

Розділ 10. «Транспорт»

Відповіді на пропозиції редакції ДБН Б.2.2.-Х-201Х «Планування і забудова територій».

№	Исходна редакція	Пропозиція	Відповідь ДП «ДІПРОМІСТО» та остаточна редакція
УкрСтальбуд			
1	<p>10.2.1 Комплексну схему транспорту (КСТ) слід розробляти як окремий документ на основі затвердженого генерального плану міста з кількістю населення понад 100 тис. осіб на розрахунковий період. КСТ уточнює і деталізує рішення генерального плану в частині визначення 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 та відповідних систем розселення у пасажирських (до місць прикладання праці, масового відпочинку і об'єктів культурно-побутового призначення) і вантажних перевезеннях. КСТ також включає розроблення пропозицій з поліпшення роботи транспорту, визначення оптимальної чисельності рухомого складу видів транспорту.</p> <p>Термін дії КСТ обмежується розрахунковим періодом генерального плану міста. У містах, де функціонує або буде створюватись швидкісний транспорт, в складі КСТ необхідно розробляти транспортно- планувальну модель з перспективою на 30-40 років.</p>	<p>П 10.2.1 Крайне речення викласти у доповненій редакції «КСТ передбачає розроблення пропозицій з поліпшення роботи транспорту, визначення оптимальної чисельності рухомого складу видів транспорту, на основі комп'ютерних транспортних моделей, критеріїв вартості життєвого циклу, з урахуванням ефективних конструкцій об'єктів дорожньої мережі, та соціально-економічних ефектів тощо».</p>	<p>Прийнято до уваги</p> <p>Розрахунки транспортних моделей можуть виконуватись і за попередніми методиками, а саме аналітично.</p> <p>Термін - критеріїв вартості життєвого циклу- в нормативній базі України відсутній.</p> <p>Термін «з урахуванням ефективних конструкцій об'єктів дорожньої мережі, та соціально-економічних ефектів тощо», відноситься до ДБН «Вулиці та дороги населених пунктів».</p>
2	<p>10.3.3 Орієнтовну пропускну здатність мережі вулиць, доріг і транспортних розв'язок, кількість місць зберігання автомобілів слід визначати, виходячи з</p>	<p>В п. 10.3.3 навести посилання на конкретні офіційні нормативні документи або видання, що встановлюють методику визначення і показники рівня</p>	<p>Прийнято до уваги.</p> <p>10.3.3 Орієнтовну пропускну здатність мережі вулиць, доріг і</p>

	<p>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. Кількість автомобілів на 1000 осіб визначається як сума показників існуючого рівня автомобілізації та додаткового щорічного середнього статистичного приросту легкових автомобілів, включаючи 4-5 таксі, 2-3 прокатних і 3-4 відомчих автомобілів та 25-40 вантажних автомобілів залежно від складу парку.</p>	<p>автомобілізації в Україні для проектування.</p>	<p>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. Рівень автомобілізації визначається як співвідношення як кількість автотранспорту в місті на 1000 мешканців. Кількість автомобілів на 1000 осіб визначається як сума показників існуючого рівня автомобілізації та додаткового щорічного середнього статистичного приросту легкових автомобілів, включаючи 4-5 таксі, 2-3 прокатних і 3-4 відомчих автомобілів та 25-40 вантажних автомобілів залежно від складу парку.</p>
<p>3</p>	<p>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.</p>	<p>В п. 10.3.3 крайнє речення викласти у доповненій редакції «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</p>	<p>Ураховано частково. Термін критеріїв вартості життєвого циклу- в нормативній базі України відсутній. Термін «з урахуванням ефективних конструкцій об'єктів дорожньої мережі, та соціально-економічних ефектів тощо»,</p>

