной полнотой в СНиП II-Д.5-72 и в других документах.

5. Строительство зданий и сооружений автотранспортной службы на автомобильных дорогах в настоящее время только начинается. Опыт такого строительства и эксплуатации обобщен Ленинградским филиалом Гипродорнии в "Указаниях по размещению зданий и сооружений автотранспортной и дорожной службы на автомобильных дорогах", разработанных в 1972 г.

К зданиям и сооружениям автотранспортной службы относятся здания и сооружения для обслуживания пассажирских перевозок (автопавильоны, пассажирские автостанции, автовокзалы, мотели), сооружения для обслуживания грузовых перевозок (грузовые автостанции, перевесные пункты, контрольно-диспетчерские пункты), сооружения для обслуживания подвижного состава (станции технического обслуживания, автозаправочные станции, моечные пункты).

6. Проектирование на дорогах сооружений служб МВД СССР: дорожной милиции и Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) - определяется ведомственными инструкциями.

7. В комплекс сооружений вблизи площадок для стоянок автомобилей целесообразно включать строительство эстакад для осмотра и обслуживания автомобилей, стендов для регулирования света фар, моечных пунктов, пунктов питания, киосков, туалетов и других элементов автосервиса. На площадках для стоянок следует устанавливать схемы прилегающих участков дорог, указатели места расположения ближайших АЗС, СТО, постов ГАИ, пунктов медицинской помощи, исторических и культурных памятников, гостиниц, кемпингов, магазинов, пунктов обслуживания и других объектов, представляющих интерес для пользователей дорог.

8. По назначению площадки для стоянок подразделяются:

- на площадки-стоянки, входящие в комплекс соору-

жений дорожной и автотранспортной службы, а также постов ГАИ в соответствии с пп.3-7;

- площадки для кратковременной стоянки;
- площадки для длительной стоянки.

Такое подразделение весьма условно в связи с большим разнообразием возможного расположения и использования площадок.

РАСПОЛОЖЕНИЕ ПЛОЩАДОК ДЛЯ СТОЯНОК ПО ПРОТЯЖЕНИЮ ДОРОГ

9. На автомобильных дорогах всех категорий в населенных пунктах, у общественных и торговых зданий, столовых, кафе, пунктов скорой помощи и других объектов с систематическими остановками автомобилей предусматривают специальные площадки для кратковременных стоянок. Размеры таких площадок определяют из предполагаемого количества одновременно останавливающихся автомобилей. Они устраиваются с учетом организации движения для заезда и выезда по полосам разгона и торможения при условии исключения выезда автомобилей на основные полосы движения при маневрировании.

10. На автомобильных дорогах I-III категорий на участках вне населенных пунктов: у исторических и культурных памятников, живописных мест, водоемов, а также в местах отдыха и технического осмотра автомобилей - надлежит предусматривать площадки для кратковременных стоянок. Размеры таких площадок следует определять исходя из количества одновременно стоящих автомобилей, но не менее 5.

Стоянки располагают с учетом наличия площадок в населенных пунктах, а также вблизи сооружений дорожной, автотранспортной службы и постов ГАИ: через 10-15 км на дорогах I-II категорий и через 20-30 км на дорогах III категории.

Через 30–60 км, т.е. через две площадки для кратковременного отдыха на дорогах I–II категорий и через одну – на дорогах III категории, рекомендуется устраивать площадки длительного отдыха, рассчитанные на стоянку не менее 10 автомобилей с учетом ожидаемого количества одновременно останавливающихся автомобилей.

На подходах магистральных дорог I–II категорий к крупным городам необходимо предусматривать площадки для стоянки до 50 автомобилей с организацией специальной службы по охране, техническому обслуживанию, мойке автомобилей и т.п.

11. В целях уменьшения количества съездов и въездов на дорогах I–III категорий рекомендуется съезды на площадки для стоянок автомобилей совмещать со съездами на дороги IУ–У категории, а сами площадки располагать с учетом обеспечения видимости в зонах пересечений и примыканий. В отдельных случаях могут быть использованы переходно-скоростные полосы к автобусным остановкам.

12. Места, наиболее подходящие для площадок отдыха, с живописным ландшафтом или с широкой панорамой на окружающую местность, с наличием источников воды, пляжей, защищенные от солнца и ветра и т.д. целесообразно отмечать при трассировании.

Окончательное положение трассы следует корректировать с учетом обеспечения наилучших условий для работы и отдыха пользователей дорог.

При выборе места для площадок-стоянок следует использовать опыт размещения мест стоянок на близлежащих дорогах в данном районе.

13. При реконструкции автомобильных дорог места расположения площадок для стоянок и их размер определяют с учетом неорганизованно возникших площадок для стоянок и их размеров, а также регулярно совершаемых остановок на обочинах. При этом следует исходить из интенсивности движения на десятилетнюю перспективу.

14. О расположении площадок для стоянок автомобилей необходимо заблаговременно информировать водителей и пассажиров соответствующими знаками и по возможности психологически подготавливать к остановке, т.е. предварительно на подъезде обеспечить видимость привлекательного и уютного места стоянки.

