

Е. Шаповалов,
кандидат технічних наук,
начальник інженерно-планувального відділу
Українського державного науково-дослідного
інституту проектування міст «ДІПРОМІСТО»

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ЗМІН У НОРМАТИВНІЙ КЛАСИФІКАЦІЇ МАГІСТРАЛЬНОЇ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ

В статті запропоновані доповнення та зміни в новій редакції ДБНа „Планування і забудова міських і сільських поселень” щодо класифікації вулиць та технічних параметрів проектування всіх категорій вулиць у всіх групах поселень.

У проектній практиці при розробці проектно-планувальної документації магістральні шляхи руху транспорту називаються вулично-дорожньою мережею. Це при узгодженні і затвердженні проектної документації часто викликало великі ускладнення. Посилаючись на п. 5.25 СанПіНа, у якому написано, що від автодоріг I, II й III категорій до забудови відстань повинна складати 100 м, а від автодоріг IV категорії – 50 м, погоджуючі санітарні органи і ДАІ вимагали від проектувальників розширити червоні лінії транспортних комунікацій, які проходять через населені пункти до 100-200 м. Разом з тим, ґрунтуючись на п. 1.9 ДБН В.2.3-4-2000, у межах населених пунктів такі комунікації повинні проектуватися як міські вулиці і відповідно їхні габарити повинні бути набагато меншими.

Саме ця обставина дає підставу стверджувати, що в межах населених пунктів не повинно існувати доріг, а всі транспортні комунікації повинні вважатися вулицями. Це підтверджується і тим, що значна більшість транспортних комунікацій населених пунктів (вулиці) проектуються і будуються так, щоб прийняти поверхневі стоки з прилеглих територій, тобто їх профіль має коробоподібну форму, а на відміну від них заміські транспортні комунікації (дороги) проектуються і будуються так, щоб скинути атмосферні стоки з площі покриття дороги на прилеглу територію і їх профіль має трапецеїдальну форму.

Тут слід зробити застереження, що в межах населених пунктів можуть бути ділянки транспортних комунікацій, прокладених по конструкції земляного полотна, але і у цьому випадку вони повинні вважатися вулицями.

Грунтуючись на цих міркуваннях, у новій редакції ДБНа «Планування і забудова міських і сільських поселень» запропонована класифікація вулиць у населених пунктах (табл. 1), а у табл. 2 і 3 наведені технічні параметри проектування для всіх категорій вулиць у всіх групах поселень.

При користуванні таблицями слід звернути серйозну увагу на такі примітки:

1. В табл. 1 та 2 показники ширини вулиць у червоних лініях є рекомендованими. Вони враховують наявність усіх елементів поперечного профілю вулиці, а також розташування підземних інженерних мереж поза межами проїзної частини. Найбільший показник ширини магістральної вулиці безперервного руху у червоних лініях (100 м) стосується випадку, коли окрім восьмикугової проїзної частини розміщуються місцеві проїзди з обох боків, а також ізольована лінія швидкісного трамваю.

2. У випадках наявності на вулицях щільної капітальної забудови, яка не підлягає знесенню, особливо у центральних районах міст з історичною забудовою, коли розташування підземних інженерних мереж поза межами проїзної частини неможливе, а також розташування інших елементів поперечного профілю вулиці (тротуарів, дерев тощо) з розривами між ними не може бути витримано згідно з вимогами діючих норм, ширина вулиць у червоних лініях встановлюється індивідуально. При цьому червоні лінії проектуються по лінії існуючої забудови.

3. Місцеві проїзди для одностороннього руху без пропуску громадського пасажирського транспорту – 6 м, з пропуском автобуса – 7 м. Місцеві проїзди для двостороннього руху без пропуску громадського пасажирського транспорту – 7 м, з пропуском автобуса – 9 м, з пропуском тролейбуса – 10.5-12.0 м.

4. При неможливості проектування радіусів, які вказані у п.6, необхідне обґрунтування зменшення розміру радіусу.