	<p>При розробленні містобудівної документації слід надавати перевагу розвитку громадського транспорту і велосипедного руху як альтернативи автомобільним поїздам.</p>	<p>транспортне моделювання транспортного вузла на основі критеріїв вартості життєвого циклу, з урахування ефективних конструкцій об'єктів дорожньої мережі та соціально - економічних ефектів тощо. При розробленні містобудівної документації слід вживати заходи щодо пріоритетного розвитку громадського транспорту і - велосипедного руху як альтернативи автомобільним поїздам.»</p>	<p>відноситься до ДБН «Вулиці та дороги населених пунктів»</p> <p>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 транспортного вузла.</p> <p>При розробленні містобудівної документації слід надавати перевагу розвитку громадського транспорту і велосипедного руху як альтернативи автомобільним поїздам.</p>
4	<p>10.6.3 В якості основних критеріїв оптимізації дорожнього руху при розробленні КСОДР приймаються наступні: транспортна робота, час знаходження на ВДМ, швидкість руху, викиди забруднюючих речовин з вихлопними газами в атмосферу.</p>	<p>П. 10.6.3 Крайне положення викласти у доповненій редакції «В якості основних критеріїв оптимізації дорожнього руху при розробленні КСОДР приймаються наступні: транспортна робота, час знаходження на ВДМ, швидкість руху, викиди забруднюючих речовин з вихлопними газами в атмосферу, соціально-економічні ефекти, критерії вартості життєвого циклу з урахуванням ефективних конструкцій об'єктів дорожньої мережі».</p>	<p>Не враховано</p> <p>Термін критеріїв вартості життєвого циклу- в нормативній базі України відсутній.</p> <p>Термін «з урахуванням ефективних конструкцій об'єктів дорожньої мережі, та соціально-економічних ефектів тощо», відноситься до ДБН «Вулиці та</p>

			дороги населених пунктів»																
5	10.7.9 На житлових вулицях, проїздах, паркових дорогах, а також у пішохідних зонах слід передбачати заходи щодо обмеження швидкості руху транспорту.	П. 10.7.9 Викласти у доповненій редакції «На житлових вулицях, проїздах, паркових дорогах, а також у пішохідних зонах слід передбачати заходи щодо обмеження швидкості руху транспорту, а також, в необхідних випадках - спеціальні перешкоди-боларди, що мають виконувати антитерористичну функцію розтинання вибухових хвиль та протидії таранам». (У будівлях і спорудах класу наслідків СС3 має бути забезпечена одинична живучість згідно ДБН В.1.2-14:2009, в тому числі за рахунок улаштування засобів пасивної безпеки і смуг перешкод)	Приймається частково. Кінцеве слово – боларди. Остання частина пропозиції відноситься до розділу «Цивільний захист». П. 10.7.9 «На житлових вулицях, проїздах, паркових дорогах, а також у пішохідних зонах слід передбачати заходи щодо обмеження швидкості руху транспорту, а також, в необхідних випадках - спеціальні перешкоди-боларди»,																
6	Таблиця 10.4	<p>Таблиця 10.4 Змінити таблицю відповідно до сучасного рівня автомобілізації населення в Україні (2016рік: 202 авто/1000 мешканців, Київ - 383 авто/1000 мешканців), та із урахуванням прогнозного зростання цього рівня та провідного зарубіжного досвіду, можливо більше диверсифікувати відносно типів нерухомості. Витяг із норм США (http://qcode.us/codes/buelton/view/php/topic=19-19_04-04_142):</p> <table border="0"> <tr> <td>Тип будівлі</td> <td>К-сть паркомісць</td> </tr> <tr> <td>Приватні будинки на 1 або 2 родини</td> <td>2 місця/будівлю</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Багатоквартирні будинки</td> </tr> <tr> <td>Однокімнатна квартира</td> <td>1 місце/помешкання</td> </tr> <tr> <td>Двокімнатна квартира</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Трьох і більше кімнатні квартири</td> <td>2 місця/помешкання віддалі не далі 60м</td> </tr> <tr> <td>Гостьові місця</td> <td>2.5 місця/помешкання віддалі не далі 60м</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1 місце/5 помешкань</td> </tr> </table>	Тип будівлі	К-сть паркомісць	Приватні будинки на 1 або 2 родини	2 місця/будівлю		Багатоквартирні будинки	Однокімнатна квартира	1 місце/помешкання	Двокімнатна квартира		Трьох і більше кімнатні квартири	2 місця/помешкання віддалі не далі 60м	Гостьові місця	2.5 місця/помешкання віддалі не далі 60м		1 місце/5 помешкань	Даний пункт було затверджено зміною №4 до ДБН №360-92** наказом Мінрегіонбуду від 21. 06. 2011р. № 67. В остаточну редакцію ДБН «Планування і забудова територій» включено без змін. Зміна до ДБН була розроблена використанням міжнародного досвіду.
Тип будівлі	К-сть паркомісць																		
Приватні будинки на 1 або 2 родини	2 місця/будівлю																		
	Багатоквартирні будинки																		
Однокімнатна квартира	1 місце/помешкання																		
Двокімнатна квартира																			
Трьох і більше кімнатні квартири	2 місця/помешкання віддалі не далі 60м																		
Гостьові місця	2.5 місця/помешкання віддалі не далі 60м																		
	1 місце/5 помешкань																		

