

**МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА, ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА И  
ТРАНСПОРТА СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ**

**ПРИКАЗ**

21 августа 2017 г.

г. Ставрополь

№ 332-о/д

Об утверждении Нормативов градостроительного проектирования Ставропольского края. Часть V. Сети автомобильных дорог общего пользования, общественного пассажирского транспорта, улицы, проезды, разъездные площадки применительно к различным элементам планировочной структуры территории, зданиям, строениям и сооружениям

В соответствии с пунктом 3 статьи 7 Градостроительного кодекса Российской Федерации, частью 5 статьи 7 Закона Ставропольского края от 18 июня 2012 года № 53-кз «О некоторых вопросах регулирования отношений в области градостроительной деятельности на территории Ставропольского края» и Положением о министерстве строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края, утвержденным постановлением Правительства Ставропольского края от 05 мая 2015 г. № 183-п,

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить и ввести в действие с 31 августа 2017 года прилагаемые Нормативы градостроительного проектирования Ставропольского края. Часть V. Сети автомобильных дорог общего пользования, общественного пассажирского транспорта, улицы, проезды, разъездные площадки применительно к различным элементам планировочной структуры территории, зданиям, строениям и сооружениям.

2. Отделу архитектуры и градостроительства министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края:

представить настоящий приказ на государственную регистрацию в органы юстиции для включения в федеральный регистр нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации и направить в прокуратуру Ставропольского края в установленный срок;

обеспечить необходимые мероприятия по официальному опубликованию настоящего приказа, а также его размещение в федеральной государственной информационной системе территориального планирования.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя министра строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края – главного архитектора Маркову М.М.

4. Настоящий приказ вступает в силу по истечении 10 дней после его официального опубликования.

Исполняющий обязанности министра  
первый заместитель министра  
строительства, дорожного хозяйства и транспорта  
Ставропольского края



А.Р.Лазуткин

## УТВЕРЖДЕНЫ

приказом министерства  
строительства, дорожного хозяйства и  
транспорта Ставропольского края

от 21 августа 2017 г. № 332-о/д

**Нормативы  
градостроительного проектирования Ставропольского края.  
Часть V. Сети автомобильных дорог общего пользования,  
общественного пассажирского транспорта, улицы, проезды, разъездные  
площадки применительно к различным элементам планировочной  
структуры территории, зданиям, строениям и сооружениям**

### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Нормативы градостроительного проектирования Ставропольского края (далее – Нормативы) подготовлены и утверждены органом исполнительной власти Ставропольского края, уполномоченным в области градостроительной деятельности на основании статей 7 и 29.1 – 29.4 Градостроительного кодекса Российской Федерации, а также статьи 7 Закона Ставропольского края от 18 июня 2012 года №53-кз «О некоторых вопросах регулирования отношений в области градостроительной деятельности на территории Ставропольского края».

2. Нормативы входят в систему нормативных правовых актов, регламентирующих градостроительную деятельность в Ставропольском крае.

3. Нормативы содержат расчетные количественные показатели и качественные характеристики обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности населения Ставропольского края.

4. Нормативы устанавливают обязательные требования для всех субъектов градостроительных отношений при строительстве и реконструкции объектов капитального строительства на территории Ставропольского края.

5. Нормативы определяются:

- особенностями пространственной организации и функционального назначения территорий Ставропольского края, которые характеризуются сложившимися традициями организации расселения населения и размещения мест приложения труда, планируемыми приоритетными преобразованиями в пространственной организации Ставропольского края, планируемыми инфраструктурными изменениями, требованиям сохранения, использования, государственной охраны объектов культурного наследия и особо охраняемых природных территорий;

- особенностями населенных пунктов Ставропольского края, которые определяются типом населенного пункта – городского или сельского, планируемой численностью населения в населенных пунктах, принимаемой в соответствии с

программами социально-экономического развития Ставропольского края и муниципальных образований Ставропольского края, и пространственной организацией застройки населенных пунктов.

6. Дифференциация городских округов, городов и поселков городского типа Ставропольского края по численности населения приведена соответственно в приложениях 1 и 2.

7. Нормативы направлены на обеспечение:

- повышения качества жизни населения Ставропольского края и создание градостроительными средствами условий для обеспечения социальных гарантий, установленных законодательством Российской Федерации и законодательством Ставропольского края, гражданам, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

- повышения эффективности использования территорий поселений, городских округов Ставропольского края на основе рационального зонирования, сложившейся планировочной организации и застройки городских округов, городов и других населенных пунктов, соразмерной преобладающим типам организации среды в городских и сельских населенных пунктах;

- соответствия средовых характеристик населенных пунктов современным стандартам качества организации территорий;

- ограничения негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду.

8. Местные нормативы градостроительного проектирования муниципальных районов, поселений, городских округов Ставропольского края не могут содержать значения расчетных показателей, ниже значений расчетных показателей, содержащихся в настоящих Нормативах.

10. Для целей Нормативов используются следующие термины и определения:

**Автомобильная дорога** – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, – защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Автостоянки** – открытые площадки, предназначенные для хранения или парковки автомобилей. Автостоянки для хранения могут быть оборудованы навесами, легкими ограждениями боксов, смотровыми эстакадами. Автостоянки могут устраиваться внеуличными (в том числе в виде карманов при расширении проезжей части) либо уличными (на проезжей части, обозначенными разметкой)

(СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»).

**Владельцы автомобильных дорог** – исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно-распорядительный орган муниципального образования), физические или юридические лица, владеющие автомобильными дорогами на вещном праве в соответствии с законодательством Российской Федерации. В случаях и в порядке, которые предусмотрены федеральным законом, полномочия владельца автомобильных дорог вправе осуществлять Государственная компания "Российские автомобильные дороги" в отношении автомобильных дорог, переданных ей в доверительное управление (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Гаражи** – здания, предназначенные для длительного хранения, парковки, технического обслуживания автомобилей (СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»).

**Гаражи-стоянки** – здания и сооружения, предназначенные для хранения или парковки автомобилей, не имеющие оборудования для технического обслуживания автомобилей, за исключением простейших устройств – моек, смотровых ям, эстакад. Гаражи-стоянки могут иметь полное или неполное наружное ограждение (СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»).

**Гостевые стоянки автомобилей** – открытые площадки, предназначенные для парковки легковых автомобилей посетителей жилых зон (СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»).

**Граница городского, сельского населенного пункта** – законодательно установленная линия, отделяющая земли городского или сельского населенного пункта от иных категорий земель (СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»).

**Дорожная деятельность** – деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Защитные дорожные сооружения** – сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Искусственные дорожные сооружения** – сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах

пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения) (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Красные линии** – линии, которые обозначают существующие, планируемые (изменяемые, вновь образуемые) границы территорий общего пользования и (или) границы территорий, занятых линейными объектами и (или) предназначенных для размещения линейных объектов (Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ).

**Капитальный ремонт автомобильной дороги** – комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Межмагистральные территории** – территории, ограниченные красными линиями магистральных улиц общегородского значения, границами территорий городских узлов и примагистральных территорий (СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»).

**Объекты дорожного сервиса** – здания, строения, сооружения, иные объекты, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения по пути следования (автозаправочные станции, автостанции, автовокзалы, гостиницы, кемпинги, мотели, пункты общественного питания, станции технического обслуживания, подобные объекты, а также необходимые для их функционирования места отдыха и стоянки транспортных средств) (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Парковка (парковочное место)** – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся, в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного

участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения (Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ).

**Пешеходная зона** – территория, предназначенная для передвижения пешеходов, на ней не допускается движения транспорта за исключением специального, обслуживающего эту территорию (СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»).

**Полоса отвода автомобильной дороги** – земельные участки (независимо от категории земель), которые предназначены для размещения конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и на которых располагаются или могут располагаться объекты дорожного сервиса (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Пользователи автомобильными дорогами** – физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Придорожные полосы автомобильной дороги** – территории, которые прилегают с обеих сторон к полосе отвода автомобильной дороги и в границах которых устанавливается особый режим использования земельных участков (частей земельных участков) в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания автомобильной дороги, ее сохранности с учетом перспектив развития автомобильной дороги (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры** – документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта. Данные программы разрабатываются и утверждаются органами местного самоуправления поселения, городского округа на основании утвержденных генеральных планов поселения, городского округа и должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

(Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ).

**Реконструкция автомобильной дороги** – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Ремонт автомобильной дороги** – комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Содержание автомобильной дороги** – комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Транспортно-пересадочный узел** – комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой (Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ).

**Улица, площадь** – территория общего пользования, ограниченная красными линиями улично-дорожной сети города (СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»).

**Элементы обустройства автомобильных дорог** – сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры, устройства для регулирования дорожного движения, работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения, сохранности автомобильных дорог и сбора платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (пар-

ковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

**Раздел I. Расчетные показатели сети автомобильных дорог общего пользования, общественного пассажирского транспорта, улиц, проездов, разъездных площадок применительно к различным элементам планировочной структуры территории Ставропольского края, зданиям, строениям и сооружениям**

**1. Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспорта**

1.1. Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспорта и максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов приведены в таблице 1.

**Таблица 1 – Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспорта и максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов**

№ п/п	Наименование объекта	Показатель, ед. измерения	Расчетная величина	Максимально допустимый уровень территориальной доступности
1.	Автомобильные дороги общего пользования федерального значения	Не нормируется		
2.	Автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения <sup>1</sup>	Плотность дорожной сети, км/км <sup>2</sup>	0,29	Не нормируется
		Категория дорог регионального значения	Не ниже IV	
		Категория дорог межмуниципального значения	Не ниже V	
		Доля региональных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог регионального значения, %	90,0	
	Доля межмуниципальных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог межмуниципального значения, %	58,0		
3.	Автомобильные дороги	Плотность дорожной	Не нормиру-	Не нормируется

<sup>1</sup> Перечень автомобильных дорог общего пользования, являющихся государственной собственностью Ставропольского края (автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения) приведен в приложении 5 настоящих Нормативов

	общего пользования местного значения	сети, км/км <sup>2</sup>	ется	
		Категория дорог местного значения	Не ниже V	
		Доля местных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог межмуниципального значения, %	50,0	
4.	Частные автомобильные дороги общего пользования	Не нормируется		
5.	Автовокзалы, автостанции	Наличие в городском округе, муниципальном районе, объект	1	Не нормируется
		Количество межмуниципальных пригородных маршрутов, шт.	10	

## 2. Внешний транспорт

2.1. Внешний транспорт следует проектировать как комплексную систему во взаимосвязи с улично-дорожной сетью городских и сельских поселений, городских округов городскими видами транспорта, обеспечивающую высокий уровень комфорта перевозки пассажиров, экономичность строительства и эксплуатации транспортных устройств и сооружений, а также рациональность местных и транзитных перевозок.

