

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

УГЛОВСКИЙ РАЙОННЫЙ СОВЕТ ДЕПУТАТОВ АЛТАЙСКОГО КРАЯ

РЕШЕНИЕ

21.06.2022

№ 131

с. Угловское

О внесении изменений в Решение от 27.10.2017 № 30 «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования муниципального образования Угловский район Алтайского края»

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительным кодексом Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования Угловский район, Угловский районный Совет депутатов РЕШИЛ:

1. Принять решение «О внесении изменений в Решение от 27.10.2017 № 30 «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования муниципального образования Угловский район Алтайского края».
2. Опубликовать настоящее решение в сборнике муниципальных правовых актов Угловского района и разместить на официальном сайте Администрации Угловского района Алтайского края.
3. Контроль за исполнением настоящего решения возложить на постоянную комиссию по экономической политике, собственности, аграрным вопросам и природопользованию (Игошкин А.М.).

Глава района



В.Э. Шефер

ИЗМЕНЕНИЯ

О внесении изменений в Решение от 27.10.2017 № 30 «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования муниципального образования Угловский район Алтайского края»

1. На основании части 3 статьи 29. 2 Градостроительного Кодекса Российской Федерации внести следующие изменения в нормы градостроительного проектирования муниципального образования Угловский район Алтайского края, утвержденные Решением Угловского районного Совета депутатов Алтайского края от 27.10.2017 № 8 (далее - Нормативы):

1.1 В основной части Нормативов градостроительного проектирования внести следующие изменения:

- 1) часть 11 «Транспорт и лично-дорожная сеть населенных пунктов» раздела III. «Расчетные показатели объектов транспортной инфраструктуры» дополнить пунктом 11.41: «11.41. Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности автомобильными дорогами следует принимать в соответствии с таблицами 17а и 17б»;

Таблица 17 а

Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности
Автомобильные дороги вне границ населенных пунктов (автомобильные дороги систем расселения)

Тип расчетного	Вид расчетного	Расчетный показатель, единица измерения						
		Автомобильные дороги вне границ населенных пунктов	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения, ед.	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Наибольшая ширина земляного полотна, м
Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности	Расчетный показатель минимально допустимого уровня мощности объекта	Магистральные дороги:						
		скоростного движения	150	3,75	4-8	1000	30	65
		основные секторальные непрерывного и регулируемого движения	120	3,75	4-6	600	50	50
		основные зональные непрерывного и регулируемого движения	100	3,75	2-4	400	60	40
		Дороги местного значения:						
		грузового движения	70	4,0	2	250	70	20

парковые	50	3,0	2	175	80	15
Расчетный показатель максимально допустимого уровня территориальной доступности	Не нормируется					

Примечания:

1. В сложных топографических и природных условиях допускается снижать расчетную скорость движения до величины последующей категории дороги с соответствующей корректировкой параметров горизонтальных кривых и продольного уклона.
2. При высокой неравномерности автомобильных потоков в часы «пик» по направлениям допускается устройство обособленной центральной проезжей части для реверсивного движения легковых автомобилей и автобусов.
3. На магистральных дорогах с преимущественным движением грузовых автомобилей следует увеличивать ширину полосы движения до 4 м, а при доле большегрузных автомобилей в транспортном потоке более 20% - до 4,5 м.

