

ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ
СИСТЕМА БУДІВЕЛЬНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ
СКЛАД, ЗМІСТ, ПОРЯДОК РОЗРОБЛЕННЯ,
ПОГОДЖЕННЯ І ЗАТВЕРДЖЕННЯ КОМПЛЕКСНИХ СХЕМ
ТРАНСПОРТУ ДЛЯ МІСТ УКРАЇНИ

ДБН Б.1-2-95

Видання офіційне

Державний комітет України у справах містобудування і архітектури
(Держкоммістобудування України)
Київ 1996

УДК 711.7(083.96)/477/

РОЗРОБЛЕНІ:

НДПІ містобудування (канд.техн.наук
Христюк М.М.) за участю Діпромист
(інж.Сліпцов Б.В.)

ВНЕСЕНІ ТА ПІДГОТОВЛЕНІ
ДО ЗАТВЕРДЖЕННЯ:

Держкоммістобудування України
Головним Управлінням територіального
планування і архітектури
Держкоммістобудування України

ЗАТВЕРДЖЕНІ:

Наказом Держкоммістобудування України
від 27.11.95р. N 229 і введені в дію з
01.04.96р.

Видавництво "Укрархбудінформ"
ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ

Система містобудівної документації.	ДБН Б.1-2-95
Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження комплексних схем транспорту для міст України	Вводиться вперше

Державні будівельні норми України "Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження комплексних схем транспорту для міст України" поширюються на розробку перспективних та оперативних планів розвитку дорожньо-транспортної мережі і організації дорожнього руху в містах України з перспективною кількістю населення понад 100 тис.чол.

Ці норми обов'язкові для органів державного управління, місцевого самоврядування, установ, підприємств і організацій незалежно від їх відомчого підпорядкування та форм власності, громадських об'єднань і фізичних осіб, які здійснюють проектування, будівництво і експлуатацію міських транспортних систем.

При проектуванні транспортних систем, поряд з положеннями цих норм, слід користуватися чинним законодавством України, в тому числі законами "Про основи містобудування", "Про транспорт", "Про дорожній рух", "Про охорону навколишнього природного середовища", вимогами діючих нормативно-інструктивних документів, зокрема ДБН 360-92* "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень", відповідними Постановами, Указами і рішеннями Верховної Ради та Кабінету Міністрів України, місцевих органів.

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Комплексні схеми транспорту (КСТ) розробляються для систем поселень з перспективами розвитку міста-центру (в агломераціях міст-центрів) понад 100 тис. жителів на строк розроблення генерального плану міста з виділенням та деталізацією першочергових заходів з розвитку дорожньо-транспортної мережі і організації дорожнього руху *. У разі відсутності для цих міст КСТ або закінченні терміну їх дії, а також для окремих міст із складним вузлом зовнішнього транспорту і кількістю населення менш ніж 100 тис.чол., може розроблятися як самостійний документ комплексна схема організації дорожнього руху (КСОДР) **.

1.2. КСТ розробляється на основі затвердженого у встановленому порядку генерального плану міста бажано однією і тією ж проектною організацією з урахуванням авторських прав розробників генерального

плану міста. Якщо генеральний план міста знаходиться у стані розро-

- * У містах, де функціонує або буде створюватись швидкісний транспорт, в складі КСТ необхідно розробляти транспортно-планувальну модель з перспективою на 40-50 років.
- ** Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження проектної документації з організації дорожнього руху визначено "Тимчасовими нормами проектування комплексних схем організації дорожнього руху в містах України". К., 1990.

- 2 -

ДБН Б.1-2-95

блення, рішення КСТ узгоджуються з розробниками генерального плану.

При необхідності внесення змін у раніше прийняті транспортно-планувальні рішення генерального плану міста розробляються відповідні обґрунтування і в діючий генеральний план міста після затвердження КСТ вносяться уточнення і корективи.

Примітка: Якщо розрахунковий термін згідно з генеральним планом настає значно раніше, ніж за КСТ, остання стає основою при вирішенні питань розвитку транспорту в новому генеральному плані міста.

1.3. Основним завданням КСТ є вивчення принципів напрямів, послідовності й термінів реалізації заходів з розвитку магістральної вулично-дорожньої мережі, а також усіх видів міського, приміського та зовнішнього транспорту, що забезпечують потреби населення і народного господарства систем поселень у пасажирських (до місць праці, масового відпочинку і об'єктів культурно-побутового призначення) і вантажних перевезеннях з дотриманням нормативних витрат часу на пересування, вимог до безпеки дорожнього руху, охорони навколишнього середовища, комфортності поїздок, економії енергетичних, територіальних і трудових ресурсів.

Приоритетні напрями вирішення транспортних проблем (міський, приміський або зовнішній транспорт, магістральна вулично-дорожня мережа, її вузли або ж організація руху на існуючій вулично-дорожній мережі) повинні встановлюватись із врахуванням соціально-економічних і транспортно-планувальних особливостей міста і відносно цього визначається значення і детальність проробок відповідних розділів КСТ.

1.4. Заходи у розділі "Міській пасажирський транспорт", а при необхідності, також у розділі "Вулично-дорожня мережа і організація дорожнього руху" розробляються у декількох варіантах, у яких розкривається значення транспортно-планувальних і організаційно-регульованих рішень, черговість її реалізації. Варіант, що пропонується, повинен забезпечувати при мінімальних приведених витратах істотне підвищення ефективності і якості транспортного обслуговування населення та підприємств міста, безпеку дорожнього руху, природоохоронні вимоги.

Примітка. Для міст з розрахунковою кількістю населення 1 млн. чол. і більше, де у процесі розроблення КСТ техніко-економічне обґрунтування того або іншого виду позавуличного швидкісного транспорту ускладнюється, допускається розроблення спеціального ТЕО з вибору швидкісного транспорту (метрополітен, швидкісний трамвай з підземними ділянками, залізнична або монорейкова дорога) із відповідними інженерно-геологічними дослідженнями, додатковими розрахунками і аналізом очікуваних пасажиропотоків, укрупнених економічних показників з наступним використанням результатів ТЕО і КСТ.

1.5. Замовниками КСТ виступають органи місцевої виконавчої влади, за їх дорученням, відповідні структурні підрозділи, а розробниками - державні та інші проектні організації містобудівного та дорожнього профілю, незалежно від їх відомчого підпорядкування та форм власності, що мають відповідні сертифікати на виконання таких

- 3 -

ДБН Б.1-2-95

видів робіт.

Замовник зобов'язаний видати проектній організації затверджене завдання на розроблення КСТ і такі вихідні дані:

- матеріали концепції генерального плану міста (якщо вони розроблялись іншою проектною організацією), ПДП промислових та житлових районів, центру міста та інші містобудівні документи, що містять необхідні для розроблення КСТ дані;

- звітні (за останні 5-10 років) дані з техніко-економічних та експлуатаційних показників роботи усіх видів міського, приміського та зовнішнього транспорту, включаючи витрати матеріальних і енергетичних ресурсів;

- матеріали спеціально проведених обстежень:

- а) розселення населення і, за необхідністю, його транспортної рухомості;

- б) обсягів кореспонденцій і пасажиропотоку у години "пік" і добу (у курортних містах, крім того, за порами року і днями тижня) по напрямках, відрізках і вузлах транспортної мережі міста і зони його впливу з виділенням перевезень, виконаних відомчими та погодженими автобусами;

- в) організації дорожнього руху (транспорту і пішоходів) і умов його безпеки;

- г) роботи легкового автомобільного транспорту: індивідуального, службового, таксомоторного;

- д) інтенсивності і швидкостей руху транспортних потоків на магістральних вулицях, транспортних вузлах і на підходах до міста;

- е) рівня шуму і забрудненості повітря на найбільш завантажених магістралях та перехрестях.

Примітки:

1. При відсутності у замовника перелічених вихідних даних він може за окрему плату замовити їх збір і підготовку розробникові КСТ або іншим організаціям, що виконують цю роботу під керівництвом розробника КСТ на субпідрядних засадах.

2. Давність обстежень не повинна перевищувати трьох років.

1.6. КСТ погоджується з обласними та місцевими органами містобудування та архітектури, землепорядкування, державтоінспекції, санітарного нагляду, екологічної безпеки та іншими організаціями, що обумовлюються замовником у технічному завданні на проектування, виходячі з належності питань, місцевих умов і особливостей населеного пункту та прилеглих територій.

Погоджуючі інстанції зобов'язані у місячний термін надати замовнику висновок по КСТ. У разі недодержання цього терміну схема вважається погодженою.

КСТ затверджується сесією міської Ради народних депутатів або, за її дорученням, органом виконавчої влади.

Загальний термін погодження і затвердження КСТ, з моменту видачі її проектною організацією замовнику, не повинен перевищувати трьох місяців.

- 4 -

ДБН Б.1-2-95

У поданих на затвердження проектних матеріалах, повинні бути відображені зауваження погоджувальних інстанцій і внесені зміни та доповнення відповідно з рішенням, прийнятим сесією міської Ради народних депутатів.

Подальше внесення змін у КСТ допускається тільки на основі рішення органу, який її затвердив. Ці зміни повинні бути внесені у схему, погоджені і затверджені у встановленому порядку.

1.7. Затверджена КСТ є програмним містобудівним документом для органів місцевого самоврядування при розробленні перспективних та поточних планів розвитку дорожньо-транспортної мережі міста і прилеглого району, основним вихідним документом для розробки наступної проектної документації з розвитку транспорту і будівництва окремих дорожньо-транспортних об'єктів.

Контроль за реалізацією передбачених у КСТ заходів покладається на відповідні управління (відділи) виконавчих органів

місцевого самоврядування.

2 СКЛАД КОМПЛЕКСНОЇ СХЕМИ ТРАНСПОРТУ

2.1. КСТ розробляється у складі пояснювальної записки і графічних матеріалів, що відображають існуючий стан міського, приміського і зовнішнього (з врахуванням легкового і вантажного) транспорту з обслуговуючими процес перевезення і рухомий склад комплексами (пасажирські вокзали і станції, зупинки, вантажні станції і двори, порти, пристані, аеропорти, депо, парки, гаражі, станції технічного обслуговування, автозаправні станції, мотелі, кемпінги тощо), магістральної вулично-дорожньої мережі та її інженерних споруд (мостових переходів, естакад, шляхопроводів, транспортних розв'язок, позавуличних пішохідних переходів тощо), а також техніко-економічні обґрунтування проектних рішень, що приймаються з розвитку усіх видів транспорту, дорожньої мережі та їх споруд і обладнань, раціональних методів організації дорожнього руху.

