



АУМАҚТА КЕШЕНДІ ҚҰРЫЛЫС САЛУ СТАНДАРТЫ (ТҰРҒЫН ҮЙ ҚҰРЫЛЫСЫН БАҒАЛАУ КРИТЕРИЙЛЕРІН ҚОСА АЛҒАНДА)



ҚАЗАҚСТАН
ТҰРҒЫН ҮЙ
КОМПАНИЯСЫ

АУМАҚТА КЕШЕНДІ ҚҰРЫЛЫС САЛУ СТАНДАРТЫ

ҚАЗАҚСТАН ТҰРҒЫН ҮЙ КОМПАНИЯСЫ ҚАРЖЫЛАНДЫРАТЫН ОБЪЕКТІЛЕРДІҢ БОЛАШАҚ ТҰРҒЫНДАРЫНЫҢ ӨМІР СҮРУ ДЕҢГЕЙІН ЖАҚСARTУҒА БАҒЫТТАЛҒАН ЖОБАЛАУДЫҢ НЕГІЗГІ БАСЫМДЫҚТАРЫ МЕН ҚАҒИДАТТАРЫН БЕЛГІЛЕУГЕ БАҒЫТТАЛҒАН. СТАНДАРТ ЖАЛПЫ АУДАНЫ 50 МЫҢ ШАРШЫ МЕТРДЕН БАСТАЛАТЫН ҚАЛА ҚҰРЫЛЫСЫ ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ ЖОБАЛАРЫН ҚАРЖЫЛАНДЫРУДЫҢ ОРЫНДЫЛЫҒЫН АЙҚЫНДАУ ҮШІН ҚОЛДАНЫЛАДЫ.

СТАНДАРТҚА СӘЙКЕСТІГІН ТЕКСЕРУДІҢ ЫҢҒАЙЛЫЛЫҒЫ ҮШІН **ЭСКИЗДІК ЖОБАНЫҢ** БІР БӨЛІГІ БІРЫҢҒАЙ **МАЗМҰН** БОЙЫНША ҰСЫНЫЛУЫ ТИІС.

ҚҰЖАТ ҮШ ТАРАУДАН ТҰРАДЫ :

1.АУМАҚТЫ ТАЛДАУ

2.АУМАҚТАРДЫҢ ӨЗАРА БАЙЛАНЫСУЫ

3.ЖОБАЛАНАТЫН АУМАҚТЫ БЕЛГІЛЕУ

ЭСКИЗДІК ЖОБАНЫҢ МАЗМҰНЫ :

1.ІРГЕЛЕС (ЖОБАЛАНАТЫН АУМАҚТАН ЖАЯУ ЖҰРУ ҚОЛЖЕТІМДІЛІКТЕГІ АУМАҚ) ЖӘНЕ ЖОБАЛАНАТЫН АУМАҚТЫҢ СХЕМАСЫ.

1.ИЕРАРХИЯНЫ ЕСКЕРЕ ОТЫРЫП, АВТОМОБИЛЬ КӨШЕЛЕРІНІҢ ӨЗАРА ӨРЕКЕТТЕСУ СХЕМАСЫ.

1.ЖАЯУ ЖҰРГІНШІЛЕР ЖОЛДАРЫНЫҢ ӨЗАРА ӨРЕКЕТТЕСУ СХЕМАСЫ.

1.ҚОҒАМДЫҚ КӨЛІКТІҢ АЯЛДАМАЛАРДЫҢ ОРНАЛАСУЫМЕН ӨЗАРА ӨРЕКЕТТЕСУ СХЕМАСЫ.*

1.ВЕЛОСИПЕД ЖОЛДАРЫНЫҢ ӨЗАРА ӨРЕКЕТТЕСУ СХЕМАСЫ.

1.ЖОБАЛАНАТЫН АУМАҚТЫ ҚАЛАЛЫҚ ОРТАҒА БІРІКТІРУ ҮШІН ІРГЕЛЕС СӘУЛЕТ ОБЪЕКТІЛЕРІНІҢ ФОТОСУРЕТТЕРІ.

1.ЖОБАЛАНАТЫН ТҰРҒЫН ҮЙ ҒИМАРАТТАРЫНАН ЖАЯУ ЖҰРУ ҚОЛЖЕТІМДІЛІКТЕГІ ӨЛЕУМЕТТІК ОБЪЕКТІЛЕРДІҢ ОРНАЛАСУ СХЕМАСЫ.*

1.ЖОБАЛАНАТЫН ТҰРҒЫН ҮЙЛЕРДЕН ЖАЯУ ЖҰРУ ҚОЛЖЕТІМДІЛІКТЕГІ ШАҒЫН ЖӘНЕ ОРТА БИЗНЕС ТҮРЛЕРІНІҢ ОРНАЛАСУ СХЕМАСЫ.*

1.ІРГЕЛЕС ВИЗУАЛДЫ БАҒДАРЛАРДЫҢ ФОТОСУРЕТТЕРІ.*

1.ЖОБАЛАНАТЫН ТҰРҒЫН ҮЙЛЕРДЕН ЖАЯУ ЖҰРУ ҚОЛЖЕТІМДІЛІКТЕГІ РЕКРЕАЦИЯЛЫҚ АЙМАҚТАРДЫҢ ОРНАЛАСУ СХЕМАСЫ.*

1.ЖОБАЛАНАТЫН ТҰРҒЫН ҮЙЛЕРДЕН ЖАЯУ ЖҰРУ ҚОЛЖЕТІМДІЛІКТЕГІ АВТОТҰРАҚТАРДЫҢ ОРНАЛАСУ СХЕМАСЫ.*

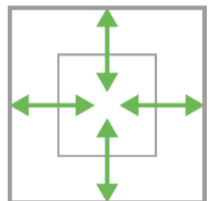
***БОЛМАҒАН ЖАҒДАЙДА ЖОБАЛАНАТЫН АЙМАҚТА КӨЗДЕЛСІН.**

МАЗМҰНЫ :



1 - ТАРАУ. АУМАҚТЫ ТАЛДАУ

- 1.1. ІРГЕЛЕС АУМАҚТЫ ТАЛДАУ
- 1.2. ЖОБАЛАНҒАН АУМАҚТЫ ТАЛДАУ



2 -ТАРАУ. АУМАҚТАРДЫҢ ӨЗАРА БАЙЛАНЫСУЫ

2.1. КӨШЕ-ЖОЛ ЖЕЛІСІ

- 2.1.1. Негізгі көшелер
- 2.1.2. Жаяу жүргіншілер жолдары
- 2.1.3. Автобус жолақтары
- 2.1.4. Велосипед жолдары



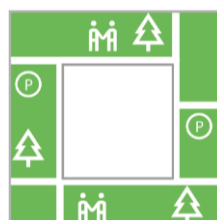
2.2. ҚҰРЫЛЫС

- 2.2.1. Сәулет
- 2.2.2. Әлеуметтік нысандар
- 2.2.3. Шағын және орта бизнес
- 2.2.4. Көрнекі белгілер



2.3. ИНФРАҚҰРЫЛЫМ

- 2.3.1. Рекреациялық аймақтар
- 2.3.2. Автотұрақтар
- 2.3.3. Жарықтандыру
- 2.3.4. Көгалдандыру



3-ТАРАУ. ЖОБАЛАНАТЫН АУМАҚТЫ ҚАЛЫПТАСТЫРУ

3.1. КӨШЕ-ЖОЛ ЖЕЛІСІ

- 3.1.1. Көше торы (иерархия)
- 3.1.2. Жаяу жүргіншілер байланысы
- 3.1.3. Автобус маршруттары
- 3.1.4. Велосипед байланысы



3.2. ҚҰРЫЛЫС

- 3.2.1. Жайлы тұрғын үй
- 3.2.2. Әлеуметтік нысандар
- 3.2.3. Шағын және орта бизнес
- 3.2.4. Көрнекі белгілер



3.3. ИНФРАҚҰРЫЛЫМ

- 3.3.1. Рекреациялық аймақтар
- 3.3.2. Автотұрақтар
- 3.3.3. Жарықтандыру
- 3.3.4. Көгалдандыру



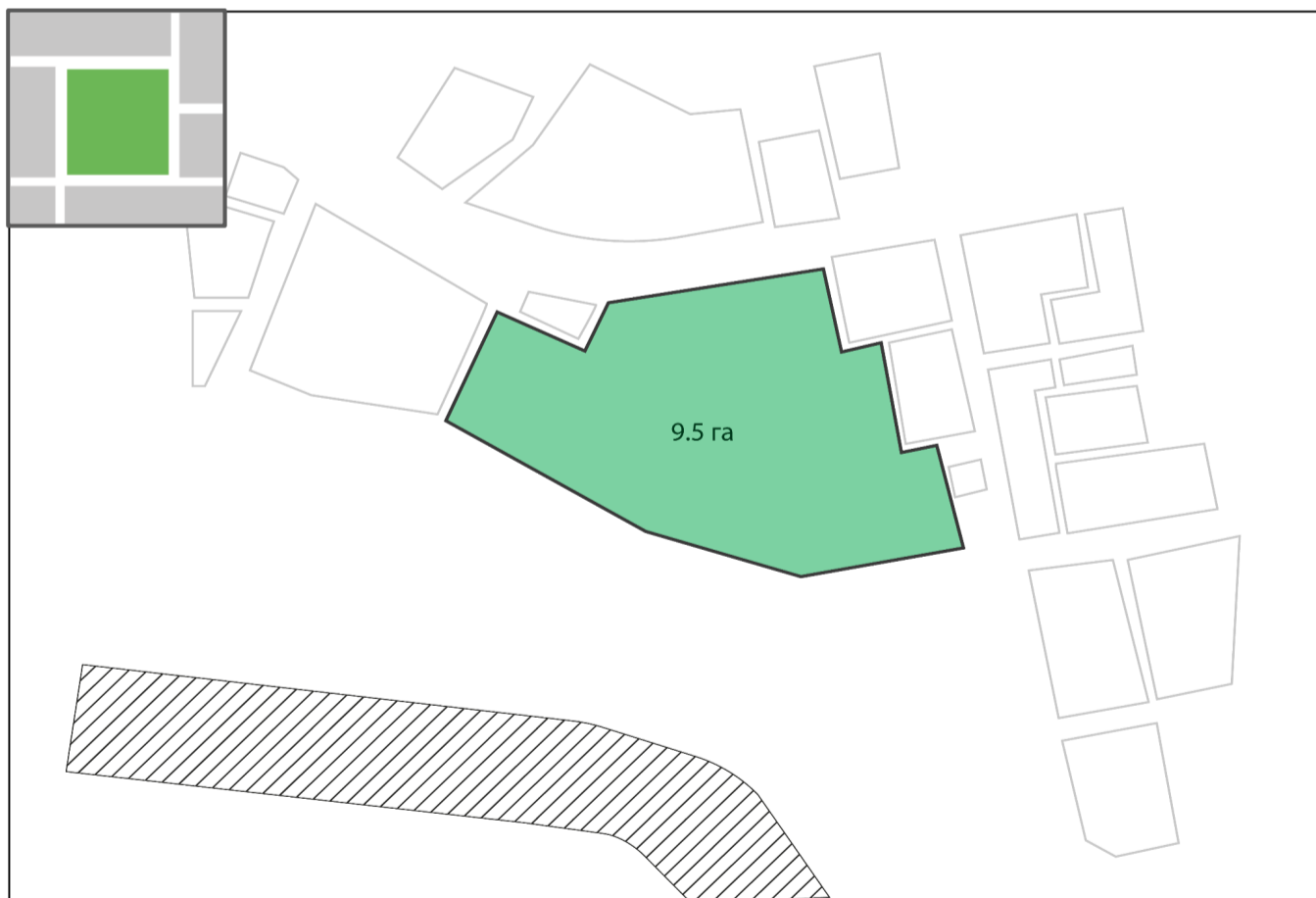


1. АУМАҚТЫ ТАЛДАУ :

Аумақты талдау жобалау процесіне және жобалық шешімдерге әсер ететін барлық факторларды анықтау үшін қажет.

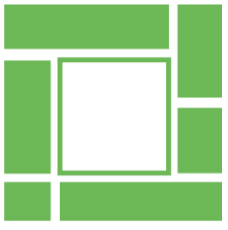


Іргелес аумақ көше-жол желісінің (негізгі көшелер, жаяу жүргіншілер жолдары, автобус жолақтары, велосипед жолдары), құрылыс салудың (сәулет, әлеуметтік объектілер, шағын және орта бизнес, көрнекі бағдарлар), инфрақұрылымның (рекреациялық аймақтар, автотұрақтар, жарықтандыру, көгалдандыру) болуына талданады.



Жобаланатын аумақ салынған аумақты игеру кезінде көше-жол желісінің, құрылыстың, инфрақұрылымның болуы мен рентабельділігі тұрғысынан талданады, бос аумақты талдау кезінде табиғи элементтердің, өсімдіктердің, жер бедерінің болуы қаралады.

Талдау жүргізілгеннен кейін аумақтардың өзара әрекеттесуін ескеретін дұрыс жобалау үшін **техникалық тапсырма** құрылады.



1.1 ІРГЕЛЕС АУМАҚТЫ ТАЛДАУ

Іргелес аумақты талдау жаяу жүргіншілерге қол жетімділік аймағында жүзеге асырылады (шекарасында оқытылмаған адам кез-келген нүктеге **5-15 минут ішінде** тыныш қадам жасай алатын аймақ). Осы уақыт ішінде қамтылған қашықтық **210-630 м-ге** тең деп қабылданады және жаяу жүргіншілерге қол жетімділік радиусы деп аталады. Жаяу жүргіншілерге қол жетімділік аймағының ауданы осы радиуспен сипатталады және **10-нан 70 гектарға** дейін.