7	<p>10.8.3 У житлових районах із новою багатоповерховою забудовою пріоритетним типом гаражів для постійного зберігання індивідуальних легкових авомобілів слід передбачати окремо розташовані багатоповерхові наземні (до дев'яти поверхів), підземні (до п'яти поверхів) та комбіновані наземно-підземні, в тому числі і механізовані (автоматизовані) гаражі. Допускається влаштування гаражів, вбудованих в перші, цокольні й підвальні поверхи багатоповерхових житлових будинків, а також відкритих автостоянок із наступним їх перевлаштуванням у гаражі.</p> <p>В умовах житлової забудови до п'яти поверхів постійне зберігання легкових автомобілів доцільно передбачати у малоповерхових (до трьох поверхів) окремо розташованих наземних, підземних та наземно-підземних, у тому числі й механізованих (автоматизованих) гаражах найпростіших типів, а також на відкритих автостоянках.</p> <p>При розміщенні об'єктів у центральних, історично сформованих районах найкрупніших, крупних та великих міст будівництво багатоквартирних житлових будинків необхідно передбачати лише з підземними гаражами.</p> <p>Розміщення боксових гаражів на території житлових кварталів, мікрорайонів багатоквартирної житлової забудови не допускається.</p> <p>Примітка. Під житловими будинками підземні гаражі допускається розміщувати тільки для легкових автомобілів, які належать мешканцям цих житлових будинків.</p>	<p>П 10. 8. 3 Доповнити реченням «В умовах реконструкції допускається передбачати вбудовані багаторівневі, в тому числі автоматизовані і механізовані паркінги при умові обов'язкового збереження історичного вигляду і цінності будівель».</p>	<p>Взято до уваги. Дане питання підлягає додатковому обговорюванню та погодженню з відповідними органами та службами. Термін паркінги в нормативній літературі відсутній.</p>
8	<p>10.8.4 Відстань від місця проживання власника транспортного засобу до гаражів і автостоянок постійного зберігання легкових автомобілів не повинна перевищувати 700 м, а в умовах реконструкції або ремонту –1000 м.</p>	<p>До п. 10.8.4. пропонується зменшити відстані до місць зберігання автомобілів, інакше їх ставлять під будинком.</p>	<p>Не ураховано. Норма визначена САНПіН ДСП №173-96. В даному пункті встановлено максимальну відстань.</p>