2.2. Пояснювальна записка КСТ ілюструється кольоровими ксерокопіями з основних графічних матеріалів схеми і вміщує документи з розгляду та погодження проектних розробок.

2.3. Графічні матеріали КСТ розробляються для ілюстрації існуючого стану транспортної системи міста і прилеглої до нього району та рішень, що приймаються на перспективу по кожному з розглянутих конкурентно-спроможних варіантів з виділенням першочергових робіт по вибраному варіанту.

2.4. Подані в стислому вигляді Основні положення КСТ концентруються в окремому її томі.

3 СТРУКТУРА І ЗМІСТ ПОЯСНЮВАЛЬНОЇ ЗАПИСКИ

Пояснювальна записка КСТ повинна вміщувати такі розділи (окремо існуючий стан та перспективи розвитку):

- місто та його функціонально-планувальна характеристика;
- міський пасажирський транспорт (включаючи легковий);
- вантажний автомобільний транспорт;
- магістральна вулично-дорожня мережа та організація дорожньо-

- 5 -

ДБН Б.1-2-95

го руху;

- приміський і зовнішній транспорт;
- охорона навколишнього середовища;
- першочергові заходи з розвитку дорожньо-транспортної мережі та організації дорожнього руху.

3.1. Існуючий стан транспортної системи міста

Аналіз існуючого стану і темпів реалізації пропозицій, що розроблені у генплані або КСТ (при її коригуванні), з розвитку дорожньо-транспортної мережі ведеться з метою визначення реальних можливостей поетапного будівництва і реконструкції міської-приміської транспортної системи, вдосконалення організації дорожнього руху, тенденцій використання капіталовкладень в їх розвиток.

Місто і його функціонально-планувальна характеристика

Стислі дані про географічне положення, територію, планувальні та географічні положення міста. Структура, щільність та поверховість забудови. Перелік та розміщення на його території промислових підприємств та установ містоутворюючого значення. Населення і його розселення, зв'язки міста з приміською зоною.

Міський пасажирський транспорт

Стисла історична довідка з розвитку усіх видів міського та приміського пасажирського транспорту (метрополітен, трамвай, тролейбус, автобус, індивідуальний автотранспорт, залізничні та водні шляхи сполучення, фунікулер, канатні дороги) та їх використання на внутрішньоміських лініях. Аналіз рівня транспортного обслуговування населення, технічне оснащення та експлуатаційна робота, економічні та якісні показники.* Ступінь забезпечення підприємствами з обслуговування транспортних засобів (депо, парки, гаражі, вагоноремонтні заводи), їх виробнича потужність з ремонту та кількості місць

для зберігання рухомого складу. Елементи системи транспорту: рухомий склад, шляхи і шляхове господарство, контактна мережа, енергогосподарство, диспетчерський зв'язок, лінійні споруди та обладнання. Обсяги перевезень та пасажирообіг різних видів транспорту з врахуванням даних обстежень. Нерівномірність розподілу перевезень за порами року, днями тижня і годинами доби, маршрутами і напрямками руху, ділянками мережі. Питома вага окремих видів транспорту в загальному обсязі перевезень. Відомчі та приватні автобусні перевезення. Транспортна рухомість населення (кількість поїздок на одного мешканця в рік). Динаміка показників рухомості і обсягів перевезень за статистичними даними. Легкові таксомотори, автомобілі службового користування і мікроавтобуси, їх участь у перевезенні пасажирів. Індивідуальний автотранспорт, забезпеченість його місцями збереження, середньорічний пробіг легкового автомобіля.

Структура і характеристика мережі громадського пасажирського

-
- * Доходи, витрати, собівартість, натуральні і якісні показники: витрати часу на пересування, зручність поїздки, ступінь наповнення рухомого складу і забезпеченості в нормативній швидкості, регулярність і рівень безпеки руху, шуму, загазованості, витрати електроенергії та інш.

- 6 -

ДБН Б.1-2-95

транспорту, її загальна довжина, в тому числі в забудованій частині міста. Витрати часу населенням на пересування (з виділенням поїздок з метою праці), пересадження і середня дальність сполучення на транспортній мережі в цілому по місту і окремо з видів транспорту.

Загальна довжина маршрутів окремих видів транспорту, маршрутний коефіцієнт, кількість і тип рухомого складу, експлуатаційна швидкість, інтервали руху, обсяг перевезень на маршруті в цілому і на інтенсивному відрізку, коефіцієнт непрямолінійності маршрутів.

Вантажний автомобільний транспорт

Розміщення основних вантажоутворюючих і вантажовбираючих пунктів автотранспорту на території міста і його приміської зони, динаміка росту і структура вантажообігу. Розміри вантажного руху, в тому числі наявність транзитних потоків. Потоки вантажного транспорту на в'їзді в місто і виїзді з нього. Середньодобовий пробіг автомобілів, парк рухомого складу, показники його росту, розміщення споруд і обладнань вантажного автотранспорту.

Магістральна вулично-дорожня мережа та організація дорожнього руху

Транспортно-планувальні особливості, призначення і аналізи умов формування вулично-дорожньої мережі та її вузлів. Довжина магістральних вулиць і доріг, щільність мережі в цілому і за категоріями для міста і окремо по його зонах, віднесені до загальної і забудованої території, а також ширина магістральних вулиць і доріг у червоних лініях і проїжджій частини, типи покриття, їх екологічна оцінка. Дорожньо-транспортні і інженерні споруди, їх параметри (довжина, ширина - загальна і проїжджій частини), пропускна спроможність. Інтенсивність руху і ступінь використання пропускної спроможності магістральних вулиць, доріг і транспортних вузлів. Швидкість руху транспортних потоків, рівень забезпеченості безпеки руху транспорту і пішоходів на найважливіших вулицях і магістралях, у транспортних вузлах.

Принципи організації руху і характеристика систем управління рухом. Забезпечення технічними засобами організації руху. Наявність і ступінь негативного впливу на дорожній рух ділянок з несприятливими дорожніми умовами і місць з великою кількістю дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Екологічна безпека вулиць, доріг і транспортних вузлів.

Приміський і зовнішній транспорт

Розміри території та природні умови приміської зони. Розселення населення по окремих транспортно-планувальних районах, в тому числі в містах і селищах міського типу; кількість місць для працюючих на підприємствах і відомствах; чисельність населення, яка зайнята в сільському господарстві. Розміри маятникової міграції (пересування до місць праці) між міською зоною і містом, її розподіл по зонах міста.

Перелік зон відпочинку, включаючи великі масиви садових ділянок та городів, їх розміщення і місткість. Кількість поїздок жителів з метою культурно-побутового обслуговування і відпочинку

- 7 -

ДБН Б.1-2-95

між основним містом та приміською зоною (в обох напрямках).

Транспортно-планувальні особливості приміських шляхів сполучення. Основні показники роботи (у динаміці) за видами транспорту; обсяги перевезень і пасажирообіг зупинок, нерівномірність пасажирських потоків по відрізках і видах транспорту, швидкість сполучення, витрати часу пасажиром на пересування, пропускна здатність доріг і її резерви. Планувальний взаємозв'язок міського та приміського сполучення.

Розміщення залізничних і автомобільних вокзалів, пасажирських і вантажних станцій, дворів, під'їзних шляхів, морських і річних портів, пристаней, аеропортів і їх взаємозв'язок з внутрішньоміськими шляхами сполучення. Пасажирообіг та динаміка перевезень усіх видів зовнішнього транспорту. Стилий аналіз вантажообігу станцій, портів, пристаней, їх дислокація.

Охорона навколишнього середовища

Стисла характеристика стану навколишнього середовища міста (за даними місцевих органів охорони здоров'я, екологічної безпеки або з науково-проектних розробок) і наявного парку транспортних засобів (за видами, місткості і вантажопід'ємності, типам двигунів і споживаному паливу, технічним станом і терміном експлуатації, ступенем впливу на навколишнє середовище). Доля транспорту у забрудненні повітряного простору приміагістральних територій, найбільш екологічно небезпечні зони і ділянки, оцінка їх за рівнем забруднення різними компонентами, аналіз причин, що спричинили високі рівні шуму та забрудненості повітряного простору.

Висновки

Досягнутий рівень розвитку транспортної системи і організації дорожнього руху, його відповідність вимогам населення у своєчасних і якісних перевезеннях, недоліки, диспропорції та проблеми, що потребують рішення планувально-транспортними методами.

3.2. Перспективи розвитку транспортної системи міста

Основні напрямки розвитку міста

Зростання населення і території міста. розселення населення і його демографічна структура, перспективні зміни у розміщенні підприємств промисловості, будівництва, транспорту, великих торгових та інших відомств містоутворюючого значення, і кількість у них працівників, дислокація місць масового відпочинку.

Розподіл території міста на транспортно-розрахункові райони, очікувана кількість в них населення і місць праці, в тому числі містоутворюючих кадрів, показники транспортної рухомості населення, в тому числі за метою пересування і з врахуванням населення, що приїздить у місто.

Міський пасажирський транспорт

Конструювання мережі по варіантах транспортної системи на основі прогнозування розвитку міста (з врахуванням проробок генпла-

- 8 -

ДБН Б.1-2-95

ну) із забезпеченням очікуваних перевезень масовим пасажирським

транспорт. Визначення кількості пересувань населення на працю і з культурно-побутовими цілями та дальності їх сполучення методом взаємних кореспонденцій між транспортно-планувальними районами з обґрунтуванням вибору розрахункової моделі; розрахунки очікуваного обсягу перевезень (річних, середньодобових) і роботи пасажирського транспорту, сумарні витрати часу; виявлення напрямів пасажиропотоків, визначення їх розмірів (у максимальну добу і години "пік") за напрямками та відрізками мережі, порівняння і аналіз одержаних розмірів пасажиропотоків з існуючими, з урахуванням змін у розселенні жителів і розміщенні місць праці, визначення добового пасажирообігу.