Границы зон инженерной и транспортной инфраструктур, выделяемых для размещения сооружений и коммуникаций железнодорожного, автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта и связи, устанавливаются с учетом функциональных зон и параметров их планируемого развития, определенных генеральным планом поселения, генеральным планом городского округа, схемой территориального планирования муниципального района.

В целях обеспечения нормальной эксплуатации сооружений и объектов внешнего транспорта могут устанавливаться охранные зоны в соответствии с действующим законодательством.

Отвод земель для сооружений и устройств внешнего транспорта осуществляется в установленном законодательством порядке в соответствии с действующими нормами отвода.

Режим использования этих земель и обеспечения безопасности устанавливается соответствующими органами надзора.

Объекты внешнего транспорта следует увязывать с особенностями населенных пунктов Ставропольского края (дифференциация городов и поселков городского типа по численности населения – приложение 1 и 2) планировочной

структурой городских и сельских поселений на основе схемы общей планировочной организации транспортных узлов.

2.2. В пределах границ населенного пункта на землях железнодорожного транспорта размещаются здания пассажирских вокзалов, сортировочные станции, грузовые станции, другие обслуживающие железную дорогу объекты, а также железнодорожные линии и промежуточные остановочные пункты.

Размеры привокзальных площадей следует назначать с учетом конкретной градостроительной ситуации, размера пассажирского потока, числа и ширины примыкающих к площади городских улиц, интенсивности движения транспорта на них, организации движения транспорта и пешеходов, характера застройки, озеленения и других факторов.

2.3. В городских и сельских поселениях, городских округах, расположенных вдоль железнодорожных магистралей, рекомендуется устраивать остановочные пункты через 1,0-1,5 км в целях использования этих магистралей для пассажирских перевозок.

2.4. В случае примыкания жилой застройки к железной дороге, жилую застройку необходимо отделять от железных дорог санитарным разрывом, значение которого определяется расчетом с учетом санитарных требований в соответствии с СП 42.13330.2016 (п. 8.20).

Расстояния от сортировочных станций до жилой застройки принимаются на основе расчета с учетом величины грузооборота, пожаро- и взрывоопасности перевозимых грузов, а также допустимых уровней шума и вибрации.

2.5. В санитарно-защитной зоне вне полосы отвода железной дороги допускается размещать автомобильные дороги, стоянки автомобилей, склады, учреждения коммунального назначения. Не менее 50% площади санитарно-защитной зоны должно быть озеленено. Ширину санитарно-защитной зоны до границ садовых участков следует принимать не менее 50 м.

3.6. Автомобильные дороги в Ставропольском крае в отношении норм проектирования подразделяются на пять категорий в зависимости от расчетной интенсивности движения.

Категории и параметры автомобильных дорог в пределах Ставропольского края следует принимать в соответствии с таблицей 2.

**Таблица 2 – Категории и параметры автомобильных дорог в зависимости от расчетной интенсивности движения<sup>2</sup>**

Категория автомобильной дороги		Расчетная интенсивность движения, приведенных ед./сут.
IA (автомагистраль)		Свыше 14000
IB (скоростная дорога)		То же
Обычные дороги	IV	" 14000
	II	" 6000
	III	" 2000 до 6000

<sup>2</sup> – СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги». Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85

	IV	" 200 " 2000
	V	" 200
Примечания:		
1. При применении одинаковых требований для дорог IA, IB, IB категорий они относятся к категории 1.		
2. Категорию дороги следует устанавливать в зависимости от ее значения в сети автомобильных дорог, а также требований заказчика.		

Автомобильные дороги общей сети I, II, III категорий следует проектировать в обход городских и сельских населенных пунктов в соответствии с СП 34.13330.2012 и СП 53.13330.2011.

2.7. Автомобильные дороги в пригородной зоне, являющиеся продолжением городских магистралей и обеспечивающие пропуск неравномерных по направлениям транспортных потоков из городов – центров расселения к границам Ставропольского края, аэропортам, следует проектировать с учетом реверсивного движения, принимая, как правило, ширину основной проезжей части в соответствии с наибольшими часовыми автомобильными потоками.

2.8. Аэродромы и вертодромы следует размещать в соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 и СП 121.13330.2012 на расстоянии от территории застройки и зон массового отдыха населения, обеспечивающем безопасность полетов и допустимые уровни авиационного шума в соответствии с ГОСТ 22283, а также на основании результатов натурных исследований и измерений и оценки риска для здоровья населения.

Указанные требования должны соблюдаться также при размещении новых застроенных территорий и зон массового отдыха в районах действующих аэропортов.

Вопрос о развитии действующих аэропортов должен решаться с учетом развития и реконструкции прилегающих к ним городских районов.

2.9. Береговые базы и места стоянки маломерных судов, принадлежащих спортивным клубам и отдельным гражданам, целесообразно размещать за пределами территорий населенных пунктов, в увязке с пригородными зонами отдыха населения, на расстоянии от последних не менее 200 м, а в пределах населенных пунктах – вне жилых, общественно-деловых и рекреационных зон.

Указанные требования не распространяются на лодочные станции и другие сооружения водного спорта, обслуживающие зоны массового отдыха. Размер участка при одноярусном стеллажном хранении судов следует принимать (на одно место), м<sup>2</sup>: для прогулочного флота – 27, спортивного – 75.

### 3. Улично-дорожная сеть

3.1. Проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт автомобильных дорог осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации и федеральным законодательством в области дорожной деятельности.

Сеть магистралей, улиц, дорог, проездов и пешеходных путей городских и сельских поселений, городских округов должна проектироваться как составная часть единой общей транспортной системы в соответствии с решениями генерального плана поселения, генерального плана городского округа. Проектные предложения должны определять развитие магистральной улично-дорожной сети, реконструкцию существующей сети с приведением её параметров к нормативным значениям, формирование системы транспортных развязок, обеспечивающих принципы перераспределения транспортных потоков и ограничение въездов на определенные территории, формирование пешеходных зон улиц и площадей, пешеходных переходов, хранение и обслуживание транспортных средств.

3.2. Проектировать транспортную сеть и УДС городских и сельских поселений следует в виде единой системы в увязке с планировочной структурой поселения и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами, с другими поселениями системы расселения, объектами, расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Структура УДС должна обеспечивать возможность альтернативных маршрутов движения по дублирующим направлениям.

3.3. Категории и параметры автомобильных дорог в пределах городов края следует принимать в соответствии с таблицей 3.

**Таблица 3 – Классификация дорог и улиц в городах<sup>3</sup>**

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
<p><b>Магистральные городские дороги:</b> 1-го класса – скоростного движения</p>	<p>Скоростная транспортная связь между удаленными промышленными и жилыми районами в крупнейших и крупных городах; выходы на внешние автомобильные дороги, к аэропортам, крупным зонам массового отдыха и поселениям в системе расселения. Движение непрерывное. Доступ транспортных средств через развязки в разных уровнях. Пропуск всех видов транспорта. Пересечение с дорогами и улицами всех категорий – в разных уровнях. Пешеходные переходы устраиваются вне проезжей части.</p>
<p>2-го класса – регулируемого движения</p>	<p>Транспортная связь между районами города, выходы на внешние автомобильные дороги. Проходят вне жилой застройки. Движение регулируемое. Доступ транспортных средств через пересечения и</p>

<sup>3</sup> – СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

	<p>примыкания не чаще, чем через 300-400 м.          Пропуск всех видов транспорта.          Пересечение с дорогами и улицами всех категорий - в одном или разных уровнях.          Пешеходные переходы устраиваются вне проезжей части и в уровне проезжей части.</p>
<p>Магистральные улицы общегородского значения:          1-го класса – непрерывного движения</p>	<p>Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и общественными центрами в крупнейших, крупных и больших городах, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами.          Обеспечивают безостановочное непрерывное движение по основному направлению.          Основные транспортные коммуникации, обеспечивающие скоростные связи в пределах урбанизированных городских территорий.          Обеспечивают выход на автомобильные дороги.          Обслуживание прилегающей застройки осуществляется с боковых или местных проездов.          Пропуск всех видов транспорта.          Пешеходные переходы устраиваются вне проезжей части.</p>
<p>2-го класса – регулируемого движения</p>	<p>Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и центром города, центрами планировочных районов; выходы на внешние автомобильные дороги.          Транспортно-планировочные оси города, основные элементы функционально-планировочной структуры города, поселения.          Движение регулируемое.          Пропуск всех видов транспорта.          Для движения наземного общественного транспорта устраивается выделенная полоса при соответствующем обосновании.          Пересечение с дорогами и улицами других категорий - в одном или разных уровнях.          Пешеходные переходы устраиваются вне проезжей части и в уровне проезжей части со светофорным регулированием</p>
<p>3-го класса – регулируемого движения</p>	<p>Связывают районы города, городского округа между собой.          Движение регулируемое и саморегулируемое.          Пропуск всех видов транспорта.          Для движения наземного общественного транспорта устраивается выделенная полоса при соответствующем обосновании.</p>

	<p>Пешеходные переходы устраиваются в уровне проезжей части и вне проезжей части</p>
<p><b>Магистральные улицы районного значения</b></p>	<p>Транспортная и пешеходная связи в пределах жилых районов, выходы на другие магистральные улицы.</p> <p>Обеспечивают выход на улицы и дороги межрайонного и общегородского значения.</p> <p>Движение регулируемое и саморегулируемое.</p> <p>Пропуск всех видов транспорта.</p> <p>Пересечение с дорогами и улицами в одном уровне.</p> <p>Пешеходные переходы устраиваются вне проезжей части и в уровне проезжей части</p>
<p><b>Улицы и дороги местного значения:</b></p> <p>- улицы в зонах жилой застройки</p>	<p>Транспортные и пешеходные связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы районного значения, улицы и дороги регулируемого движения.</p> <p>Обеспечивают непосредственный доступ к зданиям и земельным участкам</p>
<p>- улицы в общественно-деловых и торговых зонах</p>	<p>Транспортные и пешеходные связи внутри зон и районов для обеспечения доступа к торговым, офисным и административным зданиям, объектам сервисного обслуживания населения, образовательным организациям и др.</p> <p>Пешеходные переходы устраиваются в уровне проезжей части</p>
<p>- улицы и дороги в производственных зонах</p>	<p>Транспортные и пешеходные связи внутри промышленных, коммунально-складских зон и районов, обеспечение доступа к зданиям и земельным участкам этих зон. Пешеходные переходы устраиваются в уровне проезжей части.</p>
<p>Пешеходные улицы и площади</p>	<p>Благоустроенные пространства в составе УДС, предназначенные для движения и отдыха пешеходов с обеспечением полной безопасности и высокого комфорта пребывания. Пешеходные связи объектов массового посещения и концентрации пешеходов.</p> <p>Движение всех видов транспорта исключено.</p> <p>Обеспечивается возможность проезда специального транспорта</p>
<p>Примечания:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. В составе УДС выделяются главные улицы города, являющиеся основой архитектурно-планировочного построения общегородского центра.</li> <li>2. В зависимости от величины и планировочной структуры городов, объемов движения указанные основные категории улиц и дорог дополняются или применяется их неполный состав.</li> <li>3. В условиях реконструкции, а также для улиц районного значения допускается предусматривать устройство магистралей или их участков, предназначенных только для про-</li> </ol>	

пуска средств общественного транспорта и пешеходов.

