Общие рекомендации по озеленению автомобильных дорог

РИГА — 1961 г.

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА И ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ
ЛАТВИЙСКОЙ ССР
«ЛАТДОРАВТОПРОЕКТ»

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО
ГОРОДСКОГО ХОЗЯЙСТВА И
АВТОТРАНСПОРТА
Латвийское республиканское правление

Общие рекомендации по озеленению автомобильных дорог

Рига — 1961 г.

ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОЗЕЛЕНЕНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

I. Основные положения

1. Озеленение дорог должно осуществляться на основе заранее разработанных инженерных решений, обеспечивающих выполнение требований технической эксплуатации дорог и безопасности движения.

2. Составной частью проектов автомобильных дорог I-III категории, в местах пересечения этих дорог, автобусных остановок, мест переходов, мостовых переходов и путепроводов, должен быть проект озеленения.

3. Проект озеленения должен учитывать функциональную необходимость его, условия и возможности осуществления и максимальное использование естественных богатств природы.

4. Проект дороги должен учитывать необходимость осуществления работ по озеленению. Расположение резервов и кавальеров не должно вызывать при работах по озеленению никаких дополнительных работ по перемещению грунтов.

5. Работы по озеленению должны выполняться в ходе строительства и готовность об'екта должна включать и эти работы.

II. Цели и задачи озеленения

1. Дорожные насаждения, являясь частью инженерного сооружения (дороги, моста, путевого здания и т. д.), должны подчеркивать специфичность об'екта, повышая восприятие его водителем транспорта пешеходами и пассажирами.

   Как живая природа, эти насаждения органически входят в общий ландшафт и, являясь частью его, должны гармонировать с ним.

2. Дорожные насаждения должны решать задачи:

   а) зрительного восприятия дороги;

   б) создавать условия лучшего обеспечения безопасности движения транспорта и людей;

   в) включать дорогу в окружающий ландшафт, подчеркивать красоту природы, а также обогащать ландшафт;

   г) улучшать микроклимат;

   д) обеспечивать долговечность сооружения.

3. Посадки и используемые естественные зеленые насаждения должны подчеркивать сооружения в плане и профиле, помочь водителю транспорта пространственно воспринимать дорогу и обеспечивать ясное представление впереди лежащих участков дороги за пределами видимости.

4. Подчеркивая отдельные элементы дороги (перекрестки, с'езды, места стоянки транспорта, автоостановки и т. д.) содействовать безопасности движения транспорта и людей.

   На дорогах с двухполосным движением создавать условия невозможности ослепления водителя встречного транспорта в ночное время. В местах однообразного ландшафта создавать условия меняющегося внешнего облика дороги.

5. Дорожные насаждения должны органически связываться с окружающей природой, помогать вписывать инженерное сооружение в окружающий ландшафт, органически связывать его с природой. Не нарушая обзора естественных богатств природы, насаждения должны прикрывать неприглядный вид отдельных об'ектов (здания, карьеры, резервы и т. д.). Насаждения должны способствовать акцентированию внимания наиболее красивых мест и образовывать новые ансамбли, обогащающие ландшафт.

6. В местах скопления людей дорожные насаждения должны создавать улучшенные, по сравнению с окружающим, условия микроклимата. Они должны быть высоко эстетичными, давать возможность оградить места скопления людей от сквозного продувания ветром, дать укрытие от солнца, пыли и шума.

7. Дорожные насаждения должны содействовать статической сохранности всех элементов инженерного сооружения—откосов, разделительных полос, водоотводных канав, берм и т. д. При устройстве дорожных насаждений для целей снегозащиты их необходимо располагать так, чтобы по возможности не закрывать естественные богатства природы. Оградительные насаждения надлежит проводить в целях создания микроклимата для близлежащих об'ектов—заводов, железных дорог, населенных пунктов, школ, больниц и других.

III. Использование существующей растительности

1. При сооружении дорог и других сооружений существующая растительность должна быть в максимальной степени сохранена.

2. Трассировка дороги должна решаться так, чтобы отдельные лесные массивы или отдельностоящие деревья, подчеркивали элементы дороги в плане и профиле, улучшая зрительное восприятие дороги.

3. В районах бедных лесами, желательно избегать прокладки дороги через отдельные лесные массивы. Исключением должно являться создание условий безопасности движения.

4. Желательно использовать существующую растительность для организации мест отстоя транспорта, отдыха пассажиров и мест автобусных остановок.

5. Недопустима разработка близких к дороге притрассовых карьеров при высоких уровнях грунтовых вод, что приводит к заболачиванию полосы отвода. При разработке притрассовых карьеров, до начала работ должен быть снят растительный слой и после окончания разработки уложен обратно.

6. На разделительных полосах должна сохраняться растительность, если она не создает опасность движения. В лесных районах ширина разделительной полосы должна быть доведена до 8—12 метров.

7. Дорожные насаждения должны органически связываться с существующей растительностью и единым ансамблем подчеркивать план и профиль дороги или сооружения.

8. При необходимости рубки леса в массиве, краям просеки необходимо придавать форму меняющейся кривой, с использованием отдельных наиболее красивых групп деревьев или отдельно стоящих деревьев и кустарника.

