

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
С С С Р

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ ДОРОЖНЫЙ
НАУЧНО - ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
(СОЮЗДОРНИИ)

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО РАЗМЕЩЕНИЮ И ПРОЕКТИРОВАНИЮ
ПЛОЩАДОК ДЛЯ СТОЯНOK АВТОМОБИЛЕЙ

Москва 1973

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 СТОЯНOK АВТОМОБИЛЕЙ. Союздорний. 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 дороги 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, 1973г.

УДК 625.712.69:625.72(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, Гипрорднини, МАДИ по данным вопросам.

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

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 автотранс- портной службы на автомобильных дорогах в настоящее время только начинается. Опыт такого строительства и эксплуатации обобщен Ленинградским филиалом Гипрордния в "Указаниях по размещению зданий и сооружений автотранспортной и дорожной службы на автомо- бильных дорогах", разработанных в 1972 г.

К зданиям и сооружениям автотранспортной службы относятся здания и сооружения для обслуживания пас- сажирских перевозок (автопавильоны, пассажирские ав- тостанции, автовокзалы, мотели), сооружения для об- служивания грузовых перевозок (грузовые автостанции, переданные 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 ав- томобильной инспекции (ГАИ) – определяется ведомст- венными инструкциями.

7. В комплекс сооружений вблизи площадок для сто- янок автомобилей целесообразно включать строительст- во 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 уста- начивать схемы прилегающих участков дорог, указате- ли места расположения ближайших АЗС, СТО, постов ГАИ, пунктов медицинской помощи, исторических и куль- турных памятников, гостиниц, кемпингов, магазинов, пунктов обслуживания и других объектов, представляю- щих интерес для пользователей дорог.

8. По назначению площадки для стоянок подразделя- ются:

– 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 СТОЯНКИ 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 категорий, 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 готовить 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).

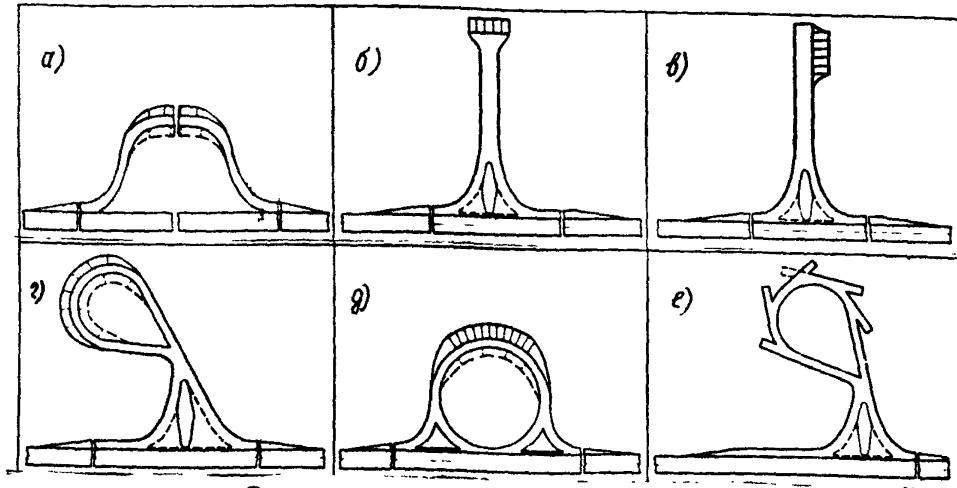
К преимуществам расположения площадок вблизи проезжей части следует отнести их своевременное обнаружение и близкий подъезд, а к недостаткам – невозможность удовлетворительной изоляции от шума проезжающего транспорта, выхлопных газов и дорожной обстановки.

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 подъезде 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., расположаемых 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, туниковыми. 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 3x5 м и для грузового автомобиля 3x7 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 1У-У категорий с использованием переходно-скоростных полос (см.приложение).

В зоне автобусных остановок площадки можно раз-

мешать 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 подъезде к дорогам 1-III категорий 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 категорий. 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 0,07 м.

Категории дорог	Городоль- ный ук- лон, %	Длина полосы шириной, м		Длина от- гона по- лос разго- на и тор- можения, м
		для раз- гона	для тор- можения	
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
IY-п, IY и Y	-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 стоячок следует отделять от основных полос движения на подъехах к кривым съездов на протяжении не менее 20м разделительной полосой шириной 0,75 м на дорогах I-II категорий и 0,5 м – на дорогах III категорий. 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 1У-п категорий и 15 м на дорогах 1У-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 отелять 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-II₁ 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 нижних 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 1У-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 под хода к водоему (укрепление берега, углубление водоема, сооружение простейшего настила-площадки и т.д.). 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 ограничение

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 остановок водителей. Туалеты необходимо относить в сторону, укрыть живыми заслонами и предусмотреть к ним дорожки простейшего типа и указатели.