4. В исторических городах следует предусматривать исключение или сокращение объемов движения наземного транспорта через территорию исторического ядра общегородского центра:

- устройство обходных магистральных улиц, улиц с ограниченным движением транспорта, пешеходных улиц и зон;

- размещение стоянок автомобилей по периметру этого ядра.

5. Велодорожки, как отдельный вид транспортного проезда необходимо проектировать в виде системы, включающей в себя обособленное прохождение, или по УДС.

3.4. Пропускную способность улично-дорожной сети следует определять исходя из расчетного уровня автомобилизации и объемов работы всех видов транспорта, осуществляемой на этой сети.

Пропускную способность сети улиц, дорог и транспортных пересечений, число мест хранения автомобилей следует определять исходя из уровня автомобилизации на расчетный срок, 300 автомобилей на 1000 человек.

3.5. Магистрали, улицы и проезды поселений, городских округов должны быть дифференцированы по функциональному назначению, составу потока и скоростям движения транспорта на категории. Расчетные параметры улиц и дорог городских поселений, городских округов следует принимать по таблице 4.

3.6. Магистральные улицы и дороги (скоростные дороги, магистрали непрерывного движения) следует проектировать, как правило, в обход застроенных территорий, между ними и промышленными, коммунально-складскими зонами, вдоль полос отвода магистральных железнодорожных линий.

При необходимости пропуска магистральных улиц и дорог через территории застройки необходимо обеспечивать полную изоляцию путей скоростного и непрерывного движения.

На городских скоростных дорогах не допускается организация движения массового пассажирского транспорта, кроме экспресс-автобусных маршрутов.

Таблица 4 – Расчетные параметры улиц и дорог городских поселений и городских округов<sup>4</sup>

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения (суммарно в двух направлениях)	Наименьший радиус кривых в плане с виражом/ без виража, м	Наибольший продольный уклон, ‰	Наименьший радиус вертикальной выпуклой кривой, м	Наименьший радиус вертикальной вогнутой кривой, м	Наименьшая ширина пешеходной части тротуара, м
Магистральные улицы и дороги								
Магистральные городские 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	4-8	430/580	55	5700	1300	-
	80	3,25-3,75		310/420	60	3900	1000	
	70			230/310	65	2600	800	
Магистральные улицы общегородского значения:								
1-го класса	90	3,50-3,75	4-10	430/580	55	5700	1300	4,5
	80	3,25-3,75		310/420	60	3900	1000	
	70			230/310	65	2600	800	
2-го класса	80	3,25-3,75	4-10	310/420	60	3900	1000	3,0
	70			230/310	65	2600	800	
	60			170/220	70	1700	600	
3-го класса	70	3,25-3,75	4-6	230/310	65	2600	800	3,0
	60			170/220	70	1700	600	
	50			110/140	70	1000	400	
Магистральные улицы районного значения	70	3,25-3,75	2-4	230/310	60	2600	800	2,25
	60			170/220	70	1700	600	
	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	2,0
	40			70/80	80	600	250	
	30			40/40	80	600	200	
- улицы в общественно-деловых и торговых зонах	50	3,0-3,5	2-4	110/140	80	1000	400	2,0
	40			70/80	80	600	250	
	30			40/40	80	600	200	
- улицы и дороги в производственных зонах	50	3,5	2-4	110/140	60	1000	400	2,0

<sup>4</sup> – СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Пешеходные улицы и площади:								
Пешеходные улицы и площади	-	По расчету	По расчету	-	50	-	-	По проекту
<p>Примечания:</p> <p>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.</p> <p>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 нового строительства на незастроенной территории рекомендуется принимать максимальные значения расчетной скорости. 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.</p> <p>3. При назначении ширины проезжей части 10 полос движения минимальное расстояние между транспортными развязками необходимо увеличить в 1,2 раза.</p> <p>4. Для движения автобусов и троллейбусов на магистральных улицах и дорогах в больших, крупных и крупнейших городах допускается предусматривать выделенную полосу шириной 3,75 м.</p> <p>5. В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.п.</p> <p>6. 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.</p> <p>7. При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.</p> <p>8. 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.</p> <p>9. При проектировании магистральных дорог необходимо обеспечивать свободную от препятствий зону вдоль дороги (за исключением технических средств организации дорожного движения, устанавливаемых по ГОСТ Р 52289); размер такой зоны следует принимать в зависимости от расчетной скорости с учетом стесненности условий.</p>								

3.7. Расстояние от края проезжей части городских скоростных дорог и магистралей непрерывного движения до линии регулирования жилой застройки, как правило, должно составлять не менее 50 м. При использовании шумозащитного экрана уменьшение этого расстояния должно быть обосновано расчетом уровней шума и вибрации, а также расчетами и результатами натурных исследований качества атмосферного воздуха на границе жилой застройки.

3.8. Пересечения городских скоростных дорог с участками и элементами улично-дорожной сети города должны быть организованы в разных уровнях. В отдельных случаях, при прохождении трасс скоростных дорог в зонах с высокой плотностью улично-дорожной сети целесообразно проектировать скоростные дороги в виде протяженных тоннельных или эстакадных участков с устройством необходимых съездов на основные магистрали.

3.9. Плотность улично-дорожной сети в целом должна приниматься в пределах:

- 4,0 – 5,5 км на 1 км<sup>2</sup>, в том числе плотность сети магистральных улиц и дорог с регулируемым движением – 2,5 – 3,5 км на 1 км<sup>2</sup>;

- плотность сети городских скоростных дорог и магистралей непрерывного движения – около 0,4 км на 1 км<sup>2</sup>.

3.10. Ширина в красных линиях и параметры улиц и дорог в городских поселениях указаны в таблице 4.

3.11. Классификацию и расчетные параметры улиц и дорог сельских поселений следует принимать по таблицам 5 и 6.

**Таблица 5 – Классификация улиц и дорог в сельских поселениях Ставропольского края<sup>5</sup>**

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Основные улицы сельского поселения	Проходят по всей территории сельского населенного пункта, осуществляют основные транспортные и пешеходные связи, а также связь территории жилой застройки с общественным центром. Выходят на внешние дороги
Местные улицы	Обеспечивают связь жилой застройки с основными улицами
Местные дороги	Обеспечивают связи жилых и производственных территорий, обслуживают производственные территории
Проезды	Обеспечивают непосредственный подъезд к участкам жилой, производственной и общественной застройки

**Таблица 6 – Расчетные параметры улиц и дорог в сельских поселениях Ставропольского края<sup>6</sup>**

Категория сельских улиц и дорог	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения (суммарно в двух направлениях)	Наименьший радиус кривых в плане без виража, м	Наибольший продольный уклон, ‰	Наименьший радиус вертикальной выпуклой кривой, м	Наименьший радиус вертикальной вогнутой кривой, м	Ширина пешеходной части тротуара, м
Основные улицы сельского поселения	60	3,5	2 - 4	220	70	1700	600	1,5 - 2,25
Местные улицы	40	3,0	2	80	80	600	250	1,5

<sup>5</sup> – СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

<sup>6</sup> – Там же.

Местные дороги	30	2,75	2	40	80	600	200	1,0 (допускается устраивать с одной стороны)
Проезды	30	4,5	1	40	80	600	200	-

3.12. Проектирование парковых дорог, проездов, велосипедных дорожек следует осуществлять в соответствии с характеристиками, приведенными в таблицах 7 и 8.

**Таблица 7 – Категории парковых дорог, проездов и велосипедных дорожек<sup>7</sup>**

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Парковые дороги	Дороги предназначены для обслуживания посетителей и территории парка, проезда экологически чистого транспорта, велосипедов, а также спецтранспорта (уборочная техника, скорая помощь, полиция)
Проезды	Подъезд транспортных средств к жилым и общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам городской застройки внутри районов, микрорайонов (кварталов)
Велосипедные дорожки: - в составе поперечного профиля УДС  - на рекреационных территориях, в жилых зонах и т.п.	Специально выделенная полоса, предназначенная для движения велосипедного транспорта. Может устраиваться на магистральных улицах общегородского значения 2-го и 3-го классов районного значения и жилых улицах  Специально выделенная полоса для проезда на велосипедах

**Таблица 8 – Расчетные параметры парковых дорог, проездов и велосипедных дорожек<sup>8</sup>**

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения (суммарно в двух направлениях)	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, ‰	Наименьший радиус вертикальной выпуклой кривой, м	Наименьший радиус вертикальной вогнутой кривой, м	Ширина пешеходной части тротуара, м
Парковые дороги	40	3,0	2	75	80	600	250	-
Проезды:								

<sup>7</sup> – СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

<sup>8</sup> – Там же

- основные	40	3,0	2	50	70	600	250	1,0
- второстепенные	30	3,5	1	25	80	600	200	0,75
Велосипедные дорожки:								
- в составе поперечного профиля УДС	-	1,50 <*> 1,00 <***>	1 - 2 2	25	70	-	-	-
- на рекреационных территориях в жилых зонах и т.п.	20	1,50 <*> 1,00 <***>	1 - 2 2	25	70	-	-	-
<*> При движении в одном направлении. <***> При движении в двух направлениях.								

3.13. Доступ всех групп пользователей на основную проезжую часть магистральных дорог скоростного движения и магистральных улиц с непрерывным движением ограничен и осуществляется через транспортные развязки в разных уровнях.

Доступ на основную проезжую часть магистральных улиц общегородского значения 2-го класса и магистральных городских дорог 2-го класса ограничен и осуществляется на регулируемых пересечениях, примыканиях (с правоповоротным движением) улиц более низких категорий, на съездах с местных и боковых проездов. Обслуживание прилегающей территории осуществляется по боковым или местным проездам.

При реконструкции и прохождении магистральных улиц 2-го класса в стесненных градостроительных условиях существующие въезды на прилегающую территорию допускается сохранять.