IV. Виды дорожных насаждений

1. При выборе породы растительности для дорожных насаждений, необходимо учитывать форму кроны, высоту, оттенок летней и осенней окраски листьев, качество почвы, окраску цветов и плодов. Все эти факторы должны дать гармонию сочетания с окружающей природой или контраст к ней, в зависимости от назначения насаждений. Эти же факторы предопределяют взаиморасположение отдельных растений и густоту посадки.
2. Посадки могут быть:
   а) регулярного типа. К ним относятся линейные посадки, повторяющие план трассы ввиде аллей, живых изгородей и снегозащитных насаждений;
   б) свободного типа. К ним относятся групповые посадки из различных пород деревьев или однородные комбинации посадок древесных и кустарниковых пород.
3. Посадки, ограниченные геометрически правильными линиями, повторяют в плане саму дорогу и располагаются с одной или обоих сторон ее на расстоянии, зависящем от назначения. На кривых с внутренней стороны кривой рядовые посадки не рекомендуются. Рядовые посадки не рекомендуются располагать ближе 5 м от бровки полотна. Расстояние между отдельными деревьями в аллеях выбирается в зависимости от выбранной породы деревьев в пределах от 10 до 15 метров друг от друга.
4. На вновь строящихся автомобильных дорогах не рекомендуются посадки аллейного типа по следующим причинам:
   а) аллеи ограничивают возможность уширения дороги в перспективе;

б) препятствуют безаварийному с'езду с дороги при крайней необходимости;

в) скрывают от пассажиров окружающий ландшафт;

г) ухудшают просыхание дороги, а в осеннее время из-за падающих листьев создают дополнительную опасность скольжения;

д) в солнечную погоду дают пятнистое освещение дороги, утомляющее зрение водителя транспорта.

5. Посадки свободного типа в каждой группе могут иметь различное, но не менее трех, количество деревьев, посаженных на выбранном месте без геометрической взаимозависимости отдельных деревьев или кустарников. Выбор места групповой посадки зависит от назначения.

6. Живую изгородь и снегозащитные рядовые посадки желательно сажать из пород плодовых деревьев и кустарников и пород, допускающих подстрижку.

V. Основные принципы выбора вида насаждений

1. При выборе вида насаждений должны учитываться грунтовые и подпочвенные характеристики, характер окружающего ландшафта и природы, наличие рек, озер или других водоемов, рельеф местности, характер сооружения; взаиморасположение наземных средств энергопередач и связи, климатические особенности района.

2. Аллейные посадки можно рекомендовать только на дорогах, являющимся под'ездами от главной дороги, к об'екту, например, к населенному пункту, промышленному и общественному предприятию, памятнику и т. д. В этом случае аллея начинается от с'езда с основной дороги, до об-

екта. В местах, где в стороне от дороги находятся красивые природные об'екты — озера, реки, парки, монументальные сооружения — аллея должна прерываться.

3. Групповые насаждения надо считать наиболее целесообразной формой озеленения. Этот вид насаждений может быть осуществлен **при любом плане и профиле дороги,** около любого об'екта. Групповые посадки должны использоваться для акцентирования внимания шофера на узловых точках — перелом местности, автобусная остановка, начало кривой, развилка, с'езд, место отдыха, мост и т. д. Групповые посадки в глубоких выемках выполняются в верхней части откоса, а в насыпях — у подошвы.

4. Рядовые посадки, в том числе выполняющие роль снегозащитных насаждений, можно рекомендовать в местах, где дорога проходит по ровной местности или как фон для беседок, автопавильонов и скамеек.

5. В разделительных полосах, наряду с газонами, рекомендуется поперечная посадка рядового кустарника с расстоянием между ними 20—25 метров. Кустарник должен ежегодно подстригаться на высоту 1,0—1,2 метра. Допускается посадка отдельных групп деревьев, но не более 10 штук в одной группе, особенно на кривых. В этом случае ширина разделительной полосы должна быть доведена до 10—12 метров.

6. На обочинах, как правило, никаких посадок деревьев или кустарников допускать не следует, чтобы не ухудшать условия движения автотранспорта, не препятствовать хорошей видимости дорожных знаков и не мешать работе дорожных механизмов.

7. Озеленение развилок, автобусных остановок, мест отдыха, искусственных сооружений и мостов должно быть акцентировано в общей системе озеленения дороги. В этих местах можно использовать декоративные насаждения и долголетние цветы.

8. Озеленение развилок должно подчеркивать характер развилки дороги, но не должно препятствовать хорошей видимости.

9. Озеленение автобусных остановок должно органически вливаться в общий ландшафт местности и создавать для ожидающих благоприятный микроклимат. Должна быть обеспечена защита от сквозного ветра и хорошая видимость подходов.

10. Задачей озеленения подходов к мостам сводится к восстановлению нарушенного в период строительства естественного ландшафта и созданию условий хорошей видимости на подходах. Посадки должны органически включить построенное искусственное сооружение в общий ландшафт местности.