На расстоянии 2 и 5 км до площадки для стоянок и перед съездом на нее (в зоне отгона полосы торможения) устанавливают указатель "Место стоянки". При необходимости под указателем располагают табличку "Расстояние до объекта". При этом руководствуются ГОСТ 10807-71 "Знаки дорожные". Рекомендуется в зоне установки ближайшего перед площадкой знака сообщать о характере площадки и наличии представляющих интерес для пользователей дорог объектов (исторических, культурных, эстакад, мойки, пляжа, реки, озер и т.п.), а также о расстоянии до следующей площадки для стоянки.

РАЗМЕЩЕНИЕ ПЛОЩАДОК В ПЛАНЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ОСНОВНОЙ ДОРОГИ И СОПРЯЖЕНИЕ С НЕЙ

15. В целях обеспечения безопасности движения и повышения транспортно-эксплуатационных показателей автомобилей на основных полосах движения и изоляции останавливающихся автомобилей необходимо предусматривать комплекс мероприятий по съезду с дороги, отделению площадок для стоянок и выезду с них на дорогу, а также по организации движения на площадках, обеспечению боковой видимости и предупреждению внезапного выхода людей на дорогу.

16. Минимальное удаление площадок от кромок основных полос движения дорог I-III категорий должно составлять не менее 2,7 м.

При минимальном удалении площадок, выполняемых,

как правило, в одном или близком уровне с уровнем проезжей части, на дорогах I–III категорий целесообразно отделять площадки разделительным островком, обрамляемым бордюром, с обеспечением съезда на площадки и выезда с них. При этом бордюры, обрамляющие островок, должны быть смещены от кромок полос движения не менее, чем на двух–трехкратную величину их возвышения, с учетом укрепления обочин (не менее 0,75 м на дорогах I–II категорий и не менее 0,5 м на дорогах III категории).

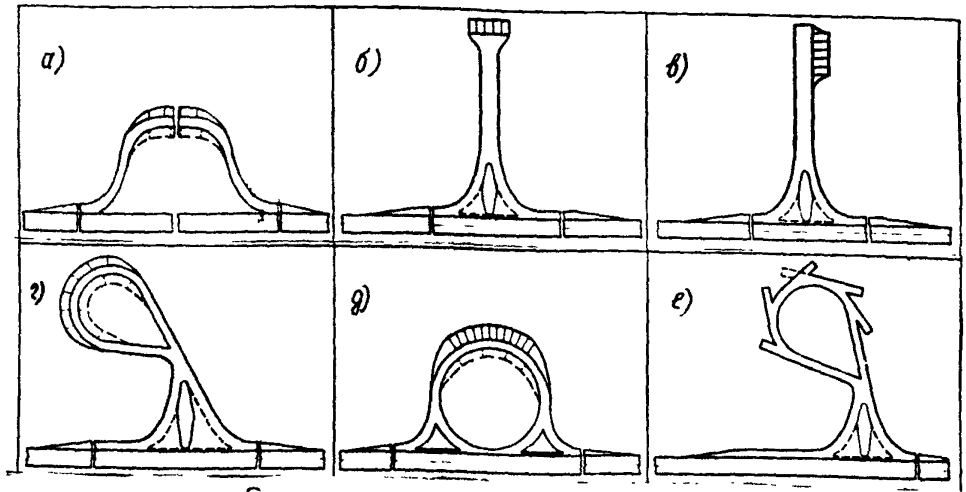
К преимуществам расположения площадок вблизи проезжей части следует отнести их своевременное обнаружение и близкий подъезд, а к недостаткам – невозможность удовлетворительной изоляции от шума проезжающего транспорта, выхлопных газов и дорожной обстановки.

Удаление площадок от дорог зависит от местных условий. При возможности их следует размещать от кромок проезжей части на удалении не менее расстояния боковой видимости, составляющей для дорог I – III категорий 25 м и для дорог IУ–У категорий 15 м. Как правило, площадки должны быть размещены в прилегающей зоне на расстоянии до 100–150 м от дороги.

17. Площадки на дорогах I–III категорий в основном должны располагаться за пределами земляного полотна с обеспечением съезда и выезда.

Схема площадки выбирается путем сравнения возможных вариантов с учетом местных условий. Могут быть приняты схемы с продольным расположением автомобилей вдоль полосы сквозного проезда, с поперечным расположением к полосе проезда и маневрирования, круговые площадки с продольным или поперечным расположением автомобилей к кольцевому проезду, площадки веерного типа и т.д. (см.рисунок).

18. Площадки с расположением автомобилей вдоль полосы сквозного проезда сравнительно компактны, имеют простую, хорошо понятную организацию движения



Схемы площадок для стоянок автомобилей:

а– с продольным расположением автомобилей и самостоятельными въездом и съездом. Пунктиром изображено возможное размещение стоянок большегрузных автомобилей. Угол α –угол наклона съезда к дороге – характеризует удобства и условия движения; б и в– с поперечным размещением автомобилей к зоне маневрирования с совмещенным съездом и въездом на подходе к площадке. Пунктиром показано выполнение канализирующего островка треугольной формы при проектировании площадок с двух сторон дороги; г–кольцевая площадка; д–комбинированная схема из а и г при близком размещении к дороге и расположении с одной стороны дороги; е– площадка веерного типа. Заезды – карманы могут выполняться как с заездами вперед, так и назад в соответствии с местными условиями

(рис, схема "а"). Из-за наличия самостоятельных полос съезда и выезда и сравнительно большой площади такие площадки целесообразны при небольшом удалении от полос движения дороги или при наличии существующих подъездов. Их рекомендуется применять при проектировании площадок в зоне зданий и сооружений автотранспортной, дорожной службы, постов ГАИ и т.д., располагаемых вблизи дороги.