3.14. На кривых в плане радиусом 400 м и менее следует предусматривать уширение проезжей части. Уширение полосы движения на кривых в плане допускается принимать в соответствии с таблицей М.1 либо на основе расчета.

3.15. Поперечные уклоны элементов поперечного профиля следует принимать:

- для проезжей части – минимальный – 10‰, максимальный – 30‰;
- для тротуара – минимальный – 5‰, максимальный – 20‰;
- для велодорожек – минимальный – 5‰, максимальный – 30‰.

3.16. Расстояние от края основной проезжей части магистральных дорог до линии регулирования жилой застройки следует принимать не менее 50 м, а при условии применения шумозащитных сооружений, обеспечивающих требования СП 51.13330.2011 – не менее 25 м.

Расстояние от края основной проезжей части улиц, местных или боковых проездов до линии застройки следует принимать не более 25 м. В случаях превышения указанного расстояния следует предусматривать на расстоянии не ближе 5 м от линии застройки полосу шириной 6 м, пригодную для проезда пожарных машин.

В конце проезжих частей тупиковых улиц и дорог следует устраивать площадки для разворота автомобилей и, при необходимости, средств общественного пассажирского транспорта.

3.16. Поперечный профиль улиц и дорог населенных пунктов может включать в себя проезжую часть (в том числе переходно-скоростные полосы, накопительные полосы, полосы для остановки, стоянки и парковки транспортных средств), тротуары, велосипедные дорожки, центральные и боковые разделительные полосы, бульвары.

В состав поперечного профиля УДС также могут входить линии электрифицированного рельсового транспорта – трамвая, скоростного трамвая.

Для разделения между собой отдельных элементов поперечного профиля следует предусматривать разделительные полосы. Минимальную ширину разделительных полос следует принимать в соответствии с таблицей 9.

**Таблица 9 – Минимальные показатели ширины разделительной полосы улиц и дорог<sup>9</sup>**

Местоположение полосы	Ширина полосы на улицах и дорогах, м			
	общегородского значения			районно-го значения
	скоростного и непрерывного движения		регулируемого движения	
	Дороги	Улицы		
Центральная разделительная	6,0/2,65*	4,0/2,65*	3,5/2,65*	3,5/-
Между основной проезжей частью и местными или боковыми проездами	-	3,0	3,0/2,0	-
Между проезжей частью и трамвайным полотном	3,0	3,0/2,0	1,0/-	-
Между проезжей частью и тротуаром	-	3,0	3,0	2,0/-
Между тротуаром и трамвайным полотном	-	2,0	-	-

\* С учетом устройства барьерных ограждений.  
Примечания:  
1. В числителе даны значения для нового строительства, в знаменателе - в стесненных условиях и при реконструкции.  
2. В стесненных условиях и при реконструкции на магистральных улицах и дорогах регулируемого движения, при обеспечении расчетной скорости движения не более 70 км/ч, центральную разделительную полосу допускается не устраивать или принимать полосу шириной менее приведенных в настоящей таблице значений.

<sup>9</sup> – СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

3. На улицах общегородского значения регулируемого движения и районного значения полосу для левого поворота допускается устраивать за счет уменьшения ширины центральной разделительной полосы.

3.17. Параметры и правила устройства линий наземного рельсового транспорта для населенных пунктов Ставропольского края определяются по СП 98.13330.2012.

Расстояние от оси пути до зданий и сооружений должно составлять не менее 20 м.

3.18. На магистральных улицах регулируемого движения допускается предусматривать велосипедные дорожки, выделенные разделительными полосами. В зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях следует предусматривать велосипедные дорожки, изолированные от улиц, дорог и пешеходного движения. Велосипедные дорожки могут быть одностороннего и двустороннего движения при наименьшем расстоянии безопасности от края велосипедной дорожки, м:

- до проезжей части, опор, деревьев – 0,75;
- до тротуаров – 0,5.

Примечание: Допускается устраивать велосипедные полосы по краю улиц и дорог местного значения. Ширина полосы должна быть не менее 1,2 м при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м при встречном движении. Ширина велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м.

3.19. Радиусы закругления бортового камня или кромки проезжей части улиц, дорог следует принимать по расчету, но не менее 6 м, при отсутствии движения допускается принимать 1,0 м.

Для общественного транспорта (трамвай, троллейбус, автобус) радиусы закругления устанавливаются в соответствии с техническими требованиями эксплуатации этих видов транспорта.

3.20. На нерегулируемых перекрестках и примыканиях улиц и дорог, а также на пешеходных переходах необходимо предусматривать треугольники видимости. Размеры сторон треугольника для условий «транспорт-транспорт» и для условий «пешеход-транспорт» должны быть определены по расчету.

В пределах треугольников видимости не допускается размещение зданий, сооружений, передвижных предметов (киосков, фургончиков, реклам, малых архитектурных форм и др.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м.

Примечание: В условиях сложившейся капитальной застройки, не позволяющей организовать необходимые треугольники видимости, безопасное движение транспорта и пешеходов следует обеспечивать средствами регулирования и специального технического оборудования.

3.21. На всех элементах УДС должно быть обеспечено расстояние видимости, достаточное для безопасного движения транспортных средств.

3.22. Пересечения в одном уровне подразделяются на регулируемые и нерегулируемые, в том числе кольцевые. Проектирование пересечений следует вести на основе перспективной интенсивности движения, а также с учетом рационального распределения транспортных потоков по УДС.

Расстояние между пересечениями в одном уровне следует принимать, м, не менее:

- для магистральных улиц и дорог регулируемого движения – 400;
- для улиц районного значения (распределительных) – 200;
- для улиц местного значения – 60.

Для повышения пропускной способности регулируемых пересечений следует предусматривать дополнительные полосы для организации правого и левого поворотов.

3.23. На пересечениях и примыканиях магистральных улиц и дорог скоростного и непрерывного движения между собой следует предусматривать устройство транспортных развязок в разных уровнях полного типа, на пересечениях с магистральными улицами и дорогами регулируемого движения – неполного типа.

3.24. Расстояние между транспортными развязками в разных уровнях следует принимать не менее 2000 м.

В сложных градостроительных условиях и условиях реконструкции расстояние между транспортными развязками следует принимать не менее 600 м. При невозможности обеспечения минимальных расстояний между транспортными развязками следует предусматривать планировочные решения, учитывающие их совместную работу.

3.25. Для транспортного обслуживания застройки кварталов, прилегающих к скоростным дорогам и магистральным улицам общегородского значения, следует предусматривать местные проезды. Местные проезды вдоль магистральных улиц общегородского значения предусматриваются при концентрации в уличной застройке объектов культурно-бытового обслуживания и других объектов массового тяготения населения.

3.26. Для связи внутриквартальных территорий с магистральными и жилыми улицами надлежит проектировать сеть внутриквартальных проездов к зданиям жилого и общественного назначения. Сеть внутриквартальных проездов должна проектироваться с учетом исключения транзитного движения через квартал.

Внутриквартальные проезды должны примыкать к проезжим частям жилых и магистральных улиц с регулируемым движением, к местным проездам магистральных улиц и дорог. Примыкание проездов к проезжим частям магистральных улиц с регулируемым движением допускается не менее 50 м от перекрестков.

Въезды на территорию кварталов с проезжих частей магистральных улиц необходимо предусматривать на расстоянии не менее 150 м друг от друга. Въезды допускаются на расстоянии не менее 50 м от стоп-линии ближайшего перекрестка и не ближе 20 м от края остановки общественного транспорта.

Расстояние от проезда автотранспорта из гаражей всех типов и открытых автостоянок до нормируемых объектов (жилые дома, общественные здания, школы, детские дошкольные учреждения, лечебно-профилактические учреждения) должно быть не менее 7 м.

3.27. Ширину проездов, ведущих к группам жилых и общественных зданий, необходимо принимать равной 6,0 м. В пределах фасадов зданий, имеющих входы, проезды устраиваются не менее 7,0 м для возможности временного хранения

легковых автомобилей. Тупиковые проезды, допускаемые как исключение из правил, должны иметь протяженность не более 150 м и заканчиваться разворотными площадками с размерами в плане 15x15 м или кольцом с радиусом по оси проезда не менее 10 м, обеспечивающими возможность маневра крупногабаритного автотранспорта (пожарных, мусоровозов и уборочных машин). Радиусы закруглений проездов в плане следует предусматривать 8-10 м.

3.28. Во всех зонах территории застройки, в местах размещения учреждений массового посещения следует предусматривать систему тротуаров и пешеходных дорожек с учетом обеспечения возможности передвижения инвалидов на креслах-колясках, а также безопасного и беспрепятственного передвижения инвалидов по зрению. Продольные уклоны при этом не должны превышать 5%, поперечные уклоны – 1%. Высота бордюра в местах пересечения тротуаров с проезжей частью улиц и проездами должна быть не менее 2,5 см и не превышать 4 см. В местах пересечения путей для проезда инвалидов колясок с транспортными путями высота бортовых камней тротуара должна быть 4 см. Опасные для инвалидов участки по внешним боковым краям следует отделять бордюрным камнем высотой не менее 4 см.

Вдоль пешеходных дорожек и тротуаров, предназначенных для передвижения инвалидов, следует предусматривать места отдыха со скамейками не реже чем через 300 м.

3.29. Система пешеходных связей внутри территории застройки (сеть пешеходных дорожек и тротуаров) должна проектироваться с учетом максимально возможного разделения с путями движения транспортных средств.

Пересечения путей движения пешеходов с внутриквартальными проездами должны быть организованы в свободно просматриваемых зонах.

Вдоль основных въездов в квартал и внутриквартальных проездов, обслуживающих группу зданий, необходимо устройство пешеходного тротуара вдоль проезда шириной не менее 1,5 м.

3.30. Ширину пешеходных тротуаров, улиц и дорог рекомендуется принимать в зависимости от интенсивности пешеходного движения по расчету; ширина одной полосы движения пешеходов – 0,75 м.

Пропускная способность одной полосы движения при расчете ширины тротуаров должна составлять:

- для тротуаров вдоль застройки с развитой системой обслуживания, в пересадочных узлах с пересечением пешеходных потоков различных направлений – 600 человек в 1 ч;

- для тротуаров, отделенных от застройки, или вдоль застройки без развитой системы обслуживания – 800 человек в 1 ч;

- на лестницах – 700 человек в 1 ч;

- в тоннелях – 2000 человек в 1 ч.

3.31. Устройство пешеходных переходов через проезжую часть улиц и дорог необходимо увязывать с размещением остановок общественного транспорта, объектов системы обслуживания, других объектов массового посещения, а также с основными пешеходными направлениями внутри квартала.

Расстояние между переходами должно быть не менее 150 м и не более 400 м. В отдельных случаях конкретной планировочной ситуации расстояние между переходами допускается уменьшать до 100 м.