Обґрунтування видів транспорту. Виявлення потреб в організації ліній швидкісного транспорту (метрополітен, швидкісний трамвай, залізниця або монорейкова дорога, експрес-автобус), які функціонують у тісному зв'язку із звичайними видами наземного транспорту. Пасажирообіг зупинок (станцій) запроєктованих ліній позавуличного швидкісного транспорту.

Розподіл перспективного (на першу чергу і розрахунковий період) обсягу пасажироперевезень між різними видами транспорту.

Розроблення раціональної схеми маршрутів наземних видів міського пасажирського транспорту на першу чергу та установа послідовності її реалізації.

Визначення кількості рухомого складу з окремих видів транспорту (з урахуванням підвищення якості перевезень пасажирів) і потреб у ремонтно-експлуатаційній базі та її виробничій потужності, спеціальних транспортних обладнаннях та спорудах, диспетчерському зв'язку і його лінійному облаштуванню.

Легкий автомобільний транспорт

Загальна чисельність і склад парку - таксомотори, службовий та індивідуальний, у тому числі мото -велотранспорт; характер і розміри очікувальних пасажирських перевезень, пробіг транспортних засобів (за рік і за добу); розподіл парку легкових автомобілів по транспортно-планувальним районам міста, потрібна для їх збереження територія.

Вантажний автомобільний транспорт

Обсяги перевезень та вантажні кореспонденції між районами міста. Розподіл вантажопотоків по магістральній вулично-дорожній мережі. Інтенсивність і організація вантажного руху. Розвиток автотранспортних підприємств і їх розміщення.

Примітка.

Відомості про вантажообіг вантажоутворюючих і вантажозбираючих пунктів і очікуваний середньодобовий пробіг автотранспорту, вантажопотоки і розподіл потоків автомобілів по вулично-дорожній мережі міста, а також про структуру парку рухомого складу, розміщення споруд і обладнання вантажного автотранспорту приймаються з розробок генерального плану або концепції розвитку міста. При необхідності вносяться корективи і ведуться необхідні розрахунки.

- 9 -

ДБН В.1-2-95

Магістральна вулично-дорожня мережа і організація дорожнього руху

Особливі планування, характеристики та показники розвитку магістральної мережі вулиць і доріг на основі генерального плану міста. Класифікація магістралей в режимі руху, принципи вирішення основних перехресть в одному і різних рівнях, узгодження мережі міських магістралей з зовнішньою автодорожньою мережею. Середньодобова і в годину "пік" інтенсивність та швидкість руху транспортних заходів по магістральних вулицях і на транспортних вузлах. Обґрунтування пропозицій з розвитку вулично-дорожньої мережі (із забезпеченням необхідної пропускної спроможності), у тому числі виділення магістралей переважно вантажного руху, створення обхідних транспор-

тних магістралей для розвантаження центральної частини міста від вантажного автотранспорту, винесення транзитного руху за його межі, забезпечення переважно руху громадського транспорту. Щільність вулично-дорожньої мережі, що має транспортне значення, у тому числі магістральної, поперечні профілі основних магістралей.

Техніко-економічна оцінка спорудження нових та реконструкції існуючих ділянок вулично-дорожньої мережі і вузлів на розрахунковий строк і першу чергу будівництва.

Першочергові організаційно-регулюючі заходи сітьового рівня із вдосконалення руху транспорту і пішоходів (див. п.3.4,в).

Приміський і зовнішній транспорт

Обсяги транспортної роботи в сполученні між містом і приміською зоною, максимальних пасажиропотоків по основних напрямках, їх нерівномірність за порами року, днями тижня, годинами доби і по ділянках ліній, швидкість і дальність сполучень. Розподіл пасажироперевезень між різними видами транспорту і показники їх роботи. Обґрунтування пропозицій будівництва нових і реконструкції існуючих шляхів сполучення, які зв'язують прилеглі райони з містом, принципи організації приміського-міського сполучення, у тому числі безпересадочні за типом "місто-приміська зона", а також транспортно-пересадочних вузлів. Пасажирообіг основних зупинок (станцій) на приміських-міських лініях.

Основні проектні рішення і вихідні пропозиції розвитку магістральних видів транспорту (залізничного, автомобільного, повітряного і водного) і взаємодія їх з внутрішньоміськими і приміськими видами транспорту (за розробками спеціалізованих за видами транспорту проектних організацій).

Охорона навколишнього середовища

Побудова за основними показниками роботи і інтенсивності руху транспорту розрахункових карт забрудненості повітряного простору (у тому числі за особливо шкідливих інтеграцій) і акустичного дискомфорту (перша черга і розрахунковий термін). Оцінка, у разі прийнятих транспортно-планувальних рішень, кількісних і якісних змін парку рухомого складу, а також пропозицій з організації дорожнього руху (порівняно з існуючим становищем), стану навколишнього середовища. Визначення зон і ділянок, де рівень загазованості і шуму залишився вищим від гранично-допустимих норм, аналіз причин, що викли-

- 10 -

ДБН Б.1-2-95

кали ці перевищення, перелік можливих інженерно-технічних заходів з нейтралізації цього понаднормативного впливу.

3.3. Вибір раціонального варіанта розвитку транспортної системи та його соціально-економічна ефективність.

Вибір раціонального варіанта розвитку транспортної системи міста здійснюється на основі всебічного техніко-економічного порівняння декількох варіантів з урахуванням натуральних і якісних показників (витрати часу, зручність поїздки і т.п.), рівня впровадження нової техніки, можливість забезпечення ефективного захисту навколишнього середовища від забруднення. Для розрахунку порівняльної економічної ефективності визначаються експлуатаційні збитки, капітальні вкладення і транспортні витрати, включаючи енерговитрати і економічні збитки навколишньому середовищу, у тому числі нанесені здоров'ю населення через зниження продуктивності праці і т.інш.

У містах, де розробляється система з швидкісним позавуличним видом транспорту (метрополітен, швидкісний трамвай, залізниця), необхідні обґрунтування також термінів його введення в експлуатацію. При цьому складається комплекс заходів з вдосконалення і розвитку існуючих видів транспорту, які повинні забезпечувати відповідну якість перевезень до введення першої черги будівництва швидкісних видів транспорту.

Капіталовкладення і експлуатаційні витрати за варіантами, у тому числі видів транспорту, вулично-дорожньої мережі, її транспор-

тним вузлам (роз'язкам), організації дорожнього руху, що розраховуються за укрупненими нормативами з однаковою мірою точності.

Якщо конкуруючі варіанти за економічними показниками близькі один до одного (тобто відрізняються не більш, як на 5-7%), тоді оптимальний вибір раціонального варіанта транспортної системи організації дорожнього руху визначається за якісними (соціальними) критеріями або ж за натуральними показниками (планувальні та економічні умови реалізації варіантів).

3.4. Першочергові заходи в розвитку дорожньо-транспортної мережі та організації дорожньо-транспортного руху

Першочергові заходи розробляються на встановлений замовником період, що настає після розробки КСТ. При цьому повинні бути враховані усі наявні розробки з розвитку міського, приміського та зовнішнього транспорту, вулично-дорожньої мережі і штучних споруд, а також організації дорожнього руху на цей період.

Указані заходи повинні передбачати усунення на цей строк основних недоліків у роботі усіх видів транспорту і організації дорожнього руху, поліпшення умов обслуговування пасажирів, стану навколишнього середовища. Опрацювання першочергових заходів за пропонуванним варіантом включає:

а) всебічний аналіз запроєктованої схеми маршрутів масового пасажирського транспорту. Критерієм оптимальності маршрутизації є мінімум витрат часу на поїздки до місць праці, що складається з витрат часу на підхід до зупинки і відхід від неї, очікування транспорту, власне поїздки і пересадки з одного виду транспорту або ма-

- 11 -

ДБН Б.1-2-95

ршруту на інший;

б) заходи:

- з поліпшенням умов перевезень і регулярності руху пасажирського транспорту; перегляду (у разі необхідності) графіків початку роботи підприємства і установ міста з метою розосередження годин "пік";
- з розвитку ремонтно-експлуатаційної бази, що забезпечує поліпшення використання парку рухомого складу і його технічного обслуговування, шляхового господарства, засобів енергопостачання, зв'язку, диспетчерського управління тощо;
- з удосконалення організації дорожнього руху і забезпечення його безпеки шляхом створення автоматизованих систем управління дорожнім рухом, введення пріоритетності пасажирському рухові, упорядкування розміщення зупинок, усунення несприятливих дорожніх умов і місць з концентрацією ДТП, а тільки після цього шляхом реконструкції існуючих і будівництва нових транспортних магістралей і штучних споруд, удосконалення дорожніх покриттів і т.інш.;
- з упорядкування руху вантажного автомобільного транспорту з організацією спеціальних магістралей для пропуску транзитних вантажопотоків в обхід міста або його центру;
- з розвитку вузла зовнішнього транспорту міста і прилеглого району в частині максимального використання ліній залізничного транспорту для внутрішньоміських і, особливо, приміських пасажирських перевезень, а також удосконалення умов пересадки пасажирів у сполученнях міста з приміською зоною;
- в) з удосконалення автоматизованого управління рухом транспорту з використанням засобів автоматики, телемеханіки і обчислювальної техніки, а також упорядкування організації дорожнього руху (розподіл транспортних потоків по вулично-дорожній мережі міста, відведення транзитного руху і його маршрутного орієнтування, усунення вузьких місць, де інтенсивність руху перевищує нормативи по відношенню до існуючих геометричних параметрів і виникають затримки в русі, організація безтранспортних зон тощо).

Розміри капіталовкладень, передбачених КСТ на першочергові заходи, повинні узгоджуватися з планами розвитку міста, реальними

фінансовими можливостями, а також з потужностями підприємств будівельної індустрії, комунальних і дорожніх організацій, спеціалізованих служб з організації дорожнього руху. На кожний наступний оперативний період замовником повинні розроблятися заходи з подальшої реалізації КСТ згідно з вказівками даного параграфу.