Схема "а" с продольным расположением автомобилей может быть выполнена (или развита в перспективе) с дополнительной стояночной полосой специально для грузовых автомобилей, примыкающей к полосе проезда, но ближе к дороге (на схеме - пунктир). Дальнейшее развитие площадок возможно за счет изменения стояночной полосы, наиболее удаленной от дороги, в площадку с косым или перпендикулярным размещением автомобилей относительно полосы проезда.

19. Схемы площадок с поперечным размещением автомобилей к полосе проезда или к зоне маневрирования, круговые площадки с продольным или поперечным расположением автомобилей, площадки веерного типа (кольцевые с нишами для заезда в целях уединения) выполняются, как правило, тупиковыми. Форма площадки, расстояние от дороги, подъезды, выезды и другие элементы зависят от местных условий (расположение и характер объекта, рельеф, растительность и т.д.), детальный учет которых позволит принимать рациональное решение с наименьшими затратами.

20. При продольном размещении автомобилей ширину стояночной полосы принимают, как правило, равной ширине основных полос движения, но не менее 3м. При этом учитывают возможность открытия дверей автомобилей и проход людей рядом с автомобилем. Длину площадки для стоянки одного автомобиля с учетом возможного выруливания следует принимать равной 7,5м.

21. При поперечном размещении автомобилей к полосе проезда или к зоне маневрирования величину пло-

щадки для стоянки одного легкового автомобиля назначают 3х5 м и для грузового автомобиля 3х7 м. Примыкающая зона для поворотов должна иметь ширину не менее 6 м. В соответствии с организацией движения в шестиметровую зону может входить и полоса для сквозного проезда по площадке.

22. При регулярном движении по дороге большегрузных автомобилей и автопоездов целесообразно предусматривать места для стоянок с учетом сложности их маневрирования, сравнительно больших нагрузок на покрытие и габаритов. Рекомендуется стоянки для большегрузных автомобилей проектировать ближе к дороге, чтобы не закрывать вид на прилегающие места и частично изолировать от дороги другие типы транспортных средств. Возможно их размещение на подъезде к площадкам параллельно проездам в виде "карманов" или схем с продольным расположением. При этом следует обеспечить на площадках разворот большегрузных автомобилей. Учитывая характер движения (дальние рейсы) большегрузных автомобилей, целесообразно в дополнение к обычным стоянкам предусматривать стоянки не менее чем для двух-трех таких автомобилей. Дополнительные стоянки для автомобилей такого типа можно предусматривать на части площадок, где более вероятна их остановка (вблизи водоемов, после подъемов, у столовых, вблизи постов ГАИ, на площадках, просматриваемых с дорог и т.д.). Раздельное размещение мест стоянок большегрузных автомобилей целесообразно на всех площадках независимо от их размеров, оно упростит организацию движения.

23. В отдельных случаях в целях уменьшения количества съездов и въездов, занимаемой площади и строительных затрат, можно располагать площадки для стоянок вблизи автобусных остановок и съездов на дороги IУ-У категорий с использованием переходно-скоростных полос (см.приложение).

В зоне автобусных остановок площадки можно раз-

мещать за павильонами для пассажиров. Схема площадки выбирается в соответствии с местными условиями. При этом необходимо предусматривать пешеходные переходы через подъезды и обеспечивать видимость пешеходов и водителей автомобилей, движущихся на площадку и с площадки (см.приложение).

В зоне съездов на дороги 1У–У категорий расстояние от площадок для стоянок до основных дорог должно обеспечивать видимость в зоне пересечения или примыкания. При укрепленном съезде лишь на подходе к дорогам 1–III категории рекомендуется располагать площадки в конце укрепленного участка, что при достаточной изоляции обеспечит поливо-моечным машинам удобный разворот. Площадки для стоянок необязательно удалять от проезжих частей дорог 1У–У категорий. В этом случае их проезжие части могут быть использованы для маневров разворота, а также для заезда и выезда автомобилей на площадки.

24. Съезд на площадки для стоянок и выезд с них выполняют через переходно-скоростные полосы. Длину переходно-скоростных полос следует принимать по таблице.

При сопряжении переходно-скоростных полос со съездами, имеющими самостоятельные проезжие части для поворачивающих автомобилей, длину переходно-скоростных полос полной ширины допускается уменьшать в соответствии с расчетными скоростями на съездах, но не менее чем до 50 м для дорог 1–II категорий и 30 м для дорог III категории. Длину 30 м следует считать минимальной из условия разделения движения.

Отгон полос торможения следует начинать с уступа величиной 0,5 м. При выезде с площадок должна быть обеспечена видимость конца полосы разгона.

Ширину переходно-скоростных полос следует принимать равной ширине основных полос проезжей части.