5. Автомагістралі слід відносити до категорії магістральних вулиць загальноміського значення і проектувати згідно з їх технічними параметрами.

Таблиця 1

Класифікація вулиць населених пунктів

Категорія вулиць населених місць	Головна транспортна функція	Особливі умови проходження вулиць, режим руху, засоби регулювання руху	Позначення та кількість смуг
1. АВТОМАГІСТРАЛІ (АМ)			
АМ.Безперервного руху	Пропуск автомобільної дороги I, II, III технічних категорій через населений пункт при відсутності можливості будівництва обходу чи при відсутності техніко-економічної доцільності будівництва обходу.	Всі перетини з іншими магістральними вулицями на різних рівнях	АМ -4-8
2. МАГІСТРАЛЬНІ ВУЛИЦІ ВЕЛИКИХ, КРУПНИХ І КРУПІНІШИХ МІСТ			
2.1. Вулиці загальноміського значення (А)			
А ₁	<p>Транспортний зв'язок між житловими, промисловими районами і громадськими центрами у найзначніших і значних містах, а також з іншими магістральними вулицями, міськими і зовнішніми автомобільними дорогами.</p> <p>Пересікання з магістральними вулицями і дорогами на різних рівнях. Розв'язки на різних та одному рівнях, безперервний режим руху</p>	В умовах старої забудови, що не підлягає реконструкції, (збільшення розмірів вулиць у червоних лініях неможливе)	А - 6-4
А ₂		В умовах старої забудови, при можливості реконструкції (збільшення розмірів вулиць у червоних лініях можливе)	А - 6-4
А ₃		В умовах нового будівництва	А - 8-6

Категорія вулиць населених місць		Головна транспортна функція	Особливі умови проходження вулиць, режим руху, засоби регулювання руху	Позначення та кількість смуг
Б ₁	Регульованого руху	Транспортний зв'язок між житловими, промисловими районами, центром міста, центрами районів з виходом ; виходи на магістральні вулиці і дороги та зовнішні автомобільні дороги. Пересікання з вулицями і дорогами, як правило, в одному рівні	В умовах старої забудови, що не підлягає реконструкції, – автоматизована система керування рухом (АСКР)	Б - 4
Б ₂			В умовах старої забудови, при можливості реконструкції – АСКР та саморегулювання	Б - 6-4
Б ₃			В умовах нового будівництва - АСКР	Б - 8-6
2.2. Вулиці районного значення				
В ₁	Регульованого руху	Транспортний зв'язок між житловими районами, а також житловими і промисловими районами, громадськими центрами, виходи на інші магістральні вулиці	В умовах старої забудови, що не підлягає реконструкції - світлофорне регулювання	В - 2-4
В ₂			В умовах старої забудови, що підлягає реконструкції – світлофорне регулювання та саморегулювання	В - 4
В ₃			В умовах нового будівництва – світлофорне регулювання та саморегулювання	В - 4-6

Категорія вулиць населених місць	Головна транспортна функція	Особливі умови проходження вулиць, режим руху, засоби регулювання руху	Позначення та кількість смуг
3. МАГІСТРАЛЬНІ ВУЛИЦІ СЕРЕДНІХ І МАЛИХ МІСТ, СЕЛИЩ І СІЛ			
3.1. Вулиці середніх та малих міст (Г)			
Г ₁	Транспортний зв'язок між основними функціональними зонами міста	В умовах старої забудови, що не підлягає реконструкції – АСКР	Г - 4
Г ₂			Г - 4
Г ₃			Г - 4
3.2. Вулиці селищ і сіл (Д)			
Д ₁	Транспортний зв'язок між основними функціональними зонами селищ та сіл	В умовах старої забудови, що не підлягає реконструкції – саморегулювання	Д - 2-3
Д ₂			Д - 2-3
Д ₃			Д - 2-4