	<p>Віддаленість автостоянок, призначених для тимчасового зберігання (гостьові) від входів у житлові будинки, не повинна перевищувати 150 м.</p> <p>Примітка. Відстань від гаражів і автостоянок для інвалідів до житлових будинків, а також розміщення автостоянок для інвалідів біля громадських будинків і споруд, біля входів на території підприємств, на яких використовується їх праця, не повинна перевищувати 50 м.</p>		
9	<p>П 10.8.5 Збільшення кількості машино-місць в існуючих боксових гаражах за межами житлових кварталів, мікрорайонів може здійснюватися шляхом надбудови над ними двох-трьох поверхів.</p>	<p>Речення «Збільшення кількості машино-місць в існуючих боксових гаражах за межами житлових кварталів, мікрорайонів може здійснюватися шляхом надбудови над ними двох-трьох поверхів» доповнити фразою «або/та освоєнням підземного простору під ними».</p>	<p>Ураховано.</p> <p>П 10.8.5 Збільшення кількості машино-місць в існуючих боксових гаражах за межами житлових кварталів, мікрорайонів може здійснюватися шляхом надбудови над ними двох-трьох поверхів, або/та освоєнням підземного простору під ними.</p>
10	<p>10.8.9 Основним типом споруд для тимчасового зберігання легкових автомобілів працівників і відвідувачів загальноміського центру, громадських комплексів та окремих будинків і споруд, що розміщуються у різних функціональних зонах міст, включаючи і перехоплюючі стоянки, в периферійній та серединній зонах міст у вузлах пересадки на швидкісні види пасажирського транспорту (метро, трамвай, залізниця), повинні бути окремо розташовані наземні, підземні, наземно-підземні, вбудовано/прибудовані в перші, цокольні й підземні поверхи в/до громадських будинків (за винятком будинків закладів охорони здоров'я, фізичної культури, дитячих дошкільних установ, дитячих будинків, установ культури, мистецтва</p>	<p>Навести посилання на перспективні нормативні документи по автоматизованим/механізованим паркінгам або вказати на необхідність розроблення таких норм а також доповнити крайнє речення положенням «В умовах реконструкції історичної забудови допускається передбачати вбудовані багаторівневі в тому числі автоматизовані і механізовані паркінги при умові обов'язкового збереження історичного вигляду і цінності будівель.</p>	<p>Не ураховано.</p> <p>Затверджена нормативна база по розміщенню механізованих (автоматизованих) гаражів – відсутня.</p> <p>Дане питання потребує погодження з відповідними центральними органами виконавчої влади (Минкультури).</p>

	та громадського харчування), в тому числі й мало- та середньорусні механізовані (автоматизовані) гаражі, а також тимчасові відкриті автостоянки. У межах територій з наявними пам'ятками культурної спадщини та в районах історичної забудови міст необхідно передбачати розміщення лише підземних гаражів.		
11	Таблиця 10.7	Таблицю 10.7 можливо варто змінити або диверсифікувати відповідно до перспективного рівня автомобілізації населення в Україні (201 рік: 202 авто/1000 мешканців, Київ - 383 авто/1000 мешканців), та із урахуванням прогнозного зростання цього рівня та провідного зарубіжного досвіду, можливо більше диверсифікувати відносно типів нерухомості. Див. витяг із норм США(http://qcode.us/codes/buelton/view/php/topic=19-19-04-04-142):). Також в таблиці вірогідно слід окремо навести кількість місць для велопарковок і перехоплюючих паркінгів.	Не ураховано. Визначення рівня автомобілізації в даній редакції змінено та передбачено в такій формі: «Кількість автомобілів на 1000 осіб визначається як сума показників існуючого рівня автомобілізації та додаткового щорічного середнього статистичного приросту автотранспорту легкових автомобілів, включаючи 4-5 таксі, 2-3 прокатних і 3-4 відомчих автомобілів та 25-40 вантажних автомобілів залежно від складу парку». Розрахунки кількості місць велопарковок визначається в кожному окремому випадку та більш призначені для місць загального користування. Перехоплюючі стоянки визначаються у місцях можливості пересадки на швидкісні види транспорту та на в'їздах в місто. Таблиця 10.7 залишається без змін.
12	10.8.11 Використання доріжок, тротуарів та пішохідних	Пункт 10.8.11 викласти речення в редакції	Ураховано у розділі 8 ДБН.