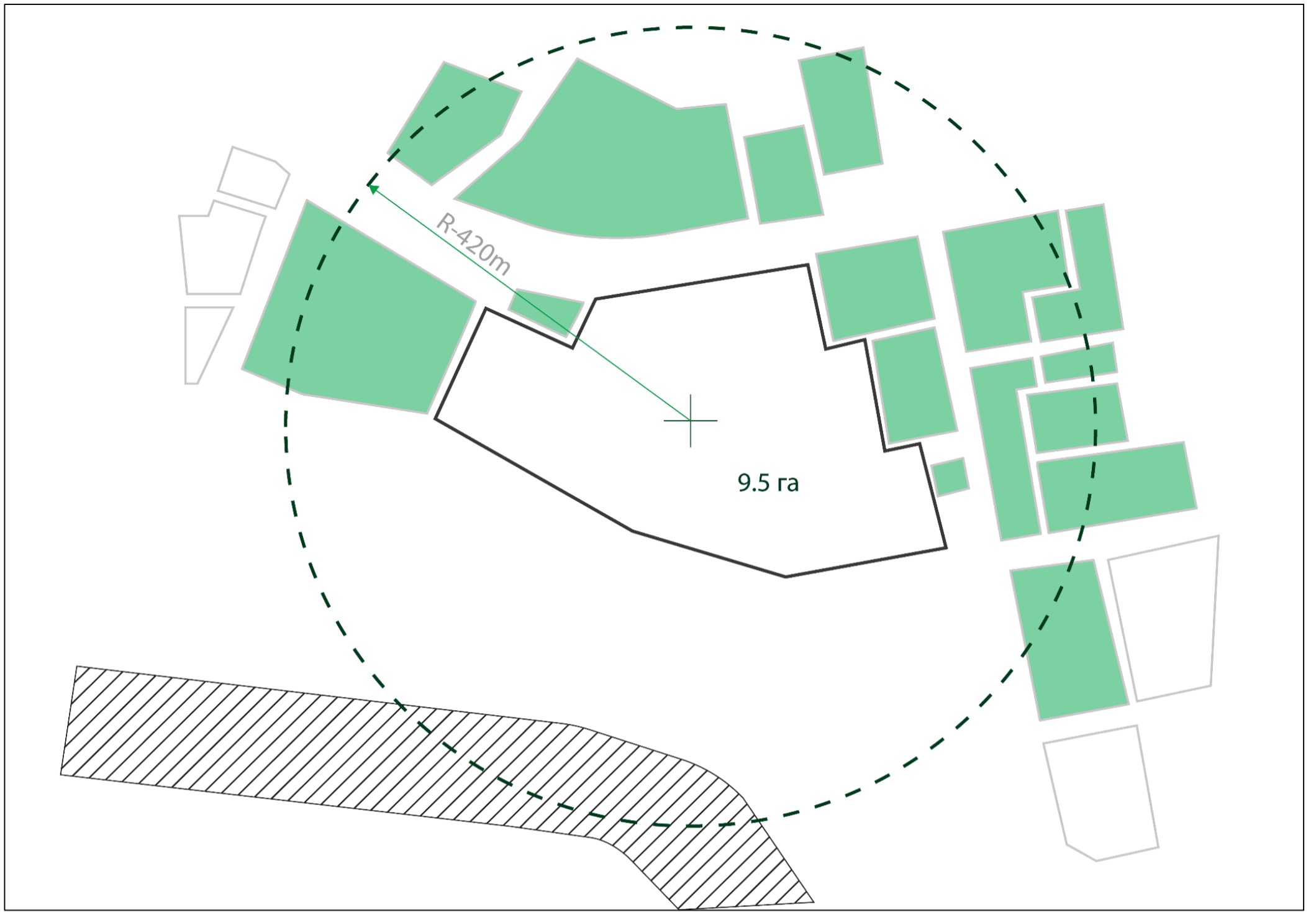
Осы кезеңде жобалау аумағының қолданыстағы құрылыстармен, ашық кеңістіктермен және қоғамдық-іскерлік инфрақұрылым объектілерімен көліктік, көрнекі және функционалдық байланыстарын құру үшін негіз қаланады.

Бұл аймақта келесі көрсеткіштерге назар аудару керек :

- Жобаланатын аумаққа іргелес көшелер мен өтпелер;
- Қоғамдық көлік қозғалысы үшін қолайлы жағдайлардың болуы;
- Жаяу жүргіншілер ағынының жолдары;
- Велосипед инфрақұрылымының болуы;

- Көршілес ғимараттардың архитектуралық стилі мен қабаттылығы;
- Балабақшаларға, мектептер мен емханаларға қолжетімділікпен қамтамасыз ету;
- Шағын және орта бизнестің орналасу нүктелерін есепке алу;
- Көрнекі екпіндер мен көріну дәліздерін анықтау;

- Жобаланғанға іргелес аумақтарда тарту нүктелерін анықтау;
- Көршілес автотұрақтардың қанықтылығын және қоғамдық көлік аялдамаларына дейінгі қашықтықты қарастыру;
- Қоршаған кеңістік пен объектілердің әртүрлілігі мен жарық деңгейін талдау;
- Талданатын аумақты көгалдандыру деңгейін анықтау.



Жаяу жүргіншілерге қол жетімділіктегі іргелес аумақтың сызбасы.

- R=420m - жаяу жүргіншілерге қол жетімділік радиусы.
- 9.5 га - учаскенің ауданы.
- өзен.
- іргелес аумақтар.

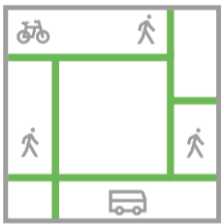


1.2 ЖОБАЛАНҒАН АУМАҚТЫ ТАЛДАУ

Жобаланатын аумақты талдау іргелес аумақтың алдыңғы талдауын ескере отырып, жобалау үшін бөлінген шекараларда орындалады. Бұл жұмысты орындау кезінде объект аумағында ұзақ мерзімді және қысқа мерзімді болу процесінде туындайтын қажеттіліктер болжанады, қала тұрғындары үшін қолайлы орта құру үшін жағдайлар жасалады, объектіні пайдалану кезінде туындайтын проблемалар шешіледі.

Жобаланатын аумақты талдау кезеңінде орын ауыстырудың жайлылығы мен қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін негіз қаланады, қоғамдық-іскерлік инфрақұрылымды дамыту үшін жағдайлар жасалады, ашық қалалық кеңістіктердің пропорциялары айқындалады, мектептер, балабақшалар мен автотұрақтар орналастырылады.

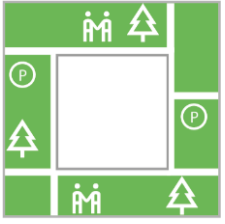
Жобаланған аумақты талдау кезінде мыналарды ескеру қажет:



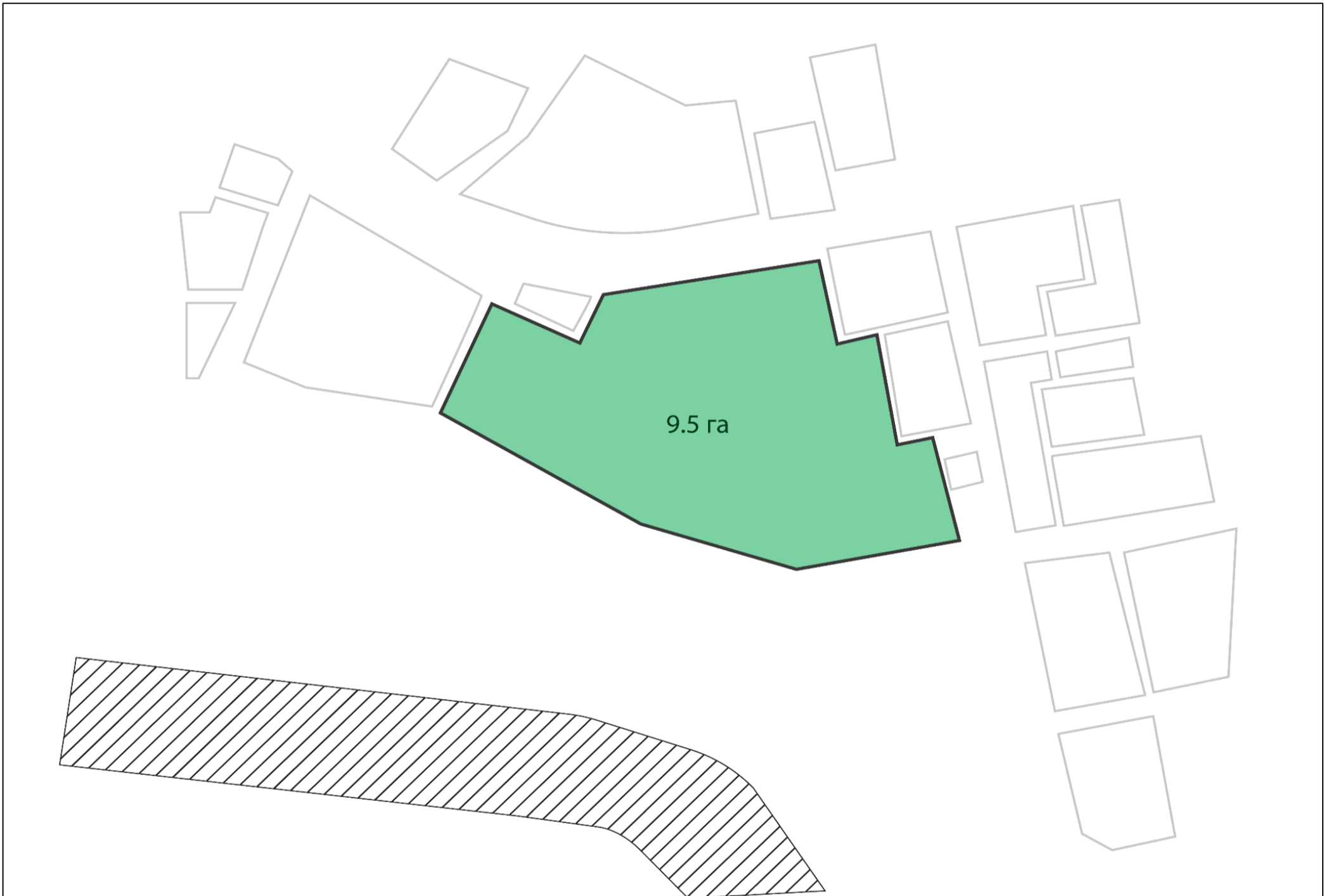
- жобалау ауданының табиғи-климаттық жағдайлары;
- қолданыстағы көше-жол желісінің болуы; аумақты құрылыс учаскелеріне бөлу, көшелер мен жолдардың иерархиясын анықтау;
- жобаланған аумақта ыңғайлы қозғалу үшін қажетті жаяу жүргіншілер ортасын құру мүмкіндігі;
- қоғамдық көліктің қосымша бағыттарын құру;
- ыңғайлы велосипед байланыстарын қалыптастыру;



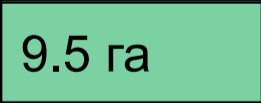

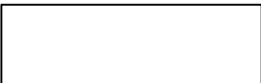
- тұрғын үй, жұмыс, бос уақыт және ұзақ мерзімді және қысқа мерзімді болу үшін өзге де себептер үшін қолайлы орта жасау үшін қажетті сәулет-жоспарлау және конструктивтік-инженерлік шешімдерді қолдану;
- жобаланатын аумақтың бөлінген учаскелерінде жетіспейтін әлеуметтік қызмет көрсету объектілерінің орналасуы;
- шағын және орта бизнесті жүргізуге арналған коммерциялық үй-жайлардың санын ұлғайту және ыңғайлы орналасуы;
- объектінің танымалдығы мен тартымдылығын арттыруға мүмкіндік беретін көрнекі бағдарларды құру;

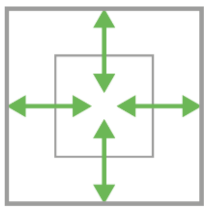


- жобалау аумағында біркелкі орналасқан пассивті және белсенді демалыс орындарын құру;
- аумақты ашық және жабық тұрақ орындарымен және қоғамдық көлік аялдамаларымен толық қамтамасыз ету;
- аумақта жайлы көше, саябақ және қасбеттік жарықтандыруды орындау;
- көше, аула және рекреациялық кеңістіктерді барынша көгалдандыру.