Категорія вулиць населених місць	Головна транспортна функція	Особливі умови проходження вулиць, режим руху, засоби регулювання руху	Позначення та кількість смуг	
4. ВУЛИЦІ МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ ВСІХ ТИПІВ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТИВ				
4.1. Вулиці міст (Е)				
Е ₁	Саморегульованого руху	Транспортний (без транзитного потоку транспорту) і пішохідний зв'язок на території житлових районів, мікрорайонів, виходи на магістральні вулиці і дороги регульованого руху	В умовах старої забудови – саморегулювання	Е - 2-4
Е ₂		Транспортний зв'язок з пропуском легкового і вантажного транспорту у межах зони (районів), виходи на магістральні міські вулиці	У межах промислових районів – саморегулювання	Е - 2-4
Е ₃			В умовах нового будівництва – саморегулювання	Е - 2-4
4.2. Вулиці селищ та сіл (Ж)				
Ж ₁	Саморегульованого руху	Транспортний (без пропуску транзитного вантажного і громадського транспорту) і пішохідний зв'язок на території житлових районів, виходи на магістральні вулиці	У житловій забудові	Ж - 2-4
Ж ₂		Транспортний зв'язок з пропуском легкового і вантажного транспорту у межах зони (районів), виходи на магістральні вулиці	В промисловій забудові	Ж - 2-4

Категорія вулиць населених місць	Головна транспортна функція	Особливі умови проходження вулиць, режим руху, засоби регулювання руху	Позначення та кількість смуг
5. ПРОЇЗДИ І ПІД'ЇЗДИ ВСІХ ТИПІВ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТИВ (З)			
З ₁	Саморегульованого руху	Проїзд та під'їзд транспортних засобів до житлових і громадських будинків, установ, підприємств та інших об'єктів міської забудови в середині районів, житлових кварталів	Проїзд у житловій забудові та промзони – саморегулювання
З ₂			Під'їзд до окремого житлового або промислового будинку – саморегулювання
6. ТЕХНОЛОГІЧНІ ДОРОГИ (І)			
І	Саморегульованого руху	Транспортні зв'язки між технологічно об'єднаними промисловими та господарськими об'єктами	Під'їзди до кар'єрів, гірничих копалин, сховищ, промислових об'єктів

* При односторонньому русі - одна смуга,
при двосторонньому - дві смуги

Технічні параметри вулиць крупніших, крупних і великих населених пунктів

№ пор.	Найменування показника елемента плану та профілю вулиць	Магістральні вулиці										Вулиці місцевого значення, під'їзди та проїзди населених пунктів					
		Загальноміського значення						районного значення				місцевого значення			проїзди	під'їзди	техн. дороги
		безперервного руху			регульованого руху												
		категорія вулиць	A _M	A ₁	A ₂	A ₃	B ₁	B ₂	B ₃	B ₁	B ₂	B ₃	E ₁	E ₂	E ₃	Z ₁	Z ₂
1	Розрахункова швидкість руху, км/год	$\frac{100}{80}$	$\frac{70}{50}$	$\frac{80}{70}$	$\frac{90}{80}$	$\frac{60}{40}$	$\frac{60}{50}$	$\frac{80}{-}$	$\frac{50}{40}$	$\frac{60}{40}$	$\frac{70}{50}$	$\frac{40}{30}$	$\frac{50}{40}$	$\frac{60}{40}$	$\frac{20}{10}$	$\frac{10}{5}$	$\frac{30}{20}$
2	Кількість смуг руху	608	4-6	4-6	6-8	4	4-6	6-8	2-4	4	4-6	2-4	2-4	2-4	2	1-2	1-2-4
3	Ширина смуги руху, м	4,0	3,75	3,75	3,75	3,5 3,0	3,75 3,5	3,75	3,5 3,0	3,5 3,0	3,75	3,5 3,0	3,5 3,0	3,5 3,0	3,5 3,0	3,5 3,0	4,5
4	Ширина крайньої запобіжної смуги, м	2,0	1,5 -	1,5	1,5	-	1,0	1,0	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-
5	Ширина центральної роздільної смуги, м	3,0 з ого- ро- жею	3,0	3,0	5,0	-	3,0	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Найменший радіус кривої у плані, м	$\frac{500}{400}$	$\frac{250}{125}$	$\frac{300}{125}$	$\frac{400}{250}$	$\frac{125}{60}$	$\frac{200}{100}$	$\frac{300}{125}$	$\frac{100}{60}$	$\frac{125}{100}$	$\frac{250}{100}$	$\frac{150}{100}$	$\frac{150}{100}$	$\frac{100}{60}$	$\frac{30}{15}$	$\frac{20}{10}$	$\frac{30}{20}$
7	Найбільший поздовжній ухил, ‰	$\frac{40}{60}$	$\frac{50}{70}$	$\frac{50}{70}$	$\frac{40}{60}$	$\frac{70}{80}$	$\frac{65}{80}$	$\frac{60}{70}$	$\frac{70}{80}$	$\frac{70}{80}$	$\frac{60}{70}$	$\frac{80}{100}$	$\frac{80}{90}$	$\frac{80}{90}$	$\frac{70}{80}$	$\frac{50}{60}$	$\frac{50}{70}$
8	Алгебраїчна різниця ухилів у поздовжнім профілі, при якій улаштовується центральна крива, ‰	6	7	7	6-7	10	10	7-10	10	10	10	20	20	20	-	-	-