Примітка до розділу 3.3

З усіх видів міського, приміського і зовнішнього транспорту, а також вулично-дорожньої мережі та організації дорожнього руху повинні наводитись основні планувальні й техніко-економічні показники, перелік яких поданий у додатку.

- 12 -

ДБН В.1-2-95

4 ПЕРЕЛІК ГРАФІЧНИХ МАТЕРІАЛІВ

У складі графічних матеріалів КСТ повинні бути подані:

- схема розселення та трудового тяготіння з відображенням кількості населення і місткості місць праці по транспортно-планувальним районам міста з виділенням існуючого стану, першої черги і розрахункового строку і нанесенням запроєктованої мережі пасажирського транспорту, основних магістралей, ліній і споруд зовнішнього транспорту;
- схема мережі існуючого міського пасажирського транспорту з відображенням промислової і жилої забудови, місць масового відпочинку, ліній і споруд зовнішнього транспорту, ліній і маршрутів міського пасажирського транспорту, його обладнань і споруд (депо, парки, гаражі, тягові підстанції);
- схеми варіантів розвитку мережі усіх видів міського пасажирського транспорту з відображенням існуючої і запроєктованої по чергам будівництва жилої і промислової забудови, місць масового відпочинку та інших об'єктів, що мають транспортне значення, а також мережі рейкового міського транспорту і етапності його будівництва;
- схема розвитку усіх видів міського пасажирського транспорту (перша черга та розрахунковий строк) – пропонований варіант з розміщенням зберігаючої та запроєктованої промислової та житлової забудови, місць масового відпочинку, ліній та маршрутів міського пасажирського транспорту, його обладнань і споруд (депо, парки, гаражі, тягові підстанції і т.інш.), ліній споруд зовнішнього транспорту – залізничні, морські, річкові, автомобільні вокзали і зупинки, аеропорти і аероузали.

У вказаному обсязі схема складається для запропонованого варіанту транспортної системи. Для решти варіантів розробляються спрощені схеми з відображенням особливостей (відмінностей) намічених проектних рішень:

- схема магістральної вулично-дорожньої мережі (за класифікацією ДБН 360-92*) з інженерними спорудами та відображенням існуючого стану, першої черги і розрахункового строку;
- карти рівня шуму і загазованості на магістральній вулично-дорожній мережі міста (перша черга і розрахунковий строк);
- схема організації дорожнього руху транспорту та пішоходів (існуючий стан і на першу чергу) у цілому по місту (може бути окремо для центральної частини) і в основних його транспортних вузлах з виділенням вузьких місць (місць з незадовільними дорожніми умовами, великою концентрацією ДТП, планувальними рішеннями з порушеннями норм тощо), існуючою та прогнозованою картограмою інтенсивності й швидкості руху, розподілом транспортних потоків на вулично-дорожній мережі з автоматизованим регулюванням дорожнього руху (АРДР) і т.інш.

За винятком основних (існуючої і пропонованої систем організації дорожнього руху) схем, решта подається у спрощеному вигляді і за можливістю об'єднується:

- поперечні профілі основних транспортних магістралей міста та поздовжні профілі запроєктованих швидкісних магістралей і

- трас швидкісного рейкового транспорту;
- креслення (схеми) планувальних рішень основних дорожньо-транспортних вузлів міста і транспортних розв'язок у різних
- 13 -

ДБН Б.1-2-95

- рівнях;
- схема приміського і зовнішнього транспорту (розрахунковий строк) з відображенням існуючого положення в ув'язці з проектом планування приміської зони і великих населених пунктів, місць масового відпочинку та усіх об'єктів, що мають транспортне значення, у тому числі зупинок залізниць, що зв'язують місто з приміською зоною, інших споруд і обладнань зовнішнього транспорту, основних транспортно-пересадочних вузлів;
 - схема обслуговування міста і приміської зони мережею пасажирського транспорту з ізохронами транспортної доступності відповідно центру міста, основних місць працевлаштування (великих промрайонів) та міста-центру системи поселень;
 - картограми пасажиропотоків за напрямками та відрізками мережі (добові і у години "пік"), сумарні і на окремих видах міського пасажирського транспорту, а також на приміських маршрутах з відображенням пасажирообігу зупинок швидкісних позапловучих видів транспорту (метрополітену, швидкісного трамваю, залізниці) та пунктів взаємодії приміського та зовнішнього транспорту з міським (з виділенням існуючого положення, першої черги і розрахункового строку). Картограми розробляються для усіх представлених варіантів (для найбільш завантаженої доби);
 - картограми вантажопотоків (добові і у години "пік") по магістралях міста - існуюче положення, на першу чергу і розрахунковий строк;
 - картограми приведених машинопотоків на магістралях міста (добові і у години "пік") - існуюче положення, перша черга і розрахунковий строк.

Усі креслення і схеми повинні бути підписані у встановленому порядку та мати точне найменування, єдині для аналогічних схем або креслень умовні позначення з виділенням стадійності будівництва.

Залежно від міри складності схем і креслень вони виконуються у масштабах: 1:50000; 1:25000; 1:10000; 1:5000; 1:2000; 1:500.

Основні креслення виконуються з урахуванням необхідної їх наочності і можливості розміщення цифрових показників, найменувань районів, магістралей, вузлових пунктів та інших орієнтирів.

- 14 -

ДБН Б.1-2-95

Додаток

(обов'язковий)

Основні планувальні й техніко-економічні показники розвитку транспортної системи міста

Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан (вихідний рік)	Термін будівництва	
			Перша черга	Розрахунковий строк
Кількість населення міста, у тому числі: містоутворююча група	тис. чол.			
обслуговуюча група				
Територія міста у межах	км			

міської смуги, у тому числі: забудована територія				
забруднена викидами транспорту територія	%			
Річний обсяг пасажирських перевезень, усього	млн.пас.			
у тому числі за видами транспорту:				
Питома вага у загальному обсязі перевезень (за видами транспорту):	%			
Річний обсяг транспортної роботи, усього	млн.пас.км			
у тому числі за видами транспорту:				
Загальна транспортна рухомість населення	поїздок на жителя за рік			
у тому числі на масовому пасажирському транспорті				

- 15 -

ДБН Б.1-2-95

Продовження додатку

Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан (вихідний рік)	Термін будівництва	
			Перша черга	Розрахунковий строк
Середня маршрутна дальність поїздки 1 пасажир, усього	км			
у тому числі за видами транспорту:				
Експлуатаційна швидкість сполучення видів пасажирського транспорту: у тому числі вулицями і дорогами: з пріоритетним рухом пасажирського транспорту	км/год			

з автоматизованим управлінням дорожнім рухом				
Середня тривалість роботи одиниці рухомого складу на лінії (за видами пасажирського транспорту):	год/доба			
Кількість рухомого складу в інвентарі за видами пасажирського транспорту (включаючи легковий за належністю):	од.			
Коефіцієнт використання місткості рухомого складу за видами пасажирського транспорту:				

- 16 -

ДБН В.1-2-95

Продовження додатку

Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан (вихідний рік)	Термін будівництва	
			Перша черга	Розрахунковий строк
Кількість рухомого складу у русі (за видами пасажирського транспорту):	од.			
Насиченість 1 км мережі рухомим складом (за видами пасажирського транспорту):	од.			
Коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію (за видами пасажирського транспорту):				
Продуктивність одиниці рухомого складу (за видами пасажирського транспорту):	тис.пас.			
Кількість транспорту за типами двигунів (видами споживчого палива): а) дизельні:	од.			

автобуси вантажні автомобілі легкові автомобілі				
б) карбюраторні: автобуси вантажні автомобілі легкові автомобілі				
Кількість спалюваного транспортном палива (за видами):	тис.т/рік			
Викид у повітря внаслідок спалювання палива компонентів:	т/рік			

- 17 -

ДБН Б.1-2-95

Продовження додатку

Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан (вихідний рік)	Термін будівництва	
			Перша черга	Розрахунковий строк
вуглеводи окиси озоту сажа				
Кількість депо (гаражів) та їх місткість за видами транспорту (включаючи легковий за належністю):	од/м-місць			
Витрати електроенергії, усього	тис.кВтгод			
в тому числі питомі витрати на пасажирський рух	кВтгод/пас.-км			
Протяжність вулично-шляхової мережі, усього	км			
у тому числі з масовим пасажирським транспортом				
з них за видами транспорту:				
з пріоритетним рухом пасажирського транспорту				
з автоматизованим управлінням дорожнім рухом				

з перевищенням гранично-допустимих норм шуму та загазо- ваності				
Щільність магістральної вулично-шляхової мережі	км/км ²			
у тому числі з масовим пасажирським транспортном, усього				

- 18 -

ДБН В.1-2-95

Продовження додатку

Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан (вихід- ний рік)	Термін будівництва	
			Перша черга	Розраху- нковий строк
з них за видами транспорту: з пріоритетним рухом пасажирського транс- порту з автоматизованим управлінням дорожнім рухом				
Середній інтервал руху транспортних заходів (за видами масового пасажирського транспорту):	хв.			
Середній час, що затра- чує пасажир на поїздки при користуванні масо- вим пасажирським транспортном	хв.			
Питома вага пересувань на масовому пасажирсь- кому транспорті з вит- ратами часу не більш 40 хв.	%			
Річні експлуатаційні витрати на громадських видах транспорту, усього	млн.крб.			
у тому числі за видами транспорту:				
Капітальні вкладення на				

розвиток міського пасажирського транспорту, усього	млн.крб.			
у тому числі: на будівництво				

- 19 -

ДБН Б.1-2-95

Продовження додатку

Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан (вихідний рік)	Термін будівництва	
			Перша черга	Розрахунковий строк
на придбання рухомого складу				
з них за видами транспорту (у тому числі на будівництво та придбання рухомого складу):				
Капітальні вкладення на будівництво та реконструкцію вулично-шляхової мережі міста	млн.крб.			
Вартість будівництва штучних споруд (мостів, шляхопроводів, пішохідних переходів і т.інш.)	млн.крб.			
Примітки:				
1. Наповнення рухомого складу необхідно приймати на першу чергу будівництва 5 пасажирів і на розрахунковий строк - 4 пасажирів на 1м вільної площі підлоги для звичайних та 3 пасажирів для швидкісних видів транспорту;				
2. Довжина мережі метрополітену і швидкісного трамваю вказується загальна, у тому числі тунелях мілкового і глибокого закладення				

