

3.5.55. Пешеходные переходы в одном уровне с проезжей частью (наземные) на магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории следует предусматривать с интервалом 200-300 м.

3.5.56. Пешеходные переходы должны учитывать направления движения основных пешеходных потоков, а также результаты прогноза динамики транспортных и пешеходных потоков.

Для обеспечения передвижения инвалидов и маломобильных групп населения при проектировании подъемных устройств следует руководствоваться требованиями СНиП 35-01-01.

3.5.57. В местах размещения домов для престарелых и инвалидов, учреждений здравоохранения и других учреждений массового посещения населением следует предусматривать пешеходные пути с возможностью проезда инвалидов колясок. При этом высота вертикальных препятствий (бортовые камни, поребрики) на пути следования не должна превышать 5 см.

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.

3.5.58. Пересечения и примыкания дорог и улиц следует располагать на свободных площадках и на прямых участках пересекающихся или примыкающих дорог.

Пересечения и примыкания дорог в одном уровне независимо от схемы пересечений рекомендуется выполнять под прямым или близким к нему углом. В случаях, когда транспортные потоки не пересекаются, а разветвляются или сливаются, допускается устраивать пересечения дорог под любым углом с учетом обеспечения видимости.

3.5.59. В целях увеличения пропускной способности перекрестков следует устраивать на подходах к ним дополнительные полосы. Длина дополнительной полосы должна быть не менее 50 м, а длина отгона ширины дополнительной полосы - 30 м.

3.5.60. На нерегулируемых перекрестках и примыканиях улиц и дорог, а также пешеходных переходах необходимо предусматривать треугольники видимости. Размеры сторон равнобедренного треугольника для условий “транспорт - транспорт” при скорости движения 40 и 60 км/ч должны быть соответственно не менее, м: 25 и 40. Для условий “пешеход - транспорт” размеры прямоугольного треугольника видимости должны быть при скорости движения транспорта 25 и 40 км/ч соответственно 8 х 40 и 10 х 50 м.

В пределах треугольников видимости не допускается размещение зданий, сооружений, передвижных предметов (киосков, фургонов, реклам, малых архитектурных форм и др.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м.

Примечание. В условиях сложившейся капитальной застройки, не позволяющей организовать необходимые треугольники видимости, безопасное движение транспорта и пешеходов следует обеспечивать средствами регулирования и специального технического оборудования.

3.5.61. При проектировании улиц должна быть обеспечена видимость по трассе в плане и профиле не менее указанной в таблице 20.

Таблица 20.

Категория улиц и магистралей	Расстояние видимости, м	
	Поверхности проезжей части	Встречного автомобиля
Магистральные улицы:		
общегородского значения:	100	200
районного значения	100	200
Улицы и дороги местного значения:		
улицы в жилой застройке	75	150
улицы в производственных зонах	75	150

3.5.62. Пересечения дорог и улиц города с трубопроводами (водопровод, канализация, газопровод, теплофикационные трубопроводы и т. п.), а также с кабелями линий связи и электропередачи следует предусматривать с соблюдением требований раздела “Зоны инженерной инфраструктуры”, а также нормативных документов на проектирование этих коммуникаций.

Пересечения автомобильных дорог с подземными коммуникациями следует проектировать, как правило, под прямым углом.

3.5.63. При выборе местоположения дорог и улиц города всех категорий следует учитывать возможность обеспечения санитарных разрывов в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 (п. 2.6).

3.5.64. Городские мосты и тоннели следует проектировать в соответствии с требованиями СНиП 2.05.03-84* и СНиП 32-04-97.

3.5.65. Дороги и улицы города, соединяющие производственные предприятия с дорогами общего пользования, другими предприятиями, портами, относятся к подъездным дорогам производственных предприятий.

3.5.66. Проектирование дорог на территориях производственных предприятий следует осуществлять в соответствии с требованиями СНиП 2.05.07-91*.

Сеть улиц и дорог на территории малоэтажной жилой застройки.

3.5.67. Улично-дорожную сеть территории малоэтажной жилой застройки следует формировать во взаимовязке с системой улиц и дорог города.