Островки безопасности для пешеходного движения предусматривают при ширине проезжей части более 15 м. При отсутствии центральной распределительной полосы ширину островка следует предусматривать не менее 2 м, длину - не менее 3 м. Островки безопасности устраивают в уровне проезжей части с защитными элементами высотой не менее 5 см.

3.32. Пешеходные переходы через городские скоростные дороги и магистрали непрерывного движения должны предусматриваться только в разных уровнях с движением транспорта. Устройство подземных пешеходных переходов следует также предусматривать:

- у крупных общественных, культурно-бытовых и административных центров, в местах постоянной концентрации пешеходных потоков;
- на перекрестках городских магистралей при необходимости увеличения их пропускной способности.

Для инвалидов и маломобильных групп населения все лестницы подземных переходов должны быть продублированы пандусами с заложением 1:12, а лестницы должны быть снабжены поручнями.

Предупреждающую информацию для людей с полной или частичной потерей зрения о приближении к препятствиям (лестницам, пешеходному переходу, окончанию островка безопасности и пр.) следует обеспечивать изменением фактуры поверхностного слоя покрытия дорожек и тротуаров, направляющими рельефными полосами и яркой контрастной окраской.

3.33. При продольных уклонах тротуаров более 5% следует предусматривать устройство лестниц (не менее трех ступеней) с высотой ступеней не более 12 см, шириной проступи – не менее 40 см<sup>10</sup>.

Уклоны пешеходных дорожек и тротуаров, предназначенных для пользования инвалидами на креслах-колясках, должны составлять не более 5% на протяжении не более 12 м пути с устройством горизонтальных промежуточных площадок вдоль спуска.

Магистрали, улицы, дороги, проезды и пешеходные пути должны быть освещены в соответствии с требованиями СП 52.13330.

3.29. При проектировании проездов и пешеходных путей необходимо обеспечить выполнение противопожарных требований.

3.30. При проектировании улично-дорожной сети, расстояние от объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) до транспортных коммуникаций следует принимать не менее:

- в условиях сложного рельефа – 100 м;
- на плоском рельефе – 50 м.

---

<sup>10</sup> – ОДМ 218.2.007–2011. Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства. Росавтодор. – М., 2015

#### 4. Система общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения

4.1. Главным принципом развития транспортных систем является преимущественное развитие общественного пассажирского транспорта.

Систему общественного пассажирского транспорта необходимо проектировать в соответствии с генеральными планами поселений и генеральными планами городских округов, схемами территориального планирования муниципальных районов.

4.2. Система общественного пассажирского транспорта должна обеспечивать быстрые, комфортные и удобные связи с районами городского и сельского поселения, прежде всего с общегородским центром, местами приложения труда и региональной системой пассажирского транспорта.

Затраты времени в городах Ставропольского края на передвижение от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся (в один конец) не должны превышать показателей, представленных в таблице 10.

**Таблица 10 – Предельно допустимые параметры затрат времени в городах Ставропольского края на передвижение от мест проживания до мест работы<sup>11</sup>**

№ п/п	Наименование города	Численность населения, тыс. человек <sup>12</sup>	Затраты времени на передвижение (в один конец), мин.
<b>Город с числом жителей более 250 тыс. человек</b>			
1.	Ставрополь	433,6	35 – 37
<b>Города с числом жителей от 100 тыс. до 250 тыс. человек</b>			
2.	Пятигорск	145,8	30 – 35
3.	Кисловодск	129,9	
4.	Невинномысск	117,7	
5.	Ессентуки	107,4	
<b>Города с числом жителей менее 100 тыс. человек</b>			
6.	Михайловск	87,9	Менее 30
7.	Минеральные Воды	75,4	
8.	Георгиевск	69,0	
9.	Буденновск	62,7	
10.	Изобильный	38,3	
11.	Светлоград	36,9	
12.	Зеленокумск	35,6	
13.	Благодарный	31,3	
14.	Железноводск	25,2	

<sup>11</sup> Рассчитано по данным п. 11.2 СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»

<sup>12</sup> По состоянию на 01 января 2017 года. Электронный ресурс. [http://stavstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\_ts/stavstat/ru/statistics/stavStat/population/]

15.	Лермонтов	22,5	
16.	Новоалександровск	27,0	
17.	Новопавловск	26,2	
18.	Нефтекумск	24,8	
19.	Ипатово	24,4	

Для ежедневно приезжающих на работу в город-центр из других поселений (в первую очередь для городских округов Ставропольского края) указанные в таблице 10 нормы затрат времени допускается увеличивать, но не более чем в два раза.

Для жителей сельских поселений затраты времени на трудовые передвижения (пешеходные или с использованием транспорта) и передвижения в пределах сельскохозяйственного предприятия не должны превышать 30 мин.

4.3. В населенных пунктах Ставропольского края необходимо предусматривать исключение или сокращение объемов движения наземного транспорта через территорию исторического ядра общегородского центра: устройство обходных магистральных улиц, улиц с ограниченным движением транспорта, пешеходных улиц и зон; размещение стоянок автомобилей преимущественно по периметру этого ядра.

4.4. Система общественного транспорта (трамвай, в том числе с повышенной скоростью движения автобус, троллейбус) должна обеспечивать внешние и внутренние связи на территории городского поселения.

4.5. Вид общественного пассажирского транспорта следует выбирать на основании расчетных пассажиропотоков и дальностей поездок пассажиров. Провозная способность различных видов транспорта, параметры устройств и сооружений (платформы, посадочные площадки) определяются при норме наполнения подвижного состава на расчетный срок 4 чел./м<sup>2</sup> свободной площади пола пассажирского салона для обычных видов наземного транспорта и 3 чел./м<sup>2</sup> – для скоростного транспорта.

Линии наземного общественного пассажирского транспорта следует предусматривать на магистральных улицах и дорогах с организацией движения транспортных средств в общем потоке, по выделенной полосе проезжей части или на обособленном полотне.

Примечание: В историческом ядре общегородского центра в случае невозможности обеспечения нормативной пешеходной доступности остановок общественного пассажирского транспорта, следует предусматривать устройство местной системы специализированных видов транспорта.

4.6. Через межмагистральные территории площадью свыше 100 га (в условиях реконструкции свыше 50 га) допускается прокладывать линии общественного пассажирского транспорта по пешеходно-транспортным улицам или обособленному полотну. Интенсивность движения средств общественного транспорта не должна превышать 30 ед./час в двух направлениях, а расчетная скорость движения – 40 км/час.

4.7. Плотность сети линий наземного общественного пассажирского транспорта на застроенных территориях необходимо принимать в зависимости от

функционального использования и интенсивности пассажиропотоков, как правило, в пределах 1,5-2,5 км на 1 км<sup>2</sup>.

4.8. Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта должна составлять не более 500 м.

В общегородском центре дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта от объектов массового посещения должна быть не более 250 м; в производственных и коммунально-складских зонах – не более 400 м; в зонах массового отдыха и спорта – не более 800 м от главного входа.

В условиях сложного рельефа, при отсутствии специального подъемного пассажирского транспорта указанные расстояния следует уменьшать на 50 м на каждые 10 м преодолеваемого перепада рельефа.

В районах индивидуальной усадебной застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может быть увеличена в зависимости от показателя людности городов:

- в больших (100 – 250 тыс. чел.) и крупных (250 – 500 тыс. чел.) – до 600 м;
- в малых (20,0 – 50,0 тыс. чел) и средних (50 -100 тыс. чел) – до 800 м.

4.9. Расстояния между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта в пределах территории городских поселений следует принимать: для автобусов, троллейбусов и трамваев – 400-500 м, экспресс-автобусов – 800-1200 м.

4.10. Остановочные пункты наземного пассажирского транспорта следует размещать с обеспечением следующих требований:

- на магистральных улицах общегородского значения и районных – следует предусматривать «карманы»;
- в зонах транспортных развязок и пересечений – вне элементов развязок (съездов, въездов, переходно-скоростных полос и т.п.).

4.11. При размещении остановочных пунктов в «карманах» необходимо устраивать переходно-скоростные полосы для замедления и ускорения движения общей длиной, включая остановочную площадку, – 70-90 м.

Полосы замедления и ускорения необходимо отделять от основных полос движения разделительной полосой, ширину которой следует принимать не менее 0,75 м, или разметкой.

4.12. «Карманы» (уширения проезжей части) следует предусматривать, как правило, за счет уменьшения ширины разделительных (озелененных) полос между проезжей частью и тротуаром. Глубину кармана следует принимать для остановки автобуса – 3 м, троллейбуса – 2 м.

4.13. Остановочные пункты на линиях троллейбуса и автобуса на магистральных улицах общегородского значения (с регулируемым движением) и на магистралях районного значения следует размещать, как правило – за перекрестком, на расстоянии не менее 25 м от него.

Допускается размещение остановочных пунктов троллейбуса и автобуса перед перекрестком – на расстоянии не менее 40 м в случае, если:

- до перекрестка расположен крупный пассажирообразующий пункт или вход в подземный пешеходный переход;
- пропускная способность улицы до перекрестка больше, чем за перекрестком;
- сразу же за перекрестком начинается подъезд к транспортному инженерному сооружению (мосту, тоннелю, путепроводу) или находится железнодорожный переезд.

4.14. Длину посадочной площадки на остановочных пунктах городского пассажирского транспорта рекомендуется принимать, не менее, м:

- для остановки автобуса или троллейбуса одного маршрута –30;
- для остановки автобусов или троллейбусов двух маршрутов – 60;
- для остановки автобусов и троллейбусов более двух маршрутов –70;
- для трамвая – 60.

Ширину посадочной площадки для автобуса и троллейбуса принимать не менее 1,5 м, для установки остановочного павильона следует предусматривать уширение до 5,0 м. Остановочный павильон устанавливается на расстоянии не менее 3,0 м от борта проезжей части.

4.15. Остановочные пункты наземного транспорта в пересадочных узлах следует размещать исходя из минимальной длины пешеходных связей и минимального количества пересечений пешеходами проезжих частей улиц. Целесообразно совмещение остановочных пунктов однонаправленных маршрутов разных типов транспорта.

4.16. При размещении конечных пунктов общественного транспорта следует предусматривать отстойно-разворотные площадки с учетом необходимости снятия с линии в межпиковый период около 30% подвижного состава. Конечные пункты общественного транспорта следует размещать в коммунальных зонах в составе зон инженерной и транспортной инфраструктур, учитывая характер застройки и санитарно-гигиенические требования. Расстояния до жилых зданий, зданий лечебно-профилактических и детских учреждений, а также до границ игровых зон и зон отдыха детских учреждений должно быть не менее 50 м от конечных пунктов общественного транспорта.