При установке бордюров ширину переходно-скоростной полосы следует уширять на величину, равную [illegible]

Категории дорог	Продольный уклон, ‰	Длина полос полной ширины, м		Длина отгона полос разгона и торможения, м
		для разгона	для торможения	
I–II	-40	140	110	80
	-20	160	105	80
	0	180	100	80
	+20	200	95	80
	+40	230	90	80
III, III–п	-40	110	85	60
	-20	120	80	60
	0	130	75	60
	+20	150	70	60
	+40	170	65	60
IУ–п, IУ и У	-40	30	50	30
	-20	35	45	30
	0	40	40	30
	+20	45	35	30
	+40	50	30	30

возвышениям бордюра над проезжей частью – при расположении бордюров с одной стороны, и равную пяти возвышениям – при двустороннем расположении бордюров. Покрытия полос торможения и разгона следует предусматривать с шероховатой поверхностью, обеспечивающей значения коэффициента сцепления не менее 0,6.

Переходно-скоростные полосы площадок для стоянок следует отделять от основных полос движения на подходах к кривым съездов на протяжении не менее 20м разделительной полосой шириной 0,75 м на дорогах I–II категории и 0,5 м – на дорогах III категории. Эти разделительные полосы следует предусматривать в од-

ном уровне с прилегающими полосами движения или возвышающимися над ними на 0,08 м.

25. Наименьший радиус кривых при сопряжениях в местах съездов с дорог и выездов на них следует принимать в зависимости от категории дороги: не менее 25 м на дорогах I,II и III-п категорий, не менее 20 м на дорогах III и IУ-п категорий и 15 м на дорогах IУ-У категорий.

Съезд с дорог и выезд на них рекомендуется выполнять под углом 25-30° (угол α на схеме "а" рисунка), что обеспечивает свободное вписывание поворачивающих автомобилей на сравнительно небольшой угол, хорошую просматриваемость, съезд без резких торможений с плавным изменением траектории движения. Для автомобилей, съезжающих на площадки для стоянок, желательно создавать лучшие условия по сравнению с автомобилями, выезжающими с площадок на дороги.

При расчете элементов сопряжения на площадках для выполнения разворотов и въездов-выездов легковыми автомобилями и одиночными грузовыми автомобилями допускается принимать радиус поворота 10 м. При устройстве площадок для большегрузных автомобилей и автопоездов элементы сопряжений рассчитываются на основе технических характеристик фактически используемых на дороге транспортных средств.

26. Ширина полос движения в зоне площадок принимается в зависимости от траектории движения, наличия бордюра (см.п.24), стоящих автомобилей и организации движения.

Ширина полосы движения сквозного проезда в схемах с продольным расположением автомобилей назначается, как правило, равной ширине основных и переходно-скоростных полос дороги, но не менее 3,5 м. Ширину полосы на входном и выходном участке (от переходно-скоростных полос до полосы сквозного проезда) рекомендуется принимать 4-4,5 м.

В схемах с двухполосным движением ширина проезжей части должна составлять не менее 6 м.

На кольцевых схемах ширина полосы движения сквозного проезда принимается в соответствии с радиусом закругления – 3.5–4,5 м.

27. Для четкой организации движения и выделения мест стоянок рекомендуется зону площадок для стоянки отделять от окружающей местности бордюром.

Ширину обочин в зоне площадок допускается уменьшить до 1 м с учетом обеспечения прочности дорожных одежд и возможного прохода людей.

28. На дорогах I–III категорий рекомендуется предусматривать площадки для каждого направления движения. Для предупреждения пересечения траекторий движения встречных потоков на дорогах II–III категорий площадки несколько смещают по протяжению из условия: первая по ходу движения должна быть с правой стороны дороги. Их размещение подчиняется направлению, у которого большая потребность в площадке для стоянки.

В отдельных случаях можно рационально использовать пересечения в разных уровнях с дорогами низших категорий и другие искусственные сооружения, чтобы запроектировать одну стоянку для обоих направлений движения. Такое решение целесообразно вблизи исторического места, памятника, оригинально оформленного здания ресторана и т.д. При этом следует обеспечить первый съезд справа по ходу движения и предусмотреть четкую систему информации по организации движения.

На дорогах II–III категорий при стадийном строительстве площадок с первоначальным размещением площадки лишь с одной стороны необходимо предусматривать полосу торможения для левого поворота с полосы встречного движения. Параметры полосы торможения принимают с учетом указаний п.24. Полосу торможения для левого поворота выделяют маркировкой без применения конструктивных элементов, возвышающихся над проезжей частью.

На дорогах IУ-У категорий площадки для стоянок устраивают совмещенными для двух направлений движения.

ОБОРУДОВАНИЕ ПЛОЩАДОК ДЛЯ СТОЯНОК

29. Площадки для стоянок автомобилей должны иметь минимум необходимых обустройств для водителей и пассажиров.

Для поддержания чистоты в зоне площадок должны быть установлены мусорные ящики. Целесообразно устанавливать транспаранты о соблюдении чистоты и запрещении отдельных видов обслуживания автомобилей вне мест, специально для этого предназначенных (мытье автомобилей, слив масла, очистка от грязи салона и т.д.). Полезно указывать, где можно выполнить эти виды технического обслуживания.

30. В зоне площадок, расположенных в лесу, у лесозащитных полос, водоемов и т.д., рекомендуется устанавливать 2-3 стола со скамейками.

В этих же местах целесообразно предусматривать место для разведения костра, выложенное камнями, или место для пользования походными бензиновыми или газовыми плитками, паяльными лампами и т.д.

