

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

Система градостроительной документации

Вводится впервые

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 желательнo одной и 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.

* 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.

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 превалирующем 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 утверждается сессией городского Совета народных депутатов или по ее поручению органом исполнительной 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 (пассажиры 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.

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 (количество 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.

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 примаргистральных 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 своевременных 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 передвиже-

ний 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 пассажи-

рооборота. 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.

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.

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 существующим 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 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 поездку 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 технического 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 систем 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 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 пассажирского 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 налично-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;
- схема обслуживания 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.

Приложение (обязательное)

Основные планировочные и технико-экономические показатели развития транспортной системы города

Наименования показателей	Ед. измерения	Существующее положение (исходный год)	Сроки строительства	
			Первая очередь	Расчетный срок
Численность населения города, в том числе: - градообразующая группа	тыс. чел			

- обслуживающая группа				
Территория города в пределах городской черты, в том числе: - застроенная территория - загрязненная выбросами транспорта территория	Км %			
Годовой объем пассажирских перевозок, всего, в том числе по видам транспорта	млн.пас			
Удельный вес в общем объеме перевозок (по видам транспорта):	%			
Годовой объем транспортной работы, всего, в том числе по видам транспорта	млн. пас.км			
Общая транспортная подвижность населения, в том числе на массовом пассажирском транспорте	поездов на одного жителя в год			
Средняя маршрутная дальность поездки 1 пассажира, всего в том числе по видам транспорта:	км			
Эксплуатационная скорость сообщения по видам пассажирского транспорта, в том числе по улицам и дорогам: - с приоритетным движением пассажирского транспорта - с автоматизированным управлением дорожным движением	км/ч			
Средняя продолжительность работы единицы подвижного состава на линии (по видам пассажирского транспорта):	час/сутки			
Количество подвижного состава в интервале по видам пассажирского транспорта (включая егковой по принадлежности)	ед.			
Коэффициент использования вместимости подвижного состава по видам пассажирского транспорта				
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	ед.			

двигателей (видам потребляемого топлива: а) дизельные: автобусы грузовые автомобили легковые автомобили б) карбюраторные: автобусы грузовые автомобили легковые автомобили				
Количество сжигаемого транспортом топлива (по видам):	тыс.т/год			
Выброс в воздух в результате сжигания топлива компонентов: углеводы окислы азота сажа	т/год			
Количество депо (гаражей) и их вместимость по видам транспорта (включая легковой по принадлежности):	ед/м-мест			
Расход электроэнергии, всего в том числе удельный расход на пассажирское движение	тыс.кВтч кВтч/пас- км			
Протяженность улично-дорожной сети, всего в том числе: с массовым пассажирским транспортом из них за видам транспорта: с приоритетным движением пассажирского транспорта с автоматизированным управлением дорожным движением с превышением предельно-допустимых норм шума и загазованности	км			
Плотность магистральной улично-дорожной сети в том числе с массовым пассажирским транспортом, всего, из них по видам транспорта: с приоритетным движением пассажирского транспорта с автоматизированным управлением дорожным движением	км/км ²			
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, в том числе: на строительство и на приобретение подвижного состава	млн.руб.			
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.			
<p>Примечания:</p> <p>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;</p> <p>2. Протяженность сети метрополитена и скоростного трамвая указывается общая, в том числе, в тоннелях мелкого и глубокого заложения</p>				