На конечных пунктах общественного транспорта следует предусматривать совмещенные для разных видов транспорта здания и сооружения, откуда осуществляется диспетчерское управление движением, располагаются служебные и санитарно-бытовые помещения.

4.17. Площадь отстойно-разворотной площадки конечных пунктов общественного транспорта должна определяться расчетом:

- для автобуса и троллейбуса – должна обеспечивать одновременное размещение на них не менее 30% транспортных средств, выпущенных на линию с конечного пункта в час пик, и дополнительно отстой не менее 2 единиц транспортных средств каждого маршрута исходя из норм 150 м<sup>2</sup> на 1 машино-место;
- для трамвая – при двух обгонных путях должна составлять 0,5 – 0,7 га, при трех обгонных путях – 0,7 – 1,0 га.

При устройстве конечных пунктов с организацией технического осмотра подвижного состава и совмещении их с сооружениями энергообеспечения, обслуживания путей и т.п. размер каждой такой площадки при соответствующем обосновании может быть увеличен до 2,5 га.

4.18. Разворотные кольца для троллейбуса необходимо проектировать с учетом обеспечения плавного перехода к местам отстоя. При этом радиус траектории движения троллейбуса при их прохождении по кривой должен быть на 3 м больше радиуса поворота по наружной кривой контактной сети. Наименьший радиус такой кривой должен составлять в плане для автобуса – 12 м. Наименьший радиус по внутреннему контактному проводу для одиночного троллейбуса – принимается 2 – 14 м, для спаренного троллейбуса – 17 м, для трамвая – 20 м.

Ширина площадки, необходимой для разворота транспортной единицы на 180°, должна быть не менее: для троллейбуса – 36 м, для автобуса – 30 м.

## **5. Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств**

5.1. Общая обеспеченность гаражами и открытыми стоянками для постоянного хранения должна быть не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей при пешеходной доступности не более 800 м, а в районах реконструкции или с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой – не более 1500 м<sup>13</sup>.

Открытые стоянки для временного хранения легковых автомобилей рекомендуется предусматривать из расчета не менее чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе по различным зонам и центрам на основе данных таблицы 11.

**Таблица 11 – Расчетные значения парка индивидуальных автомобилей для различных зон и центров, %<sup>14</sup>**

жилые районы	25
промышленные и коммунально-складские зоны (районы)	25
общегородские и специализированные центры	5
зоны массового и кратковременного отдыха	15

5.2. На территории жилых районов и микрорайонов в крупных, больших и средних городах Ставропольского края рекомендуется предусматривать места для хранения автомобилей в многоэтажных гаражах с подземными ярусами.

Гаражи-стоянки для легковых автомобилей, встроенные или встроенно-пристроенные к жилым и общественным зданиям (за исключением школ, детских дошкольных учреждений и лечебных учреждений со стационаром), необходимо

<sup>13</sup> – СП 42.1330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

<sup>14</sup> – там же

предусматривать в соответствии с требованиями СП 113.13330.2016, СП 118.13330.2012 и СП 54.13330.2016.

В жилых кварталах (микрорайонах), в зонах интенсивного использования городской территории устройство отдельно расположенных гаражей боксового типа без необходимого обоснования не допускается. Для районов малоэтажной усадебной застройки рекомендуется проектировать преимущественно встроенные гаражи и стоянки, размещаемые в цокольных и подземных этажах жилых домов.

Проектирование автостоянок осуществлять в соответствии требованиями СП 113.13330.2016.

5.3. Расстояние пешеходных подходов от стоянок для временного хранения легковых автомобилей рекомендуется принимать не более указанного в таблице 12.

**Таблица 12 – Предельные расстояния пешеходных подходов от стоянок для временного хранения легковых автомобилей, м**

до входов в жилые дома	100
до пассажирских помещений вокзалов, входов в места крупных учреждений торговли и общественного питания	150
до прочих учреждений и предприятий обслуживания населения и административных зданий	250
до входов в парки, на выставки и стадионы	400

5.4. Нормы расчета стоянок легковых автомобилей необходимо принимать в соответствии с приложением 3 настоящих Нормативов.

5.5. Расстояния от наземных и наземно-подземных гаражей, открытых стоянок, предназначенных для постоянного и временного хранения легковых автомобилей, и станций технического обслуживания до жилых домов и общественных зданий, а также до участков школ, детских яслей-садов и лечебных учреждений стационарного типа, размещаемых на застроенных территориях, следует принимать не менее приведенных в таблице 13.

**Таблица 13 – Расстояния от наземных и наземно-подземных гаражей, открытых стоянок, предназначенных для постоянного и временного хранения легковых автомобилей, и станций технического обслуживания до жилых домов и общественных зданий<sup>15</sup>**

Здания, до которых определяется расстояние	Расстояние, м					
	от гаражей и открытых стоянок при числе легковых автомобилей				от станций технического обслуживания при числе постов	
	10 и менее	11-50	51-100	101-300	10 и менее	11-30
Жилые дома	10**	15	25	35	15	25

<sup>15</sup> – СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

В том числе торцы жилых домов без окон	10**	10**	15	25	15	25
Общественные здания	10**	10**	15	25	15	20
Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	15	25	25	50	50	*
Лечебные учреждения со стационаром	25	50	*	*	50	*
<p>* Определяется по согласованию с органами Государственного санитарно-эпидемиологического надзора.</p> <p>** Для зданий гаражей III-V степеней огнестойкости расстояния следует принимать не менее 12 м.</p> <p>Примечания:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Расстояния следует определять от окон жилых и общественных зданий и от границ земельных участков общеобразовательных школ, детских дошкольных учреждений и лечебных учреждений со стационаром до стен гаража или границ открытой стоянки.</li> <li>2. Расстояния от секционных жилых домов до открытых площадок вместимостью 101-300 машин, размещаемых вдоль продольных фасадов, следует принимать не менее 50 м.</li> <li>3. Для гаражей I-II степеней огнестойкости указанные в таблице расстояния допускается сокращать на 25% при отсутствии в гаражах открывающихся окон, а также въездов, ориентированных в сторону жилых и общественных зданий.</li> <li>4. Гаражи и открытые стоянки для хранения легковых автомобилей вместимостью более 300 машино-мест и станции технического обслуживания при числе постов более 30 следует размещать вне жилых районов на производственной территории на расстоянии не менее 50 м от жилых домов. Расстояния определяются по согласованию с органами Государственного санитарно-эпидемиологического надзора.</li> <li>5. Для гаражей вместимостью более 10 машин указанные в таблице расстояния допускается принимать по интерполяции.</li> </ol>						

5.6. Сеть сооружений технического обслуживания и ремонта легковых автомобилей, а также малогабаритных транспортных средств следует предусматривать на расчетный парк машин и новых разработок по пропускной способности современных СТО. В городах рекомендуется предусматривать проектирование СТО, совмещенных с мойками с оборотной системой водообеспечения.

При проектировании автозаправочных комплексов или отдельно стоящих АЗС в городах следует учитывать характер застройки, планировки и благоустройства прилегающей территории, а также требования органов государственной инспекции по вопросам обеспечения безопасности движения.

Расстояния от автозаправочных станций (АЗС) и других объектов по обслуживанию автотранспорта до границ земельных участков детских дошкольных учреждений, общеобразовательных школ, жилых и общественных зданий следует принимать в соответствии с СП 156.13130.2014 «Станции автомобильные заправочные. Требования пожарной безопасности», а также требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

## **6. Установление и использования придорожных полос Федеральных и региональных или межмуниципальных автомобильных дорог общего пользования на территории Ставропольского края**

6.1. Установление и использование придорожных полос федеральных и региональных или межмуниципальных автомобильных дорог общего пользования определяется на основе проектной документации, требований, стандартов, норм и правил строительства и содержания автомобильных дорог, безопасности дорожного движения, а также иных требований, установленных федеральными законами и изданными в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Правительства Ставропольского края и органов местного самоуправления.

В границах придорожных полос устанавливается особый режим использования земель, который включает в себя запрет на возведение капитальных зданий и сооружений, ограничение рекламной и иных видов хозяйственной деятельности, снижающих безопасность дорожного движения, условия эксплуатации автомобильной дороги и расположенных на ней сооружений (с учетом перспективы их развития), а также создающих угрозу безопасности населению и участникам дорожного движения.

6.2. Решения о размещении в придорожной полосе зданий, сооружений и иных построек принимаются уполномоченными на то органами местного самоуправления по согласованию с органом управления федеральными дорогами, органом управления региональными автомобильными дорогами – Министерством строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края, Управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления МВД России по Ставропольскому краю.

В пределах придорожных полос запрещается строительство капитальных сооружений (сооружения со сроком службы 10 и более лет), за исключением объектов дорожной службы, объектов Государственной инспекции безопасности дорожного движения и объектов дорожного сервиса (автобусных остановок, переходно-скоростных полос, площадок для остановки, стоянки и отдыха, устройств для освещения дорог, дорожной связи, дорожек для пешеходов, велосипедистов, а также объектов предназначенных для обеспечения нормальных условий труда, питания и отдыха участников дорожного движения).

6.3. Размещение в пределах придорожных полос объектов разрешается при соблюдении следующих условий:

а) объекты не должны ухудшать видимость на региональной или межмуниципальной автомобильной дороге и другие условия безопасности дорожного движения и эксплуатации этой автомобильной дороги и расположенных на ней сооружений, а также создавать угрозу безопасности населения;

б) выбор места размещения объектов должен осуществляться с учетом возможной реконструкции региональной или межмуниципальной автомобильной дороги;

в) размещение, проектирование и строительство объектов должно производиться с учетом требований стандартов и технических норм безопасности дорож-

ного движения, экологической безопасности, строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

6.4. Размещение объектов дорожного сервиса в пределах придорожных полос должно осуществляться в соответствии с техническими регламентами (до их принятия нормами проектирования и строительства этих объектов), а также планами и генеральными схемами их размещения, утвержденными органами местного самоуправления. При выборе места размещения объектов дорожного сервиса следует стремиться к сокращению до минимума числа примыканий, подъездов к региональной или межмуниципальной автомобильной дороге и съездов с нее, располагая, как правило, эти объекты комплексно в границах земель, отведенных для этих целей, на расстоянии не менее 150 м от железнодорожных переездов, а также примыканий проездов к проезжим частям на расстоянии не менее 50 м от перекрестков улиц и автомобильных дорог населенных пунктов.

Объекты дорожного сервиса должны быть обустроены площадками для стоянки и остановки автомобилей, а также подъездами, съездами и примыканиями, обеспечивающими доступ к ним с региональной или муниципальной автомобильной дороги. При примыкании к региональной или муниципальной автомобильной дороге подъезды и съезды должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами и обустроены таким образом, чтобы обеспечить безопасность дорожного движения.