31. При наличии открытых источников воды следует предусматривать меры по благоустройству места подхода к водоему (укрепление берега, углубление водоема, сооружение простейшего настила-площадки и т.п.). В отдельных случаях возможен подвод воды по трубам, как правило, самотеком в удобное место. При этом должны быть проложены дорожки простейшего типа и установлены указатели.

32. В соответствии с расположением площадок для стоянок желательно обеспечить посадку или сохранение зеленых насаждений - "живых заслонов" для изоляции отдыхающих от дороги, для создания тени и ограниче -

ния путей передвижения людей и автомобилей в зоне площадок. При этом деревья следует располагать не ближе 1,8 м от края дорожной одежды площадок.

33. На площадках для стоянок вне населенных пунктов целесообразно устанавливать щиты со схемами близлежащих участков дорог с указанием расположения АЗС, СТО, постов ГАИ, пунктов медицинской помощи, телефонов, исторических памятников, гостиниц, кемпингов, площадок отдыха, достопримечательностей и культурно-бытовых объектов, представляющих интерес для пользователей дорог.

При разработке проектов телефонной связи на дорогах высших категорий рекомендуется телефоны устанавливать в зоне площадок для стоянок.

34. Площадки, располагаемые возле зданий и сооружений дорожной и автотранспортной службы, постов ГАИ, столовых, магазинов, гостиниц, исторических памятников и т.п., при наличии вблизи электроэнергии, должны быть освещены.

На этих площадках необходимо также одновременно с другими обустройствами предусматривать туалеты общего пользования. Туалеты также целесообразны при значительных размерах площадок (на 10 и более автомобилей), в загородных условиях, в степных районах, в местах регулярных ночовок водителей. Туалеты необходимо относить в сторону, укрыть живыми заслонами и предусмотреть к ним дорожки простейшего типа и указатели.

35. В живописных местах рекомендуется проектировать в зоне площадок-стоянок павильоны, беседки и малые архитектурные сооружения (навесы, перголы и стенки, трельяжи, декоративные и цветочные вазы, скульптуры и т.п.) с учетом местных и национальных особенностей. В отдельных случаях могут быть использованы элементы оформления парков культуры и отдыха и даже некоторые виды аттракционов (качели, простейшие карусели и т.п.). Компоновку отдельных соору-

жений необходимо выполнять с учетом рельефа и местных условий и все сооружения располагать с одной стороны дороги вблизи площадки, предупреждая возможные пересечения дороги людьми.

ПРИМЕРЫ РЕШЕНИЙ ПЛОЩАДОК ДЛЯ СТОЯНОК АВТОМОБИЛЕЙ

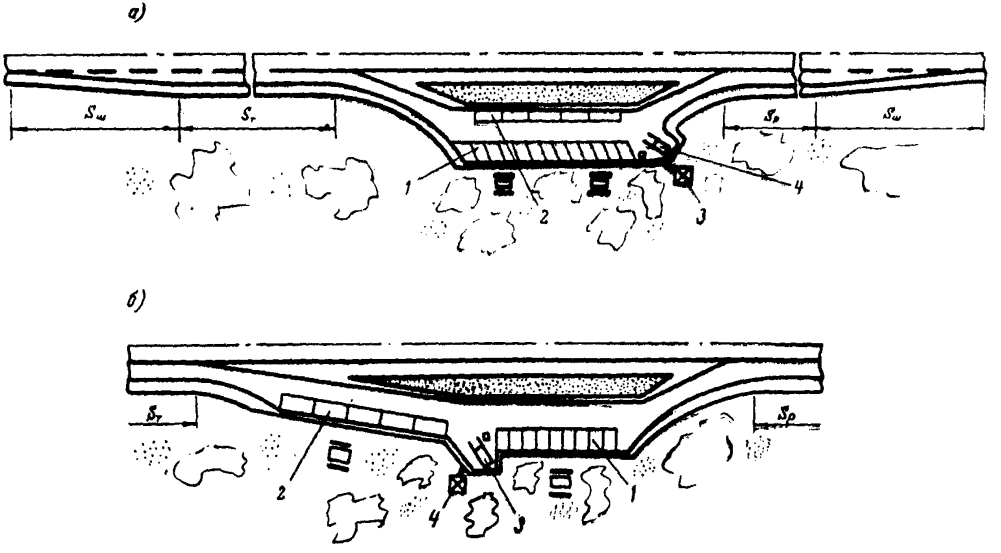


Рис.1. Схемы площадок с параллельным (а) и последовательным расположением(б) стоянок грузовых и легковых автомобилей на перегоне:
1–легковые автомобили; 2–грузовые; 3–смотровая эстакада ; 4– туалет