Таблица 17 б

Улицы и дороги в населенных пунктах

Тип расчетного показателя	Расчетный показатель, единица измерения									
Улицы и дороги в с. Пунктуальных населенных пунктах района	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения (суммарно в двух направлениях)	Наименьший радиус кривых в плане с выражом/без выража, м	Наибольший продольный уклон, ‰	Наименьший радиус вертикальной выпуклой кривой, м	Наименьший радиус вертикальной вогнутой кривой, м	Наименьшая ширина пешеходной части тротуара, м		
Магистральные дороги и улицы										
Магистральные сельские дороги:										
1-го класса	130	3,50-3,75	4-10	1200/1900	40	21500	2600			
	110			760/1100	45	12500	1900			
	90			430/580	55	6700	1300			
2-го класса	90	3,50-3,75		430/580	55	5700	1300			
	80	3,25-3,75	4-8	310/420	60	3900	1000			
	70			230/310	65	2600	800			
Магистральные улицы муниципального значения:										
1-го класса	90	3,50-3,75	4-10	430/580	55	5700	1300			
	80	3,25-3,75		310/420	60	3900	1000			4,5
	70			230/310	65	2600	800			
2-го класса	80	3,25-3,75	4-10	310/420	60	3900	1000			
	70			230/310	65	2600	800			3,0
	60			170/220	70	1700	600			
3-го класса	70	3,25-3,75	4-6	230/310	65	2600	800			
	60			170/220	70	1700	600			3,0
	50			110/140	70	1000	400			
Магистральные улицы районного значения	70			230/310	60	2600	800			
	60	3,25-3,75	2-4	170/220	70	1700	600			2,25
	50			110/140	70	1000	400			
Улицы и дороги местного значения:										
- улицы в зонах жилой застройки	50	3,0-3,5	2-4	110/140	80	1000	400			
	40			70/80	80	600	250			2,0

Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности

Расчетный показатель максимально допустимого уровня территориальной доступности	застройки	30			40/40	80	600	200	
	- улицы в общественно-деловых и торговых зонах	50			110/140	80	1000	400	
		40	3,0-3,5	2-4	70/80	80	600	250	
	- улицы и дороги в производственных зонах	30			40/40	80	600	200	
		50	3,5	2-4	110/140	60	1000	400	
	Пешеходные улицы и площади:								
				По расчету	По расчету	-	50	-	По проекту
		Пешеходные улицы и площади							
		Основные улицы	60	3,5	2-4	220	70	1700	600
		Местные улицы	40	3,0	2	80	80	600	250
	Местные дороги	30	2,75	2	40	80	600	200	
	Проезды	30	4,5	1	40	80	600	200	
	Не нормируется								

Примечания:

1. Ширина улиц и дорог определяется расчетом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов (проезжих частей, технических полос для прокладки подземных коммуникаций, тротуаров, зеленых насаждений и др.), с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны. Ширина улиц и дорог в красных линиях принимается, м: магистральных дорог - 50-100; магистральных улиц - 40-100; улиц и дорог местного значения - 15-30.
2. Значение расчетной скорости следует принимать в зависимости от выполняемой функции улицы и дороги, вида дорожной деятельности (строительство, реконструкция) и условий прохождения улицы или дороги. При проектировании объектов реконструкции или в условиях сложного рельефа с большими перепадами высот в сложившейся застройке на основании технико-экономического обоснования могут приниматься меньшие из указанных значений расчетных скоростей в зависимости от ограничений, налагаемых соответственно прилегающей застройкой и рельефом. Разрешенную скорость движения следует устанавливать на 10 км/ч ниже расчетной.
3. При назначении ширины проезжей части 10 полос движения минимальное расстояние между транспортными развязками необходимо увеличить в 1,2 раза.
4. Для движения автобусов на магистральных улицах и дорогах в населенных пунктах Крутихинского района допускается предусматривать выделенную полосу шириной 3,75 м.
5. В климатических подрайонах IА, IБ и IГ наибольшие продольные уклоны проезжей части магистральных улиц и дорог следует уменьшать на 10 %>
6. В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.п.
7. В условиях реконструкции на улицах местного значения, а также при расчетном пешеходном движении менее 50 чел./ч в обоих направлениях допускается устройство тротуаров и дорожек шириной 1 м.
8. При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.
9. При поэтапном достижении расчетных параметров магистральных улиц и дорог, транспортных пересечений с учетом конкретных размеров движения транспорта и пешеходов необходимо резервирование территории и подземного пространства для перспективного строительства.
10. При проектировании магистральных дорог необходимо обеспечивать свободную от препятствий зону вдоль дороги (за исключением технических средств организации дорожного движения, устанавливаемых в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004); размер такой зоны следует принимать в зависимости от расчетной скорости с учетом стесненности условий.