Закінчення табл. 2

№ пор.	Найменування показника елемента плану та профілю вулиць	Магістральні вулиці										Вулиці місцевого значення, під'їзди та проїзди населених пунктів					
		Загальноміського значення							районного значення			місцевого значення			проїзди	під'їзди	техн. дороги
		безперервного руху				регульованого руху											
		категорія вулиць	АМ	А ₁	А ₂	А ₃	Б ₁	Б ₂	Б ₃	В ₁	В ₂	В ₃	Е ₁	Е ₂	Е ₃	З ₁	З ₂
9	Найменші радіуси вертикальних кривих, м: - випуклих - увігнутих	<u>6000</u>	<u>4000</u>	<u>6000</u>	<u>6000</u>	<u>2500</u>	<u>3500</u>	<u>4000</u>	<u>1500</u>	<u>2500</u>	<u>2500</u>	<u>1000</u>	<u>2500</u>	<u>2500</u>	-	-	-
		<u>4000</u>	<u>2500</u>	<u>2500</u>	<u>4000</u>	<u>1000</u>	<u>1500</u>	<u>2000</u>	<u>1000</u>	<u>1000</u>	<u>1500</u>	<u>750</u>	<u>1000</u>	<u>1000</u>	-	-	-
		<u>2000</u>	<u>2000</u>	<u>2000</u>	<u>2500</u>	<u>1000</u>	<u>1500</u>	<u>2000</u>	<u>500</u>	<u>1000</u>	<u>1000</u>	<u>400</u>	<u>500</u>	<u>1000</u>			
		<u>1000</u>	<u>1500</u>	<u>1500</u>	<u>2000</u>	<u>400</u>	<u>500</u>	<u>1000</u>	<u>400</u>	<u>400</u>	<u>500</u>	<u>300</u>	<u>400</u>	<u>400</u>			
10	Відстань між пересіканнями, м для звичайних умов для складних умов	1200 800	600 400	600 400	800 600	400	500	600	300	400	400	300	300	400	200	50	40
11	Ширина тротуарів: -у багатоповерховій забудові,	4,5	4,5	4,5	7,5-4,5	3,0	4,5	4,5	3,0	3,0	4,5	2,25-1,5	2,25	3,0	1,5	0,75	-
	-у малоповерховій забудові	3,0	2,25	2,25	3,0	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	3,0	1,5	1,5	1,5	1,5	0,75	-
12	Наявність та ширина місцевих проїздів, м	7 та >	7 та >	7та >	7 та >	-	6	6-7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Мінімальна ширина вулиць у червоних лініях, м	60-80	50-60	55-65	70-80	25-40	45-50	50-60	25-30	35-40	40-50	15-25	15-25	15-35	-	-	-