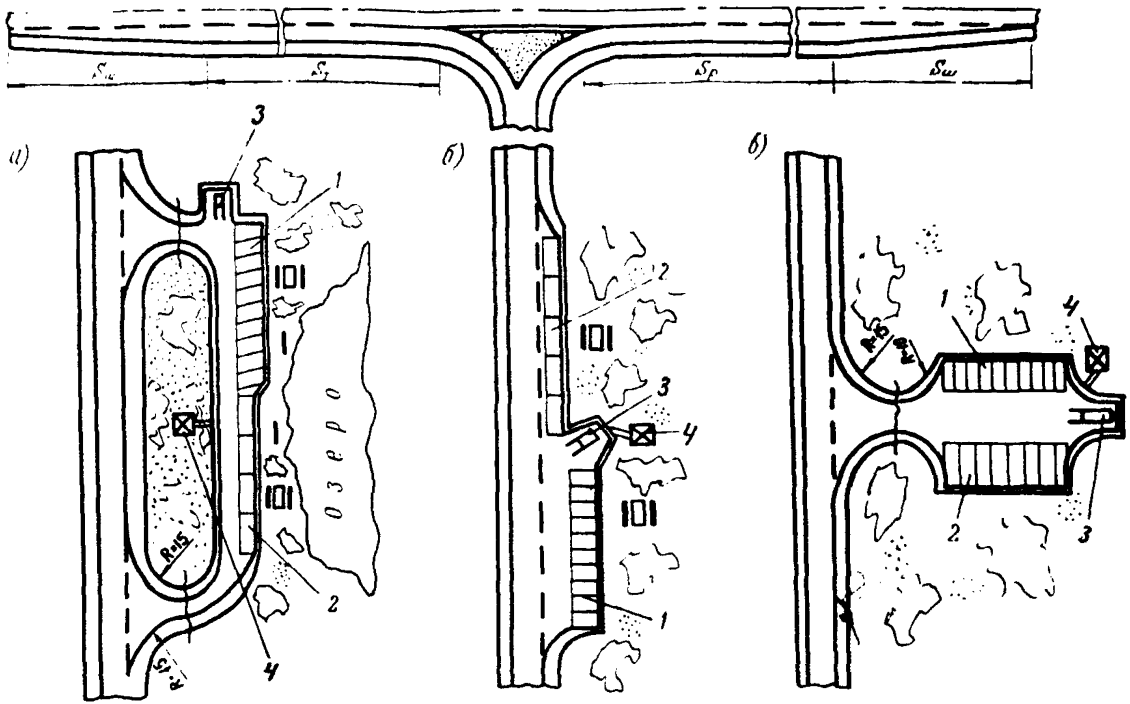


Рис.2. Схемы площадок для стоянок автомобилей вблизи съездов на дороги IУ–У категорий:

а–с самостоятельными въездом и выездом с площадки; б–примыкающая к дороге IУ–У категорий; в–с объединенным съездом и выездом на площадку. Обозначение 1–4 см. рис.1

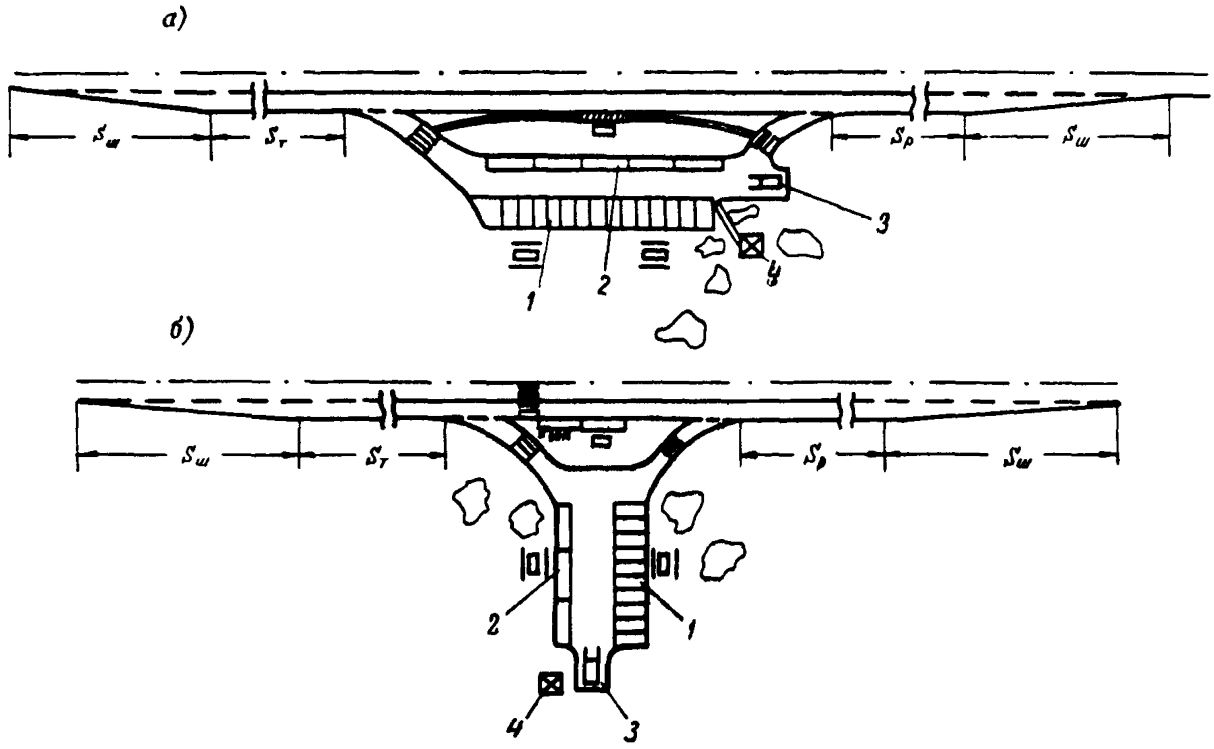


Рис.3. Схемы площадок с параллельным (а) и перпендикулярным расположением относительно дороги (б) для стоянок автомобилей в зоне автобусных остановок. Обозначения 1–4 см.рис.1