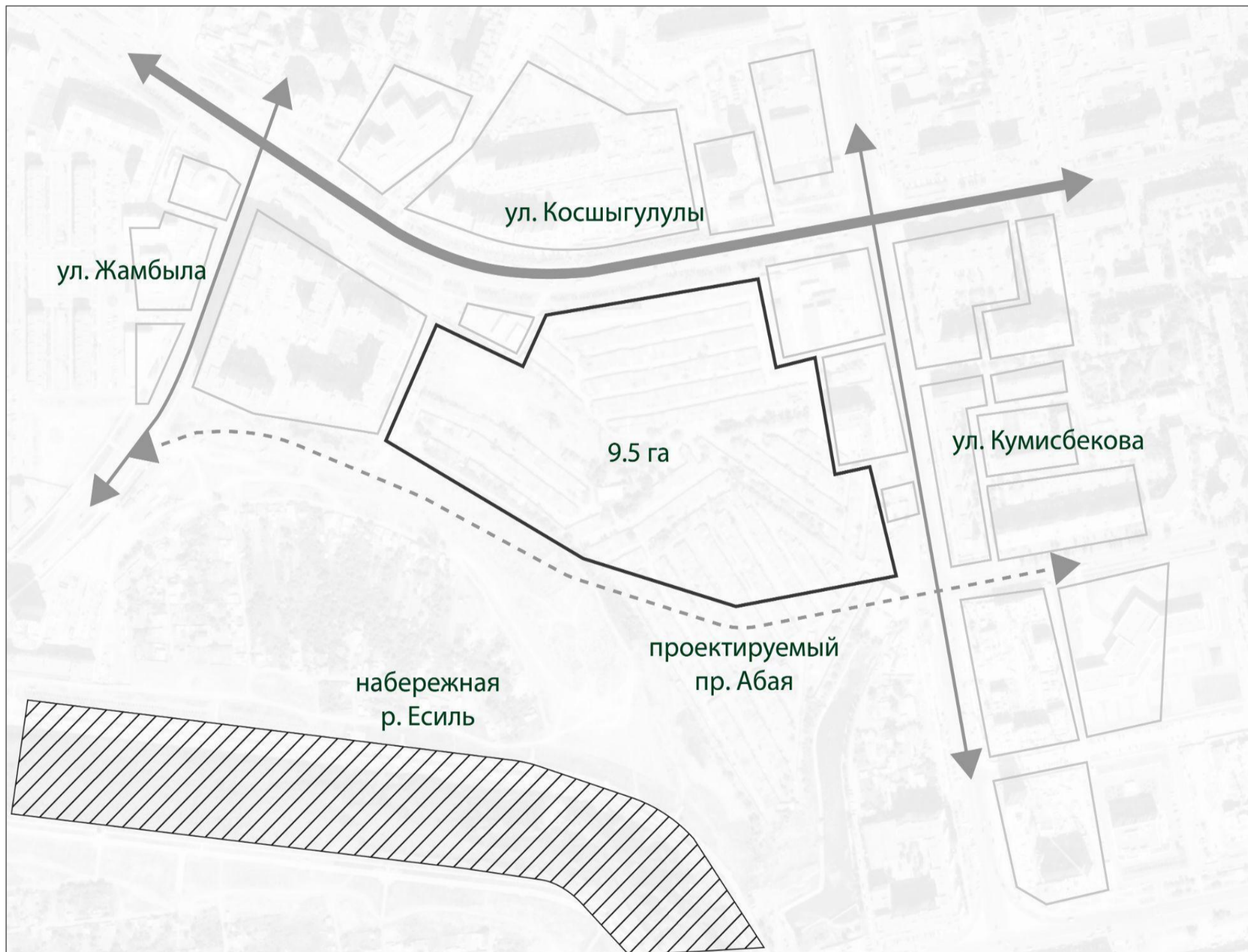
Жобаланған аумақтың сызбасы.

-  9.5 га - учаскенің ауданы
-  - өзен
-  - іргелес аумақтар



2. АУМАҚТАРДЫҢ ӨЗАРА БАЙЛАНЫСУЫ

Бұл тарауда жобалау аумағының қолданыстағы құрылыстармен, ашық кеңістіктермен және қоғамдық-іскерлік инфрақұрылым объектілерімен көліктік, визуалды және функционалдық байланыстарын құру үшін негіз қаланады.



Қолданыстағы және жобаланған көшелердің сызбасы.

↔ - қолданыстағы көшелер.

⋯ - жобаланған көше.

9.5 га

- учаскенің ауданы.



- өзен.



2.1 КӨШЕ-ЖОЛ ЖЕЛІСІ



Көше-жол желісі (КЖЖ) — қызыл сызықтармен шектелген қала аумағының бөлігі болып табылатын көлік-жаяу жүргіншілер объектілерінің кешені. Ол көшелерден, жолдардан және өтпелерден тұрады.

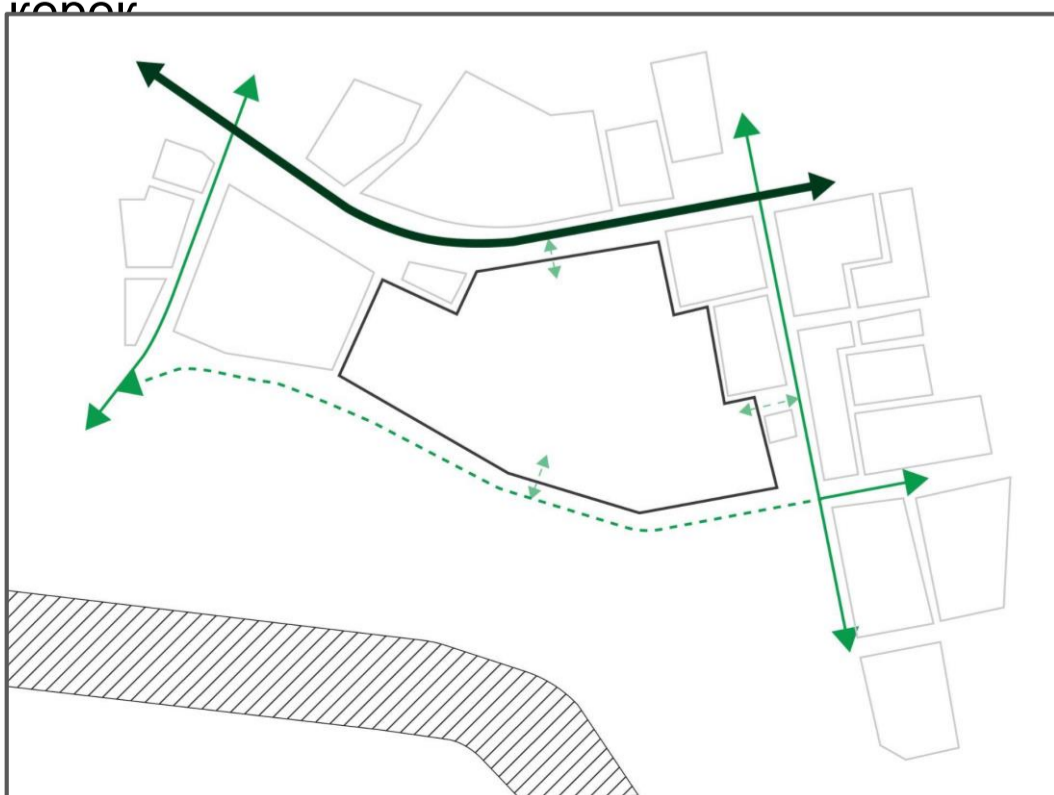
КЖЖ қалалық ортаны қаланың аудандары мен кварталы арасындағы жаяу және көлік байланыстарымен қамтамасыз етеді, сонымен қатар қала тұрғындарының жаяу, велосипедпен, қоғамдық және жеке көліктермен ыңғайлы және қауіпсіз жүруіне жағдай жасайды. КЖЖ жобалау аумағының жоспарлау құрылымын қалыптастырады, құрылыс, рекреация учаскелерінің шекараларын белгілейді және желінің жекелеген учаскелерінің өткізу қабілетіне байланысты болады.



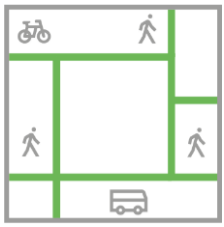
НЕГІЗГІ КӨШЕЛЕР

Негізгі көшелер қаланың аудандарын байланыстырады. Олар жаяу жүргіншілер мен көлік ағындарының жоғары қарқындылығымен, соның ішінде қоғамдық көлік маршруттарының жоғары тығыздығымен сипатталады. Негізгі көшелердің бойында және олардың қиылысында көптеген қоғамдық-іскерлік инфрақұрылым объектілері, оның ішінде бірегей қалалық объектілер орналасқан. Мұндай көшелерде көбінесе қала өмірінің орталықтары пайда болады және әртүрлі масштабтағы визуалды акценттер орналасады.

Негізгі көшеге іргелес учаскенің шекараларында жаяу жүргіншілерге ыңғайлы аймақ, визуалды акценттер, бірінші қабаттардағы коммерциялық алаңдар қарастырылуы



- ↔ - басты көше.
- ↔ - екінші көше.
- ⋯ - қала жобалаған көше.



2.1.1 АВТОБУС ЖОЛАҚТАРЫ

Автобус жолағы - бұл жалпы трафикте қоғамдық көлікке басымдық беруге арналған арнайы жолақ. Жолақтың жолда орналасуы қалалық қоғамдық көлік жүйесіне байланысты.

Учаскеге іргелес автобус жолақтары болған жағдайда аялдама павильондарынан тұрғын ауданға ыңғайлы жаяу жүргіншілер жолдарын жобалау қажет.



Қолданыстағы автобус жолағының схемасы және жобаланған учаскеге қосылу.

- | | | | |
|---|------------------------|---|---|
| ↔ | - басты көше. | — | - автобус жолағы. |
| ↔ | - екінші көше. | ↔ | - жобаланған аймақты автобус жолағымен байланыстыру |
| ⋯ | - қала жобалаған көше. | ▨ | - өзен. |



2.1.2 ЖАЯУЖОЛДАР

Жаяу жолдар көше профилінің құрамына кіреді. Көше, ғимараттар, қоғамдық кеңістіктер бойында орналасады және қалалық ортада жаяу жүргіншілерді ыңғайлы және қауіпсіз жылжытуға арналады.

Жаяу жүргіншілердің қолданыстағы маршруттарын ескеру және жаяу жүргіншілер аймақтары түрлерін жобалау қажет: Жергілікті көшелер мен аз пайдаланылатын кеңістіктерде ені аз жолдар салу керек, ал негізгі көшелерде, қоғамдық кеңістіктерде үлкен, ыңғайлы променад жасау керек.



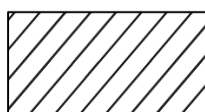
Қолданыстағы жаяу жүргіншілер жолақтарының схемасы және жобаланған учаскеге қосылу.



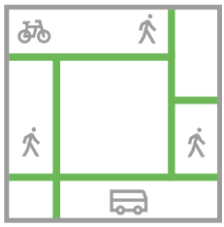
- қолданыстағы жаяу жолдар



- жобаланған аймақты жаяу жолдармен байланыстыру



- өзен.



2.1.3 ВЕЛОСИПЕД ЖОЛДАРЫ

Велосипед жолдары- көлік жүретін бөлік пен жаяужолдан бөлінген шағын жедел қозғалыс құралдары үшін жаңа бөлінген маршрутты құрайтын қозғалыс жолағы.

Көше учаскесіне іргелес профиль құрамында велосипед жолдары болған кезде жолды жобаланатын аумақтың ішкі көшелері және өткелдерімен жалғау қажет. Ол болмаған кезде велосипедшілердің аумақ шекаралары бойындағы қозғалыс маршруттары ескерілуі және болашақ маршруттармен перспективада қосылумен оқшауланған велосипед байланыстарын құру қажет.



Қолданыстағы автобус жолағының сызбасы және жобаланған учаскеге қосылу

← - - - → - қолданыстағы велосипед жолдары.

← - - - → - жобаланған аймақты велосипед жолдарымен байланыстыру.

 - өзен.



2.2 ҚҰРЫЛЫС



Құрылыс дегеніміз қаланың көлемдік-жоспарлау ортасын құрайтын қызыл сызықтардың шекарасында орналасқан қала аумағындағы барлық күрделі құрылыс құрылымдары. Құрылысқа іргелес шаруашылық және техникалық құрылымдары бар әртүрлі мақсаттағы ғимараттар мен құрылыстар кіреді. Құрылыс тұрғын үй, іскерлік, өнеркәсіптік, аралас, сондай-ақ арнайы мақсаттағы ғимараттары бар болып бөлінеді. **Жайлы тұрғын үй құрылысын құруға әсер ететін негізгі факторлар** - қабаттылық, тығыздық, халыққа қызмет көрсету және бизнес жүргізу орындарының болуы, сондай-ақ күрделі құрылыстың сапасы.




2.2.1 СӘУЛЕТ СТИЛІ

Жобалау аумағында объектілерді құру кезінде маңызды фактор көрші ғимараттардың түсі және сәулеттік шешімі болып табылады. Жобалау аймағының архитектурасы - бұл көпшілік танудың эталоны, сондықтан қалада ыңғайлы навигация жасауға мүмкіндік беретін қалалық бағдар болуға тиіс.

Жобаланған объектінің архитектуралық көрінісін жасау кезінде ауданның түс дизайны мен қабаттылығын ескеру қажет.



 - қоршаған ғимараттардың түстер палитрасы.



2.2.2 ӘЛЕУМЕТТІК ОБЪЕКТІЛЕР

Қалалық әлеуметтік объектілерге білім беру, денсаулық сақтау объектілері және халыққа қызмет көрсетудің басқа да объектілері жатады. Қала аумағындағы негізгі әлеуметтік объектілерге қызмет көрсету радиустары:

- мектепке дейінгі балалар мекемелері - 400 м;
- жалпы білім беретін мектептер - 500 м;
- емханалар - 1300 м.

Жобаланатын аумақты толығымен қамтитын әлеуметтік объектілер аумаққа қызмет көрсету объектілері ретінде есепке алынады. Қызмет көрсету радиусы жобалау аумағын ішінара немесе толығымен қамтымайтын объектілер аумақта қосымша әлеуметтік объектілерді құруды талап етеді.



R=500m

- жаяу жүргіншілерге қол жетімділік радиусы.