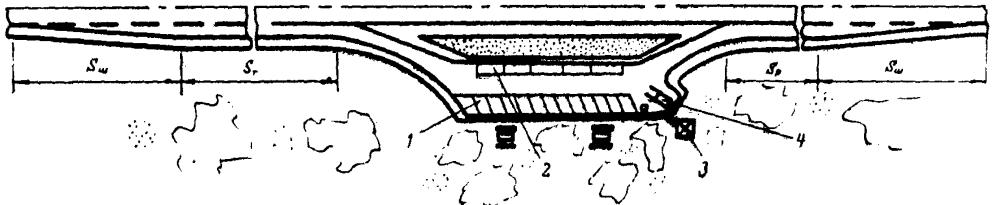
35. В живописных местах рекомендуется проектировать в зоне площадок-стоянок павильоны, беседки и малые архитектурные сооружения (навесы, перголы и стенки, трельяжи, декоративные и цветочные вазы, скульптуры и т.п.) с учетом местных и национальных особенностей. В отдельных случаях могут быть использованы 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.

Приложение

**ПРИМЕРЫ
РЕШЕНИЙ ПЛОЩАДОК
ДЛЯ СТОЯНОК АВТОМОБИЛЕЙ**

а)



б)

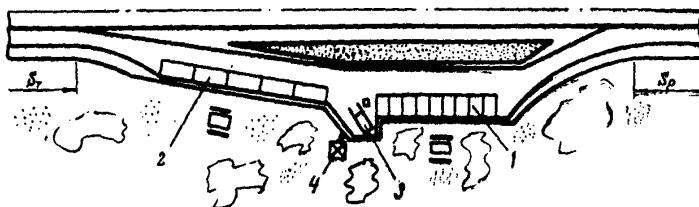


Рис.1. Схемы площадок с параллельным (а) и последовательным расположением (б) стоянок грузовых и легковых автомобилей на перегоне:
1-легковые автомобили; 2-грузовые; 3-смотровая эстакада ; 4- туалет

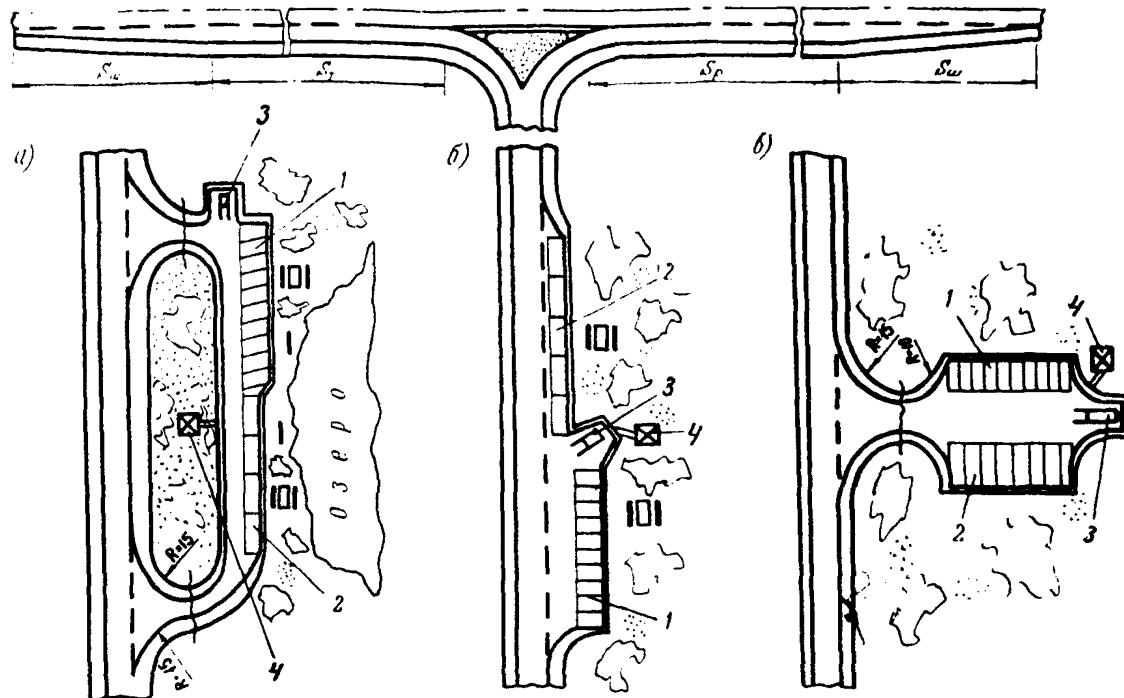


Рис.2. Схемы площадок для стоянок автомобилей вблизи съездов на дороги 1У-У категорий:

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

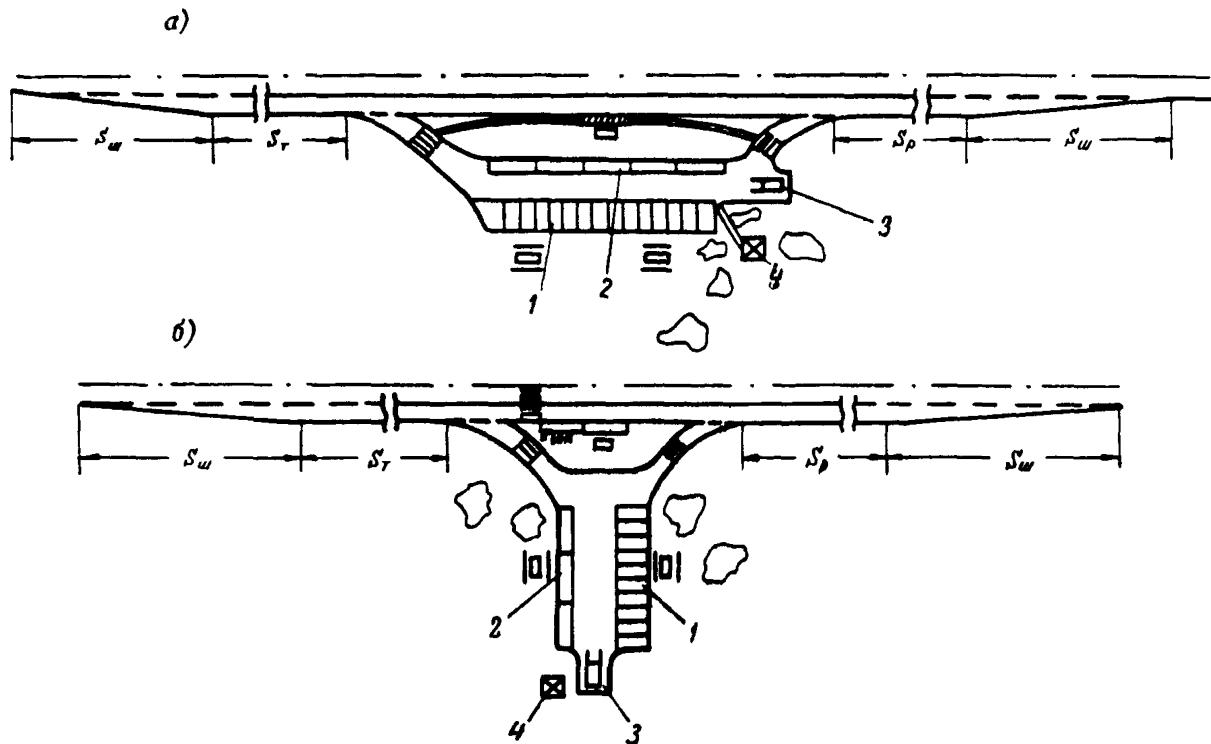


Рис.3. Схемы площадок с параллельным (а) и перпендикулярным расположением относительно дороги (б) для стоянок автомобилей в зоне автобусных остановок. Обозначения 1-4 см.рис.1