- 20 -

ДБН Б.1-2-95

З М І С Т

1. Загальні положення	1
2. Склад комплексної схеми транспорту	4
3. Структура і зміст пояснювальної записки	4
3.1 Існуючий стан транспортної системи міста	5
3.2 Перспективи розвитку транспортної системи міста	7
3.3 Вибір раціонального варіанта розвитку транспортної системи та його соціально-економічна ефективність	10
3.4 Першочергові заходи з розвитку дорожньо-транспортної мережі та організації дорожнього руху	10
4. Перелік графічних матеріалів	12
Додаток. Основні планувальні й техніко-економічні показники розвитку транспортної системи міста	14

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ УКРАИНЫ
СИСТЕМА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ
СОСТАВ, СОДЕРЖАНИЕ, ПОРЯДОК РАЗРАБОТКИ,
СОГЛАСОВАНИЯ И УТВЕРЖДЕНИЯ КОМПЛЕКСНЫХ СХЕМ
ТРАНСПОРТА ДЛЯ ГОРОДОВ УКРАИНЫ
ДБН Б.1-2-95

Издание официальное
Государственный комитет Украины по делам градостроительства
и архитектуры
(Госкомградостроительства Украины)
Киев 1996

УДК 711.7(083.96).477/

Разработаны:

НИПИградостроительства
(канд.техн.наук Христюк Н.М.) при
участии Гипроград (инж.Слепцов Б.В.)
Госкомградостроительства Украины
Главным Управлением
территориального планирования и
архитектуры Госкомградостроительства
Украины
Приказом Госкомградостроительства
Украины от 27 ноября 95 229 и
введены в действие с 1 апреля 1996

Внесены и подготовлены
для утверждения:

Утверждены:

Издательство "Укрархстройинформ"

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ УКРАИНЫ

Система градостроительной документации. Состав, содержание, порядок разработки, согласования и утверждения комплексных схем транспорта для городов Украины	ДБН Б.1-2-95 Вводятся впервые
---	----------------------------------

Государственные строительные нормы Украины "Состав, содержание, порядок разработки, согласования и утверждения комплексных схем транспорта для городов Украины" распространяются на разработку перспективных и оперативных планов развития дорожнотранспортной сети и организации дорожного движения в городах Украины с перспективной численностью населения более 100 тыс. чел.

Эти нормы обязательны для органов государственного управления, местного самоуправления, ведомств, предприятий и организаций независимо от их ведомственного подчинения, форм собственности, общественных объединений и физических лиц, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию городских транспортных систем.

При проектировании транспортных систем, наряду с положением этих норм, следует также руководствоваться действующим законодательством, в том числе законами "Об основах градостроительства" "О транспорте", "О дорожном движении", "Об охране окружающей природной среды", требованиями действующих нормативно-инструктивных документов, в частности ДБН 360-92* "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений", соответствующими Постановлениями, Указами и решениями Верховного Совета и Кабинета Министров Украины, местных органов.

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Комплексные схемы транспорта (КСТ) разрабатываются для систем населенных мест с перспективами развития города-центра (в агломерациях городов-центров) более 100 тыс. жителей на срок разработки генерального плана города с выделением и детализацией первоочередных мероприятий по развитию дорожно-транспортной сети и организации дорожного движения *. При отсутствии для этих городов КСТ, либо истечении ее срока действия, а также для отдельных городов со сложным узлом внешнего транспорта и количеством населения менее 100 тыс.чел., может разрабатываться как самостоятельный документ комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД)**.

1.2 КСТ разрабатывается на основе и в развитие утвержденного в установленном порядке генерального плана города желательно одной и

-
- * Для городов, в которых функционирует или будет строиться городской транспорт, в составе КСТ следует разрабатывать целевую транспортно-планировочную модель на перспективу 40-50 лет.
 - ** Состав, содержание, порядок разработки, согласования и утверждения проектной документации по организации дорожного движения определен "Временными нормативами по проектированию комплексных схем организации дорожного движения в городах Украины". - К., 1990.

- 2 -

ДБН Б.1-2-95

той же проектной организацией с учетом авторских прав разработчиков генерального плана города. Если генеральный план города той же проектной организацией с учетом авторских прав разработчиков генерального плана города. Если генеральный план города находится в стадии разработки, решения КСТ согласовываются с разработчиками генерального плана.

При необходимости внесения изменений в ранее принятые транспортно-планировочные решения генерального плана города разрабатываются соответствующие обоснования и в действующий генеральный план после утверждения КСТ вносятся уточнения и корректировки.

Примечание: Если расчетный срок по генеральному плану города наступает значительно раньше, чем по КСТ, последняя служит основой при решении вопросов развития транспорта в новом генеральном плане города.

1.3 Основной задачей КСТ является определение принципиальных направлений, очередности и сроков реализации мероприятий по развитию магистральной улично-дорожной сети, а также всех видов пригородно-городского и внешнего транспорта, обеспечивающих потребности населения и народного хозяйства систем населенных мест в пассажирских (к местам приложения труда, массового отдыха и объектам культурно-бытового назначения) и грузовых перевозках с соблюдением нормативных затрат времени на передвижения, требований безопасности дорожного движения, охраны окружающей среды, комфортности поездок, экономии энергетических, территориальных и трудовых ресурсов.

Акценты в преобладающем решении транспортных проблем (Пригородно-городской либо внешний транспорт, магистральная улично-дорожная сеть, ее узлы либо организация движения на существующей улично-дорожной сети) должны устанавливаться с учетом социально-экономических и транспортно-планировочных особенностей города и применительно к этому меняться значимость и детальность проработки соответствующих разделов КСТ.

1.4 Мероприятия по разделу "Городской пассажирский транспорт", а при необходимости и разделу "Улично-дорожная сеть и организация дорожного движения разрабатываются по нескольким вариантам, в которых раскрывается сущность транспортно-планировочных и организационно-регулирующих решений, очередность их реализации. Рекомендуемый вариант должен обеспечивать, при минимальных приведенных затратах, существенное повышение эффективности и качества транспортного обслуживания населения и предприятий города, безопасность дорожного движения, природоохранные требования.

Примечание: Для городов с расчетной численностью населения 1 млн.чел. и более, где в процессе разработки КСТ технико-экономическое обоснование того или иного вида внеуличного скоростного транспорта затруднено, допускается разработка специального ТЭО по выбору вида скоростного транспорта (метрополитен, скоростной трамвай с подземными участками, железная или монорельсовая дорога) с соответствующими инженерно-геологическими изысканиями, дополнительными

расчетами и анализом ожидаемых пассажиропотоков, укрупненных экономических показателей с последующим использованием результатов ТЭО в КСТ.

1.5 Заказчиком КСТ выступают местные органы исполнительной власти или по их поручению соответствующие структурные подразделения, а разработчиками – государственные и другие проектные организации градостроительного и дорожно-транспортного профиля, независимо от их ведомственной принадлежности и форм собственности, имеющие соответствующие сертификаты на выполнение таких видов работ.

Заказчик обязан выдать проектной организации утвержденное задание на разработку КСТ и такие исходные данные :

- материалы концепции и генерального плана города (если они разрабатывались в другой проектной организации), ПДП промышленных и жилых районов, центра города и другие градостроительные документы, содержащие необходимые для разработки КСТ данные;
- отчетные (за последние 5-10 лет данные по технико-экономическим и эксплуатационным показателям работы всех видов пригородно-городского и внешнего транспорта, включая затраты материальных и энергетических ресурсов;
- материалы специально проведенных обследований:
 - а) расселения населения и, при необходимости, его транспортной подвижности;
 - б) размеров корреспонденций и пассажиропотоков в часы "пик" и сутки (в курортных городах, кроме того, по сезонам года и дням недели) по направлениям, участкам и узлам транспортной сети города и зоны его влияния с выделением перевозок, выполняемых ведомственными и почасовыми автобусами;
 - в) организации дорожного движения (транспорта и пешеходов) и условий его безопасности;
 - г) работы легкового автомобильного транспорта: индивидуального, служебного, таксомоторного;
 - д) интенсивности и скоростей движения транспортных потоков по магистральным улицам, транспортным узлам и на подходах к городу;
 - е) уровня шума и загрязнения воздуха на наиболее загруженных магистралях и перекрестках.

Примечания:

1 При отсутствии у заказчика перечисленных исходных данных он может за отдельную плату заказать их сбор и подготовку проектной организации, разрабатывающей КСТ, либо другим организациям, выполняющим эту работу под руководством составителя КСТ на субподрядных началах.

2 Давность обследований не должна превышать три года.

1.6 КСТ согласовывается с областными и городскими органами градостроительства и архитектуры, землеустройства, госавтоинспекции, санитарного надзора, экологической безопасности и другими организациями, обусловленными заказчиком в техническом задании на проектирование, исходя из принадлежности вопросов, местных условий и особенностей населенного пункта и прилегающих территорий.

Согласовывающие инстанции обязаны в месячный срок представить заказчику по КСТ заключение. В случае непредставления заключения в этот срок схема считается согласованной.

КСТ утверждает сессией городского Совета народных депутатов или по ее поручению органом исполнительная власти.

Общий срок согласования и утверждения КСТ с момента сдачи ее проектной организацией заказчику не должен превышать трех месяцев.

В представляемых на утверждение проектных материалах должны

быть отражены замечания согласовывающих инстанций и внесены изменения и дополнения в соответствии с решением, принятым сессией городского Совета народных депутатов.

Дальнейшее изменение решений КСТ может быть осуществлено только по согласованию с утверждающим органом. Эти изменения должны быть внесены в схему, согласованы и утверждены в установленном порядке.

1.7 Утвержденная КСТ является программным градостроительным документом для органов местного самоуправления при разработке перспективных и текущих планов развития дорожно-транспортной сети города и прилегающего района и основным исходным документом при разработке последующей проектной документации по развитию транспорта и строительству отдельных дорожно-транспортных объектов.

Контроль за реализацией предусмотренных КСТ мероприятий возлагается на соответствующие управления (отделы) исполнительных органов самоуправления.