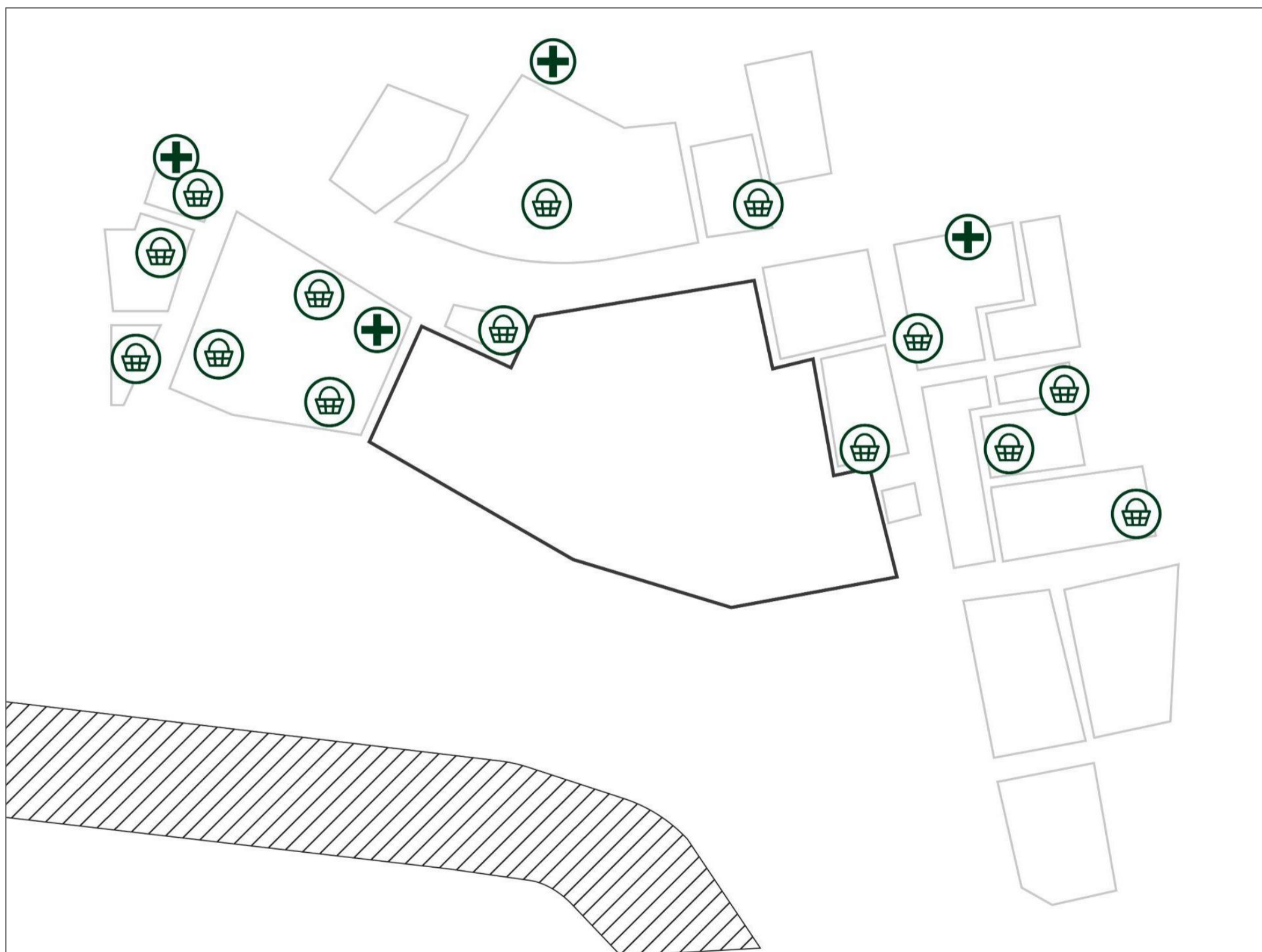
- өзен.



2.2.3 ШАҒЫН ЖӘНЕ ОРТА БИЗНЕС

ШОБ нысандары - бұл барлық дүкен түрлері, тамақтану орындары, кеңселер, балабақшалар және т.б. Тұрғын үй құрылысының құрамында тұрғын үйге біріктірілген және жеке тұратын ғимараттар мен павильондар болады.

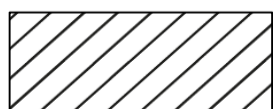
Шағын және орта бизнеске арналған үй-жайларды жобалау кезінде сұраныс түрлерін ескеріп, оларды сәйкесінше орналастыру қажет. Ірі үй-жайларды негізгі көшелер мен қоғамдық кеңістіктерге, кішігірім үй-жайларды екінші көшелерге және т. б. орналастыруға болады.



- дүкендер.



- дәріханалар.



- өзен.






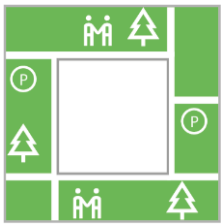
2.2.4 КӨРНЕКІ БЕЛГІЛЕР

Қала құрылысы жағдайында бағдарлауды жеңілдететін және ауданды басқалардан өзгеше етіп көрсететін әртүрлі көрнекі белгілер құру қажет.

Оларды негізгі көшелердің қиылысында немесе қоғамдық кеңістіктерде орналастыру қажет. Құрылыста көрнекі белгілер жоғары қабаттығы, түсі, орналасуы, әрлеу материалдарымен ерекше көзге түседі.



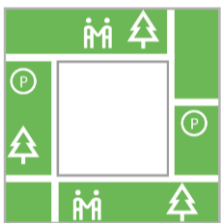
-  - көрнекі белгілер.
-  - қолданыстағы көрнекі белгілер.
-  - өзен.



2.3 ИНФРАҚҰРЫЛЫМ



Бұл құжат инфрақұрылым ұғымын қалалық ортаның жайлылығын жақсартуға және қолдауға бағытталған қала құрылысы және инженерлік іс-шаралар кешені ретінде қарастырады. Кешенге демалыс орындары, автотұрақтар, жарықтандыру және көгалдандыру кіреді. Рекреацияға әртүрлі бағыттағы белсенді және тыныш демалыстың барлық ашық қоғамдық кеңістіктері кіреді. Тұрақ орындары іргелес ғимараттарды жеке көлікті сақтау орындарымен қамтамасыз етеді. Жарықтандыру тәуліктің қараңғы уақытында қозғалыс жайлылығы мен қауіпсіздігін қамтамасыз етеді. Көгалдандыру ғимараттарды зиянды шығарындылар мен шаңнан қорғайды.





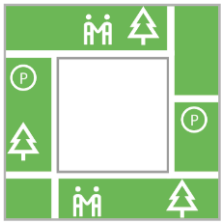
2.3.1 РЕКРЕАЦИЯЛЫҚ АЙМАҚТАР

Қоғамдық кеңістіктер мен рекреацияның барлық түрлері - қала құрылысының құрамындағы іс-шаралар өткізуге, ашық ауада тыныш және белсенді демалуға арналған кеңістіктер.

Егер осындай кеңістіктер құрылыс учаскесіне жақын жерде болса, ауданның осы кеңістікпен жаяу жүргіншілер байланысын ойластыру керек. Участкеге іргелес саябақтар мен алаңдар болмаған жағдайда, олардың болашақ құрылыста орналасуын қамтамасыз ету қажет.



-  - жағалау аймағы.
-  - рекреациялық аймаққа ең қысқа жол.



2.3.2 АВТОТҰРАҚТАР

Тұрақ орындары жеке автокөліктің ашық тұрағына арналған. Іргелес ғимараттардың тұрғындарының автомобильдерінің болжамды санын орналастыратындай етіп орналастырылуы керек.

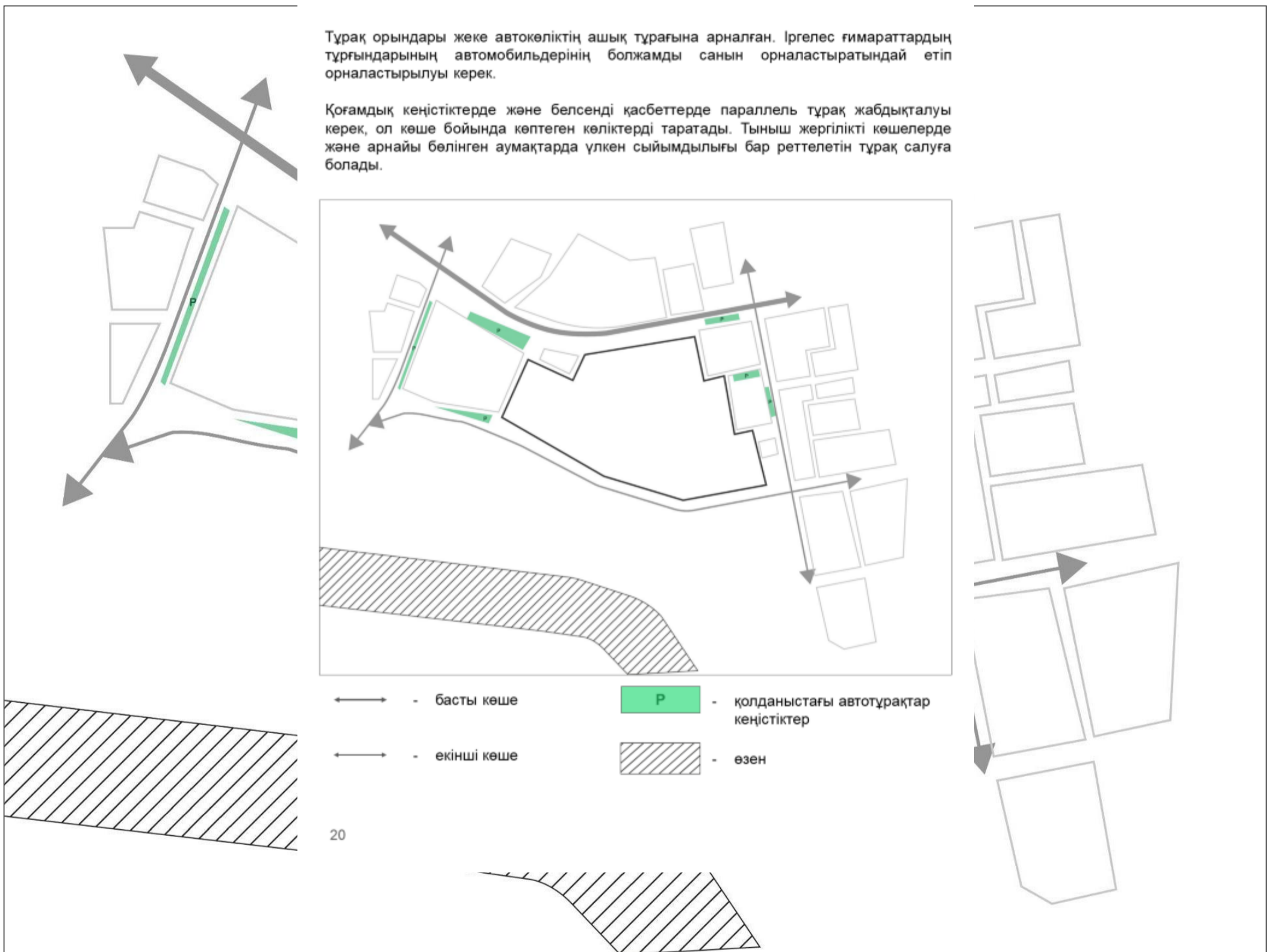
Қоғамдық кеңістіктерде және белсенді қасбеттерде параллель тұрақ жабдықталуы керек, ол көше бойында көптеген көліктерді таратады. Тыныш жергілікті көшелерде және арнайы бөлінген аумақтарда үлкен сыйымдылығы бар реттелетін тұрақ салуға болады.



2.3.2 АВТОТҰРАҚТАР

Тұрақ орындары жеке автокөліктің ашық тұрағына арналған. Іргелес ғимараттардың тұрғындарының автомобильдерінің болжамды санын орналастыратындай етіп орналастырылуы керек.

Қоғамдық кеңістіктерде және белсенді қасбеттерде параллель тұрақ жабдықталуы керек, ол көше бойында көптеген көліктерді таратады. Тыныш жергілікті көшелерде және арнайы бөлінген аумақтарда үлкен сыйымдылығы бар реттелетін тұрақ салуға болады.



- - басты көше
- - екінші көше
- P - қолданыстағы автотұрақтар кеңістіктер
- өзен

↔ - басты көше.

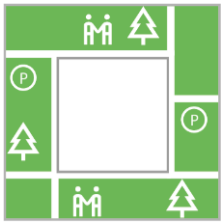


- қолданыстағы автотұрақтар кеңістіктер.

↔ - екінші көше.



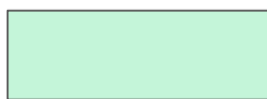
- өзен.



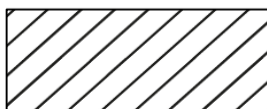
2.3.3 ЖАРЫҚТАНДЫРУ

Түнгі уақытта қалалық ортаның жайлылығы мен қауіпсіздігі жарықтандыру деңгейіне байланысты. Оларға көше, саябақ және қасбеттік жарықтандыру құрылғылары жатады. Көше жарықтандыру аспаптары көшелер мен өтпе жолдардың бойында әртүрлі биіктіктегі және конфигурациядағы шам бағаналары түрінде орналасады. Саябаққа тротуарды, көгалдандыруды және маңызды нысандарды жарықтандыратын құрылғылар кіреді. Қасбетке қабырға шамдары мен прожекторлар кіреді.

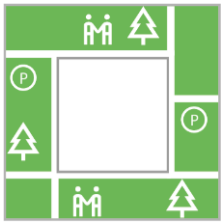
Сайтты жобалау кезінде іргелес аумақтардың ағымдағы жарықтандыру деңгейін ескеру қажет және қажет болған жағдайда қосымша жарықтандыру қажет.



- қолданыстағы жарықтандыру.



- өзен.





2.3.4 КӨГАЛДАНДЫРУ

Көгалдандыру ыңғайлы және сау қалалық ортаның маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Көгалдандыру ашық, рекреациялық және табиғи болып бөлінеді. Көше жол бойында қатардағы ағаштар мен бұталарды отырғызу арқылы орналасады және ғимараттар мен қала тұрғындарын зиянды пайдаланылған газдар мен шаңнан қорғайды. Рекреациялық көгалдандыру белсенді және тыныш демалу үшін орындарды толтырады, шуды оқшаулауға және қоғамдық және аула кеңістігін температуралық бақылауға қатысады. Табиғи көгалдандыру қаланың дамымаған аумақтарында орналасқан.

