

В местах пересечения железнодорожных путей безрельсовыми дорогами последние проектируются горизонтально на участке длиной не менее 20 м. Отметка на оси проезжей части в месте пересечения определяется отметкой верха головок рельсов.

Наибольшая сложность проектирования детальной планировки заводских улиц с дорогами городского типа возникает на участках въездов в здания и при решении схемы водоотвода от последних. В условиях угольных предприятий въезды в здания устраиваются редко (локомотиво-вагонные депо и цехи ремонтно-механических заводов).

Планировка заводских улиц с дорогами загородного типа.

Характерной особенностью дорог загородного типа является возможность отвода воды от проездов приданием продольного уклона дну кюветов и лотков, не связанного с продольным уклоном проезжей части дороги. Это обстоятельство создает возможность отвода талых и атмосферных вод со всей поверхности участков, расположенных между зданиями и дорогами, имеющей поперечный уклон в направлении к кюветам и лоткам.

Проектирование вертикальной планировки улиц с безрельсовыми дорогами загородного типа выполняется в следующем порядке: 1) определяют отметки наружных бровок кюветов, принимая поперечный уклон проектного рельефа равным 0,10-0,30; 2) устанавливается минимальная глубина кюветов или лотков из расчета понижения их дна на 0,1-0,2 м относительно поверхности участков, примыкающих к ним со стороны зданий; 3) в соответствии с общей схемой водостоков, запроектированной для данной площадки естественным рельефом проектируются продольные профили кюветов, лотков и бровки безрельсовых дорог; 4) на углах сетки квадратов и в характерных местах надписываются красные отметки или наносятся проектные горизонталы.

Для осуществления выпуска воды из дренажных воронок без значительного заглубления кюветов безрельсовые дороги проектируются с возвышением земляного полотна на 0,3-0,6 м над общим уровнем планировки прилегающих участков.