

ОНОВЛЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ ДЕРЖАВНИХ БУДІВЕЛЬНИХ НОРМ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

Ігор Могила

керівник відділу стійких транспортних систем
ЛКП «Інститут просторового розвитку»





ОСНОВНІ НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

ДБН 360-92 «Містобудування. Планування та забудова міських і сільських поселень».

ДБН В.2.3-4-2015 «Автомобільні дороги Частина I. Проектування Частина II. Будівництво».

ДБН В.2.3-5-2001 «Вулиці та дороги населених пунктів».

ДБН В.2.3-18-2007 «Трамвайні та тролейбусні лінії. Загальні вимоги до проектування»

ГБН В.2.3-37641918-555-2016 «Транспортні розв'язки в одному рівні. Проектування».

ДСТУ 2587-2010 «Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування».

ДСТУ 2735-94 «Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Вимоги безпеки дорожнього руху».

ДСТУ 4092-2002 «Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки».

ДСТУ 4100-2014 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування».

ДСТУ 4159-2003 «Організація дорожнього руху. Умовні позначення на схемах та планах».

СОУ 45.2-00018112-048-2010 «Проект (схема) організації дорожнього руху. Правила розроблення, побудови, оформлення та вимоги до змісту».



ТИПОВІ ЗАУВАЖЕННЯ ДО НОРМАТИВНИХ ДОКУМЕНТІВ

- нормативні документи часто є **морально застарілими** та не враховують сучасних тенденцій розвитку транспортної інфраструктури;
- нормативні документи спрямовані на **покращення умов для моторизованого транспорту**, а не на створення стійкої транспортної системи;
- нормативні документи часто **унеможливлюють** впровадження нових рішень або технологій;
- **відсутність можливості застосування** певного рішення чи технології в нормативних документах часто є **причиною відхилення** його впровадження.



Спочатку змініть ДБН, а потім уже приходите с этими вашими велодорожками!

© Сивочол-проект



ВЕЛОСИПЕД І АВК ЯК КАТАЛІЗАТОР ЗМІН

Дата	Подія	Ініціатор	Ключові особи
27.10.2016	зустріч у Міністерстві регіонального будівництва щодо внесення пропозицій у ДБН 360 і ДБН В.2.3-5	АВК	відповідальний працівник Міністерства
16-17.11.2016	зустріч у Діпромісто та ДержДорНДІ щодо детального розгляду правок, зауважень та пропозицій	АВК та Львівавтодор	відповідальні працівники, які безпосередньо змінюють документ
29.11.2016	зустріч в Комітеті Верховної Ради з питань транспорту щодо коригування ДБН 360 і ДБН В.2.3-5	АВК	депутат Діденко
08.12.2016	засідання секції науково-технічної ради у Міністерстві регіонального будівництва для розгляду остаточної редакції ДБН В.2.3-5	Мінрегіон	члени науково-технічної ради
грудень 2016	зустріч у Міністерстві регіонального будівництва щодо внесення фінальних правок, зауважень та пропозицій	Мінрегіон	відповідальний працівник Міністерства відповідальні працівники, які безпосередньо змінюють документ

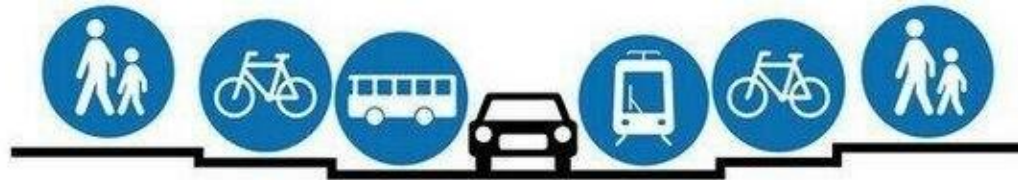


ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Орієнтовну пропускну здатність мережі вулиць, доріг і транспортних розв'язок, кількість місць зберігання автомобілів слід визначати, виходячи з потреби утримувати **рівень автомобілекористування в межах до 25%** від загальної мобільності – для функціонування вулично-дорожньої мережі населених пунктів, з прогнозованого рівня автомобілізації у населеному пункті на розрахунковий термін генерального плану.

