

1		2
Магистральные улицы районного значения пешеходно-транспортные (УПТ)		Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района
Улицы и дороги местного значения	Улицы в жилой застройке (УЖ)	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 научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах) (УПр)	Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон (районов), выходы на магистральные городские дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне
	Парковые дороги (ДПар)	Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей
	Проезды (Пр)	Подъезд транспортных средств к жилым и общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам городской застройки внутри районов, микрорайонов, кварталов
Пешеходные улицы и дороги (УПш)		Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта
Велосипедные дорожки (ДВ)		Проезд на велосипедах по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам

Категории и параметры улично-дорожной сети

Таблица 16

Расчетная скорость движения, км/ч	
ДРД	80
УНД	100
УРД	80
УТП	70
УПТ	50* **
УЖ	40
УПр	50
ДПар	40
Пр основные	40
Пр второстепенные	30
ДВ обособленные	20
Ширина полосы движения, м	
ДРД	3,75
УНД	3,75
УРД	3,5
УТП	3,5
УПТ	4,0
УЖ	3,0
УПр	4,0
ДПар	3,0
Пр основные	3,0****, *****
Пр второстепенные	5,5-3,0***
УПш основные	1,0
УПш второстепенные	0,75
ДВ	1,5
*** Большее значение ширины полосы движения принимать при однополосном проезде. 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. Для подъезда к отдельно стоящим трансформаторным подстанциям, газораспределительным пунктам допускается предусматривать проезды с шириной проезжей части 4 м.	
**** Вдоль проездов должны предусматриваться места для временного складирования снега, счищаемого с проездов, в виде полос с твердым покрытием шириной не менее 1,5 м. Ширина полосы для складирования снега при объеме снегоперноса за зиму более 600 м³/м, м до 3	
Число полос движения	
ДРД	2-6
УНД	4-6
УРД	4-6
УТП	2-4
УПТ	2-4
УЖ	2-3
УПр	2
ДПар	2
Пр основные	2
Пр второстепенные	1-2
УПш основные	по расчету
УПш второстепенные	по расчету
ДВ	1-2
Наименьший радиус кривых в плане, м	
ДРД	400
УНД	500
УРД	400
УТП	250
УПТ	125
УЖ	90
УПр	90
ДПар	75
Пр основные	50
Пр второстепенные	25
ДВ	30
Наибольший продольный уклон, ‰	
ДРД	50
УНД	40
УРД	50
УТП	60
УПТ	40
УЖ	70
УПр	60
ДПар	80
Пр основные	70
Пр второстепенные	80
УПш основные	40
УПш второстепенные	60
ДВ	40

Ширина улиц и дорог в красных линиях, м		
ДРД	50-75	
УНД	40-80	
УРД	40-80	
УТП	40-80	
УПТ		
УЖ	15-25	
УПр		
Ширина краевых полос между проезжей частью и бортовым камнем (окаймляющими плитами или лотками) на магистральных улицах и дорогах, м		
магистральные улицы непрерывного движения	0,75	
магистральные улицы общегородского и районного значения регулируемого движения	0,5	
В стесненных условиях и при реконструкции краевые полосы допускается устраивать только на дорогах скоростного и магистральных улицах непрерывного движения шириной соответственно 0,75 м и 0,50 м.		
Радиус закругления проезжей части улиц и дорог, м		
Категория улиц	Радиус закругления проезжей части, м	
	при новом строительстве	в условиях реконструкции
магистральные улицы и дороги	15,0	12,0
улицы местного значения	12,0	6,0
проезды	8,0	5,0
Ширина боковых проездов, м		
при движении транспорта и без устройства специальных полос для стоянки автомобилей	не менее 7	
при движении транспорта и организации по местному проезду движения общественного пассажирского транспорта в одном направлении	7,5	
при движении транспорта и организации по местному проезду движения общественного пассажирского транспорта в двух направлениях	10,50	

Таблица 17.

Расстояние до примыканий пешеходно-транспортных улиц, улиц и дорог местного значения, проездов к другим магистральным улицам и дорогам регулируемого движения, м	не менее 50 от конца кривой радиуса закругления на ближайшем пересечении и не менее 150 друг от друга.	
Расстояние от края основной проезжей части магистральных дорог до линии регулирования жилой застройки, м	не менее 50, при условии применения шумозащитных устройств - не менее 25	
Расстояние от края основной проезжей части улиц, местных или боковых проездов до линии застройки, м	не более 25, 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.	
Расстояние до въездов и выездов на территории кварталов и микрорайонов, м	от границы пересечений улиц, дорог и проездов местного значения (от стоп-линии)	не менее 35
	от остановочного пункта общественного транспорта при отсутствии островка безопасности	не менее 30
	от остановочного пункта общественного транспорта при поднятом над уровнем проезжей части островком безопасности	не менее 20
	Тупиковые проезды следует принимать протяженностью не более 150 метров. 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.	
Максимальное расстояние между пешеходными переходами, м	на магистральных дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории	300 м в одном уровне
	на магистральных дорогах скоростного движения	800 м в двух уровнях
	на магистральных дорогах непрерывного движения	400 м в двух уровнях

Категории и параметры зимних автомобильных дорог

Расчетная скорость (основная / пересеченная местность) для регулярных и временных автозимников, км/ч	категория I	70 / 50
	категория II	60 / 40
	категория III	50 / 30
Число полос движения для регулярных и временных автозимников	категория I - III	2
Ширина полосы движения для регулярных и временных автозимников, м	категория I	4,0
	категория II	3,5
	категория III	3,0
Ширина обочин для регулярных и временных автозимников, м	категория I	2,0
	категория II	1,5
	категория III	1,5
	Примечание: Ширину обочин на участках автозимника, где предусматривается интенсивное движение гусеничного транспорта и санных поездов, следует принимать не менее 4 м.	
Ширина полотна автозимника для регулярных и временных автозимников, м	категория I	12
	категория II	10
	категория III	9
Продольные уклоны, %	не более 40	
Радиусы кривых в плане, м	не менее 500	

Общественный пассажирский транспорт

Норма наполнения подвижного состава общественного пассажирского транспорта на расчетный срок, чел/м² свободной площади пола пассажирского салона	4	
Расчетная скорость движения, км/ч	40	
Плотность сети линий наземного общественного пассажирского транспорта, км/км²	2,5 - 2,8	
Максимальное расстояние между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта, м	400	
Ширина крайней полосы для движения автобусов на магистральных улицах и дорогах в больших и крупных городах, м	4	
Размещение остановочных площадок автобусов	- за перекрестками	не менее 25 м до стоп-линии
	- перед перекрестками	не менее 40 м до стоп-линии
	- за наземными пешеходными переходами	не менее 5 м