Жобаны құру кезінде қолданыстағы көгалдандыру ол болмаған жерлерде сақталуы және толықтырылуы тиіс.



-  - табиғи көгалдандыру.
-  - жасанды отырғызылған өсімдіктер.



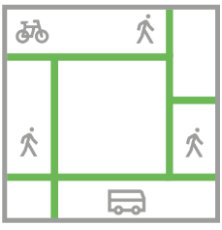
3. ЖОБАЛАНАТЫН АУМАҚТЫ ҚАЛЫПТАСТЫРУ

Бұл тараудың негізгі міндеттері-жобалау аумағының жоспарлау құрылымын қалыптастыру және іргелес аумақтың өзара әрекеттесуін бұрын жүргізілген талдау негізінде жобаның сәулет-жоспарлау тапсырмасын құру.

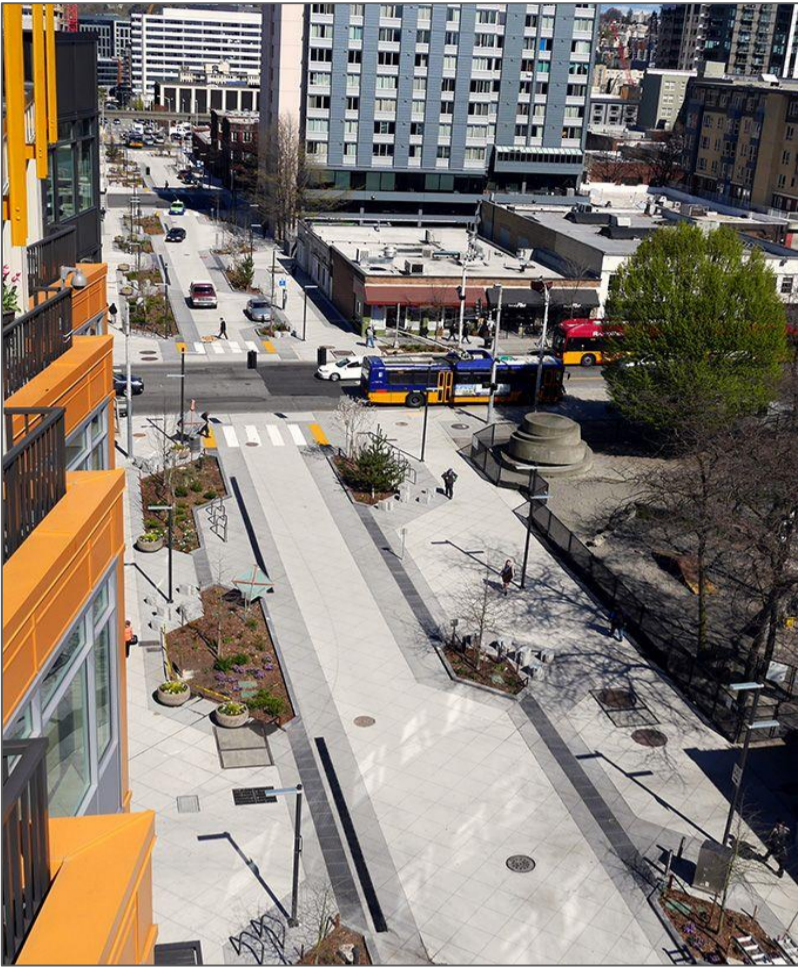
Жобаланатын аумақты қалыптастыру барысында орын ауыстыру мен тұрудың жайлылығы мен қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін негіз қаланады, қоғамдық-іскерлік инфрақұрылымды дамыту үшін жағдайлар жасалады, ашық қалалық кеңістіктердің пропорциялары айқындалады, аумақты жарықтандыру мен көгалдандыруды орнату үшін критерийлер айқындалады, мектептер, балабақшалар мен автотұрақтар орналастырылады.

Жайлы өмір сүру ортасын құру аумақта тұратын адамдарды барлық қажетті игіліктермен, қызметтермен және жағдайлармен қамтамасыз етуге басымдық бере отырып, кешенді тәсілді талап етеді. Осы құжатта сипатталған барлық тармақтар жобалық шешімдерді қарау кезінде ескеру қажет маңызды аспектілер болып табылады.





3.1 КӨШЕ-ЖОЛ ЖЕЛІСІ



Жобаланған аумақтың ішіндегі көше-жол желісі кез-келген көлік түріне ыңғайлы және қол жетімді болатындай етіп қалыптасады.

Көлік-жаяу жүргіншілер объектілерінің бұл кешені қала аумағының іргелес бөлігімен келісілуі тиіс. Тұрғын аудан ішіндегі көше-жол желісі жаяу жүргіншілер мен шағын ұтқырлық құралдарынан төмен, автокөлікке ең төменгі басымдықты қамтамасыз етуі тиіс. Сондай-ақ, аудан тұрғындарын велоспортты пайдалануға ынталандыру үшін маршруттардың дамыған велосипед желісін қарастыру қажет.

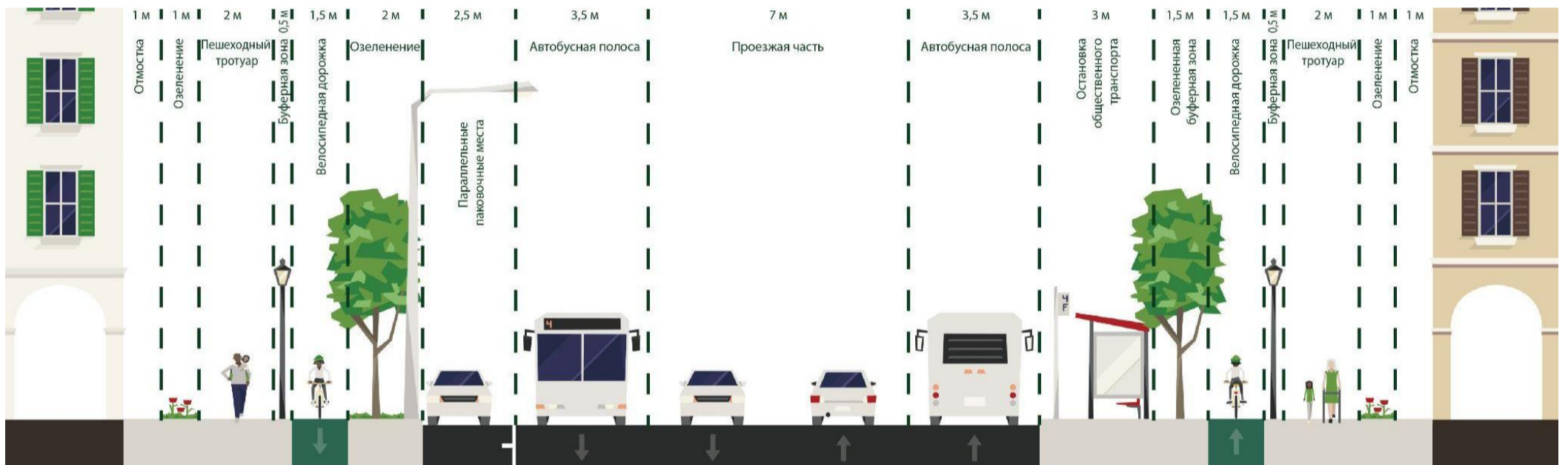




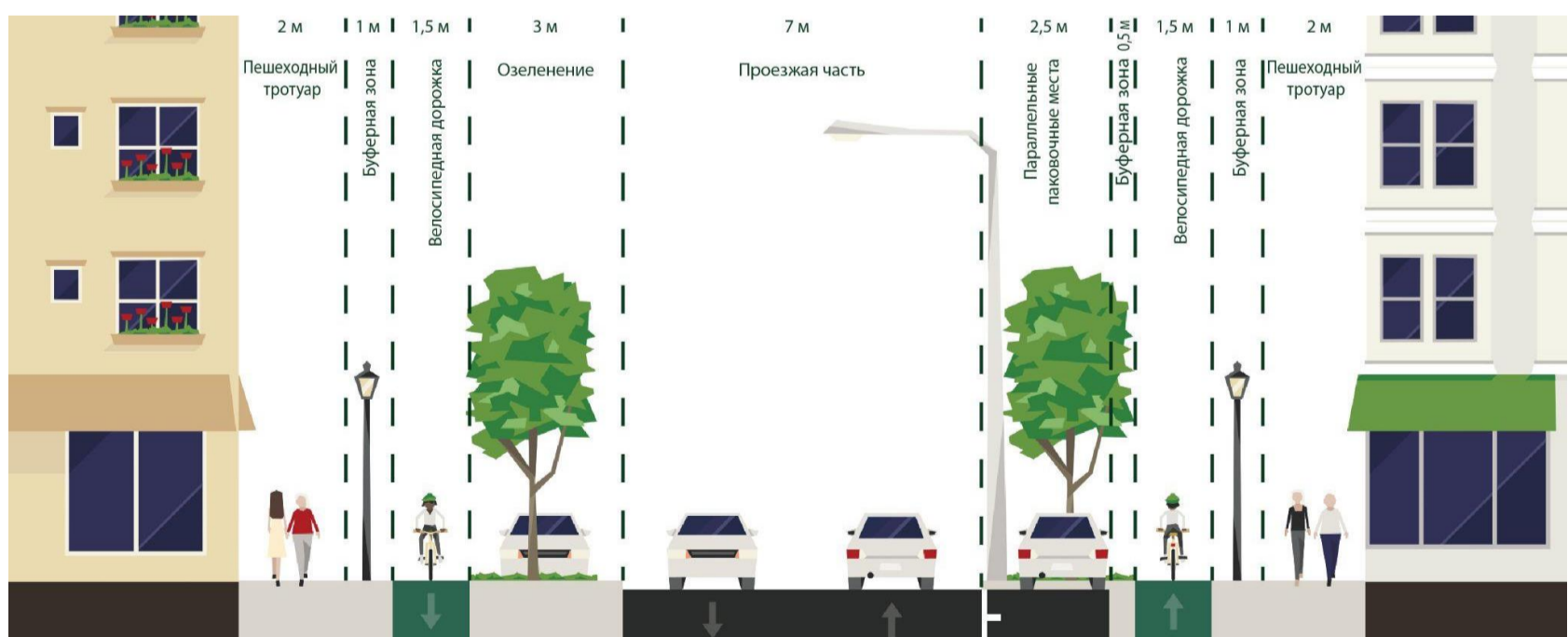
3.1.1 КӨШЕ ТОРЫ (ИЕРАРХИЯ)

Көшелер торын және олардың иерархиясын құру принципі қолданыстағы КЖЖ-ге байланысты, ол жобаланған аумақта құрылған желі түрінде толықтыруды қажет етеді. Желінің конфигурациясы негізінен қалыптасқан қала құрылысы жағдайына және түпкілікті нәтижеге байланысты. Ғимараттардың үлкен тығыздығын қамтамасыз ететін және көлік жүктемесінің мәселелерін шешуге мүмкіндік беретін ең оңтайлы көше торы-UDS осьтерінің жиі қадамы бар және көшелер мен жолдардың ыңғайлы профильдерін пайдалануға мүмкіндік беретін тоқсандық.

Іргелес аумақтардағы қолданыстағы КЖЖ неғұрлым тығыз болса, дизайн аумағына көбірек көшелерді ұзартуға болады. Қосымша көшелер жергілікті көше, аллея немесе жол мәртебесіне ие болады.



Кіші көше профилінің мысалы (35 м)

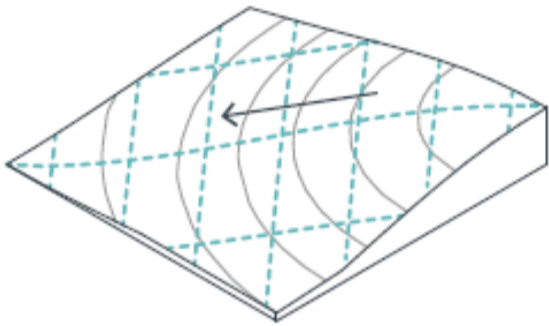


Жергілікті көше профилінің мысалы (22 м)

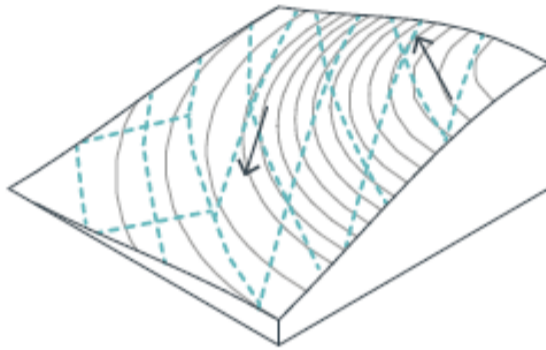
ҚЖЖ осьтерін бақылау кезінде жобалау аумағының рельефін ескеру қажет.

Бұл мүмкіндік береді :

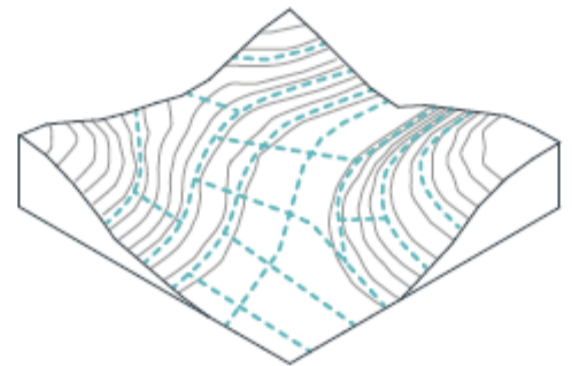
- аумақтың табиғи ерекшеліктерін, оның ішінде табиғи рельефті сақтау;
- жаяу жүргіншілер мен автомобиль қозғалыстарының жайлылығы мен қауіпсіздігін қамтамасыз ету;
- жер жұмыстарының көлемін, оның ішінде жол төсемінің нормативтік бойлық еңістерін қамтамасыз ету және аумақты тік жоспарлау жөніндегі жұмыстарды оңтайландыру;
- аумақты инженерлік дайындау бойынша жұмыстарға шығындарды оңтайландыру (беткейлерді нығайту, дренажды орнату және т.б.).