	зон для стоянки автотранспорту не допускається.	«Використання доріжок, тротуарів та пішохідних і зелених зон для стоянки автотранспорту не допускається».	Пункт 10.8.11 «Використання доріжок, тротуарів та пішохідних зон для стоянки автотранспорту не допускається».
13	10.8.14 Класифікація АЗС за категоріями наведена у табл. 10.9.	В п 10.8.14 «Відстані від <u>СТО</u> АЗС до житлових і громадських будинків необхідно приймати відповідно до показників, що встановлені у розділі 15 цих норм». Варто внести вимогу до паливних АЗС обладнанням системами уловлювання та рекуперації парів палив при їх зберіганні та зливо-наливних операціях, або посилення на відповідні нормативні документи.	Прийнято до уваги. Відстані від СТО наведені в таблиці 10.1 розділу 10. Прийнято до уваги Потребує опрацювання з відповідними розробниками розділу 15.
14	10.8.25 Відстані від споруд АЗС, які розміщують на земельних ділянках промислових, комунально – складських, науково-виробничих, автотранспортних підприємств, установ, організацій та підприємств з обслуговування автотранспорту для їх власних потреб, до зовнішніх стін виробничих, адміністративних, побутових будинків і складських будівель цих підприємств визначають у відповідності до показників, що встановлені у розділі 15, крім підприємств з виробництва харчових продуктів та медичних препаратів, для яких відстані визначають як для житлових та громадських будинків.	В п. 10.8.25 Найменшу відстань від в'їзду та виїзду з території АЗС «до вікон робочих та житлових приміщень, ділянок загальноосвітніх шкіл, дошкільних та лікувальних закладів, майданчиків відпочинку -15м» раціонально збільшити із екологічних та протипожежних міркувань мінімум до 35 м.	Не ураховано. Відстань в 15 метрів вказана (див. п. 10.8.31) від в'їздів та виїздів на/з території АЗС. Пункт відповідає п.7.65 (В) чинного ДБН 360-92** Відстань встановлено до межі земельної ділянки, а не будівлі.
Пропозиції В. Глеба.			
15	10.8.31 Найменшу відстань від в'їзду та виїзду з території АЗС слід приймати: а) до перехрестя з магістральною вулицею (найближча межа її проїзної частини) – 100 м; б) до перехрестя з вулицею або проїздом місцевого значення (найближча межа її проїзної частини) – 35 м; в) до вікон робочих та житлових приміщень, ділянок загальноосвітніх шкіл, дошкільних та лікувальних закладів, майданчиків відпочинку – 15 м.	Транспортна інфраструктура (ст. 78) очевидно писалась лобістами АЗС, оскільки в п.10.8.31 (ст.109) прийнято відстані від АЗС до житлових будинків, шкіл, садочків та майданчиків відпочинку = 15 метрів !!! до перехресть вулиць = 35 м., до лісу 15 м (таблиця) тощо.	Не ураховано. Відстань в 15 метрів вказана (див. п. 10.8.31) від в'їздів та виїздів на/з території АЗС. Пункт відповідає п.7.65 (В) чинного ДБН 360-92** Відстань встановлено до межі земельної ділянки, а не будівлі.
Пропозиції Гончаренко М. Е.			

18		Дати визначення автозарядних електростанцій	Прийнято до уваги. За домовленостю з ДСНС питання буде вирішено при розробці відповідних нормативів.
Пропозиції від Нудельмана В. І.			
19		В розділі 10 (Транспортна інфраструктура) відсутні рекомендації по розрахункам потреби і принципам розміщення станцій по зарядці електромобілей. В Європі в найближчий час електромобілі будуть основним видом транспорту.	Прийнято до уваги. За домовленостю з ДСНС питання буде вирішено при розробці відповідних нормативів.
20		В розділі 10.2 наведено, що комплексна транспортна схема розробляється на основі генерального плану і що в цій схемі вибір рекомендованого виду розвитку транспортної системи необхідно розробляти на основі всебічного ТЕО з урахуванням впровадження нової техніки. Однак в генеральному плані така інформація відсутня. В розділі 10 нема необхідних рекомендацій по виконанню розрахунків.	Прийнято до уваги. Рекомендації по розрахункам повинні бути наведено у окремому стандарті «Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження комплексних схем транспорту для міст України».
Пропозиції С. Дюжева			
21		Тексти п. 10.2 і п. 10.6 містять в основному, не нормативні показники, а інструктивно-методичні вказівки для виконання спеціальних робіт – важливих, але вузькопрофільних схем. Такі пункти можуть бути додані до кожного розділу ДБН (Комплексна схема зеленої зони, Схема розвитку рекреаційної мережі, Схема мережі центрів громадського обслуговування, Схема розвитку інженерної інфраструктури й т. п.), але сумнівно, що такі пункти потрібні в тексті ДБН взагалі.	Прийнято до уваги.
22	10.3.4 Щільність магістральної вуличної мережі по населеним пунктам в цілому та окремих їх зонах слід приймати згідно з табл. 10.2. Примітка 1. У населених пунктах з компактным планом щільність магістральної мережі приймається за більшими показниками, у населених пунктах з розрідженим планом	В тексті п.10.3.4 чи у примітках до табл. 10.2 необхідно додати таку тезу (грунтуючись на екологічних та природоохоронних вимогах щодо збереження ландшафтних засад існування поселень і негативної практики прокладання міських магістралей): «розвиток магістральної вуличної мережі не повинен супроводжуватися прокладанням	Ураховано. Добавлено як примітку 3 до таблиці 10.2 пункту 10.3.4 Примітка 1. У населених пунктах з компактным планом щільність магістральної мережі приймається за більшими