3.5.68. Планировочное решение малоэтажной жилой застройки должно обеспечивать подъезд автотранспорта ко всем зданиям и сооружениям.

3.5.69. При проектировании улично-дорожной сети на территории малоэтажной жилой застройки следует ориентироваться на преимущественное использование легковых автомобилей, а также на обслуживание жилой застройки общественным пассажирским транспортом с подключением к общегородской транспортной сети.

3.5.70. Уличная сеть малоэтажной жилой застройки, обеспечивающая внутренние транспортные связи, включает въезды и выезды на территорию, главные улицы застройки, основные и второстепенные проезды.

Уличная сеть в зависимости от размеров и планировочного решения территории застройки может включать только основные и второстепенные проезды.

3.5.71. Главные улицы являются основными транспортными и функционально-планировочными осями территории застройки.

Основные проезды обеспечивают подъезд транспорта к группам жилых зданий.

Второстепенные проезды обеспечивают подъезд транспорта к отдельным зданиям.

3.5.72. Подъездные дороги включают проезжую часть и укрепленные обочины. Число полос на проезжей части в обоих направлениях принимается не менее двух.

Ширину полос движения на проезжей части подъездных дорог при необходимости пропуска общественного пассажирского транспорта следует принимать 3,75 м, без пропуска маршрутов общественного транспорта - 3 м. Ширину обочин следует принимать 2 м.

3.5.73. Главные улицы включают проезжую часть и тротуары. Число полос на проезжей части в обоих направлениях принимается не менее двух.

Ширину полос движения на проезжих частях главных улиц при необходимости пропуска общественного пассажирского транспорта следует принимать не менее 3,5 м, без пропуска маршрутов общественного транспорта - 3 м.

Тротуары устраиваются с двух сторон. Ширина тротуаров принимается не менее 1,5 м.

3.5.74. Основные проезды включают проезжую часть и тротуары. Основные проезды проектируются с двусторонним движением с шириной проезжей части 6 м.

Допускается устройство основных проездов с кольцевым односторонним движением транспорта протяженностью не более 300 м и проезжей частью в одну полосу движения шириной не менее 4 м.

На однополосных проездах необходимо предусматривать разъездные площадки шириной не менее 7 м и длиной не менее 15 м, включая ширину проезжей части. Расстояние между разъездными площадками, а также между разъездными площадками и перекрестками должно быть не более 200 м.

Вдоль основных проездов необходимо устройство тротуаров шириной не менее 1,5 м. Тротуары могут устраиваться с одной стороны.

3.5.75. Второстепенные проезды допускается проектировать однополосными шириной не менее 4 м. Устройство тротуаров вдоль второстепенных проездов не регламентируется.

Допускается устройство тупиковых второстепенных проездов шириной 4 м и протяженностью не более 150 м; при протяженности более 150 м необходимо предусматривать устройство разъездных площадок.

При устройстве тупиковых проездов необходимо предусмотреть возможность разворота мусоровозов, уборочных и пожарных машин.

3.5.76. Необходимое устройства и параметры разделительных озелененных полос между тротуарами и проезжей частью на всех категориях улиц в малоэтажной жилой застройке определяются потребностями прокладки инженерных сетей.

3.5.77. Для главных улиц наименьшие радиусы кривых в плане принимаются - 125 м, при пропуске общественного пассажирского транспорта - 250 м, для основных проездов - 50 м, для второстепенных проездов - 25 м.

3.5.78. На территории малоэтажной жилой застройки следует проектировать непрерывную систему пешеходных коммуникаций, включающую пешеходное пространство общественного назначения, тротуары вдоль проезжей части уличной сети, прогулочные пешеходные дороги и аллеи.

3.5.79. Пешеходные коммуникации проектируются по кратчайшим расстояниям между жилыми домами и остановками общественного пассажирского транспорта, объектами торгового и бытового обслуживания, автостоянками для постоянного хранения автомобилей, школьными и дошкольными учреждениями и другими объектами. Ширину прогулочной пешеходной дороги следует принимать с учетом конкретной градостроительной ситуации, но не менее 1,5 м.