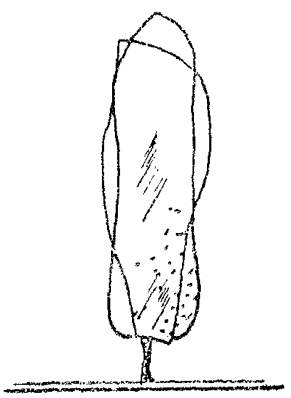
11. Здания и сооружения, находящиеся в непосредственной близости от дороги, должны отделяться от нее живой изгородью с газонами. На подходах к этим об'ектам, в пределах полосы отчуждения, рекомендуется посадка фруктовых деревьев.

Приложение

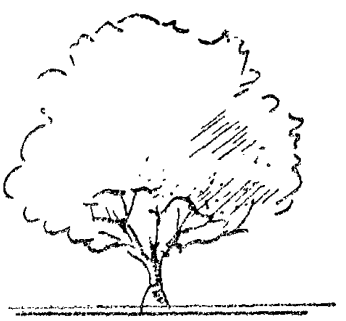
ПРИМЕРЫ ПРАКТИЧЕСКОГО РЕШЕНИЯ ОЗЕЛЕНЕНИЯ

1. Форма дерева

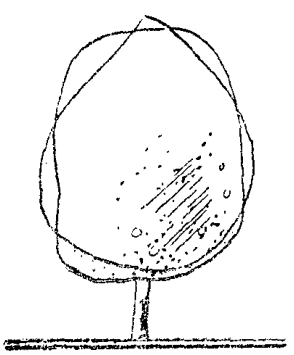
Форму дерева образует расположение ветвей, листва, цветы, окраска листьев, ветвей, цветов.