	<p>– меншими.</p> <p>Примітка 2. При складному пересіченому рельєфі щільність магістральної вуличної мережі може бути збільшена для усіх зон до 30%</p>	<p>нових магістралей чи їхніх окремих ділянок через територію парків, лісопарків, лісів рекреаційного призначення, природно-заповідні території, території об'єктів культурної спадщини».</p>	<p>показниками, у населених пунктах з розрідженим планом – меншими.</p> <p>Примітка 2. При складному пересіченому рельєфі щільність магістральної вуличної мережі може бути збільшена для усіх зон до</p> <p>Примітка 3. Грунтуючись на екологічних та природоохоронних вимогах щодо збереження ландшафтних засад існування поселень і негативної практики прокладання міських магістралей): «розвиток магістральної вуличної мережі не повинен супроводжуватися прокладанням нових магістралей чи їхніх окремих ділянок через територію парків, лісопарків, лісів рекреаційного призначення, природно-заповідні території, території об'єктів культурної спадщини».</p>
23	<p>10.8.1 Зберігання легкових автомобілів та велосипедів слід передбачати відповідно до функціонального зонування територій населених пунктів. У житлових районах, мікрорайонах повинне бути забезпечене постійне зберігання усіх легкових автомобілів мешканців та тимчасове зберігання автомобілів (так звані «гостьові стоянки») відвідувачів з урахуванням прогнозованого рівня автомобілізації на розрахунковий період генерального плану. Кількість місць постійного зберігання легкових</p>	<p>Не може бути прийнятним фактично дискримінаційний підхід стосовно т.н. диференціації нормативних показників кількості машино-місць для різних типів житлової забудови (п.10.8.1, табл. 10.5), які розрізняються у 10 разів по кількості машино-місць для постійного зберігання автомобілів: від 1,0 для житлових будинків центральної зони міста до 0,1 – для соціального житла. До того ж це для двох- або більше кімнатних квартир, а для однокімнатних квартир в усіх типах житлових будинків – зі застосуванням коефіцієнта 0,5. У чому мешканці одних житлових будинків гірше інших? Й чому для</p>	<p>Не ураховано</p> <p>Даний пункт було затверджено зміною №4 до ДБН №360-92** наказом Мінрегіонбуду від 21. 06. 2011р. № 67.</p> <p>Дана зміна була розроблена використовуючи як закордонний досвід у тому числі країн Європи.</p>