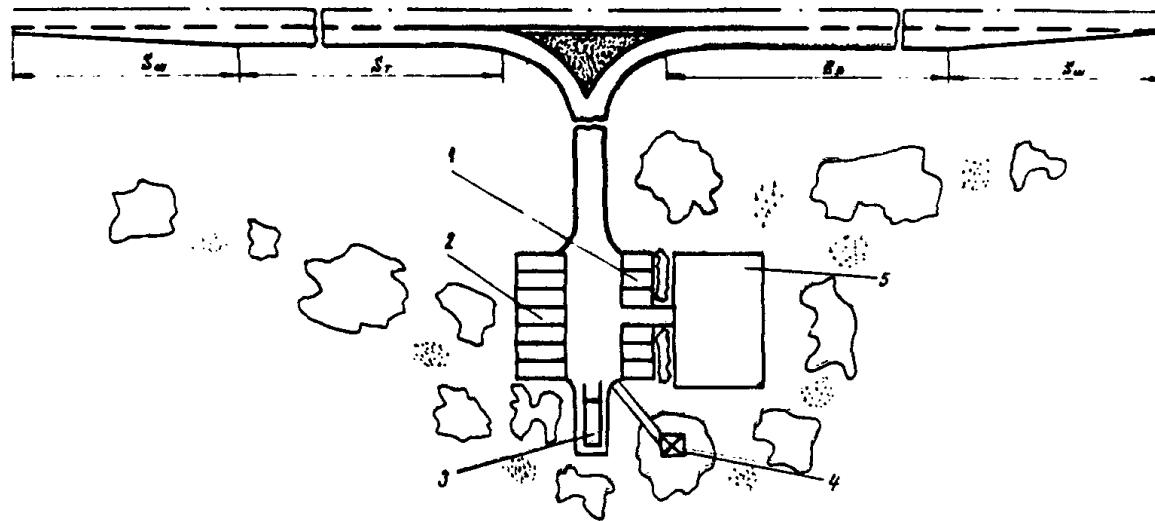


Рис.4. Схема площадки для стоянок автомобилей у магазинов, столо-
вых и т.п.: 1-грузовые автомобили; 2-легковые; 3-смотровая эстакада;
4-туалет; 5-кафе

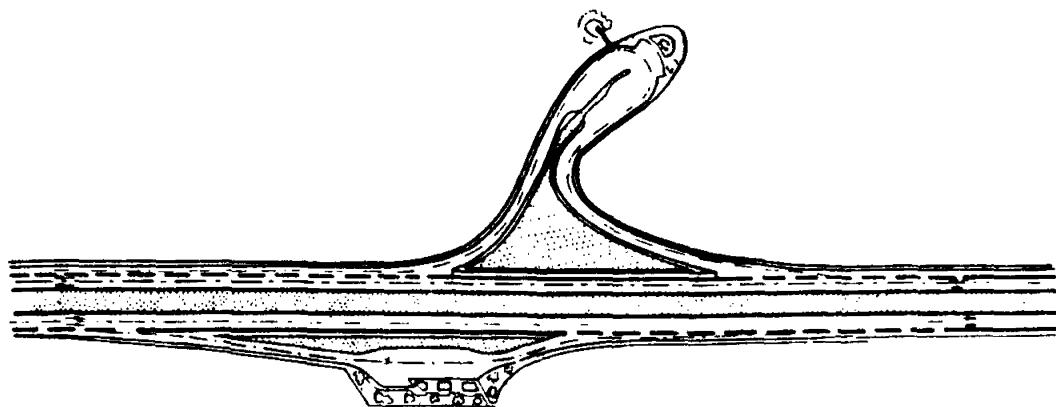


Рис.5. Размещение площадки с учетом местности (Венгрия)

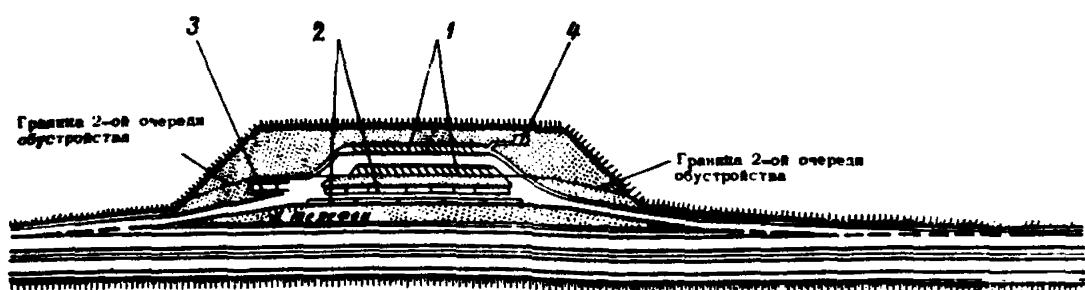


Рис.6. Схема площадки для стоянки на перегоне (французский вариант). Обозначения 1-4 см. рис.1