Рельефтің еңісі 8-ден аз болған кезде %



Рельефтің еңісі 8-ден асқан кезде%



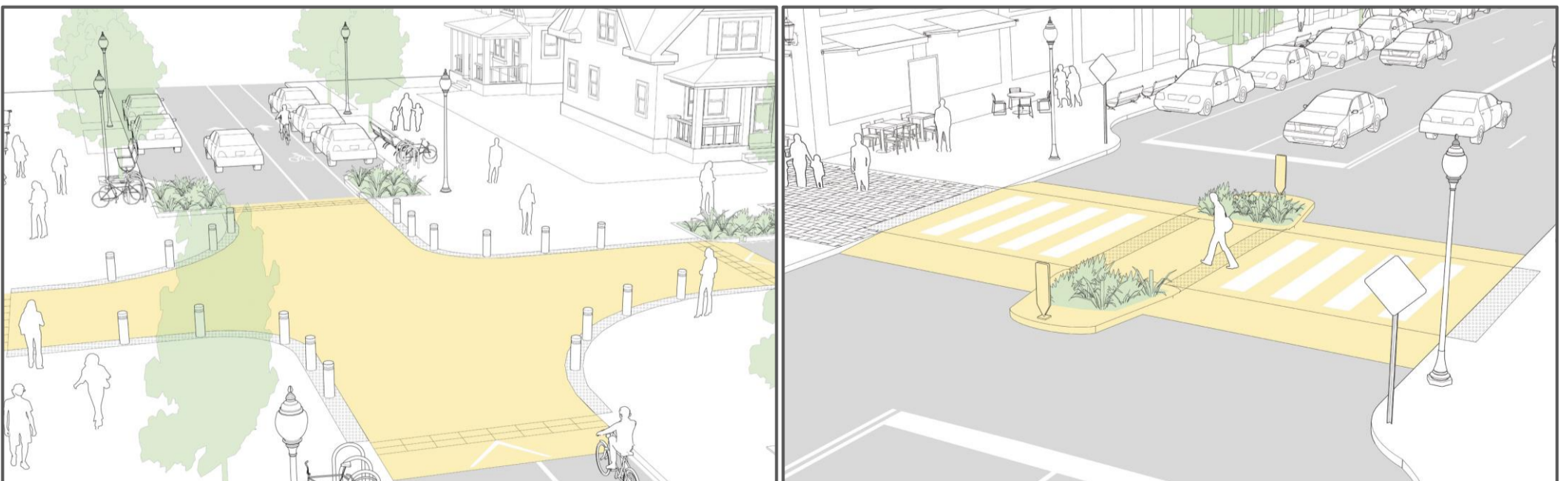
Таулы жерлерде



3.1.2 ЖАЯУ ЖҮРГІНШІЛЕР БАЙЛАНЫСЫ

Жаяу жүргіншілер қозғалысының негізгі көлемі көшелер бойымен өтеді, олардың профилі жайлы және кең тротуарларды қарастырады. Шағын кварталдармен құрылған көше-жол желісі жаяу жүргіншілер үшін қиылыстарды орналастырудың оңтайлы аралығын (120-150 м) қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. 2-5 га кварталдар көлемінде қиылыстарды орналастыру аралығы ұлғаяды. Пайдаланушылардың қозғалысына ыңғайлы болу үшін көшелер мен басқа да қоғамдық кеңістіктерді орамшілік аумақтар арқылы, саябақтар мен скверлер арқылы жалғайтын жаяу жүргіншілер жолдарының желісін қалыптастыру қажет.

Жобалау аумағындағы тарту нүктелері арасындағы ең қысқа қашықтық бойынша жаяу жүргіншілер жолдарын құруды қиындататын орамдардың ірілендірілген мөлшері кезінде орамшілік аумақтар бойынша өтпелі жаяу жүргіншілер жолдары орналастырылады.



Жобаланатын аумақтың шекаралары бойында, қолданыстағы және жобаланатын көшелердің түйіскен жерлерінде, қиылыстарда жаяу жүргіншілер өткелдерін орналастыру аралығы орын ауыстырудың белгілі бір түрлерінің басымдығы, тұрғын аудандағы халықтың тығыздығы, сондай-ақ қоғамдық көлік аялдамаларын орналастыру ескеріле отырып айқындалады. Жаңа құрылыс кезінде жер үсті және жерасты жаяу жүргіншілер өткелдерін орнатудан аулақ болу ұсынылады. Жаяу жүргіншілердің қатысуымен болатын жол-көлік оқиғаларының санын азайту үшін реттелетін жер үсті жаяу жүргіншілер өткелдерін қолданған жөн. Өткелдің жаяу жүргіншілерге қол жетімділігінің ұсынылған радиусы 300 м-ден аспауы керек.





3.1.3 АВТОБУС МАРШРУТТАРЫ

Жобалау аумағы қоғамдық көліктің қозғалыс маршруттарынан алыстаған кезде жобаланатын аумақтағы қала тұрғындарын қоғамдық көлікке қолжетімділікпен қамтамасыз ету үшін қосымша маршруттар құру немесе қолданыстағыларын өзгерту қажет. Қоғамдық көлік қозғалысының бірнеше жүйесі ерекшеленеді:

- ұйымдастырылмаған;
- жүріс бөлігінің шеті бойынша ұйымдастырылған;
- көше орталығында ұйымдастырылған (BRT).

Автомобиль қозғалысының 4 жолағынан асатын көше болған жағдайда автобус көлігінің қозғалыс жолағын жайластыру ұсынылады. Автобус жолағы орналасқан кезде қоғамдық көлік аялдамалары қоғамдық көлік үшін "қалтасыз" орнатылады. Мұндай шешім қоғамдық және жеке көліктердің ыңғайлылығы мен қауіпсіздігін арттыруға ықпал етеді.



BRT (Bus rapid transit) - көшенің ортасында өтетін және жолақтарды бір жақты жолдарға бөлетін жүрдек автобус бағыты. Қиылыстарда автобустардың артықшылығы бар, бұл қоғамдық көлік қозғалысын тездетеді. Аялдамалар жабық күту орындарымен, анықтамалық орындармен және дүкендермен жабдықталуы мүмкін. Турникеттер жолаушылардың автобуска тезірек түсуіне ықпал етеді, өйткені билеттерді тексеру және сатып алу автобуска отырар алдында жүзеге асырылады.



3.1.4 ВЕЛОСИПЕД БАЙЛАНЫСЫ

Велосипед байланыстары, жаяу жол сияқты, жол қозғалысының барлық қатысушыларының жайлылығы мен қауіпсіздігін арттыру мақсатында әзірленеді. Велосипед жолдарын жасау кезінде веложол мен тротуар/кіреберіс арасында қорғаныс буферлік аймақтарын құру қажет. Сондай-ақ, велосипед жолдарын тиісті инвентармен (қоқыс жинақтауыштар, велосипед тұрақтары, велосипедтерді жөндеу стансалары), жаяу жүргіншілерге параллель қосымша велосипед өткелдерімен және қиылыстардағы веложолдардың ыңғайлы айырбасымен жабдықтау қажет.



Веложолдың бағыты көшелер, жолдар мен өтпелер бойымен, алаңдар, саябақтар, скверлер және басқа да қоғамдық кеңістіктер арқылы немесе периметрі бойынша жүруі мүмкін.



3.2 ҚҰРЫЛЫС



Жобаланатын аумақта тұрғын үй және қоғамдық ғимараттар салу КЖЖ көмегімен және кез келген құрылыстарды орналастыруға кедергі келтіретін санитарлық-қорғау, су қорғау және басқа аймақтарды ескере отырып, әртүрлі мөлшердегі жер учаскелерін бөлуді көздейді. Жайлы тұрғын үй құру жобаланған аумақта жайлы өмір сүру сапасын жақсартуға және сақтауға ықпал ететін жобалық шешімдерді ескеруді талап етеді. Іргелес құрылыстың өзара іс-қимылына алдыңғы талдауды дұрыс пайдаланған кезде әлеуметтік және коммерциялық объектілер үшін жағдайлар, қаладағы объектінің маңыздылығын арттыратын көрнекі белгілер жасалатын болады.





3.2.1 ЖАЙЛЫ ТҰРҒЫН ҮЙ



Бұл кезеңде жобаланған кварталды салудың көлемдік-кеңістіктік шешімі қалыптасады. Жаяу жүргіншілерге қол жетімділік аймағындағы кварталдардың көпшілігі тек тұрғын үй құрылысын немесе басқа функционалды мақсаттағы объектілермен (қоғамдық-іскерлік инфрақұрылым, автотұрақтар, мектептер мен балабақшалар және т. б.) араласқан түрін қамтиды.





3.2.2 ӘЛЕУМЕТТІК НЫСАНДАР

Әлеуметтік объектілерді орналастыру кезінде олардың тұрғын үй құрылысынан нормативтік аумақтық қолжетімділігін қамтамасыз ету, олардың аумағының ауданын оңтайландыру есебінен жер ресурстарын пайдаланудың тиімділігін арттыру, құрылыста үлкен үзілістерсіз шағын қалалық ортаны қалыптастыру үшін жағдайлар жасау қажет.



Барлық функционалды аймақтарды мектеп учаскесіне орналастыру үшін Стандарт мектеп учаскесінің шекті мөлшерін 1,8 га-ға дейін шектеуді ұсынады. Мұндай алаң тұрғын үй және көпфункционалды құрылыстың жаяу жүргіншілерге бағытталған аумақтарын қалыптастыруға мүмкіндік береді.

Стандарттың ұсынымдарын ескере отырып, мектеп сыйымдылығының ең жоғары көрсеткіші 1150 орынды құрайды. Егер талап етілетін сыйымдылық ауданы стандарттың таңдалған мақсатты моделінде ұсынылғаннан үлкен мектеп учаскесін бөлуді көздейтін болса, жобалау аумағында екінші мектепті бірінші мектептен алыс орналастыру керек немесе мектепті қалыптастыру бойынша бірегей тәсілдер мен шешімдер қолданылатын мектеп кешенін құру керек. Мектептер олардың аумақтық қолжетімділігінің нормативтік радиусын ескере отырып орналастырылады. Бұл радиус 500 м құрайды, сондықтан ол жаяу жүргіншілерге қол жетімді болады.



Балабақшаларды орналастыру жобаланатын аумақтағы тұрғындардың санына қарай жүргізіледі :

- тұрғындардың саны аз болған жағдайда тұрғын үйлердегі коммерциялық үй-жайлардың орнына сыйымдылығы аз (150 орынға дейін) кіріктірілген және кіріктіріліп салынған балабақшаларды орналастырған жөн;
- Тұрғындар санының көбеюі үлкен сыйымдылығы бар бос аумақта (150 орыннан) жеке балабақшаның орналасуын көздейді;
- балабақшаларға кіру орындарында шудан қорғау іс-шаралары, көшелерде 30 км/сағ жоғары емес жылдамдық режимі қарастырылуы қажет.



3.2.3 ШАҒЫН ЖӘНЕ ОРТА БИЗНЕС

Нысаналы модельдердің параметрлері жаяу жүргіншілерге қол жетімділіктің барлық аймағы үшін қоғамдық-іскерлік инфрақұрылым объектілерін орналастыруға арналған үй-жайлардың үлесін белгілейді. Құрылыстың функционалдық әртүрлілігінің деңгейі қала өмірінің орталығынан блоктардың қашықтығына және жобаланған аумақтың жер учаскелері іргелес жатқан көшелердің түрлеріне байланысты. Қала өмірінің орталығына жақын коммерциялық үй-жайлардың үлесі блоктағы ғимараттардың жалпы ауданынан артып келеді, өйткені қарқынды ағындар өтетін жерлерде сауда және қызмет көрсету объектілеріне сұраныс жоғары, ал кеңселер мен шағын өндірістерді орналастыру бұл ағындарды одан әрі күшейтеді.

Салынып жатқан объектінің аумағындағы шағын және орта бизнес объектілерін "Даму" кәсіпкерлікті дамыту қоры" АҚ қолдауы мүмкін.



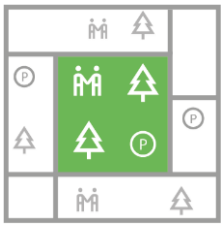


3.2.4 КӨРНЕКІ БЕЛГІЛЕР

Көрнекі белгілер-бұл биіктіктегі доминанттар, сәулет ескерткіштері және маңызды қоғамдық ғимараттар, табиғи ландшафттың ерекше элементтері. Олар жобалау аумағына іргелес аумақтарда ландшафттық-визуалды талдау барысында анықталуы мүмкін және (немесе) құрылыс салудың көлемдік-кеңістіктік шешімдерін қалыптастыру кезінде, сондай-ақ объектілердің жобалық бағдарларын нақтылау кезінде жобалау аумағында орналасуы жаяу жүргіншілерге қолжетімділік радиусынан едәуір асатын қашықтықта қамтамасыз етілуі мүмкін. Мысалы, бұған рельефтің өзгеруін қолдану арқылы қол жеткізуге болады.