При розробленні містобудівної документації **слід надавати перевагу розвитку громадського транспорту і велосипедного руху як альтернативи автомобільним поїздам.**

Схема трасування велосипедних маршрутів може виконуватися як окрема розробка **або у складі комплексної схеми транспорту** чи організації дорожнього руху міста.





ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Основою пасажирської транспортної системи найкрупніших міст слід передбачати усі види рейкового транспорту, **які доповнюються** мережею звичайних вуличних видів транспорту та **системою велосипедного руху.**

Поблизу станцій метрополітену доцільно розміщувати перехоплюючі велостоянки. Кількість місць визначається розрахунком: 1% від користувачів станції + 2% від отриманого числа. **Відстань від перехоплюючої велостоянки до входу на станцію не повинна перевищувати 30 м.**

Для оцінки ступеню впливу того чи іншого об'єкта транспортної системи на вулично-дорожню мережу населених пунктів, ефективність прийнятих планувальних рішень, визначення проектної інтенсивності руху, експлуатаційних показників об'єктів, що входять до транспортної системи населеного пункту, **доцільно використовувати транспортне моделювання.**



ВИЗНАЧЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНОЇ СМУГИ І ДОРІЖКИ

Велосипедна смуга – смуга, призначена для руху велосипедистів в межах проїзної частини вулиці та/або дороги, яка виділена за допомогою дорожньої розмітки або конструктивно.

Велосипедна доріжка – доріжка з покриттям поза межами проїзної частини вулиці та/або дороги, розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху на велосипедах, інвалідних колясках, немоторизованих засобах пересування і позначена дорожнім знаком та горизонтальною розміткою.



