

Таблица 16.

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Магистральные дороги:	
регулируемого движения	Транспортная связь между районами города, на отдельных направлениях и участках преимущественно грузового движения, осуществляемого вне жилой застройки, выходы на внешние автомобильные дороги, пересечения с улицами и дорогами в одном уровне
Магистральные улицы:	
общегородского значения:	
регулируемого движения	Транспортная связь между жилыми, производственными зонами и центром города, центрами планировочных районов; выходы на магистральные улицы и дороги и внешние автомобильные дороги. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в одном уровне
районного значения:	
транспортно-пешеходные	Транспортная и пешеходная связи между жилыми районами, а также между жилыми и производственными зонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы и дороги
пешеходно-транспортные	Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района
Улицы и дороги местного значения:	
улицы в жилой застройке	Транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения
улицы и дороги в производственных, в том числе коммунально-складских зонах	Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон, выходы на магистральные дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне
пешеходные улицы и дороги	Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта
парковые дороги	Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей
проезды	Подъезд транспортных средств к жилым, общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам внутри микрорайонов (кварталов)
велосипедные дорожки	По свободным от других видов транспорта трассам.

Примечания:
 Главные улицы, как правило, выделяются из состава транспортно-пешеходных, пешеходно-транспортных и пешеходных улиц и являются основой архитектурно-планировочного построения общегородского центра.
 В условиях реконструкции, а также для улиц районного значения допускается устройство магистралей или их участков, предназначенных только для пропуска средств общественного транспорта с организацией автобусно-пешеходного движения.

3.5.38. Пропускную способность сети улиц, дорог и транспортных пересечений, число мест хранения автомобилей следует определять исходя из уровня автомобилизации: 350-400легковых автомобилей на 1000 жителей, на расчетный срок.

Для расчета интенсивности движения по уличной сети смешанного потока различные виды транспорта следует приводить к одному расчетному виду - легковому автомобилю, в соответствии с таблицей 17.

Таблица 17.

Типы транспортных средств	Коэффициент приведения
Легковые автомобили	1,0
Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:	
2	1,5
6	2,0
8	2,5
14	3,0
свыше 14	3,5
Автобусы	2,5
Микроавтобусы	1,5

3.5.39. Расчетные параметры уличной сети города следует принимать по таблице 18.

Таблица 18.

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, ‰	Ширина пешеходной части тротуара, м
1	2	3	4	5	6	7	8
Магистральные дороги:							
регулируемого движения	80	40-65	3,75	2-6	400	50	
Магистральные улицы:							
общегородского значения:							
регулируемого движения	80	35-70	3,50	4-8	400	50	3,0
районного значения:							
транспортно-пешеходные	70	35-45	3,50	2-4	250	60	2,25
пешеходно-транспортные	50	30-40	4,00	2	125	40	3,0
Улицы и дороги местного значения:							
улицы в жилой застройке	40	15-25	3,00	2-3*	90	70	1,5
улицы и дороги в производственной зоне	50	15-25	3,50	2	90	60	1,5
парковые дороги	40	15-25	3,00	2	75	80	
Проезды:							
основные	40	10-11,5	2,75	2	50	70	1,0
второстепенные	30	7-10	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы:							
основные			1,00	По расчету	-	40	По проекту
второстепенные			0,75	То же	-	60	По проекту
Велосипедные дорожки:	20		1,50	1-2	30	40	-

Примечания:
 1. Ширина улиц и дорог в красных линиях, как правило, принимается, м: магистральных дорог - 50 - 75; магистральных улиц - 50 - 80; улиц и дорог местного значения - 20 - 25 м, для зон индивидуальной застройки допускается принимать 18 м. В условиях реконструкции ширину улиц и дорог допускается уменьшать.
 2. При проектировании, реконструкции и капитальном ремонте улиц и дорог следует предусматривать полосы для складирования снега вдоль проезжей части улиц и основных внутриквартальных пешеходных направлений свободные от деревьев и кустарников, а также отделять проезжую часть от тротуаров разделительной полосой. Для магистральных улиц и дорог полосы складирования снега предусматриваются вдоль проезжей части, как правило, шириной 3,0 м. Для улиц в жилой застройке, внутриквартальных проездов и тротуаров повседневного пользования - 1,5 м. Ширину тротуаров на магистральных улицах следует принимать с учетом механизированной снегоочистки, как правило, 4,0 м. В условиях реконструкции существующей застройки допускается организация площадок для складирования снега на участках, прилегающих к красным линиям улиц и дорог, с учетом организации возможности подъезда снегоочистительной техники без ущерба благоустройству.
 3. Уклоны на дорожных и тротуарных покрытиях, а также на площадках принимать вдоль водостока не менее 1,5%.
 4. Инженерные сети следует выполнять в подземном исполнении, как правило, - в пределах поперечных профилей улиц и дорог - под разделительными полосами и, в виде исключения, - под тротуарами.
 5. Конструктивное решение покрытий тротуаров должно выполняться с учетом движения механизированного автотранспорта для уборки снега в зимний период. Покрытие тротуаров в городах выполнять, как правило, с твердым покрытием.