Көрнекі белгілер үшін, егер олар аумақта қолданыстағы мәдени мұра объектілерін қорғау аймақтарының режимдерінде белгіленбесе, көріну дәліздері мен оңтайлы шолу секторлары белгіленеді. Бұл дәліздер мен секторларды ғимараттардың қабаттылығын құру кезінде, сондай-ақ құрылыстың көлемдік-кеңістіктік шешімдерін қалыптастыру кезінде ескеру қажет. Негізгі қалалық жоспарлау осьтерінен (аудандық маңызы бар басты көшелер, жағалаулар және т.б.) құрылатын бағдарлардың көріністерін ашу қажет.

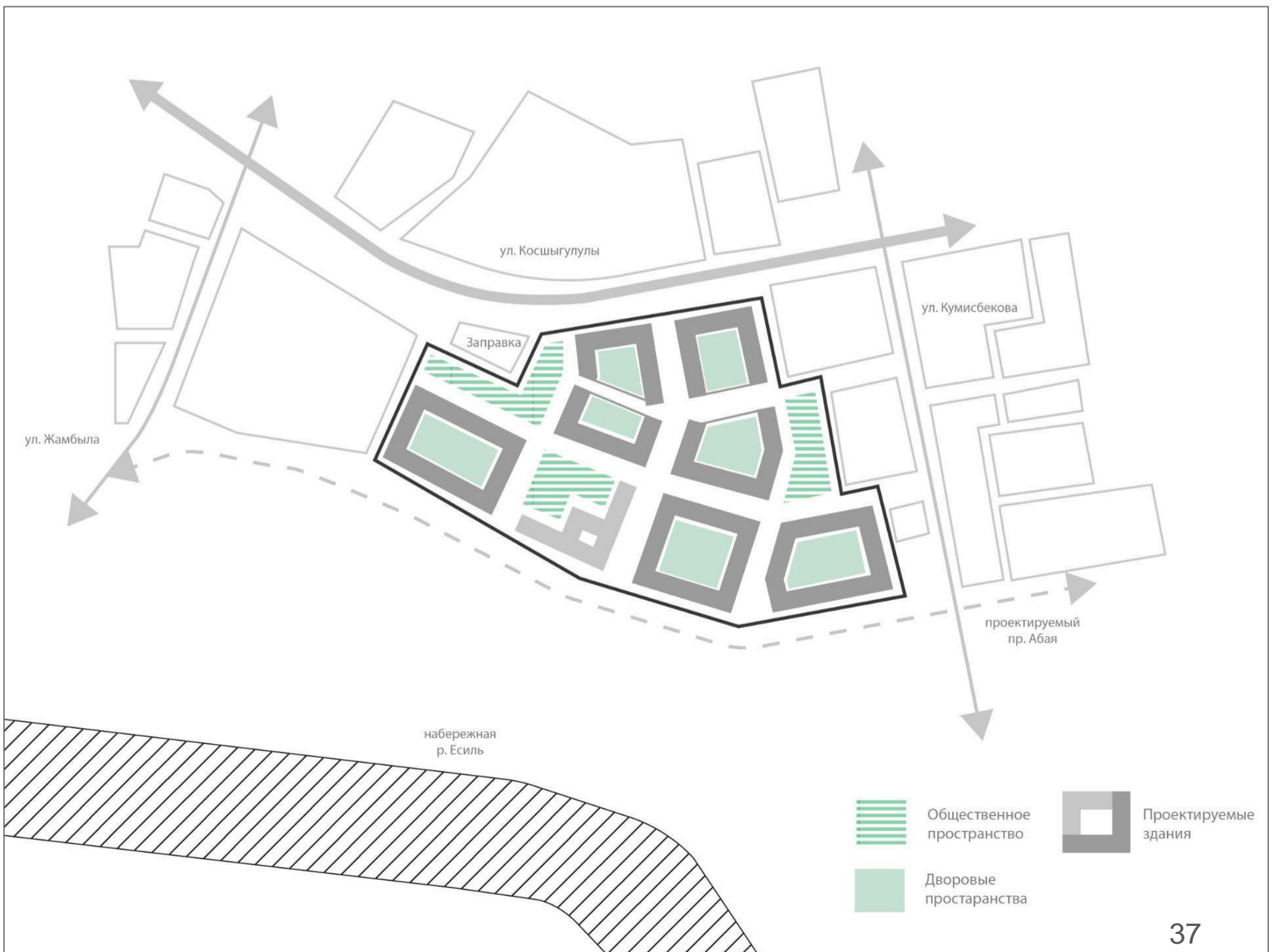


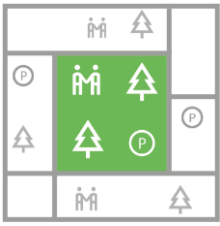


3.3 ИНФРАҚҰРЫЛЫМ



Жобалау аумағының шекарасында орналасқан инфрақұрылым тұрғын ауданның жайлылығын, ыңғайлылығы мен қауіпсіздігін арттыруға міндетті. Рекреация бос уақытты өткізуге, психикалық және физикалық денсаулықты жақсартуға жағдай жасайды және қоғамдастық құруға ықпал етеді. Вело-жаяу жүргіншілер жолдарынан оқшауланған автотұрақтардың есептік санын дұрыс орналастыру аудан тұрғындары үшін қосымша қауіпсіздік пен жайлылықты қамтамасыз етеді. Жобаланған аумақтың кеңістігін дұрыс жарықтандыру тұрғындарды түнде қауіпсіз және жайлы ортамен қамтамасыз етеді. Көгалдандыру ауданның қолайлы климаты мен температуралық режимін құруға мүмкіндік береді.





3.3.1 РЕКРЕАЦИЯЛЫҚ АЙМАҚТАР

Ашық қалалық кеңістіктердің шекаралары қызыл сызықтар бойымен өтеді және бөлінген учаскелердің шекараларына сәйкес келеді. Ашық қалалық кеңістіктерді абаттандыру шекараларын анықтау тәртібі олардың түрлеріне байланысты. Барлық түрі үшін абаттандыру меншік нысанына және аумақты пайдалану түріне қарамастан визуалды тұтастықты қамтамасыз ету керек.

Көше рекреациясына жол бойында орналасқан қоғамдық кеңістіктердің барлық учаскелері жатады.

Егер жергілікті алаң, сквер немесе бульвар көшеге іргелес болса, оларды абаттандыру учаскесіне қосу ұсынылады. Егер көшенің жүріс бөлігінің ені төрт жолақтан көп болса, абаттандыру учаскесіне көшенің бір жағын ғана қосуға болады. Онда абаттандыру учаскесінің шекарасы болып жолдың жиегі қабылданады.



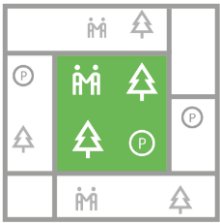
Алаңдар - бұл көшелерге іргелес ашық қоғамдық кеңістіктер, олардың көліксіз бөлігінің ені іргелес көшелердің тротуарының енінен кемінде екі есе асады, ал көгалдандыру кеңістіктің жартысынан азын алады.

Алаңның периметрі болып КЖЖ нысандары, ғимараттар және көгалдандыру элементтері құрылуы мүмкін. Алаңдар әртүрлі формада болуы және бірнеше функцияларды орындауы мүмкін.

Сондай ақ рекреацияға мыналар жатады:

- аула кеңістігі-бір немесе бірнеше ғимараттың тұрғындары үшін рекреация рөлін атқаратын және халықтың барлық топтарына қажетті функционалды толтырумен қамтамасыз ететін;
- саябақтар мен скверлер - демалуға және серуендеуге арналған ашық, абаттандырылған, жергілікті рельефке бағынатын, ландшафт дизайны ойластырылған аумақ;
- жағалаулар - серуендеуге, су айдынына шығуға, тыныш демалуға және спортпен шұғылдануға арналған жағдайлары бар жоғары рекреациялық әлеуеті бар жағалау аймағы;
- белгілі бір мақсаттарды орындайтын оқшауланған қоғамдық кеңістіктер (экстремалды саябақтар, бақылау, серуендеу аймақтары, амфитеатрлар және т.б.). ойластырылған





3.3.2 АВТОТҰРАҚ

Тұрғын үй және көпфункционалды құрылыс барысында автотұрақты ұйымдастыру кезінде қажетті көлік орындарын орналастырудың оңтайлы әдісін таңдау көзделеді. Автотұрақ жалпыға ортақ пайдаланылатын аумақта, сондай-ақ квартал ішіндегі аумақта орналасқан жазықтық көлік қоятын орындарда және әртүрлі типтегі паркингтерде орналасуы мүмкін.

Автотұрақты ұйымдастыру:

- көлік орындарының негізгі санын көше бойындағы автотұрақтарда немесе паркингтерде орналастыруды;
- басым түрде көлік жүрмейтін кварталішілік кеңістіктер қалыптастыруды көздейді.

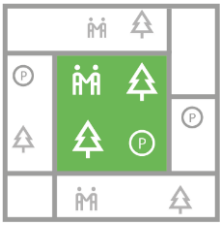


Жазықтық автотұрақтар жобаланатын аумақтағы арнайы бөлінген алаңдарда орналастырылады. Бұл сыртқы пайдаланушылардың көлігі үшін жабық тұрғын үй ауласы немесе офистер мен қоғамдық ғимараттардың жанындағы көпшілікке қолжетімді көлік қоятын орындар болуы мүмкін. Әр кварталда автотұрақты орналастыруға арналған алаңның мөлшері тиісті параметрдің мәнімен шектеледі (автотұрақтарды орналастыруға арналған кварталішілік аумақтардың үлесі және т.б.). Жазықтық автотұрақтар қоғамдық көлік аялдамалары мен көлік ауыстырып міну тораптарының жанында жалпы пайдалану аумақтарында да орналастырылуы мүмкін. Құрылыста елеулі олқылықтар орын алмау үшін көлік қоятын орындардың сыйымдылығы 100 машина орыннан (ауданы 0,4 га) аспауы тиіс.



Автотұрақтар қалалық және аудандық маңызы бар басты көшелерде негізінен қызыл сызықтар бойында орналасқан қоғамдық-іскерлік инфрақұрылым нысандарына келушілерге бағытталған. Мұндай автотұрақтар үшін тәулік уақытымен сараланған автотұрақтарды пайдалану режимін қолдануға болады: күндіз оларды жақын маңдағы кеңселер мен шағын өндірістердің қызметкерлері, ал кешкі және түнгі уақытта — қоршаған құрылыстың тұрғындары пайдаланады. Кішігірім және жергілікті көшелер бойындағы жер үстіндегі автотұрақтарды негізінен айналадағы үйлердің тұрғындары пайдаланады.



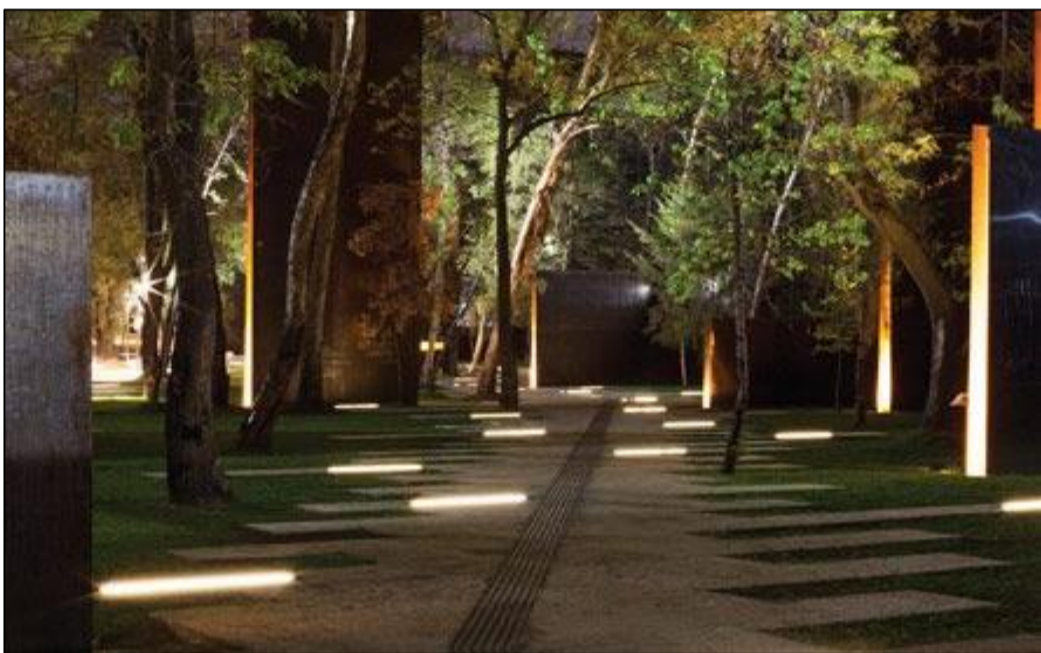
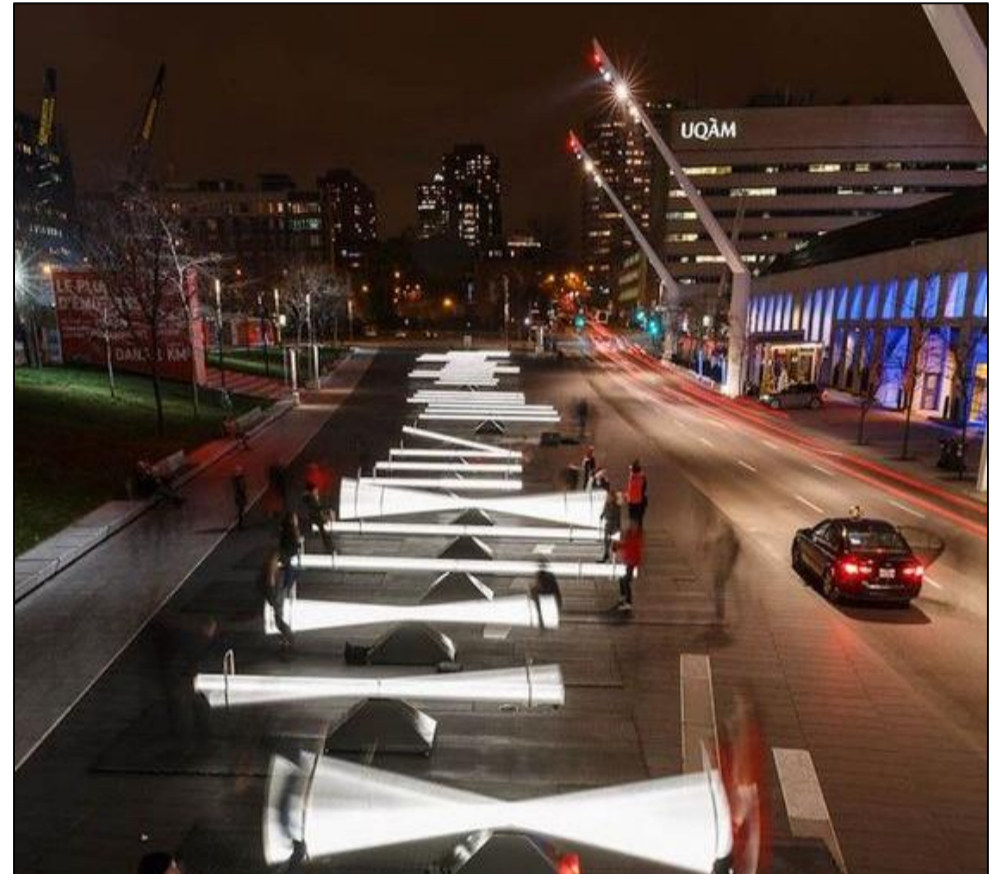