	<p>автомобілів у житлових районах, мікрорайонах слід визначати, виходячи із кількості населення відповідного району, мікрорайону на розрахунковий строк, і прогнозованого рівня автомобілізації, а тимчасового зберігання, –виходячи з умов забезпечення цими місцями не менше ніж 10% розрахункового парку автомобілів, які належать жителям даного району, мікрорайону.</p> <p>При розробленні проектної документації на будівництво житлових комплексів та окремих житлових будинків, залежно від передбачуваної їх категорії за рівнем комфорту та соціальної спрямованості, конкретизується прийнята в містобудівній документації потреба в машино-місцях для цих будинків та тип гаража чи відкритої автостоянки з використанням показників табл. 10.5.</p>	<p>усіх будинків кількість машино-місць для тимчасового зберігання автомобілів (гостьові стоянки) «демократично» пропонується єдиний норматив 0,1 на ті ж квартири? Знову тут «економія» території з ущільненням забудови без урахування потреб населення та за урахування комфорту їх мешкання. Тому необхідно зберегти нормативні орієнтири чинного ДБН (п. 7.43) й відповідно, передбачити на перспективу показник 1,0 для машино-місць постійного зберігання і 0,2 – для гостьових стоянок.</p>	
24	<p>10.8.10 Розрахункову кількість машино-місць на автостоянках і в гаражах біля громадських комплексів, закладів, окремих будинків і споруд масового відвідування слід приймати за даними табл. 10.7.</p> <p>Таблиця 10.7 – Розрахункова кількість машино-місць на автостоянках і в гаражах біля об'єктів громадського призначення</p> <p>Примітка 1. Мінімальні показники в таблиці наведені для населених пунктів з відносно низьким рівнем автомобілізації на розрахунковий термін (до 280 автомобілів на 1000 жителів), максимальні – для населених пунктів з відносно високим рівнем автомобілізації (280-350 автомобілів на 1000 жителів).</p> <p>Примітка 2 На відкритих автостоянках біля закладів культурно-побутового обслуговування, підприємств торгівлі і відпочинку, окремих будинків і споруд масового відвідування, а</p>	<p>В тексті таблиці 10,7 (п. 10.8.10), а саме Примітки 4 (чи у окремої примітки) необхідно додати тезу такого змісту (що ґрунтується на практиці великих міст): «Розрахункова кількість машино-місць на автостоянках і в гаражах біля парків культури та відпочинку (на 100 відвідувачів), що розташовані біля станцій метрополітену чи швидкісного трамваю, може бути зменшена на 50-70% у відповідності до дальності пішохідних підходів».</p>	<p>Ураховано.</p> <p>Включено як примітку до таб. 10.7</p> <p>Примітка 9. «Розрахункова кількість машино-місць на автостоянках і в гаражах біля парків культури та відпочинку (на 100 відвідувачів), що розташовані біля станцій метрополітену чи швидкісного трамваю, може бути зменшена на 50-70% у відповідності до дальності пішохідних підходів».</p>

також на автостоянках і в гаражах для постійного зберігання автомобілів слід виділяти місця для особистих автотранспортних засобів інвалідів, визначаючи їх спеціальною розміткою і спеціальними знаками. Місткість їх визначається залежно від загальної місткості автостоянки чи гаража і складає: до 100 автомобілів – 4 місця-стоянки для інвалідів; від 100 до 200 – 5-7 місць-стоянок, більше 200 – за розрахунком. Для лікувально-профілактичних закладів, які відвідують інваліди при їх амбулаторному лікуванні, кількісь машино-місць для інвалідів приймати з розрахунку 10-15% від загальної місткості автостоянки, які повинні бути позначені спеціалізованою розміткою та дорожніми знаками.

Примітка 3 Розрахункова кількість машино-місць враховує зберігання усіх категорій легкових автомобілів, включаючи й мототранспортні засоби.

Примітка 4 Залежно від місцевих умов і при відповідному обґрунтуванні розрахункову кількість машино-місць допускається збільшувати або зменшувати, але не більше ніж на 20%.

Примітка 5 У разі розміщення в громадських будинках і спорудах різних за функціональним призначенням об'єктів масового відвідування розрахунок загальної потреби в машино-місцях біля них здійснюється як сума для кожного з цих об'єктів.