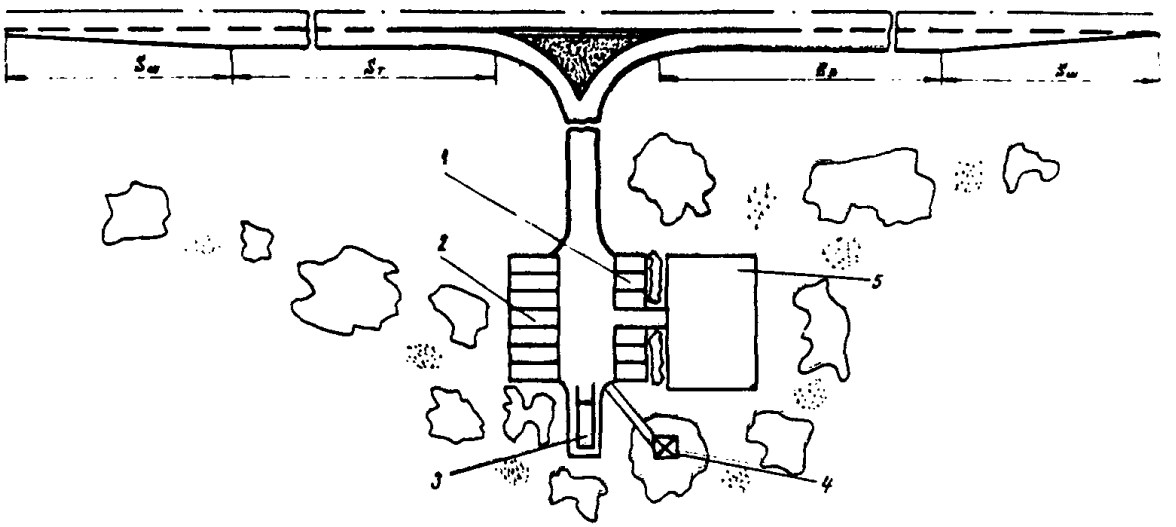


Рис.4. Схема площадки для стоянок автомобилей у магазинов, столовых и т.п: 1–грузовые автомобили; 2–легковые; 3–смотровая эстакада; 4–туалет; 5–кафе

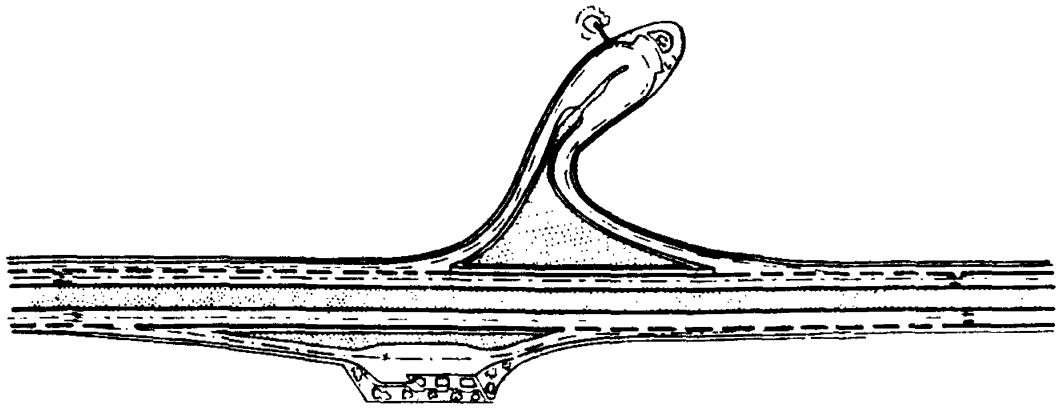


Рис.5. Размещение площадки с учетом местности (Венгрия)

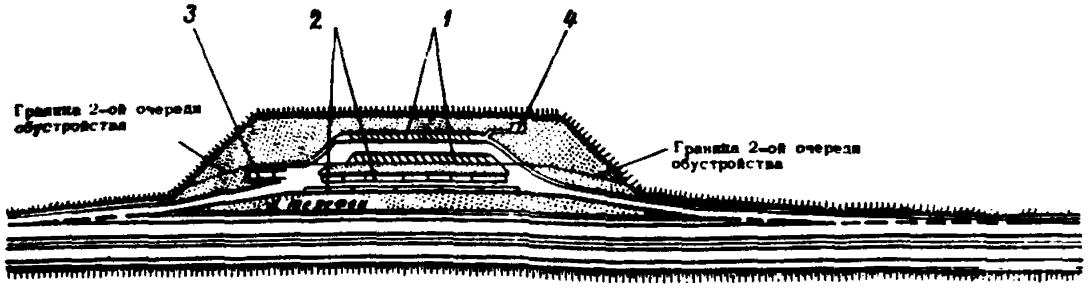


Рис.6. Схема площадки для стоянки на перегоне (французский вариант). Обозначения 1–4 см. рис.1