2 СОСТАВ КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ТРАНСПОРТА

2.1 КСТ разрабатывается в составе пояснительной записки и графических материалов, отражающих современное состояние пригородно-городского и внешнего (с учетом легкового и грузового) транспорта с обслуживающими перевозочный процесс и подвижной состав комплексами (пассажирские вокзалы и станции, остановочные пункты, грузовые станции и дворы, порты, пристани, аэропорты, депо, парки, гаражи, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, мотели, кемпинги и т.д.), магистральной улично-дорожной сети и ее инженерных сооружений (мостовых переходов, эстакад, путепроводов, транспортных развязок, внеуличных пешеходных переходов и т.п.), а также технико-экономические обоснования принимаемых проектных решений по развитию всех видов транспорта, дорожной сети и их сооружений и устройств, рациональных методов организации дорожного движения.

2.2 Пояснительная записка КСТ иллюстрируется цветными ксерокопиями основных графических материалов схемы и содержит документы о рассмотрении и согласовании проектных разработок.

2.3 Графические материалы КСТ разрабатываются для иллюстрации современного состояния транспортной системы города и прилегающего района и принимаемых решений на перспективу по каждому из рассматриваемых конкурентноспособных вариантов, с выделением первоочередных работ по выбранному варианту.

- 5 -

ДБН Б.1-2-95

2.4 Представляемые в сжатом изложении Основные положения КСТ концентрируются в отдельном ее томе.

3 СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ ПОЯСНИТЕЛЬНОЙ ЗАПИСКИ

Пояснительная записка КСТ должна содержать следующие разделы (отдельно существующее состояние и перспективы развития) :

- город и его функционально-планировочная характеристика;
- городской пассажирский транспорт (включая легковой);
- грузовой автомобильный транспорт;
- магистральная улично-дорожная сеть и организация дорожного движения;
- пригородный и внешний транспорт;
- охрана окружающей среды;
- первоочередные мероприятия по развитию дорожно-транспортной сети и организации дорожного движения.

3.1 Существующее состояние транспортной системы города

Анализ существующего состояния и темпов реализации содержащихся в генплане либо КСТ (при ее корректировке) предложений по развитию дорожно-транспортной сети проводится с целью определения реальных задач поэтапного строительства и реконструкции пригородно-городской транспортной системы, совершенствования организации дорожного движения, тенденций использования капиталовложений в их развитие.

Город и его функционально-планировочная характеристика

Краткие данные о географическом расположении, территории, планировочных и геологических особенностях города. Структура, плотность и этажность застройки. Перечень и размещение по его территории промышленных предприятий и учреждений градообразующего значения. Население и его расселение, связи города с пригородной зоной.

Городской пассажирский транспорт

Краткая историческая справка о развитии всех видов пригородно-городского пассажирского транспорта (метрополитен, трамвай, троллейбус, автобус, индивидуальный, ведомственный и таксомоторный автотранспорт, железнодорожные и водные пути сообщения, фуникулер, канатные дороги и т.д.) и их использование на внутригородских линиях. Анализ уровня транспортного обслуживания населения по технической оснащенности и эксплуатационной работе, градостроительным, экономическим и качественным показателям *. Степень обеспеченности предприятиями по обслуживанию транспортных средств (депо, парки, гаражи, вагоноремонтные заводы), их производственная мощность по ремонтам и количеству мест для хранения подвижного состава. Элементы системы транспорта: подвижной состав, путь и путевое хозяйство, контактная сеть, энергохозяйство, диспетчерская связь, линейные сооружения и устройства. Объемы перевозок и пассажирооборот различных видов транспорта с учетом данных обследований. Неравномерность распределения перевозок по сезонам года, дням недели и часам суток, маршрутам и направлениям, участкам сети. Удельный вес отдельных видов транспорта в общем объеме перевозок. Ведомственные и частные автобусные перевозки. Транспортная подвижность населения (количес-

- 6 -

ДБН Б.1-2-95

тво поездок на одного жителя в год). Динамика показателей подвижности и объемов перевозок по статистическим данным. Легковые таксомоторы, автомобили служебного пользования и микроавтобусы, их участие в перевозках пассажиров. Индивидуальный транспорт, обеспеченность его местами хранения, среднегодовой пробег легкового автомобиля.

Структура и характеристика сети массового пассажирского транспорта, ее общая протяженность, в том числе в застроенной части города. Затраты времени населением на передвижение (с выделением трудовых поездок), пересадочность и средняя дальность сообщения на транспортной сети в целом по городу и отдельно по видам транспорта.

Общая протяженность маршрутов по видам транспорта, маршрутный коэффициент, количество и тип подвижного состава, эксплуатационная скорость, интервалы движения, объем перевозок по маршруту в целом и на интенсивном участке, коэффициент непрямолинейности маршрутов.

Грузовой автомобильный транспорт

Размещение основных грузообразующих и грузопоглощающих пунктов автотранспорта на территории города и его пригородной зоны, динамика роста и структура грузооборота. Размеры грузового движения, в том числе транзитных потоков.

Потоки грузового транспорта на входе в город и выходе из него. Среднесуточный пробег автомобилей. Парк подвижного состава, показатели его роста, расположение сооружений и устройств грузового транспорта.

Магистральная улично-дорожная сеть и организация дорожного движения

Транспортно-планировочные особенности, назначение и анализ условий формирования улично-дорожной сети и ее узлов. Протяженность магистральных улиц и дорог, плотность сети в целом и по категориям для города и отдельно по его зонам, отнесенная к общей и застроенной территории, а также ширина магистральных улиц в красных линиях и проезжей части, типы покрытия, их экологическая оценка. Дорожно-транспортные и инженерные сооружения, их параметры (длина, ширина - общая и проезжей части), пропускная способность. Интенсивность

движения и степень использования пропускной способности магистральных улиц, дорог и транспортных узлов. Скорости движения транспортных потоков, уровень обеспечения безопасности движения транспорта и пешеходов на важнейших улицах и магистралях, в транспортных узлах.

-
- * Доходы, расходы, себестоимость, натуральные и качественные показатели: затраты времени на передвижения, удобство поездки, степень наполнения подвижного состава и обеспеченности в нормативной скорости, регулярность и степень безопасности движения, уровень шума, загазованности, расход электроэнергии и др.

- 7 -

ДБН Б.1-2-95

Принципы организации движения и характеристики систем управления движением. Обеспеченность техническими средствами организации движения. Наличие и степень негативного влияния на дорожное движение участков с неблагоприятными дорожными условиями и мест с большим количеством дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Экологическая безопасность улиц, дорог и транспортных узлов.

Пригородный и внешний транспорт

Размеры территории и природные условия пригородной зоны. Расселение населения по отдельным транспортно-планировочным районам, в том числе в городах и поселках городского типа; количество мест приложения труда на предприятиях и учреждениях, численность населения, занятого в сельском хозяйстве. Размеры маятниковой миграции (трудовых передвижений) между пригородной зоной и городом, ее распределение по зонам города.

Перечень зон отдыха, включая крупные массивы садовых участков и огородов, их размещение и емкость. Количество поездок жителей с культурно-бытовыми целями и отдыхом между основным городом и пригородной зоной (в обоих направлениях).

Транспортно-планировочные особенности пригородных путей сообщения. Основные показатели работы (в динамике) по видам транспорта: объемы перевозок и пассажирооборот остановочных пунктов, неравномерность пассажирских потоков по участкам и видам транспорта, скорости сообщения, затраты времени пассажиров на передвижения, пропускная способность дорог и ее резервы. Планировочная взаимосвязь пригородно-городского сообщения.

Размещение железнодорожных и автомобильных вокзалов, пассажирских и грузовых станций, дворов, подъездных путей, морских и речных портов, пристаней, аэропортов и их взаимосвязь с внутригородскими путями сообщения. Пассажирооборот и динамика перевозок по всем видам внешнего транспорта. Краткий анализ грузооборота станций, дворов, портов, пристаней, их дислокация.

Охрана окружающей природной среды

Краткая характеристика состояния окружающей среды города (по данным городских органов здравоохранения, экологической безопасности или научно-проектным разработкам) и наличного парка транспортных средств (по видам, вместимости и грузоподъемности, типам двигателей и потребляемому топливу, техническому состоянию и срокам службы, степени влияния на окружающую среду. Доля транспорта в загрязнении воздушного бассейна примагистральных территорий, наиболее экологически опасные зоны и участки, оценка их по уровню загрязнения различными компонентами, анализ причин, вызывающих высокие уровни шума и загрязнения воздушного пространства.

Выводы

Достигнутый уровень развития транспортной системы и организации дорожного движения, его соответствие спросу населения в своем

- 8 -

ДБН Б.1-2-95

ременных и качественных перевозках, недостатки, диспропорции и проблемы, требующие решения планировочно-транспортными методами.

3.2 Перспективы развития транспортной системы города

Основные направления развития города

Рост населения и территории города. Расселение населения и его демографическая структура, намечаемые изменения в размещении предприятий промышленности, строительства, транспорта, крупных торговых и других учреждений градообразующего значения и количество в них трудящихся, дислокация мест массового отдыха. Разбивка территории города на транспортно-расчетные районы, ожидаемое количество в них населения и мест приложения труда, в том числе градообразующих кадров, показатели транспортной подвижности населения, в том числе по целям передвижения и с учетом приезжего населения.

Городской пассажирский транспорт

Конструирование сетей по вариантам транспортной сети на основе прогнозируемого развития города (с учетом проработок генплана) с обеспечением ожидаемых перевозок массовым пассажирским транспортом. Определение количества трудовых и культурно-бытовых передвижений населения и дальности их сообщения методом взаимных корреспонденций между транспортно-планировочными районами с обоснованием выбора расчетной модели; расчет ожидаемого объема перевозок (годовых, среднесуточных) и работы пассажирского транспорта, суммарные затраты времени; выявление направлений пассажиропотоков, определение их размеров (в максимальные сутки и часы "пик") по направлениям и участкам сети, сопоставление и анализ полученных размеров пассажиропотоков с существующими, с учетом изменений в расселении населения и расположении мест приложения труда, определение суточного пассажирооборота.