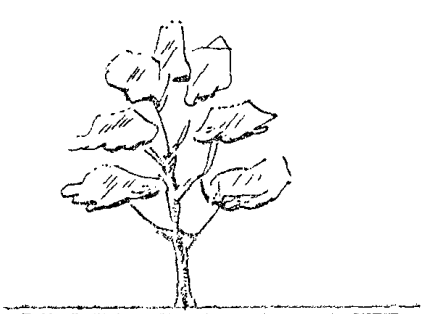
Узкая крона



Широкая крона

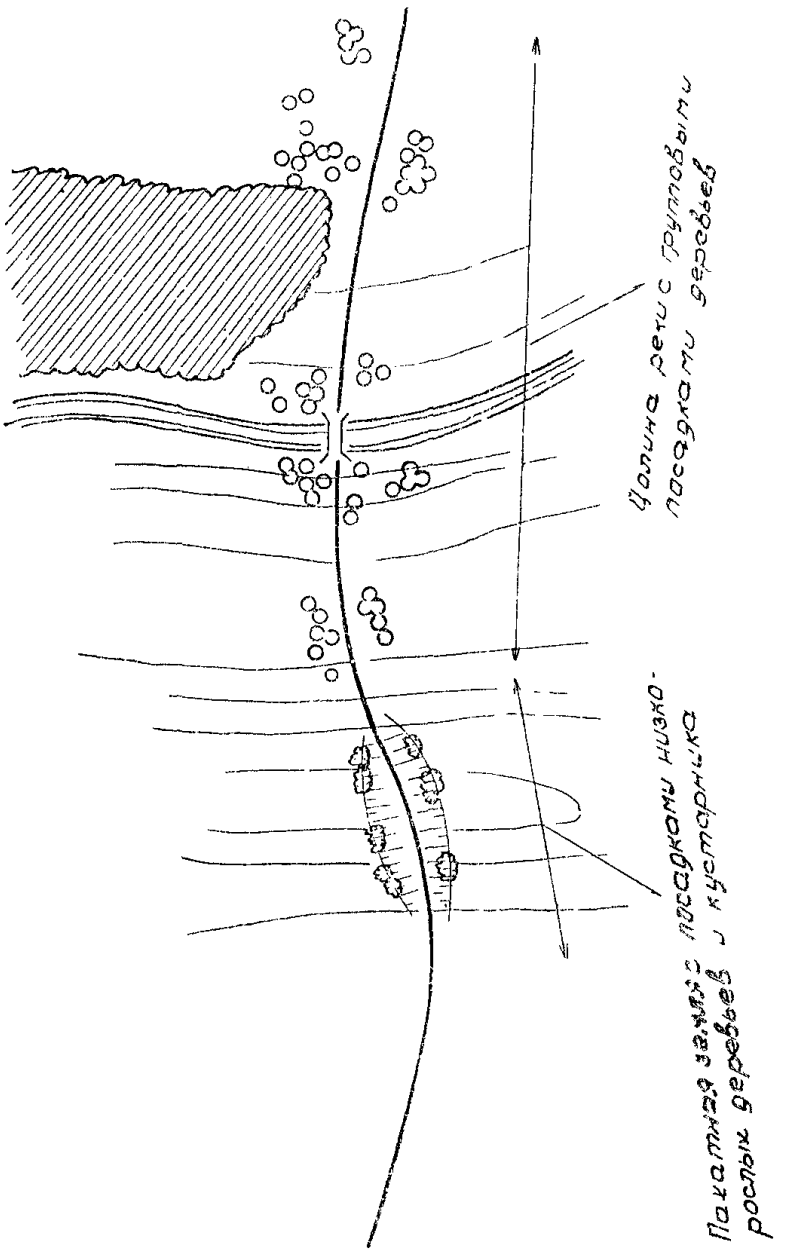


Деревья с густой листвой

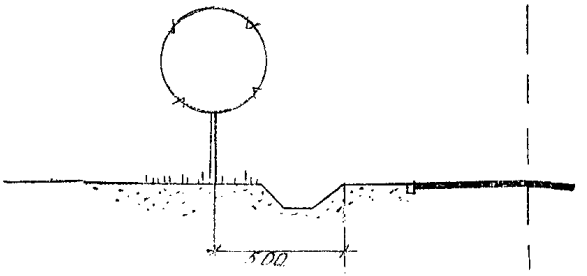


Деревья с раскидистой кроной

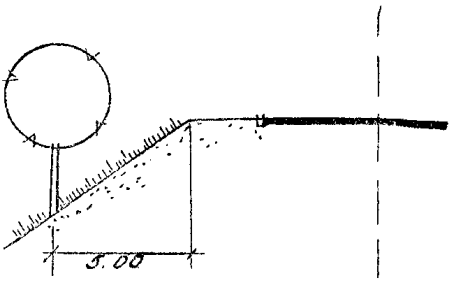
2. Изменение озеления в зависимости от природного пространства



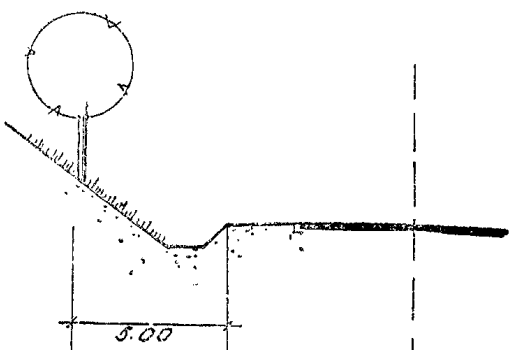
3 Минимальные растояния деревьев от проезжей части дороги.



В профиле



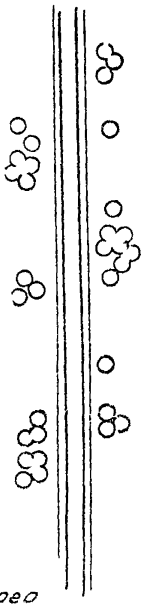
В насыпи



В выемке

В насыпи допускается посадка и без банкета

4 Примеры размещения наиболее характерных групповых посадок



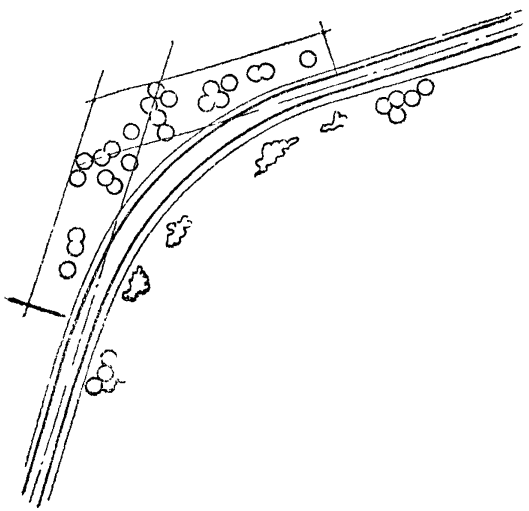
На прямой

Рекомендуется разместить группы в свободной композиции, разные по величине

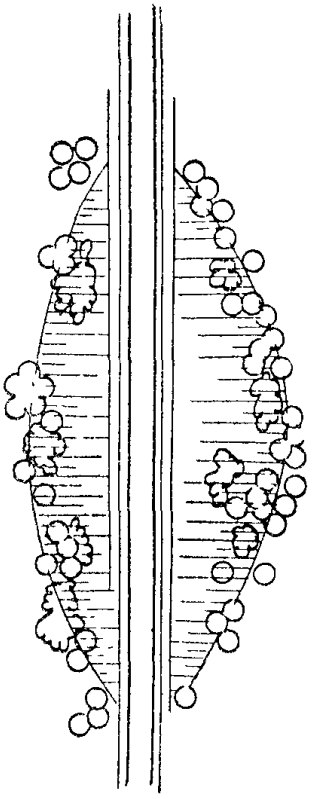
На крывых

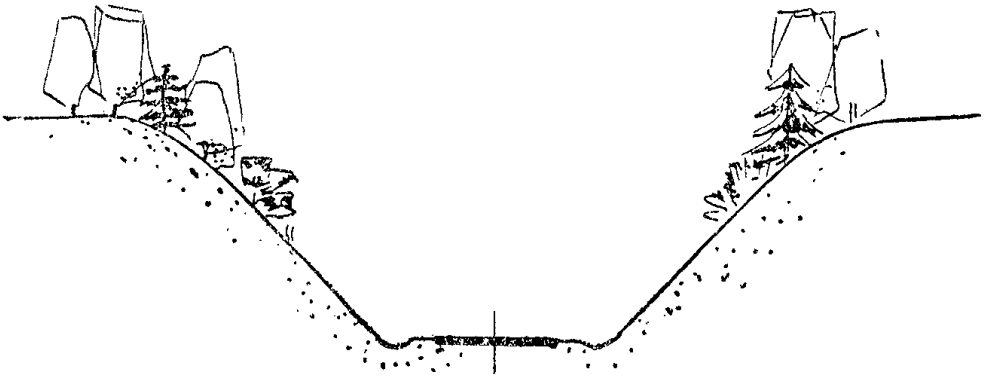
Для усиления оптического
дения с наружной стороны
ивой размещаются группо-
е густые насаждения

внутренней стороны кривой
опускаются отдельные груп-
овые посадки кустарника.