3.3.3 ЖАРЫҚТАНДЫРУ

Жобаланатын аумақты жарықтандыруды аудан тұрғындарының жайлылығы мен қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі іс-шаралар кешенінің бөлігі ретінде қарастыру қажет. Аумақты жарықтандыру барлық сапа талаптарына сай болуы, көшелерде, қоғамдық кеңістіктерде және аула аумақтарында жеткілікті жарықтандыруды қамтамасыз етуі тиіс.

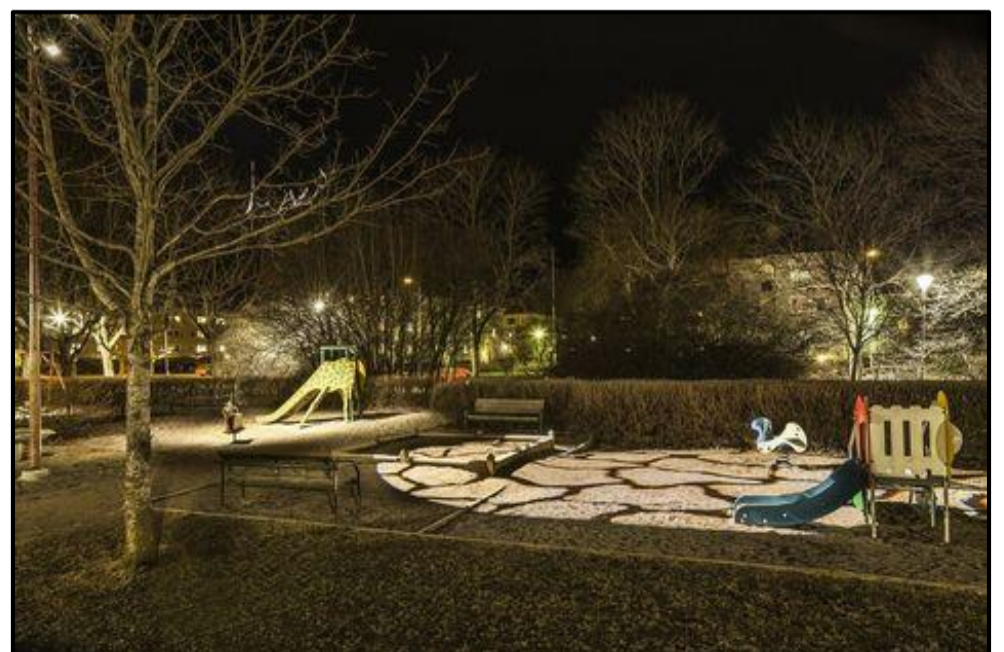
Көше жарығы келесіге бөлінеді :

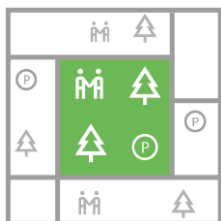
- жолды жарықтандыру үшін бағытталған жарық түсіретін жоғары бағаналар;
- тротуарлар мен велосипед жолдарын жарықтандыру үшін шашыраңқы жарық түсіретін саябақ жарығы ;
- табиғи кедергілер ретінде ағаштар мен бұталарға бағытталған ландшафтты жарық;
- үй маңындағы аумақты жарықтандыру үшін қасбеттік жарық.



Рекреация жарығы жарықтандыру құрылғыларының стильдері мен формалары жағынан әртүрлі, адамдар көп жиналатын жерлерде, жаяу жүргіншілер мен велосипед жолдарында және көгалдандыру учаскелерінде орналасады. Қоғамдық кеңістіктің өзіндік стилін жасау үшін жарық беретін арт-объектілері де қолданылады.

Ауланы жарықтандыру жаяу жүргіншілерге арналған тротуарлар мен жолдардың бойында, балалар мен спорт алаңдарында орналасады. Іргелес үйдің ұйықтап жатқан тұрғындарына ыңғайсыздық туғызбау үшін ауланы жарықтандыру көше жарығымен салыстырғанда төмен болады.





3.3.4 КӨГАЛДАНДЫРУ

Жалпы аумақта орналастыру үшін көгалдандырылған аумақтың ауданы жергілікті қоғамдық кеңістіктер, көшелер мен аулалар арасында бөлінеді.

Көгалдандырылған аумақтың жалпы ауданын жалпыға ортақ аумақта, жобалау аумағында кемінде бір көгалдандырылған қоғамдық кеңістік орналасатындай етіп бөлу қажет.

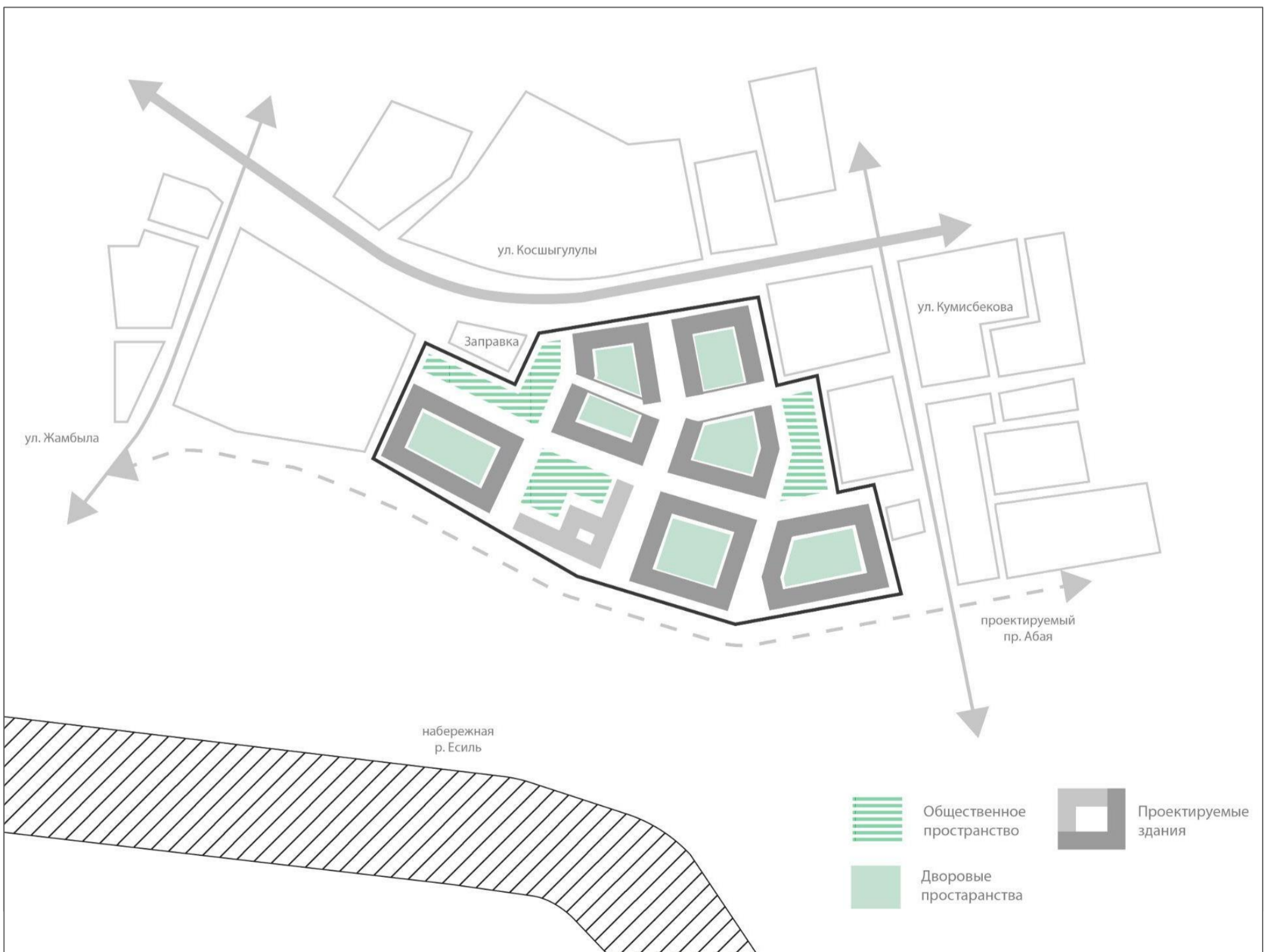
Барлық типтегі көгалдандырылған аумақ (саябақ, сквер, бульвар), әрбір тұрғын үйден жаяу жүргіншілерге бес минуттық қолжетімділік радиусын ескере отырып, жобалау аумағы бойынша бөлінеді. Кварталдардың құрылысы әлі қалыптаспағандықтан, бұл радиустар кварталдардың қызыл сызықтарынан шегінеді.



Мектеп, балабақша учаскелері мен паркингтердің көгалдандырылған шатырларын қоса алғанда, квартал құрамындағы көгалдандырудың жалпы ауданы ең аз шектерде (жобаланатын аумақтың ауданынан кемінде 10%) сақталуға тиіс.

Егер көгалдандырудың есептік ауданы кварталға орналастыру үшін талап етілгеннен аз болса, шешімдер көгалдандыру ауданын ұлғайтуға бағытталған және келесідей болуы мүмкін:

- көгалдандырылған шатырлар қолданылады;
- жерүсті автотұраққа арналған аумақтың ауданы қысқарады, машина-орындар кварталда орналасқан паркингтерге көшіріледі;
- ғимараттардың қабаттылығын арттыру есебінен құрылыс алаңы қысқарады;
- Көгалдандырылмаған аудан бүкіл жобаның техникалық-экономикалық көрсеткіштерін нақтылау кезінде басқа жер учаскелеріне немесе жалпы пайдаланылатын аумаққа қайта бөлінеді.



КЕШЕНДІ ҚҰРЫЛЫС ЖОБАЛАРЫН КӨШЕ-ЖОЛ ЖЕЛІСІ, АУМАҚТА ҚҰРЫЛЫС ПЕН ИНФРАҚҰРЫЛЫМ ОБЪЕКТІЛЕРІН САЛУ БӨЛІГІНДЕ ҚАРЖЫЛАНДЫРУДЫҢ ОРЫНДЫЛЫҒЫН АЙҚЫНДАУ КРИТЕРИЙЛЕРІ

- Жақын жерде нақты орналасқан немесе құрылысы жоспарланған мектеп (2 км.)
- Жақын жерде нақты орналасқан немесе құрылысы жоспарланған қоғамдық көліктің аялдамасы (2 км.)
- Мектепке дейінгі білім беру ұйымдары және (немесе) амбулаториялық орталықтар орналасуға жарамды жоспарланған коммерциялық үй-жайлар немесе аталған ұйымдардың жақын жерде орналасуы (2 км.)
- Жақын жерде орналасқан (2 км) немесе құрылысы жоспарланған ойын алаңдары,көше тренажерлері және велосипед инфрақұрылымы бар қоғамдық кеңістіктер (саябақ, алаң, бақ, жаяу жүргіншілер көшесі, бульвар және т.б.)
- Жобада халықтың аз қозғалатын топтарының жайлы тұруы үшін жағдайлардың болуы (серуендеу маршруттары бойындағы тактильді плиткалар, арбамен түсуге/шығуға арналған еңістер, жергілікті көшелер қиылысындағы жаяу жүргіншілер жолының деңгейіне көтерілген жаяу жүргіншілер өткелдері және т.б.)
- Жобада ашық, көрінетін кіру топтары бар шағын және орта бизнеске арналған үй-жайлардың болуы
- Жобада жергілікті көшелер бойында кіріктірілген және (немесе) жеке тұрған паркингтің және (немесе) тұрақ орындарының болуы
- Жобаланған тұрғын ауданда тұйық жолдардың құрылуын алдын алу үшін өзара байланысқан, жоспарланған әртүрлі көше түрлерінің болуы (кем дегенде бір негізгі, қосалқы және жергілікті көше)
- Нақты бар немесе жоспарланған бұталар мен ағаштарды қамтитын көпжылдық өсімдіктерден тұратын деңгейлі көгалдандыру
- Жобада машинасыз, жабық, өртке қарсы жүретін көлікке арналған жолы бар ауланың болуы