Обоснование видов транспорта. Выявление потребности в организации линий скоростного транспорта (метрополитен, скоростной трамвай, монорельсовая либо железная дорога, экспресс-автобус), работающих в сочетании с обычными видами наземного транспорта. Пассажирооборот остановочных пунктов (станций) проектируемых линий внеуличного скоростного транспорта.

Распределение перспективного (на первую очередь и расчетный срок) объема пассажироперевозок по различным видам транспорта.

Разработка рациональной схемы маршрутов наземных видов массового пассажирского транспорта на первую очередь и установление очередности ее реализации.

Определение количества подвижного состава по отдельным видам транспорта (с учетом повышения качества перевозки пассажиров) и потребности в ремонтно-эксплуатационной базе и ее производственной мощности, в специальных транспортных устройствах и сооружениях, диспетчерской связи и ее линейных устройствах.

- 9 -

ДБН Б.1-2-95

Легковой автомобильный транспорт

Общая численность и состав парка - таксомоторы, служебный и индивидуальный, в том числе мото- и велотранспорт; характер и размеры ожидаемых пассажирских перевозок, пробегов транспортных средств (за год и в сутки); распределение парка легковых автомобилей по транспортно-планировочным районам города, необходимая для их хранения территория.

Грузовой автомобильный транспорт

Объемы перевозок и грузовые корреспонденции между районами города. Распределение грузопотоков по магистральной улично-дорожной сети. Интенсивность и организация грузового движения. Развитие автотранспортных предприятий и их размещение.

Примечание: Сведения о грузообороте грузообразующих и грузопоглощающих пунктов и ожидаемом

среднесуточном пробеге автотранспорта, грузопотоках и распределении потоков автомобилей по улично-дорожной сети города, а также о структуре парка подвижного состава и размещении сооружений и устройств грузового автотранспорта могут приниматься по разработкам генерального плана или концепции развития города. При необходимости вносятся коррективы и производятся соответствующие расчеты.

Магистральная улично-дорожная сеть и организация дорожного движения

Особенности планировки, характеристики и показатели развития магистральной сети улиц и дорог на основе генерального плана города.

Классификация магистралей по режимам движения, принципы решения основных пересечений в одном и разных уровнях, увязка сети городских магистралей с внешней автодорожной сетью. Среднесуточная и в час "пик" интенсивность и скорость движения транспортных средств по магистральным улицам и транспортным узлам. Обоснование предложений по развитию улично-дорожной сети (с обеспечением необходимой пропускной способности), в том числе выделение магистралей преимущественно грузового движения, создание обходных транспортных магистралей для разгрузки центральной части города от грузового автотранспорта, вынос транзитного движения за его пределы, обеспечение преимущественного движения общественного транспорта. Плотность улично-дорожной сети, имеющей транспортное значение, в том числе магистральной, поперечные профили основных магистралей.

Технико-экономическая оценка сооружения новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети и узлов на расчетный срок и первую очередь строительства.

- 10 -

ДБН Б.1-2-95

Первоочередные организационно-регулирующие мероприятия сетевого уровня по совершенствованию движения транспорта и пешеходов (см. п. 3.4., в).

Пригородный и внешний транспорт

Объемы транспортной работы в сообщениях между городом и пригородной зоной, величины максимальных пассажиропотоков по основным направлениям, их неравномерность по сезонам года, дням недели, часам суток и по участкам линий, скорость и дальность сообщений. Распределение пассажироперевозок между различными видами транспорта и показателями их работы. Обоснование предложений по строительству новых и реконструкции существующих путей сообщения, связывающих прилегающие районы с городом, принципы организации пригородно-городского сообщения, в том числе беспересадочного по типу "огород-пригород", а также транспортно-пересадочных узлов. Пассажирооборот основных остановок (станций) на пригородно-городских линиях.

Основные проектные решения и исходные позиции развития магистральных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного) и взаимодействие их с внутригородскими и пригородными видами транспорта (по разработкам специализированных по видам транспорта проектных организаций).

Охрана окружающей среды

Построение по основным показателям работы и интенсивности движения транспорта расчетных карт загрязнения воздушного пространства (в т.ч. по особо вредным ингредиентам) и акустического дискомфорта (первая очередь и расчетный срок). Оценка происшедших в итоге принятых транспортно-планировочных решений, количественного и качественного изменения парка подвижного состава, а также предложений по организации дорожного движения преобразований (по сравнению с суще-

ствующим положением) состояния окружающей среды. Определение зон и участков, где уровни загазованности и шума остались выше предельно допустимых норм, анализ вызвавших эти превышения причин и перечень возможных инженерно-технических мероприятий по нейтрализации этого сверхнормативного воздействия.

3.3 Выбор рационального варианта развития транспортной системы и его социально-экономическая эффективность

Выбор рационального варианта транспортной системы города осуществляется на основе всестороннего технико-экономического сравнения нескольких вариантов с учетом натуральных и качественных показателей (затраты времени, удобства поездки и др.), уровня внедрения новой техники, возможности обеспечения эффективной охраны окружающей среды от загрязнения. Для расчета сравнительной экономической эффективности определяются эксплуатационные расходы, капитальные вложения и транспортные затраты, включая энергозатраты и экологический ущерб окружающей среде, в том числе наносимый здоровью населения из-за снижения производительности труда и т.д.

В городах, где разрабатывается система со скоростным внеуличным видом транспорта (метрополитен, скоростной трамвай, железная дорога), необходимо обосновывать также сроки его ввода. При этом

- 11 -

ДБН В.1-2-95

составляется комплекс мероприятий по совершенствованию и развитию существующих видов транспорта, которые должны обеспечить соответствующее качество перевозок до ввода первой очереди строительства скоростных видов транспорта.

Капиталовложения и эксплуатационные расходы по вариантам, в том числе по видам транспорта, улично-дорожной сети, ее транспортным узлам (развязкам), организации дорожного движения, рассчитываются по укрупненным нормативам с одинаковой степенью точности.

Если конкурирующие варианты по экономическим показателям близки друг к другу (т.е. различаются не более чем на 5-7%), то окончательный выбор рационального варианта транспортной системы и организации дорожного движения определяется по качественным (социальным критериям) или натуральным показателям (планировочные и экологические условия реализации вариантов).

3.4 Первоочередные мероприятия по развитию дорожно-транспортной сети и организации дорожного движения

Первоочередные мероприятия разрабатываются на устанавливаемый заказчиком период, наступающий после завершения разработки КСТ. При этом должны быть учтены все имеющиеся разработки по развитию пригородно-городского и внешнего транспорта, улично-дорожной сети и искусственным сооружениям, а также организации дорожного движения на этот период.

Указанные мероприятия должны предусматривать устранение за этот срок основных недостатков в работе всех видов транспорта и организации дорожного движения, улучшение условий обслуживания пассажиров, состояния окружающей среды.

Проработка первоочередных мероприятий по рекомендуемому варианту включает:

- а) всесторонний анализ проектируемой схемы маршрутов массового пассажирского транспорта. Критерием оптимальности маршрутизации является минимум затрат времени на трудовые поездки, слагаемые из потерь времени на подход к остановочному пункту и отход от него, ожидание транспорта, собственно поездки и пересадку с одного вида транспорта или маршрута на другой;
- б) мероприятия:
 - по улучшению условий перевозок и регулярности движения пассажирского транспорта, пересмотру, в случае необходимости, графиков начала работы предприятий и учреждений города с целью рассредоточения часов "пик";
 - по развитию ремонтно-эксплуатационной базы, обеспечивающие улучшение использования парка подвижного состава и его тех-

нического обслуживания, путевого хозяйства, средств энергоснабжения, связи, диспетчерского управления и др.; по совершенствованию организации дорожного движения и обеспечению его безопасности, улучшению условий движения пассажирского транспорта путем создания автоматизированных сис-

- 12 -

ДБН Б.1-2-95

тем управления дорожным движением, введением приоритетности пассажирскому движению, упорядочением размещения остановочных пунктов, устранением неблагоприятных дорожных условий и мест с концентрацией ДТП, а затем уже путем реконструкции существующих и строительства новых транспортных магистралей и искусственных сооружений, усовершенствования дорожных покрытий и пр.;

- по упорядочению движения грузового автомобильного транспорта с организацией специализированных магистралей для пропуска транзитных грузопотоков в обход города или его центра;
- по развитию узла внешнего транспорта города и прилегающего района, в части максимального использования линий железнодорожного транспорта для внутригородских и, особенно, пригородных пассажирских перевозок, а также совершенствованию условий пересадки пассажиров в сообщениях города с пригородной зоной;
- в) по совершенствованию автоматизированного управления движением транспорта с использованием средств автоматики, телемеханики и вычислительной техники, а также упорядочением организации дорожного движения (распределение транспортных потоков по улично-дорожной сети города, отвод транзитного движения и его маршрутное ориентирование, устранение узких мест, где интенсивность движения превышает нормативы по отношению к существующим геометрическим параметрам и возникают задержки в движении, организация бестранспортных зон и т.д.).

Размеры капиталовложений, предусмотренных КСТ на первоочередные мероприятия, должны согласовываться с планами развития города, реальными финансовыми возможностями, а также с мощностями предприятий строительной индустрии, коммунальных и дорожных организаций, специализированных служб по организации дорожного движения.

На каждый последующий оперативный период заказчиком должны разрабатываться мероприятия по дальнейшей реализации КСТ в соответствии с указаниями настоящего параграфа.

Примечание к разделу 3. По всем видам пригородно-городского и внешнего транспорта, а также улично-дорожной сети и организации дорожного движения должны приводиться основные планировочные и технико-экономические показатели, перечень которых представлен в приложении.