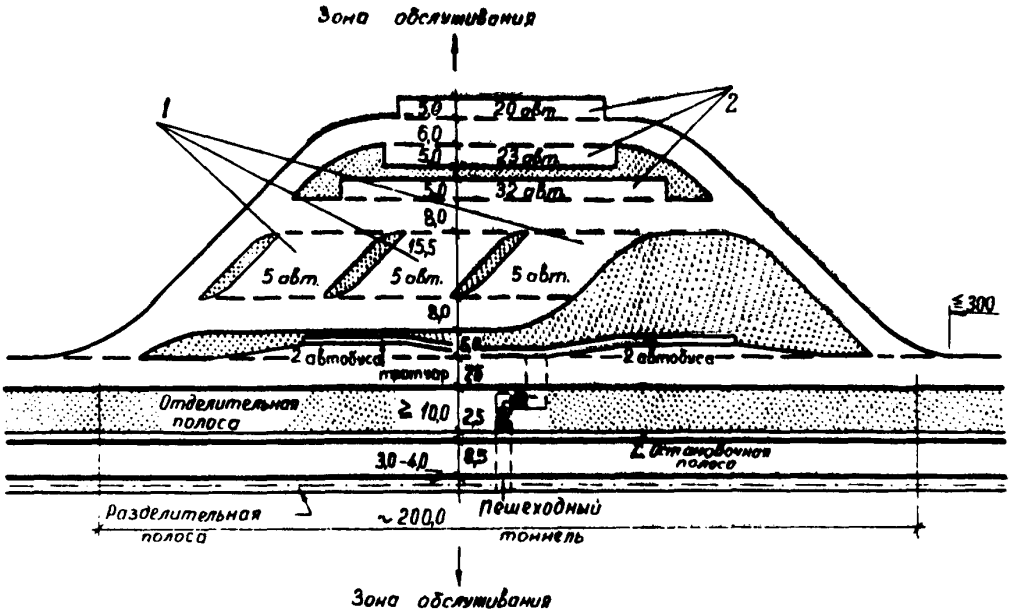


Рис.8. Схема площадки для стоянок автомобилей:
(проект "Технических условий" ГДР – 1968г.)
1–грузовые автомобили ; 2–легковые

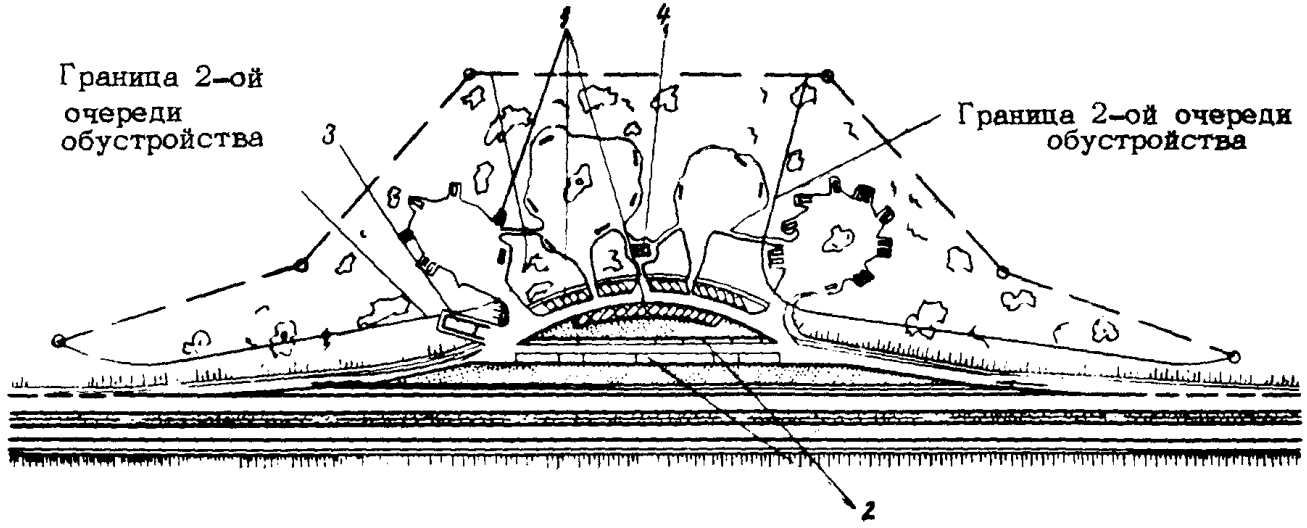


Рис.7. Схема площадки для стоянок на перегоне (французский вариант).

Обозначения 1-4 см. рис.1

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Предисловие	3
Общие положения	4
Расположение площадок для стоянок по протяжению дорог	6
Размещение площадок в плане относительно основной дороги и сопряжение с ней	8
Оборудование площадок для стоянок . . .	17
Приложение.– Примеры решений площадок для стоянок автомобилей	21

Ответственный за выпуск В.О.Арутюнян

Редактор Л.В.Королева
Корректор Ж.П.Иноземцева
Технический редактор А.В.Евстигнеева

Подписано к печати 5/1X 1973 г. Формат 60x84/16
Л 88974
Заказ 159-3 2,0 печ.л. 0,9 уч.-изд.л. Тираж 800
Цена 16 коп.

Ротапринт Союздорнии

gost.e-ecolog.ru