6. Тротуары следует прокладывать вдоль проезжей части улиц и дорог по кратчайшим направлениям, не пересекая их никакими сооружениями, в том числе стоянками автомобилей.
 7. При непосредственном примыкании тротуаров (в виде исключения) к стенам зданий, подпорным стенкам и оградам следует увеличить их ширину не менее чем на 0,5 м.
 8. На магистральных дорогах с преимущественным движением грузовых автомобилей следует увеличивать ширину полосы движения до 4 м, а при доле большегрузных автомобилей в транспортном потоке более 20 % - до 4,5 м.
 9. Категории улиц и дорог можно корректировать при условии соответствующего обоснования.

3.5.40. При проектировании на расчетный период плотность уличной сети в среднем по городскому округу с учетом использования внеуличного пространства следует принимать в соответствии с расчетами, но не менее 3,5-4,5 км/км².

Плотность транспортных коммуникаций в центральной части города принимается на 20-30 % выше, чем в среднем по населенному пункту.

3.5.41. Расстояние от края основной проезжей части магистральных дорог до линии жилой застройки следует принимать не менее 50 м, а при условии применения шумозащитных устройств - не менее 25 м.

Расстояние от края основной проезжей части улиц, местных или боковых проездов до линии застройки следует принимать не более 25 м. В случаях превышения указанного расстояния следует предусматривать на расстоянии не ближе 5 м от линии застройки полосу шириной 6 м, пригодную для проезда пожарных машин.

3.5.42. В конце проезжих частей тупиковых улиц и дорог следует устраивать площадки с островками диаметром не менее 16 м для разворота автомобилей и не менее 30 м при организации конечного пункта для разворота средств общественного пассажирского транспорта. Использование поворотных площадок для стоянки автомобилей не допускается.

3.5.43. Радиусы закругления проезжей части улиц и дорог по кромке тротуаров и разделительных полос для магистральных улиц и дорог следует принимать не менее, м:

1) регулируемого движения8;
 2) местного значения5;
 3) на транспортных площадях12.

В стесненных условиях и при реконструкции радиусы закругления магистральных улиц и дорог регулируемого движения допускается уменьшать, но принимать не менее 6 м, на транспортных площадях - 8 м.

При отсутствии бордюрного ограждения, а также в случае применения минимальных радиусов закругления ширину проезжей части улиц и дорог следует увеличивать на 1 м на каждую полосу движения за счет боковых разделительных полос или уширения с внешней стороны.

Примечание. Для общественного транспорта (автобус) радиусы закругления устанавливается в соответствии с техническими требованиями эксплуатации этих видов транспорта.

3.5.44. На магистральных улицах общегородского значения с двух сторон от проезжей части необходимо устраивать полосы безопасности шириной 0,5 м - при регулируемом движении.

3.5.45. Для разделения отдельных элементов поперечного профиля улиц и разных направлений движения следует предусматривать разделительные полосы. Центральные разделительные полосы следует проектировать в одном уровне с проезжей частью с выделением их разметкой. Минимальная ширина разделительных полос принимается по таблице 19

Таблица 19.

Местоположение полосы	Ширина полосы, м		
	Магистральные улицы		Улицы местного значения. Улицы в жилой застройке
	Общегородского значения	Районного значения	
	с регулируемым движением		
Центральная разделительная	4,0	-	-
Между основной проезжей частью и местными проездами	3,0	-	-
Между проезжей частью и тротуаром	3,0	3,0	2,0

Примечания:
 В условиях реконструкции допускается уменьшать ширину разделительных полос между основной проезжей частью и местным проездом на магистральных улицах общегородского значения до 2 м.
 В условиях сложившейся застройки допускается уменьшать ширину центральной разделительной полосы на магистральных улицах общегородского значения до 2 м.

3.5.46. Вдоль магистральных улиц общегородского значения с регулируемым движением при необходимости транспортного обслуживания прилегающей застройки, а также для увеличения пропускной способности магистралей следует предусматривать боковые проезды.

На боковых проездах допускается организовывать как одностороннее, так и двустороннее движение транспорта.

Ширину боковых проездов следует принимать:

1) при одностороннем движении транспорта и без устройства специальных полос для стоянки автомобилей - не менее 7,0 м;
 2) при одностороннем движении и организации по местному проезду движения массового пассажирского транспорта - 10,5 м;
 3) при двустороннем движении и организации движения массового пассажирского транспорта - 11,25 м.