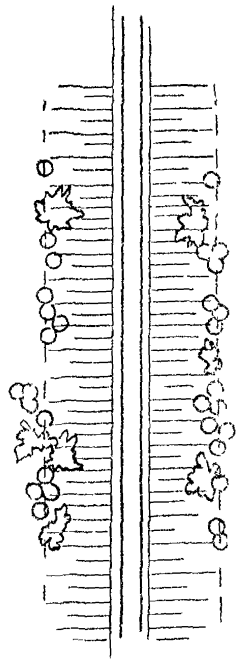
5. В Выемке





На откосах выемки посадки размещаются в верхней части. Лучше всего групповые посадки сост из деревьев и кустарника.

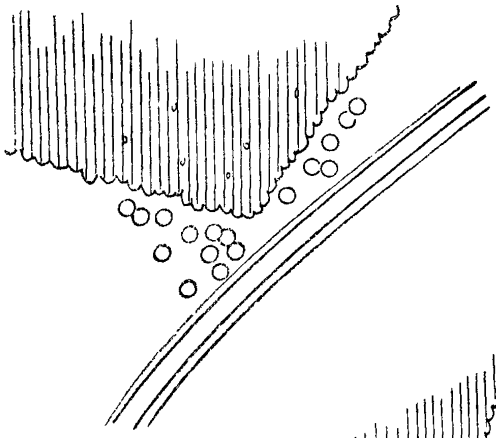
б в насыпи.



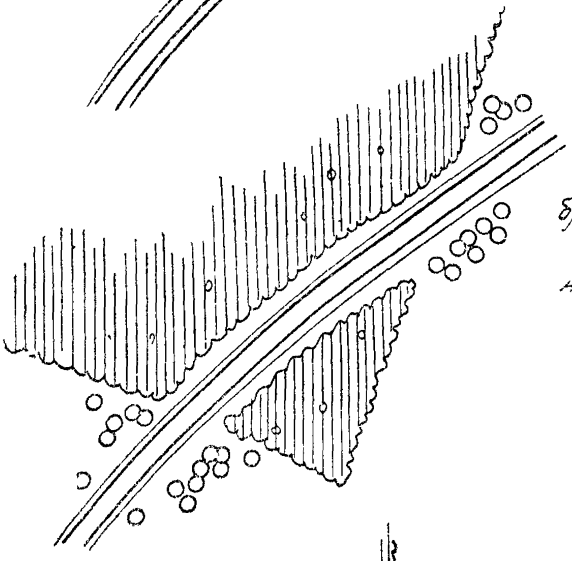


Используются групповые посадки состоящие из деревьев и кустарника, которые размещаются у подножья насыпи.

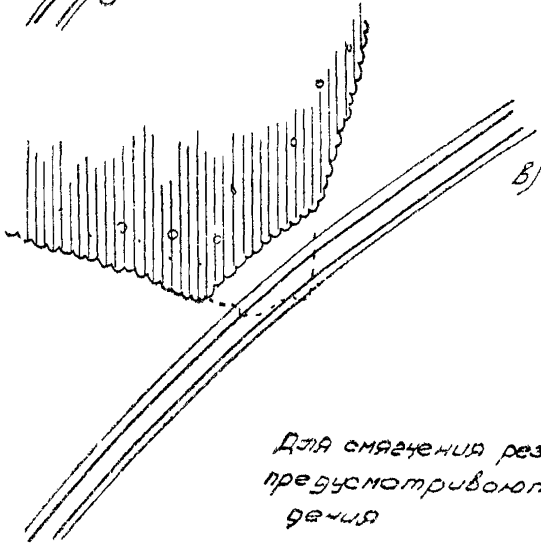
1. Оптимальное размещение дороги по отношению к лесу.



а) Рекомендуется прокладывать трассу дороги мимо леса, не затрагивая его.