3.5.80. Следует проектировать удобные связи жилой застройки с площадками для отдыха, спорта, развлечений, зоной отдыха (организованной на базе имеющегося лесопарка или водоема).

Ширину прогулочной дороги (аллеи) следует определять в зависимости от вида зеленых насаждений: при озеленении кустарником - не менее 1,5 м, при озеленении деревьями - не менее 2,25 м.

3.5.81. На территории малоэтажной жилой застройки с линейными размерами, превышающими 2000 м, рекомендуется проектировать внутреннюю систему пассажирского транспорта, обеспечивающую связи между местами проживания и местами приложения труда, объектами обслуживания, остановочными пунктами общественного транспорта.

3.5.82. Остановочные пункты маршрутов общественного пассажирского транспорта, связывающего территорию малоэтажной жилой застройки с другими районами города, следует проектировать у въездов на территорию малоэтажной застройки, обеспечивая удобные пешеходные или транспортные связи с жилой застройкой.

Сеть общественного пассажирского транспорта.

3.5.83. Система общественного пассажирского транспорта должна обеспечивать функциональную целостность и взаимосвязанность всех основных структурных элементов территории с учетом перспектив развития города.

3.5.84. Линии общественного пассажирского транспорта следует предусматривать на магистральных улицах и дорогах с организацией движения транспортных средств в общем потоке, по выделенной полосе проезжей части или на обособленном полотне.

3.5.85. Через районы площадью свыше 100 га (в условиях реконструкции свыше 50 га) допускается прокладывать линии общественного пассажирского транспорта по пешеходно-транспортным улицам. Интенсивность движения средств общественного транспорта не должна превышать 30 ед./час в двух направлениях, а расчетная скорость движения - 40 км/час.

3.5.86. В историческом ядре общегородского центра в случае невозможности обеспечения нормативной пешеходной доступности остановок общественного пассажирского транспорта допускается устройство местной системы специализированных видов транспорта.

3.5.87. Плотность сети линий общественного пассажирского транспорта на застроенных территориях необходимо принимать в зависимости от функционального использования и интенсивности пассажиропотоков, как правило, в пределах 1,5-2,5 км/км².

В центральных районах города плотность этой сети допускается увеличивать до 4,5 км/км².

3.5.88. Расстояния между остановочными пунктами автобуса следует принимать 300-400 м.

3.5.89. Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта не должна превышать 300 м, учитывая климатические условия города.(IIА климатический подрайон).

В районах индивидуальной усадебной застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может быть увеличен до 500 м.

3.5.90. На территории малоэтажной жилой застройки с линейными размерами, превышающими 2000 м, рекомендуется проектировать внутреннюю систему пассажирского транспорта, обеспечивающую связи между местами проживания и местами приложения труда, объектами обслуживания, остановочными пунктами общественного транспорта.

3.5.91. Остановочные пункты маршрутов общественного пассажирского транспорта, связывающего территорию малоэтажной жилой застройки с другими районами города, следует проектировать у въездов на территорию малоэтажной застройки, обеспечивая удобные пешеходные или транспортные связи с жилой застройкой.

3.5.92. Остановочные пункты общественного пассажирского транспорта следует размещать с обеспечением следующих требований:

1) на магистральных улицах, дорогах общегородского значения - с устройством переходно-скоростных полос;

2) на других магистральных улицах - в габаритах проезжей части;

3) в случае если стоящие на остановочных пунктах автобусы создают помехи движению транспортных потоков, следует предусматривать заездные карманы.

Посадочные площадки следует предусматривать вне проезжей части.

3.5.93. Остановочные пункты на линиях автобусов на магистральных улицах общегородского значения с регулируемым движением и на магистралах районного значения следует размещать за перекрестком, на расстоянии не менее 25 м от него. Допускается размещение остановочных пунктов маршрутных автобусов перед перекрестком - на расстоянии не менее 40 м в случае, если пропускная способность улицы до перекрестка больше, чем за перекрестком.