4 ПЕРЕЧЕНЬ ГРАФИЧЕСКИХ МАТЕРИАЛОВ

В составе графических материалов КСТ должны быть представлены:

- схема расселения и трудового тяготения с отражением количества населения и емкости мест приложения труда по транспортно-планировочным районам города с выделением существующего положения, первой очереди и расчетного срока и нанесением проектируемой сети массового пассажирского транспорта, основных магистралей, линий и сооружений внешнего транспорта;
- схема сети существующего городского пассажирского транспорта

- 13 -

ДБН Б.1-2-95

с отражением промышленной и жилой застройки, мест массового отдыха, линий и сооружений внешнего транспорта, линий и маршрутов городского пассажирского транспорта, его устройств и сооружений (депо, парки, гаражи, тяговые подстанции);

- схемы вариантов развития сети всех видов городского пассажи-

рского транспорта с отражением существующей и проектируемой по очередям строительства жилой и промышленной застройки, мест массового отдыха и других объектов, имеющих транспортное значение, а также сети рельсового скоростного транспорта и стадийности его строительства;

- схема развития всех видов городского пассажирского транспорта (первая очередь и расчетный срок – рекомендуемый вариант с размещением сохраняемой и проектируемой промышленной и жилой застройки, мест массового отдыха, линий и маршрутов городского пассажирского транспорта, его устройств и сооружений (депо, парки, гаражи, тяговые подстанции и др.), линий и сооружений внешнего транспорта – железнодорожные, морские, речные, автомобильные вокзалы и остановочные пункты, аэропорты и аэровокзалы.

В указанном объеме схема составляется для рекомендуемого варианта транспортной системы. Для остальных вариантов составляются упрощенные схемы с отражением особенностей (различий) намеченных проектных решений;

- схема магистральной улично-дорожной сети (по классификации ДБН 360-92*) с инженерными сооружениями и отражением современного состояния, первой очереди и расчетного срока;
- карты уровня шума и загазованности на магистральной улично-дорожной сети города (первая очередь и расчетный срок);
- схема организации дорожного движения транспорта и пешеходов (современное состояние и на первую очередь) в целом по городу (может быть отдельно для центральной части) и в основных его транспортных узлах с выделением узких мест (мест с неудовлетворительными дорожными условиями, большой концентрацией ДТП, планировочными решениями с нарушением норм и т.д.), существующей и прогнозируемой картограммой интенсивности и скорости движения, распределением транспортных потоков на улично-дорожной сети с автоматизированным регулированием дорожного движения (АСУД) и др.

За исключением основных (существующей и предлагаемой систем организации дорожного движения) схем, остальные представляются в упрощенном виде и по возможности совмещаются;

- поперечные профили основных транспортных магистралей города и продольные профили проектируемых скоростных магистралей и трасс скоростного рельсового транспорта;
- чертежи (схемы) планировочных решений основных дорожно-транспортных узлов города и транспортных развязок в разных уровнях;
- схема пригородного и внешнего транспорта (расчетный срок) с отражением существующего положения в увязке с проектом планировки пригородной зоны и крупных населенных пунктов, мест массового отдыха и всех объектов, имеющих транспортное значение, в том числе остановочных пунктов железной дороги, связывающей город с пригородной зоной, других сооружений и устройств внешнего транспорта, основных транспортно-пересадочных узлов ;

- 14 -

ДБН Б.1-2-95

- схема обслуженности города и пригородной зоны сетью пассажирского транспорта с изохронограммами транспортной доступности соответственно центра города, основных мест приложения труда (крупных промрайонов) и города центра системы населенных мест;
- картограммы пассажиропотоков по направлениям и участкам сети (суточные и в часы "пик"), суммарные и по отдельным видам городского пассажирского транспорта, а также по пригородным маршрутам с указанием пассажирооборота остановочных пунктов скоростных внеуличных видов транспорта (метрополитена, скоростного трамвая, железной дороги) и пунктов взаимодействия пригородного и внешнего транспорта с городским (с выделением

существующего положения, первой очереди и расчетного срока). Картограммы разрабатываются для всех рассматриваемых вариантов схемы (для наиболее загруженных суток);

- картограммы грузопотоков (суточные и в часы "пик") по магистралям города - существующее положение, на первую очередь и расчетный срок;
- картограммы приведенных машинопотоков на магистралях города (суточные и в часы "пик") - существующее положение, первая очередь и расчетный срок.

Все чертежи и схемы должны быть подписаны в установленном порядке и иметь точное наименование, единые для аналогичных схем или чертежей условные обозначения с выделением стадийности строительства.

В зависимости от степени сложности схем и чертежей они выполняются в масштабах: 1:50000, 1:25000, 1:10000, 1:5000, 1:2000, 1:500.

Основные чертежи выполняются с учетом необходимой их наглядности и возможности размещения цифровых показателей, наименований районов, магистралей, узловых пунктов и прочих ориентиров.

- 15 -

ДБН В.1-2-95

Приложение
(обязательное)

Основные планировочные и технико-экономические показатели развития транспортной системы города

Наименования показателей	Единица измерения	Существу ющее по- ложение (исход- ный год)	Сроки строительства	
			Первая очередь	Расчет- ный срок
Численность населения города, в том числе: градообразующая группа обслуживающая группа	тыс. чел.			
Территория города в пределах городской черты в том числе: застроенная территория загрязненная выбросами транспорта территория	км %			
Годовой объем пассажир- ских перевозок, всего в том числе по видам транспорта:	млн.пас.			
Удельный вес в общем объеме перевозок (по видам транспорта):	%			
Годовой объем транспор- тной работы, всего	млн.пас.км			

в том числе по видам транспорта:				
Общая транспортная подвижность населения	поездов на одного жителя в год			
в том числе на массовом пассажирс- ком транспорте				

- 16 -

ДБН В.1-2-95

Продолжение приложения

Наименования показателей	Единица измерения	Существу ющее по- ложение (исход- ный год)	Сроки строительства	
			Первая очередь	Расчет- ный срок
Средняя маршрутная дальность поездки 1 пассажира, всего	км			
в том числе по видам транспорта:				
Эксплуатационная ско- рость сообщения по видам пассажирского транспорта: в том числе по улицам и дорогам: с приоритетным движе- нием пассажирского транспорта с автоматизированным управлением дорожным движением	км/ч			
Средняя продолжитель- ность работы единицы подвижного состава на линии (по видам пасса- жирского транспорта):	час/сутки			
Количество подвижного состава в интервале по видам пассажирского транспорта (включая легковой по принадлеж- ности)	ед.			
Коэффициент использова- ния вместимости подвиж- ного состава по видам				

пассажирского транспорта:				
------------------------------------	--	--	--	--

- 17 -

ДБН В.1-2-95

Продолжение приложения

Наименования показателей	Единица измерения	Существоющее положение (исходный год)	Сроки строительства	
			Первая очередь	Расчетный срок
Количество подвижного состава в движении (по видам пассажирского транспорта):	ед.			
Насыщенность 1 км сети подвижным составом (по видам пассажирского транспорта):	ед.			
Коэффициент выпуска подвижного состава на линию (по видам пассажирского транспорта):				
Производительность единицы подвижного состава (по видам пассажирского транспорта):	тыс.пас.			
Количество транспорта по типам двигателей (видам потребляемого топлива: а) дизельные: автобусы грузовые автомобили легковые автомобили б) карбюраторные: автобусы грузовые автомобили легковые автомобили	ед.			
Количество сжигаемого транспортом топлива (по видам):	тыс.т/год			
Выброс в воздух в результате сжигания топлива компонентов:	т/год			

- 18 -

ДБН В.1-2-95

Продолжение приложения

Наименования показателей	Единица измерения	Существу ющее по- ложение (исход- ный год)	Сроки строительства	
			Первая очередь	Расчет- ный срок
углеводы окислы азота сажа				
Количество депо (гара- жей) и их вместимость по видам транспорта (включая легковой по принадлежности):	ед/м-мест			
Расход электроэнергии, всего	тыс. кВтч			
в том числе удельный расход на пассажирское движение	кВтч/пас.-км			
Протяженность улично- дорожной сети, всего	км			
в том числе с массовым пассажирским транспортом				
из них за видам транспорта:				
с приоритетным движе- нием пассажирского транспорта				
с автоматизированным управлением дорожным движением				
с превышением предельно-допустимых норм шума и загазо- ванности				
Плотность магистральной улично-дорожной сети	км/км ²			
в том числе с массовым пассажирским транспортом, всего				

- 19 -

ДБН В.1-2-95

Продолжение приложения

Наименования показателей	Единица измерения	Существу ющее по- ложение (исход- ный год)	Сроки строительства	
			Первая	Расчет-

	ный год)	очередь	ный срок
из них по видам транспорта:			
с приоритетным движением пассажирского транспорта			
с автоматизированным управлением дорожным движением			
Средний интервал движения транспортных средств (по видам массового пассажирского транспорта):	мин.		
Среднее время, затрачиваемое пассажиром на поездки при пользовании массовым пассажирским транспортом	мин.		
Удельный вес передвижений на массовом пассажирском транспорте с затратами времени не более 40 мин.	%		
Годовые эксплуатационные расходы на общественных видах транспорта всего в том числе по видам транспорта:	млн.руб.		
Капитальные вложения на развитие городского пассажирского транспорта, всего в том числе: на строительство на приобретение подвижного состава	млн.руб.		

- 20 -

ДБН В.1-2-95

Продолжение приложения

Наименования показателей	Единица измерения	Существующее положение (исходный год)	Сроки строительства Первая очередь	Расчетный срок
из них по видам транспорта				

(в том числе на строительство и приобретение подвижного состава):				
Капитальные вложения на строительство и реконструкцию улично-дорожной сети города	млн.руб.			
Стоимость строительства искусственных сооружений (мостов, путепроводов, пешеходных переходов и т.д.)	млн.руб.			
Примечания: 1. Наполнение подвижного состава следует принимать на первую очередь строительства 5 пассажиров и на расчетный срок – 4 пассажира на 1м свободной площади пола для обычных и 3 пассажира для скоростных видов транспорта; 2. Протяженность сети метрополитена и скоростного трамвая указывается общая, в том числе, в тоннелях мелкого и глубокого заложения				

- 21 -

ДБН В.1-2-95

О Г Л А В Л Е Н И Е

1. Общие положения	1
2. Состав комплексной схемы транспорта	4
3. Структура и содержание пояснительной записки	5
3.1 Существующее состояние транспортной системы города	5
3.2 Перспективы развития транспортной системы города	8
3.3 Выбор рационального варианта развития транспортной системы и его социально-экономическая эффективность	10
3.4 Первоочередные мероприятия по развитию дорожно-транспортной сети и организации дорожного движения	11
4. Перечень графических материалов	12
Приложение. Основные планировочные и технико-экономические показатели развития транспортной системы города	15