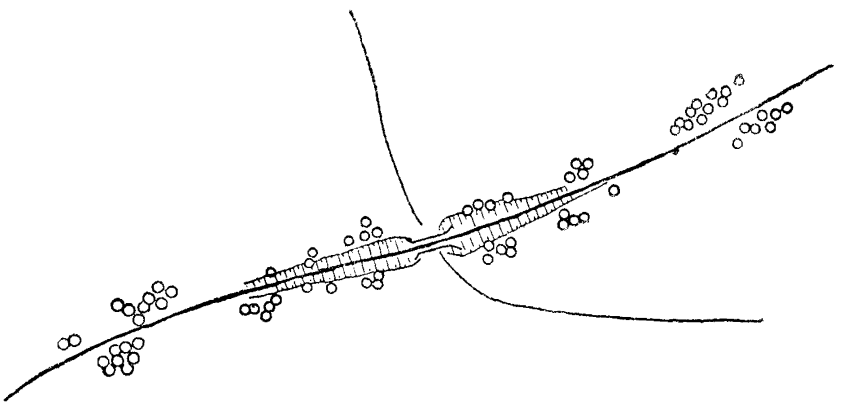
б) Если трассу дороги необходимо прокладывать через лес, сохраняются отдельные лесной мас



в) Избегать следующего случая

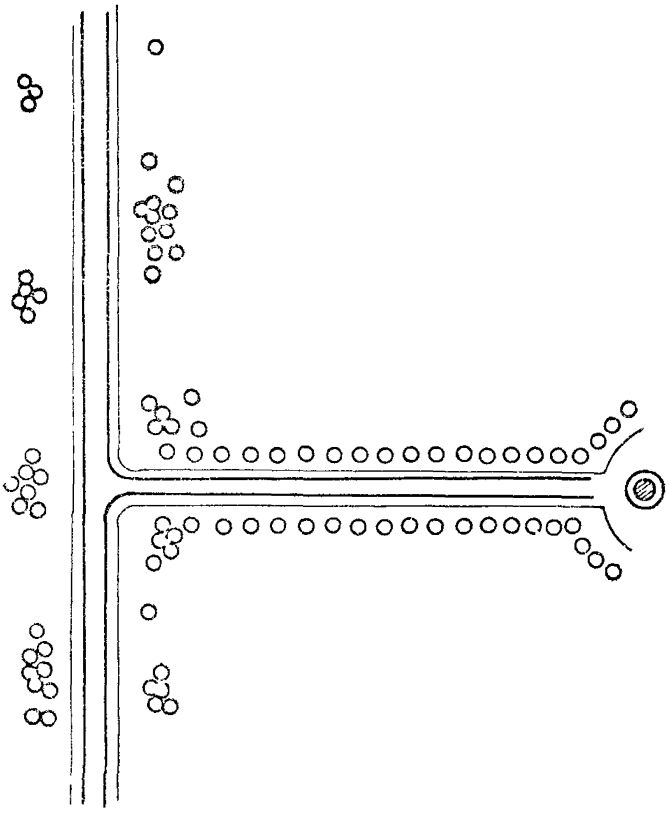
Для смягчения резкого лесного контура предусматриваются переходные насаждения

8 Пересечение в двух уровнях



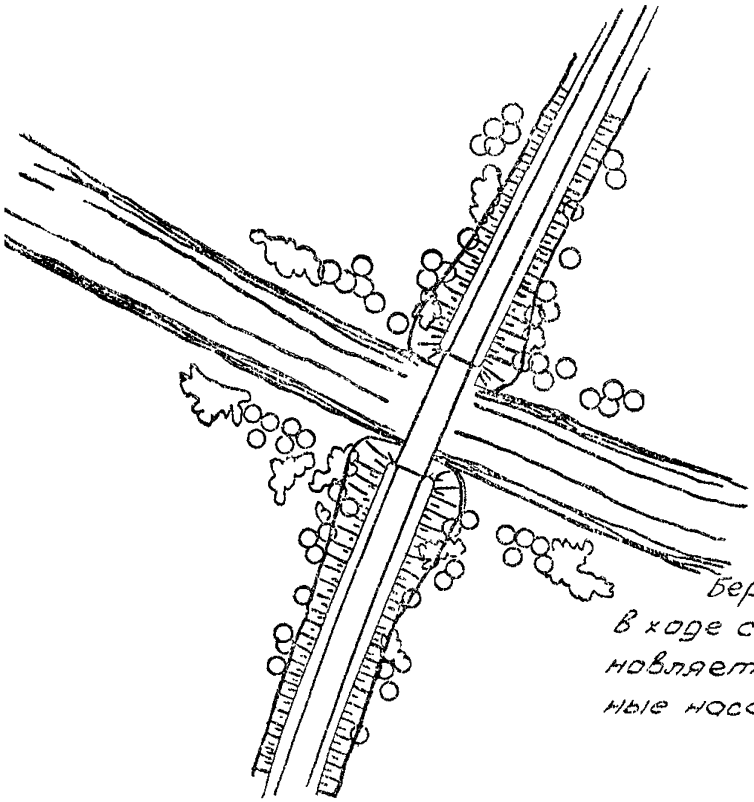
Пересечение дороги высшей категории в двух уровнях с дорогой низшей категории Дорога высшей категории насождается большими группами деревьев