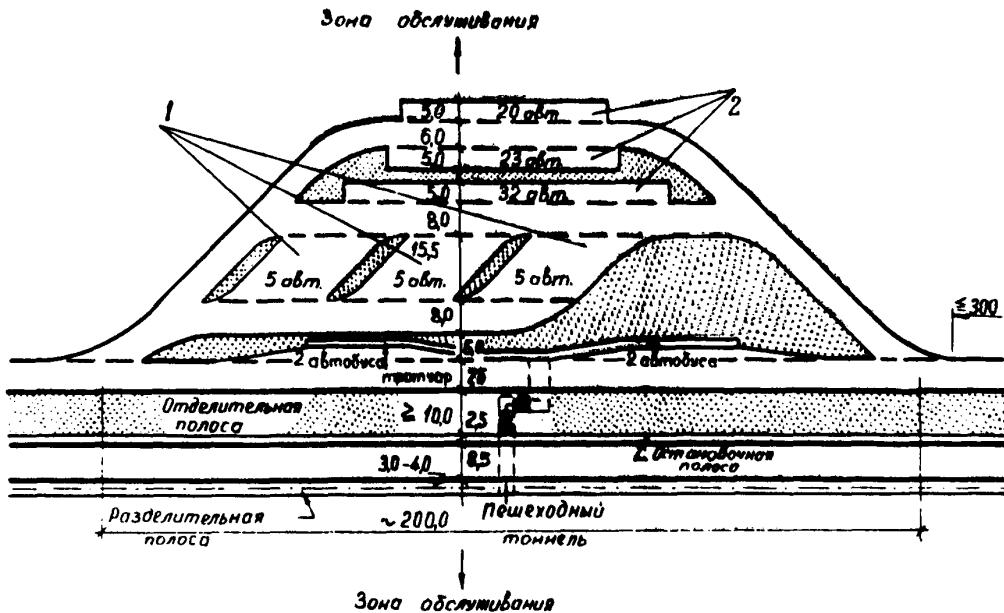


Рис.8. Схема площадки для стоянок автомобилей:
(проект "Технических условий" ГДР - 1968г.)
1-грузовые автомобили ; 2-легковые

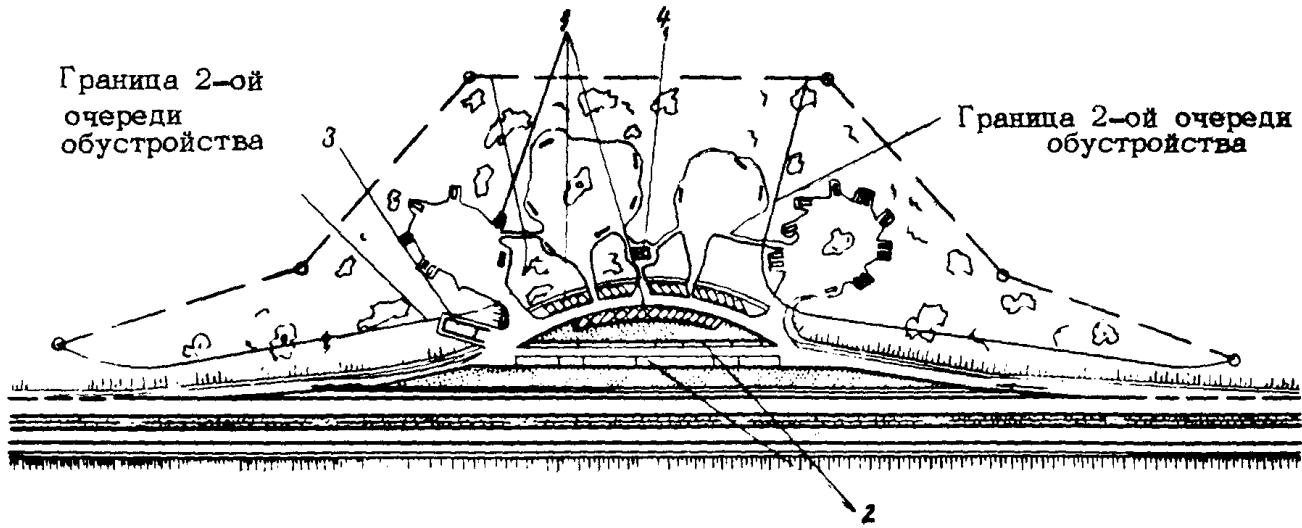


Рис.7. Схема площадки для остановок на перегоне (французский вариант).

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 5/1Х 1973 г. Формат 80x84/16
Л 88974

Заказ 159-3 2,0 печ.л. 0,9 уч.-изд.л. Тираж 800
Цена 16 коп.

Ротапринт Союздорнии