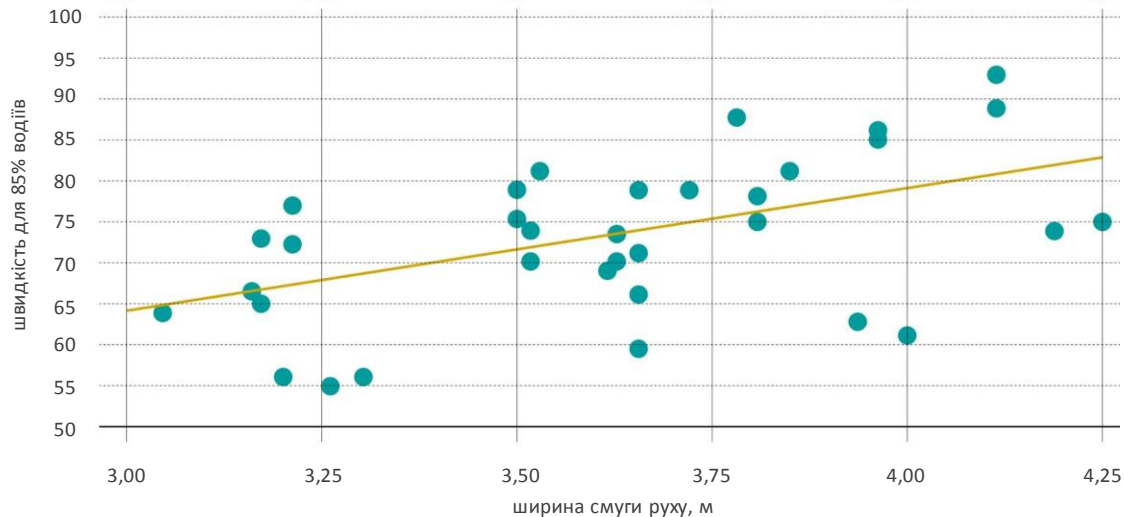


ПАРАМЕТРИ ОСНОВНИХ ЕЛЕМЕНТІВ ВУЛИЦЬ І ДОРІГ

Група населених пунктів Категорія вулиць і доріг		Розрахункова швидкість руху, км/год	Мінімальна ширина смуги руху, м	Кількість смуг проїзної частини	Найбільший поздовжній похил, ‰	Найменші радіуси кривих у плані, м	Мінімальна ширина пішохідної зони тротуару, м
Магістральні дороги		100	3,75	4-8	40	500	1,0*
Магістральні вулиці							
Найкрупніші, крупні міста	Загальноміського значення безперервного руху	80	3,5	4-8	50	400	3,0
	Те саме, регульованого руху	60	3,0	4-8	60	250	3,0
	Районного значення	60	3,0	2-6	60	250	2,25
Великі міста	Загальноміського значення	60	3,0	2-6	60	250	3,0
	Районного значення	60	3,0	2-4	60	250	2,25
Середні, малі міста	Загальноміського значення	60	3,0	2-4	60	250	2,25
	Районного значення	60	3,0	2-4	60	250	1,5
Місцеві вулиці та дороги							
Усі групи населених пунктів	Житлові вулиці	50	2,75	2	70	125	1,5
	Вулиці та дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах (районах)	40	3,0	2	60	250	1,5
	Проїзди	30	2,75	1-2	80	30	1,0

Примітка 1. **Максимальна ширина смуги руху не повинна перевищувати 3,75 м.**
Примітка 2. *) Технічний тротуар.

ПАРАМЕТРИ ОСНОВНИХ ЕЛЕМЕНТІВ ВУЛИЦЬ І ДОРІГ





ШИРИНА РОЗДІЛОВОЇ СМУГИ

Розташування розділювальної смуги	Мінімальна ширина розділювальної смуги, м			
	Магістральні вулиці			Вулиці та дороги місцевого значення
	безперервного руху	регульованого руху	районного значення	
Між основною проїзною частиною і місцевими проїздами	8	6	-	-
Між проїзною частиною і віссю ближньої трамвайної колії	6	4	4	-
Між проїзною частиною і велодоріжкою	-	3	1	1
Між проїзною частиною і тротуаром	5	3	1	0,5
Між тротуаром і віссю ближньої трамвайної колії (для прямої ділянки)	-	4	2,5	-
Між тротуаром і велодоріжкою	0,25	0,25	0,25	0,25
Між велодоріжкою та вуличними спорудами (опори освітлення, дорожні знаки, огороження тощо)	0,25	0,25	0,25	0,25
Примітка. В умовах реконструкції та інших обмежених умовах допускається: – зменшувати ширину розділювальної смуги між основною проїзною частиною та місцевим проїздом на магістральних вулицях безперервного руху до 5 м, регульованого – до 3 м; – зменшувати ширину смуги відокремлення між проїзною частиною і віссю ближньої трамвайної колії – до 3,5 м, а між проїзною частиною, автостоянками, зупинками пасажирського транспорту (за необхідності) і тротуаром або велодоріжкою передбачати проміжок безпеки завширшки не менше ніж 0,75 м.				



ВИМОГИ ДО ВЛАШТУВАННЯ ВЕЛОСМУГ (ДОРІЖОК)

Норму про 50 велосипедистів за годину вилучено!

Велосипедні смуги проектуються лише для одностороннього руху.

Велосипедні доріжки слід влаштовувати переважно односторонніми з обох боків вулиці.

За наявності забудови з одного боку вулиці слід влаштовувати велосипедну доріжку двостороннього руху на забудованій стороні.

За наявності велосипедного руху на вулицях з одностороннім рухом його слід передбачати в обох напрямках, у тому числі з використанням зустрічної велосипедної смуги.



ВИМОГИ ДО ВЛАШТУВАННЯ ВЕЛОСМУГ (ДОРІЖОК)

В умовах забудови, що історично склалася, **поздовжній похил велосипедних доріжок може бути збільшений до 60‰**, а в умовах горбистої та гірської місцевості – **до 100 ‰**.