3.5.47. Для обеспечения подъездов к группам жилых зданий и иных объектов, а также к отдельным зданиям в микрорайонах (кварталах) следует предусматривать проезды, в том числе:

1) к группам жилых зданий, крупным учреждениям и предприятиям обслуживания, торговым центрам, участкам школ и ДОУ - основные с шириной проезжей части 5,5 м;
 2) к отдельно стоящим зданиям - второстепенные с шириной проезжей части 3,5 м.

Для подъезда к отдельно стоящим трансформаторным подстанциям, газораспределительным пунктам допускается предусматривать проезды с шириной проезжей части 3,5 м.

К отдельно стоящим жилым зданиям высотой не более 9 этажей, а также к объектам, посещаемым инвалидами, допускается устройство проездов, совмещенных с тротуарами при протяженности их не более 150 м и общей ширине не менее 4,2 м, а в малоэтажной (2-3 этажа) застройке при ширине не менее 3,5 м.

3.5.48. Тупиковые проезды к отдельно стоящим зданиям в соответствии с требованиями Федерального закона от 22.07.2008 г. № 123-ФЗ “Технический регламент о требованиях пожарной безопасности” должны быть протяженностью не более 150 м и заканчиваться разворотными площадками размером в плане 16 х 16 м.

На разворотных площадках для автобусов и должен быть обеспечен радиус разворота 15 м.

Использование разворотных площадок для стоянки автомобилей не допускается.

3.5.49. Расстояние от края проезжей части автодорог улично-дорожной сети, сети общественного пассажирского транспорта до жилых и общественных зданий, границ территорий лечебных, дошкольных образовательных учреждений, школ следует принимать с учетом обеспечения требований гигиенических нормативов по уровню шума, вибрации и загрязнения атмосферного воздуха на территории жилой застройки и в жилых помещениях внутри зданий. При этом должно быть обеспечено 0,8 предельно допустимых концентраций загрязнений атмосферного воздуха на территориях лечебно-профилактических учреждений, реабилитационных центров, мест массового отдыха населения в соответствии с требованиями СанПиН 2.1.6.1032-01.

3.5.50. Въезды на территорию микрорайонов (кварталов), а также сквозные проезды в зданиях следует предусматривать на расстоянии не более 300 м один от другого, а в реконструируемых районах при периметральной застройке - не более 180 м. Примыкания проездов к проезжим частям магистральных улиц регулируемого движения допускаются на расстояниях не менее 50 м от стоп-линии перекрестков. При этом до остановки общественного транспорта должно быть не менее 20 м.

3.5.51. Микрорайоны (кварталы) с застройкой 5 этажей и выше обслуживаются двухполосными, а с застройкой до 5 этажей - однополосными проездами.

На однополосных проездах следует предусматривать разъездные площадки шириной 6 м и длиной 15 м на расстоянии не более 75 м одна от другой. В пределах фасадов зданий, имеющих входы, проезды устраиваются шириной 5,5 м.

3.5.52. Тротуары следует устраивать приподнятыми на 0,15 м над уровнем проездов. Пересечения тротуаров с второстепенными проездами, а на подходах к школам и дошкольным образовательным учреждениям и с основными проездами следует предусматривать в одном уровне с устройством ramпы длиной соответственно 1,5 и 3 м.

3.5.53. Основные пешеходные коммуникации (тротуары, аллеи, дорожки, тропинки) обеспечивают связь жилых, общественных, производственных и иных зданий с остановками общественного транспорта, учреждениями культурно-бытового обслуживания, рекреационными территориями, а также связь между основными пунктами тяготения в составе общественных зон и объектов рекреации.

Проектирование основных пешеходных коммуникаций может осуществляться вдоль улиц и дорог (тротуары) или независимо от них. Ширину основных пешеходных коммуникаций следует рассчитывать в зависимости от интенсивности пешеходного движения в часы пик и пропускной способности одной полосы движения, но принимать не менее 1,5 м.

Общая ширина пешеходной коммуникации в случае размещения некапитальных нестационарных сооружений должна складываться из ширины пешеходной части, ширины участка, отводимого для размещения сооружения, и ширины буферной зоны (не менее 0,75 м), предназначенной для посетителей и покупателей. Ширина пешеходных коммуникаций на участках возможного встречного движения инвалидов на креслах-качалках не должна быть менее 1,8 м.

3.5.54. Пешеходные переходы следует размещать в местах пересечения основных пешеходных коммуникаций с городскими улицами и дорогами. Пешеходные переходы проектируются в одном уровне с проезжей частью улицы.