9 Аллейные посадки

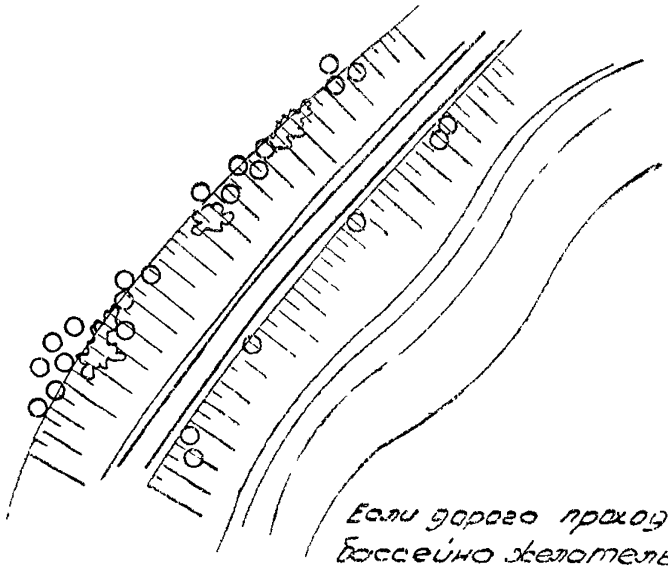


Аллейные посадки можно рекомендовать только на дорогах являющихся подъездами от главной дороги к объекту.

9. Оформление мостового перехода и размещение дороги у бассейнов воды.

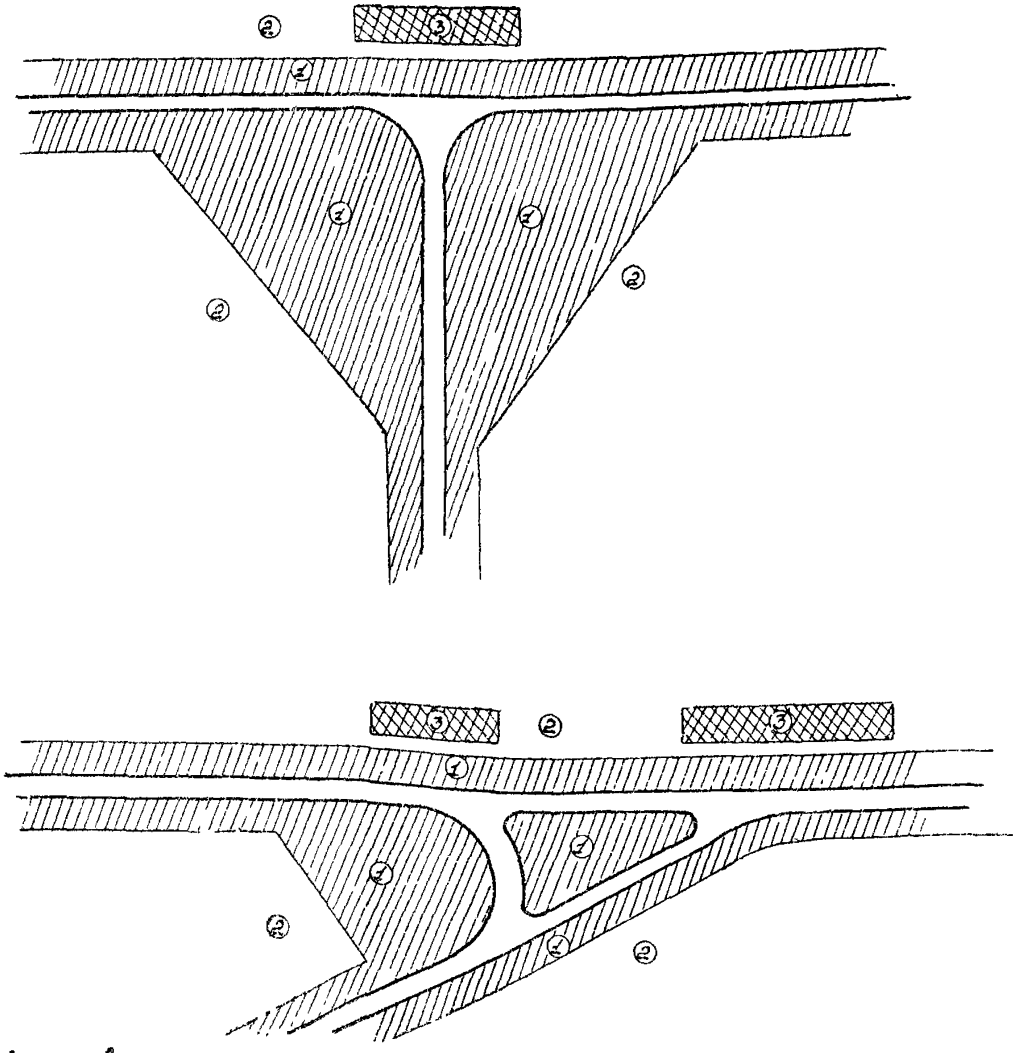


Береговой лес, уничтоженный в ходе строительных работ, возобновляется и включается в придорожные насаждения



Если дорога проходит мимо водяного бассейна желательно сохранять отдельные разделительные посадки, не скрывающие ландшафта

11. Озеленение пересечений и съездов дороги



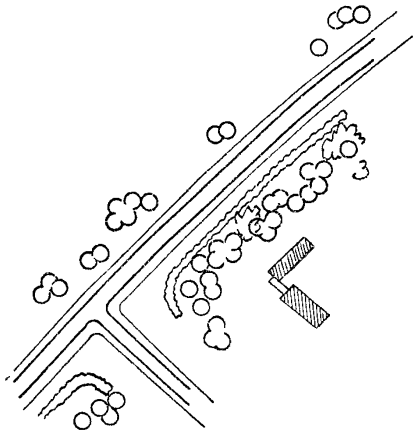
② Посев трав и низкорослых насаждений.