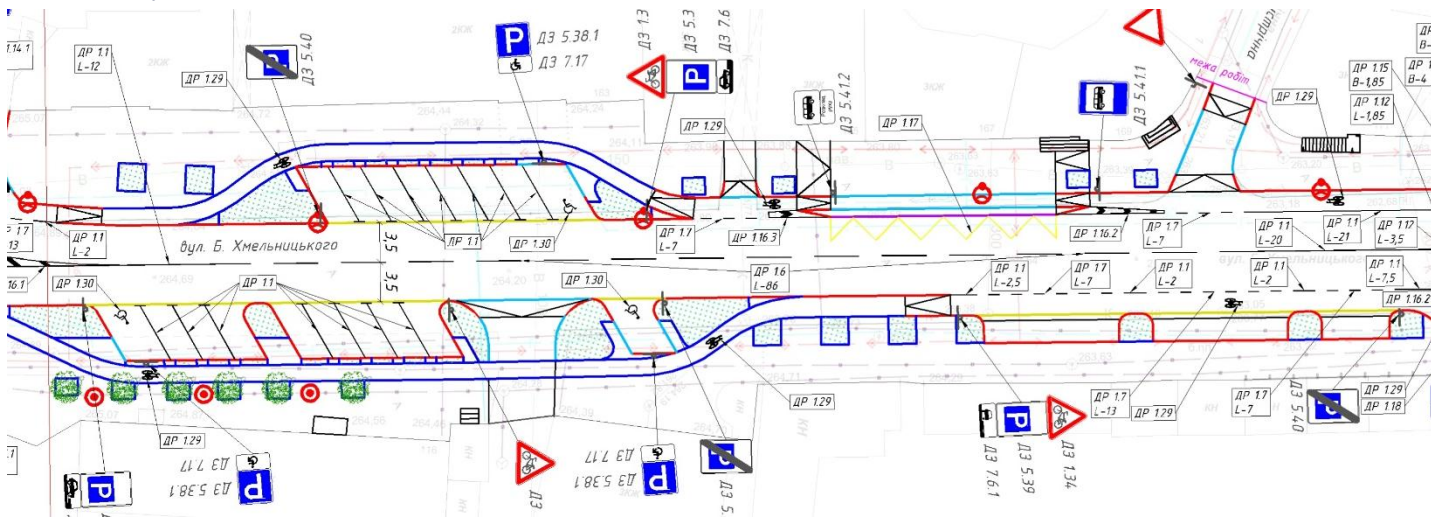
На ділянках з поздовжнім похилом понад 60‰ необхідно уникати двосторонніх велосипедних доріжок та передбачати розширення односторонніх велосипедних смуг та доріжок на 0,5 м.

На ділянках спусків з поздовжнім похилом понад 60‰ рекомендовано використовувати велосипедні смуги, на ділянках підйомів - велосипедні або велосипедно-пішохідні доріжки.





За паркування автомобілів під кутом до проїзної частини або перпендикулярного паркування доцільно влаштовувати велосипедні доріжки





ВИБІР ФОРМИ ОРГАНІЗАЦІЇ ВЕЛОСИПЕДНОГО РУХУ

Категорія вулиці		Форма організації велосипедного руху			
		Велодоріжка	Велосмуга	Велопішохідна доріжка	Змішаний рух на проїзній частині
Магістральні дороги		X			
Магістральні вулиці загальноміського значення	Безперервного руху	X		X	
	Регульованого руху	X	X	X	
Магістральні вулиці районного значення	Регульованого руху	X	X		
Вулиці і дороги місцевого значення	Житлові вулиці	X	X		X
	Вулиці та дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах	X	X		X
	Пішохідні вулиці	X		X	
	Проїзди				X
Примітка. Спільна велосипедно-пішохідна доріжка влаштовується за сумарної інтенсивності руху не більше ніж 75 од./год					



ШИРИНА ВЕЛОСИПЕДНИХ СМУГ І ДОРІЖОК

Форма організації велосипедного руху	Мінімальна ширина, м	
	За нового будівництва	В умовах реконструкції
Велосипедна смуга	1,85	1,5
Велосипедна доріжка з одностороннім рухом	1,85	1,5
Велосипедна доріжка з двостороннім рухом з обох боків вулиці	2,5	2,0
Велосипедна доріжка з двостороннім рухом з одного боку вулиці	3,0	2,5
Спільна велосипедно-пішохідна доріжка	3,0	2,5





ВИСНОВКИ

1. Норми не залізні, їх можна змінювати.
2. На нові норми має бути чітко виражений запит фахового середовища.
3. Кожна пропозиція має бути аргументованою, з описом наявних прикладів, закордонних документів, наукових досліджень (а не просто скинути гарні картинки).
4. Кадри вирішують все.
5. Потрібна підтримка на усіх рівнях.
6. Особиста зустріч з розробниками є найдієвішою.
7. Впровадження нових норм дасть змогу проектувати стійкі транспортні системи міст.

ДЯКУЮ ЗА УВАГУ!!!

Ігор Могила

керівник відділу стійких транспортних систем
ЛКП «Інститут просторового розвитку»

+38 (063) 394-60-94

ihor.mohyla@gmail.com