Примітка 6 Стоянки для установ та організацій з малою кількістю машино-місць

	<p>рекомендується групувати у стоянки загального користування місткістю не менше 20 машино-місць.</p> <p>Примітка 7 У найкрупніших, крупних та великих містах кількість та впорядкування машино-місць для тимчасового зберігання автомобілів повинна зменшуватися у напрямку від периферії до загальноміського центру.</p> <p>Примітка 8 Кількість машино-місць визначено з урахуванням кількості обслуговуючого персоналу та відвідувачів. Місця для тимчасового зберігання автомобілів на автостоянках можуть передбачатися на території об'єктів громадського призначення на відстані від будівель відповідно до [42].</p>		
25	<p>10.8.29 Розміщувати АЗС усіх типів не допускається:</p> <ul style="list-style-type: none"> - у прибережних захисних смугах водних об'єктів відповідно до вимог [42]; - у I та II поясах зони санітарної охорони поверхневих та підземних джерел водопостачання відповідно до вимог [39]; - у санітарно-захисних смугах магістральних водоводів; - у СЗЗ повітряних ліній електропередач, що встановлюються відповідно до вимог [47]. <p>Не допускається розміщення АЗС на ділянках вулиць і доріг з повздовжнім похилом більше 40% та з радіусами заокруглення у плані 250 м і менше.</p> <p>Наземні споруди АЗС слід розміщувати на відстані не менше 10 м від краю проїзної частини. На дорогах з 1-2 смугами руху в кожному напрямку, на під'їздах до АЗС слід улаштовувати додаткову смугу руху</p>	<p>В п.10.8.14, табл. 10.9 «Класифікація АЗС за їх категорією» вкрай необхідно додати окрему примітку (чи навіть доповнити пункт 10.8.29) такого змісту: «Не допускається розміщення і функціонування АЗС усіх типів у межах озелених територій загального користування, лісів, лісопарків, об'єктів і територій природно-заповідного фонду та їхніх охоронних зон, об'єктів і територій культурної спадщини та їхніх охоронних (буферних) зон, зон охоронюваного ландшафту». Необхідно запобігати подальшому руйнуванню цінних природних комплексів, особливо вздовж вулиць, доріг, магістралей міст.</p>	<p>Ураховано . Включено як доповнення до пункту 10.8.29</p> <p>10.8.29 Розміщувати АЗС усіх типів не допускається:</p> <ul style="list-style-type: none"> - у прибережних захисних смугах водних об'єктів відповідно до вимог [42]; - у I та II поясах зони санітарної охорони поверхневих та підземних джерел водопостачання відповідно до вимог [39]; - у санітарно-захисних смугах магістральних водоводів; - у СЗЗ повітряних ліній електропередач, що

<p>накопичення транспортних засобів шириною, що дорівнює основній смузі руху, але не менше 3,0 м, впродовж 50 м до в'їзду на АЗС та 15 м від виїзду з неї. Довжину переходу від основної проїзної частини до додаткової смуги накопичення слід приймати не менше 15 м. Допускається зменшення довжини смуги накопичення до 30 м для малих та 40 м для середніх АЗС за умови їх розташування на вулицях з інтенсивністю руху не більше 300 авт/год на 1 смугу руху.</p>		<p>встановлюються відповідно до вимог [47].</p> <p>Не допускається розміщення АЗС на ділянках вулиць і доріг з повздовжнім похилом більше 40% та з радіусами заокруглення у плані 250 м і менше.</p> <p>Не допускається розміщення і функціонування АЗС усіх типів у межах озелених територій загального користування, лісів, лісопарків, об'єктів і територій природно-заповідного фонду та їхніх охоронних зон, об'єктів і територій культурної спадщини та їхніх охоронних (буферних) зон, зон охоронюваного ландшафту.</p> <p>Наземні споруди АЗС слід розміщувати на відстані не менше 10 м від краю проїзної частини. На дорогах з 1-2 смугами руху в кожному напрямку, на під'їздах до АЗС слід улаштовувати додаткову смугу руху накопичення транспортних засобів шириною, що дорівнює основній смузі руху, але не менше 3,0 м, впродовж 50 м до в'їзду на АЗС та 15 м від виїзду з неї. Довжину переходу від основної проїзної частини до додаткової смуги накопичення слід приймати не менше 15 м. Допускається зменшення довжини смуги накопичення до 30 м для малих та</p>
--	--	--

			40 м для середніх АЗС за умови їх розташування на вулицях з інтенсивністю руху не більше 300 авт/год на 1 смугу руху.
--	--	--	---