Строительство и содержание объектов дорожного сервиса, включая площадки для стоянки и остановки автомобилей, подъезды и съезды к ним, установленные технические средства организации дорожного движения и направляющие устройства, осуществляется за счет средств их владельцев.

6.5. Размещение инженерных коммуникаций в пределах придорожных полос допускается только по согласованию с органами управления региональными или межмуниципальными автомобильными дорогами.

6.6. Порядок размещения и демонтажа средств наружной рекламы в полосе отвода и в придорожной полосе федеральных и региональных автомобильных дорог общего пользования Ставропольского края, а также требования к ее содержанию устанавливаются в соответствии с Федеральными законами от 13 марта 2006 года № 38-ФЗ «О рекламе», от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», иными нормативно-правовыми актами Российской Федерации и Ставропольского края.

## **7. Установление границ и использование территорий общего пользования, отнесенных к улично-дорожной сети**

7.1. Границы территорий общего пользования (включая дороги, улицы, проезды, площади, бульвары, набережные, отнесенные к улично-дорожной сети) в соответствии с градостроительным законодательством определяются красными линиями, которые устанавливаются проектами планировки территории и утверждаются главой администрации местного самоуправления.

В состав сооружений и элементов, применяемых для обустройства улично-дорожной сети в границах территорий общего пользования, входят:

1) проезды, тротуары, велосипедные и пешеходные дорожки, водоотводные сооружения (ливневая канализация, лотки, водопропускные трубы), светофорная сигнализация, дорожные знаки и указатели направления движения, разметка, оборудованные посты ГИБДД ГУ МВД России по Ставропольскому краю (с площадками для отстоя транспорта), шумозащитные сооружения, специальные площадки для ограничения скоростей движения на опасных участках улиц («лежачие полицейские»), автоматизированные системы управления дорожным движением (АСУД), пешеходные островки безопасности, специальные устройства для ориентировки и информационного обеспечения инвалидов (звуковая сигнализация, световые табло, специальные покрытия на переходах, пандусы, поручни и пр.), барьерные ограждения тротуаров, средства связи (телефоны-автоматы);

2) транспортные развязки, мосты, путепроводы и эстакады, подпорные стенки, ограждения, обеспечивающие безопасность движения на проездах, устанавливаемые в разделительной полосе, на поворотах с малым радиусом и других потенциально опасных местах, пешеходные подземные и надземные переходы;

3) опоры наружного освещения и контактной сети пассажирского электро-транспорта, трамвайные пути, остановки (карманы) и остановочные павильоны общественного транспорта, разворотные и отстойные площадки конечных станций общественного (маршрутного) транспорта;

4) автостоянки (площадки, карманы, ниши открытого типа без ограждения) с разметкой, технологически связанные с торговыми комплексами, общественными зданиями и учреждениями, въезды (выезды) в жилую и общественную застройку, на территорию промпредприятий;

5) озеленение (регулярное, ландшафтное), свето- и шумозащитные устройства (искусственные, либо в виде зеленых насаждений), малые формы, памятники, скульптурные композиции, фонтаны, питьевые фонтанчики;

6) магистральные инженерные коммуникации различного назначения и методов прокладки, коммуникационные тоннели мелкого заложения и эстакады, павильоны задвижек и насосных станций (при отсутствии возможности их размещения в застройке по санитарным нормам).

7.2. Здания и сооружения, допускаемые к размещению в пределах территорий общего пользования, отнесенных к улично-дорожной сети:

1) объекты сервисного обслуживания автотранспорта:

- предоставление земельного участка для проектирования, строительства и эксплуатации автозаправочных станций (АЗС), пунктов технической несложной помощи (ПТП) автотранспорту осуществлять в соответствии с утвержденной схемой размещения этих объектов, проектом планировки и другой градостроительной документацией, обосновывающей возможность размещения объекта на конкретном участке, в увязке с перспективной застройкой и развитием территории общего пользования;

- запрещается отпуск горюче-смазочных материалов с АЗС вне их территорий, в том числе вблизи дороги и на ней;

- запрещается использовать тротуары, пешеходные дорожки, зеленые насаждения (вне зависимости от их состояния) для отстоя всех видов автотранспорта.

2) объекты торговли и общественного питания, павильоны (киоски) розничной торговли, в том числе совмещенные с остановками общественного транспорта, при условии:

- соблюдения действующих нормативных требований, подготовке исходно-разрешительной документации, согласования проектов;

- устройства специальных подъездов и разгрузочных площадок (за пределами проезжей части) для снабженческого транспорта, площадок, оборудованных соответствующими знаками, разметкой и освещением для отстоя автотранспорта (в соответствии с требованиями Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»);

- при строительстве торговых павильонов, совмещенных с остановками общественного транспорта, допускается применение только сборных легких конструкций, подлежащих (при необходимости) демонтажу и переносу на новую площадку;

- запрещается размещать торговые павильоны, киоски, другие сооружения и оборудование на аллеях, тротуарах и пешеходных дорожках, сужая их проектную ширину (нормативный габарит), рассчитанную на пропуск максимального пешеходного потока;

- запрещается размещение объектов торговли и оказание других услуг участникам дорожного движения вблизи дорог и на них, за исключением специально отведенных для этого мест;

- запрещается возводить (монтировать) не предусмотренные первоначальным проектом встроенные помещения торговли (и др. назначения) в подземных переходах, не обеспечивая безопасность для пешеходов в экстремальных условиях при критической величине пешеходного потока.

3) наружная (уличная) реклама (рекламные щиты, стенды, плакаты, световые и электронные табло и иные стационарные технические средства):

- установка рекламной конструкции допускается при наличии разрешения на её размещение органом местного самоуправления муниципального района или органом местного самоуправления городского округа, на территории которых предполагается осуществить установку рекламы;

- исключается размещение рекламы, указателей, вывесок, не имеющих отношения к организации и регулированию движения, в зонах, предназначенных для размещения дорожных знаков и вертикальной разметки, в частности, на опорах наружного освещения, подвесках контактной сети электротранспорта, на пролетных строениях и опорах мостов, путепроводов и коммуникационных эстакад;

- размещение рекламы осуществляется при условии сохранения зон видимости для водителей и пешеходов («треугольников видимости»), т.е. наружная реклама, не относящаяся к техническим средствам организации дорожного дви-

жения и устанавливаемая в непосредственной близости от автомобильных дорог, не должна препятствовать восприятию дорожной обстановки и ухудшать условия безопасности дорожного движения;

- запрещается применение светоотражающих пленок, красок при изготовлении и установке рекламных стендов, вывесок, попадающих в поле зрения водителя;

- размещение рекламных стендов, вывесок, указателей осуществляется при документальном согласовании с Управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУ МВД России по Ставропольскому краю проекта, в котором детально проработано местоположение объекта по отношению к существующей ситуации и участникам дорожного движения.

Здания и сооружения, допускаемые к размещению в пределах территорий общего пользования, отнесенных к улично-дорожной сети, размещаются на основании проектной документации, с учетом требований Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

## Раздел II. Материалы по обоснованию расчетных показателей

1. Обоснование расчетных показателей, содержащихся в Нормативах, основывается на:

1) применении и соблюдении требований и норм, связанных с градостроительной деятельностью, содержащихся:

- в нормативных правовых актах Российской Федерации;
- в нормативных правовых актах Ставропольского края;
- в технических регламентах, национальных стандартах и сводах правил;

2) учете показателей и данных, содержащихся:

- в стратегиях, программах и прогнозах социально-экономического развития Ставропольского края, связанных с созданием объектов регионального значения;

- в официальных статистических отчетах, содержащих сведения о состоянии экономики и социальной сферы, о социально-демографическом составе и плотности населения муниципальных образований Ставропольского края;

- в утвержденных документах территориального планирования Российской Федерации, Ставропольского края и муниципальных образований Ставропольского края и материалах по их обоснованию;

- в методических материалах в области градостроительной деятельности;

3) корректном применении математических моделей и методов при расчетах нормативных показателей градостроительного проектирования.

2. Материалы по обоснованию расчетных показателей сгруппированы в зависимости от видов объектов и территорий в соответствии с подразделами основной части Нормативов. Материалы по обоснованию содержат ссылки на использованные документы, перечисленные ниже, извлечения из этих документов, пояснения, выводы и математические расчеты (при необходимости).

3. Перечень документов, использованных при подготовке настоящих Нормативов градостроительного проектирования Ставропольского края (полный перечень нормативно-правовой базы приведен в приложении 4 настоящих Нормативов).

### **Раздел III. Правила и область применения расчетных показателей, содержащихся в основной части нормативов градостроительного проектирования Ставропольского края**

#### **1. Предмет регулирования нормативов градостроительного проектирования**

1.1. Настоящие нормативы направлены на организацию управления органами государственной власти Ставропольского края и органами местного самоуправления, расположенных на территории Ставропольского края, по созданию благоприятной и обустроенной среды жизнедеятельности населения и предназначены для регулирования градостроительной деятельности на основе требований законодательства Российской Федерации и Ставропольского края.

1.2. Настоящими нормативами устанавливаются расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспорта регионального значения населения Ставропольского края и расчетные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения Ставропольского края.

#### **2. Содержание нормативов градостроительного проектирования**

2.1. Настоящие нормативы включают в себя расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности населения Ставропольского края следующими объектами:

- 1) автомобильные дороги общего пользования;
- 2) общественным пассажирским транспортом;
- 3) улицами;
- 4) проездами;
- 5) разъездными площадками;
- 6) парковками применительно к различным элементам планировочной структуры территории, зданиям, строениям и сооружениям
- 7) иными объектами, которые необходимы для осуществления установленных действующим законодательством полномочий Ставропольского края как субъекта Российской Федерации.

#### **3. Назначение и область применения нормативов градостроительного проектирования**

3.1. Настоящие нормативы являются средством организации управления органов государственной власти Ставропольского края и органов местного самоуправления, расположенных на территории Ставропольского края, по созданию благоприятных условий жизнедеятельности человека и предназначены для регулирования градостроительной деятельности на основе требований законодательства Российской Федерации и Ставропольского края.

3.2. Нормативы обеспечивают согласованность решений стратегического социально-экономического планирования и градостроительного проектирования, определяют зависимость между показателями социально-экономического развития территорий и показателями пространственного развития территорий.