③ Возможные посадки деревьев и кустарника

③ Густая рядовая посадка деревьев и кустарника

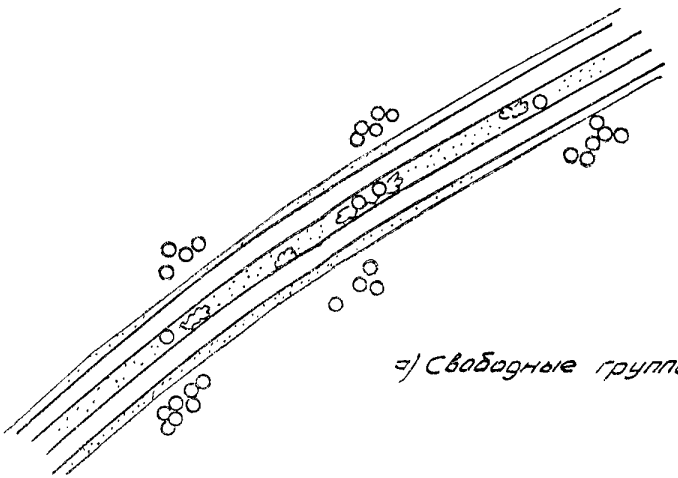
Развилки и пересечения с
подчеркиваются сильным
пами деревьев.
Посадки не должны служ
помехой видимости.

12. Разделительные посадки возле зданий

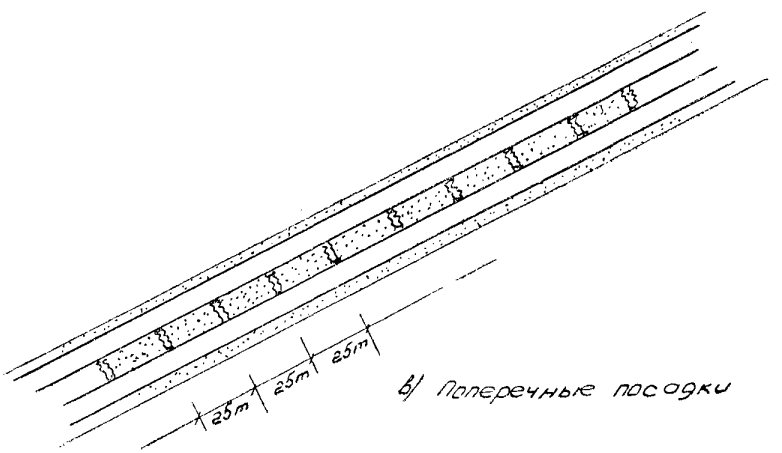


Общественные здания /школы, больницы/ и также жилые здания отделяются от дорожного полотна более густыми группами деревьев и кусторника

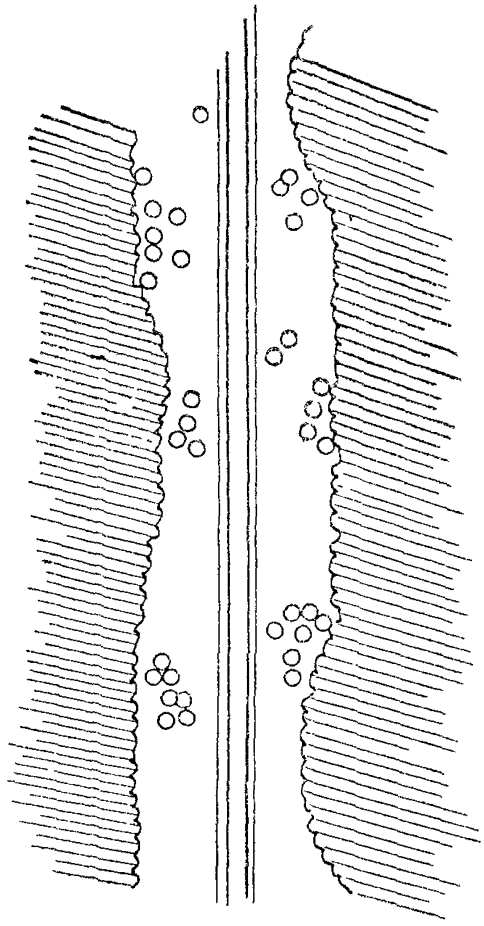
13. Основные примеры озеленения разделительной полосы.



а/ Свободные групповые посадки



б/ Поперечные посадки



Если трасса дороги проходит через хвойный лес, по краям дороги желательно производить посадку лиственных деревьев

Составители:

Инженер Х. О. Нартыш

Архитектор В. Р. Рейнфельд

Под редакцией

инженера В. Р. Ларикова

Подготовлено к изданию ОТИ ЦКТБ

---

35. tip. Ogrē P. 10 600 JT 01764 — 62

gost.e-ecolog.ru