Расстояние до остановочного пункта исчисляется от “стоп - линии”.

3.5.94. Заездной карман для маршрутных автобусов устраивают при размещении остановки в зоне пересечения или примыкания автомобильных дорог, когда переходно-скоростная полоса одновременно используется как автобусами, так и транспортными средствами, въезжающими на дорогу с автобусным сообщением.

Заездной карман состоит из остановочной площадки и участков въезда и выезда на площадку. Ширину остановочной площадки следует принимать равной ширине основных полос проезжей части, а длину - в зависимости от числа одновременно останавливающихся автобусов и их габаритов по длине, но не менее 13 м. Длину участков въезда и выезда принимают равной 15 м.

3.5.95. Длину посадочной площадки на остановках маршрутных автобусов следует принимать не менее длины остановочной площадки.

Ширину посадочной площадки следует принимать не менее 3 м; для установки павильона ожидания следует предусматривать уширение до 5 м.

3.5.96. Павильон может быть закрытого типа или открытого (в виде навеса). Ближайшая грань павильона должна быть расположена не ближе 3 м от кромки остановочной площадки.

3.5.97. Наименьший радиус поворота для автобуса на разворотном кольце должен составлять в плане 12 м.

3.5.98. На конечных станциях общественного пассажирского транспорта на городских маршрутах должно предусматриваться устройство помещений для водителей и обслуживающего персонала.

Площадь участков для устройства служебных помещений определяется в соответствии с таблицей 21.

Таблица 21.

Наименование показателя	Единица измерения	Количество маршрутов	
		2	3 - 4
Площадь участка	м²	225	256
Размеры участка под размещение типового объекта с помещениями для обслуживающего персонала	м	15 x 15	16 x 16
Этажность здания	этаж	1	1

Сооружения и устройства для хранения и парковки и обслуживания транспортных средств.

3.5.99. В городском округе должны быть предусмотрены участки для постоянного хранения, временного хранения (парковки) и технического обслуживания легковых автомобилей всех категорий.

3.5.100. Сооружения для хранения, парковки и технического обслуживания легковых автомобилей (далее автостоянки) следует размещать с соблюдением нормативных радиусов доступности от обслуживаемых объектов, с учетом требований эффективного использования городских территорий, с обеспечением экологической безопасности.

3.5.101. Обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна быть не менее 90 % расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

3.5.102. Сооружения для постоянного хранения легковых автомобилей всех категорий следует проектировать: 1) на территориях производственных зон, в санитарно-защитных зонах производственных предприятий;

2) на территориях жилых микрорайонов (кварталов), в том числе в пределах улиц и дорог, граничащих с жилыми районами и микрорайонами (кварталами).

Автостоянки (открытые площадки) для хранения легковых автомобилей, принадлежащих постоянному населению города, целесообразно временно размещать на участках, резервируемых для перспективного строительства объектов и сооружений различного функционального назначения, включая многоярусные механизированные автостоянки.

3.5.103. Наземные автостоянки вместимостью 300 машино-мест следует размещать на территориях производственных и коммунально-складских зон.

3.5.104. Открытые автостоянки и паркинги допускается размещать в жилых микрорайонах (кварталах) при условии соблюдения санитарных разрывов (по СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03).

Расстояния от сооружений хранения легкового автотранспорта до объектов застройки.

Таблица 22.

Здания, до которых определяется разрыв	Расстояние, м, не менее				
	Автостоянки (открытые площадки, паркинги) и наземные гаражи-стоянки вместимостью, машино-мест				
	10 и менее	11-50	51-100	101-300	свыше 300
Фасады жилых зданий и торцы с окнами	10	15	25	35	50
Торцы жилых зданий без окон	10	10	15	25	35
Общественные здания	10	10	15	25	50
Территории школ, детских учреждений, учреждений начального и среднего профессионального образования, площадок отдыха, игр и спорта, детских	25	50	50	50	50
Территории лечебных учреждений стационарного типа, открытые спортивные сооружения общего пользования, места отдыха населения (сады, скверы, парки)	25	50	по расчету	по расчету	по расчету