Технічні параметри вулиць середніх, малих міст, селищ, сіл

№ пор.	Найменування показника елемента плану та профілю вулиць	Вулиці									Проїзди	Під'їзди	Техн. дороги
		безпечного руху	магістральні						місцевого значення				
			регульованого руху			саморегулювання							
Категорія вулиць	АМ	Г ₁	Г ₂	Г ₃	Д ₁	Д ₂	Д ₃	Ж ₁	Ж ₂	З ₁	З ₂	І	
1	Розрахункова швидкість руху, км/год	<u>100</u>	<u>50</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>40</u>	<u>50</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>20</u>	<u>10</u>	<u>30</u>
		80	40	50	50	30	40	40	30	30	10	5	20
2	Кількість смуг руху	4-6	4	2-4	4	2-3	2-3	2-3	2-4	2-4	2	1-2	1-2-4
3	Ширина смуги руху, м	4,0	3,5	3,5	3,75	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	4,5
			3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0	3,0	
4	Ширина крайньої запобіжної смуги, м	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Ширина центральної розділювальної смуги, м	3,0 з огорожею	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Найменший радіус кривої у плані, м	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>125</u>	<u>200</u>	<u>60</u>	<u>100</u>	<u>125</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>30</u>	<u>20</u>	<u>30</u>
		400	60	100	100	30	60	60	30	30	15	10	20
7	Найбільший поздовжній ухил, ‰	<u>40</u>	<u>70</u>	<u>70</u>	<u>60</u>	<u>70</u>	<u>70</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>80</u>	<u>70</u>	<u>50</u>	<u>50</u>
		50	80	80	70	80	80	70	90	100	80	60	70
8	Алгебраїчна різниця ухилів у поздовжнім профілі, при якій улаштовується центральна крива, ‰	≥ 7	15	15	10-15	20	20	15-20	20	20	-	-	-

№ пор.	Найменування показника елемента плану та профілю вулиць	Вулиці									Проекти	Під'їзди	Техн. дороги
		безпечного руху	магістральні						місцевого значення				
			регульованого руху			саморегулювання			Ж ₁	Ж ₂			
Категорія вулиць	АМ	Г ₁	Г ₂	Г ₃	Д ₁	Д ₂	Д ₃	Ж ₁			Ж ₂	З ₁	З ₂
9	Найменші радіуси вертикальних кривих, м:	<u>6000</u>	<u>1500</u>	<u>2500</u>	<u>2500</u>	<u>1000</u>	<u>1500</u>	<u>2500</u>	<u>500</u>	<u>600</u>	-	-	-
	- випуклих	4000	1000	1500	1500	750	1000	1000	250	400	-	-	-
	- увігнутих	<u>2000</u>	<u>500</u>	<u>1000</u>	<u>1500</u>	<u>400</u>	<u>500</u>	<u>1000</u>	<u>450</u>	<u>600</u>	-	-	-
		1000	400	500	500	300	400	400	400	400			
10	Відстань між пересіканнями, м: для звичайних умов для складних умов	<u>1200</u> 800	300	300	300	200	200	300	200	200	200	50	40
11	Ширина тротуарів: -у багатоповерховій забудові,	4,5	2,25	3,0- 2,25	4,5- 3,0	2,25- 1,5	3,0- 1,5	3,0	1,5	2,25-1,5	1,5	0,75	-
	-у малоповерховій забудові	3,0	2,25	2,25	2,25	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	0,75	-
12	Наявність та ширина місцевих проїздів, м	6-7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Мінімальна ширина вулиць у червоних лініях	60-80	30-35	35-40	35-45	15-25	15-25	15-25	15-25	15-25	-	-	-

Стаття надійшла до редакції 21 вересня 2005 року.