3.3. Нормативы применяются при:

1) подготовке документов схемы территориального планирования Ставропольского края, документации по планировке территории для размещения объектов капитального строительства регионального значения, утверждаемых Правительством Ставропольского края, и при внесении изменений в такие документы;

2) подготовке схем территориального планирования муниципальных районов, генеральных планов поселений, генеральных планов городских округов, документации по планировке территории, утверждаемых органами местного самоуправления Ставропольского края, и при внесении изменений в такие документы;

3) подготовке правил землепользования и застройки муниципальных образований, расположенных на территории Ставропольского края, и при внесении изменений в такие документы;

4) подготовке документации по планировке территории, в том числе при подготовке проектов планировки территории, проектов межевания территории и градостроительных планов земельных участков, предназначенных для строительства (реконструкции) объектов капитального строительства, и при внесении изменений в такие документы;

5) согласовании проектов документов территориального планирования муниципальных образований и проектов изменений в такие документы с высшим исполнительным органом государственной власти Ставропольского края и органами местного самоуправления Ставропольского края в случаях, предусмотренных законодательством;

6) проверке уполномоченными федеральными органами исполнительной власти, уполномоченными органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органами местного самоуправления подготовленной на основании их решения документации по планировке территории на соответствие требованиям, установленным Градостроительным кодексом Российской Федерации;

7) утверждении и реализации документов территориального планирования, градостроительного зонирования, планировки территории, а также при внесении изменений в указанные виды градостроительной документации;

8) подготовке комплексных программ развития муниципальных образований;

9) осуществлении контроля органами исполнительной власти Ставропольского края за соблюдением органами местного самоуправления Ставропольского края законодательства о градостроительной деятельности.

#### **4. Правила применения нормативов градостроительного проектирования**

4.1 Настоящие нормативы обязательны для всех субъектов градостроительной деятельности, осуществляющих свою деятельность на территории Ставропольского края, независимо от их организационно-правовой формы.

4.2. Нормативы не регламентируют положения по безопасности, определяемые законодательством о техническом регулировании и содержащиеся в действующих нормативных технических документах, технических регламентах, и разрабатываются с учетом этих документов.

4.3. Принятые местные нормативы градостроительного проектирования не могут содержать минимальные расчетные показатели обеспеченности объектами местного значения населения муниципального образования и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения муниципальных образований ниже, чем установленные настоящими нормативами предельные значения указанных расчетных показателей.

**Приложение 1**  
**к Нормативам градостроительного**  
**проектирования Ставропольского края**

**Дифференциация городов Ставропольского края**  
**по численности населения<sup>16</sup>**

<b>Численность населения, (тыс. человек)</b>		
<b>свыше 100</b>	<b>от 50 до 100</b>	<b>менее 50</b>
Ставрополь* (429,6); Невинномысск* (117,9); Пятигорск* (145,4); Кисловодск* (130,0); Ессентуки* (105,9).	Михайловск** (85,4); Минеральные Воды* (75,6); Георгиевск* (69,9); Буденновск** (63,0).	Изобильный* (38,4); Железноводск* (25,1); Лермонтов* (22,6); Светлоград* (37,5); Зеленокумск* (35,6); Благодарный* (31,6); Новоалександровск* (27,1); Новопавловск* (26,3); Нефтекумск* (25,0); Ипатово* (24,8).

\* – города, наделенные статусом (или входящие в состав) городских округов

\*\* – города, являющиеся административными центрами муниципальных районов

**Городские округа Ставропольского края**

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование городского округа</b>	<b>Численность населения на 01 января 2017 года, тыс. человек</b>
	Городской округ – Город Ставрополь	433,8
	Городской округ – Город-курорт Пятигорск	213,7
	Городской округ – Город Георгиевск	169,5
	Минераловодский городской округ	140,0
	Городской округ – Город-курорт Кисловодск	136,7
	Городской округ – Город Невинномысск	117,7
	Городской округ – Город-курорт Ессентуки	107,4
	Изобильненский городской округ	99,3
	Петровский городской округ	74,0
	Кировский городской округ	71,1
	Новоалександровский городской округ	65,5
	Нефтекумский городской округ	64,3
	Советский городской округ	61,5
	Благодарненский городской округ	58,9
	Ипатовский городской округ	58,6
	Городской округ – Город-курорт Железноводск	52,7
	Городской округ – Город Лермонтов	24,5

<sup>16</sup> – по состоянию на 01.01.2017 года

## Приложение 2

**Дифференциация поселков городского типа  
Ставропольского края по численности населения<sup>17</sup>**

Численность населения, (тыс. человек)		
свыше 15	от 10 до 15	менее 10
Горячеводский* (36,7); Иноземцево* (27,5); Свободы* (17,7)	Солнечнодольск* (11,7)	Рыздвяный* (7,5) Анджиевский* (6,4) Затеречный* (7,6)

\* – городские населенные пункты, входящие в состав городских округов

<sup>17</sup> – по состоянию на 01.01.2017 года

## Приложение 3

## Нормы расчета стоянок автомобилей

Рекреационные территории, объекты отдыха, здания и сооружения	Расчетная единица	Число машиномест на расчетную единицу
<b>Рекреационные территории и объекты отдыха</b>		
Пляжи и парки в зонах отдыха	100 одновременных посетителей	15-20
Лесопарки и заповедники	То же	7-10
Базы кратковременного отдыха (спортивные, лыжные, рыболовные, охотничьи и др.)	"	10-15
Береговые базы маломерного флота	"	10-15
Дома отдыха и санатории, санатории-профилактории, базы отдыха предприятий и туристские базы	100 отдыхающих и обслуживающего персонала	3-5
Гостиницы (туристские и курортные)	То же	5-7
Мотели и кемпинги	"	По расчетной вместимости
Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или одновременных посетителей и персонала	7-10
Садоводческие товарищества	10 участков	7-10
<b>Здания и сооружения</b>		
Учреждения управления, кредитно-финансовые и юридические учреждения, значений:		
республиканского	100 работающих	10-20
местного	То же	5-7
Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	"	10-15
Промышленные предприятия	100 работающих в двух смежных сменах	7-10
Больницы	100 коек	3-5
Поликлиники	100 посещений	2-3
Спортивные здания и сооружения с трибунами вместимостью более 500 зрителей	100 мест	3-5

Театры, цирки, кинотеатры, концертные залы, музеи, выставки	100 мест или единовременных посетителей	10-15
Парки культуры и отдыха	100 единовременных посетителей	5-7
Торговые центры, универмаги, магазины с площадью торговых залов более 200 м <sup>2</sup>	100 м <sup>2</sup> торговой площади	5-7
Рынки	50 торговых мест	20-25
Рестораны и кафе общегородского значения	100 мест	10-15
Гостиницы высшего разряда	То же	10-15
Прочие гостиницы	"	6-8
Вокзалы всех видов транспорта	100 пассажиров дальнего и местного сообщений, прибывающих в час "пик"	10-15
Конечные (периферийные) и зонные станции скоростного пассажирского транспорта	100 пассажиров в час "пик"	5-10
<p>Примечания:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Длина пешеходных подходов от стоянок для временного хранения легковых автомобилей до объектов в зонах массового отдыха не должна превышать 1000 м.</li> <li>2. В столицах республик, городах-курортах и городах - центрах туризма следует предусматривать стоянки автобусов и легковых автомобилей, принадлежащих туристам, число которых определяется расчетом. Указанные стоянки должны быть размещены с учетом обеспечения удобных подходов к объектам туристского осмотра, но не далее 500 м от них и не нарушать целостный характер исторической среды.</li> <li>3. Число машино-мест следует принимать при уровнях автомобилизации, определенных на расчетный срок.</li> </ol>		

**Перечень  
документов, использованных в материалах по обоснованию  
расчетных показателей**

При пользовании настоящим перечнем, целесообразно проверить действие ссылочных нормативных правовых актов, нормативных документов, стандартов, сводов правил и классификаторов в информационной системе общего пользования – на официальном сайте национального органа Российской Федерации в сети Интернет. Если ссылочный документ заменен (изменен), то при пользовании настоящим перечнем следует руководствоваться замененным (измененным) документом. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

Федеральные законы и нормативные правовые акты:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ;
- Земельный кодекс Российской Федерации от 25 октября 2001 года № 136-ФЗ;
- Жилищный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 188-ФЗ;
- Водный кодекс Российской Федерации от 3 июня 2006 года № 74-ФЗ;
- Лесной кодекс Российской Федерации от 4 декабря 2006 года № 200-ФЗ;
- Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 13 марта 2006 года № 38-ФЗ «О рекламе»;
- Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;
- Федеральный закон от 30 декабря 2009 года № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2014 г. №1521 «Об утверждении перечня национальных стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил), в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»;
- Приказ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 16 апреля 2014 г. № 474 «Об утверждении перечня документов в области стандартизации, в результате применения которых на добровольной основе

обеспечивается соблюдение требований Федерального закона от 22 июля 2008 года № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности»;

- Приказ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 30 марта 2015 года № 365 «Об утверждении перечня документов в области стандартизации, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона от 30 декабря 2009 года № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

Нормативные правовые акты Ставропольского края:

- Закон Ставропольского края от 01 марта 2005 года № 9-кз «Об административно-территориальном устройстве Ставропольского края»;

- Закон Ставропольского края от 18 июня 2012 года № 53-кз «О некоторых вопросах регулирования отношений в области градостроительной деятельности на территории Ставропольского края»;

- Закон Ставропольского края от 09 апреля 2015 года № 36-кз «О некоторых вопросах регулирования земельных отношений»;

- Постановление Правительства Ставропольского края от 23 декабря 2009 г. № 334-п «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования, являющихся государственной собственностью Ставропольского края (автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения) (в ред. постановлений Правительства Ставропольского края от 25.07.2011 № 297-п, от 21.02.2012 № 66-п, от 21.07.2016 № 297-п);

- Распоряжение Правительства Ставропольского края от 15 июля 2009 г. № 221-рп «Об утверждении стратегии социально-экономического развития Ставропольского края до 2020 года и на период до 2025 года».

Своды правил, строительные нормы и правила, санитарные правила и нормы:

- ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства»;

- СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

- СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85\*»;

- СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

- СП 51.13330.2011 «Защита от шума. Актуализированная редакция СНиП 23-03-2003»;

- СП 52.13330.2016 «Естественное и искусственное освещение. Актуализированная редакция СНиП 23-05-95\*»;

- СП 53.13330.2011 «Планировка и застройка территорий садоводческих (дачных) объединений граждан, здания и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 30-02-97\*»;
- СП 54.13330.2016 «СНиП 31-01-2003 Здания жилые многоквартирные»;
- СП 78.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 3.06.03-85 (с Изменением № 1)»;
- СП 98.13330.2012 «Трамвайные и троллейбусные линии. Актуализированная редакция СНиП 2.05.09-90»;
- СП 113.13330.2016 «СНиП 21-02-99\* Стоянки автомобилей»;
- СП 118.13330.2012\* «Общественные здания и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 31-06-2009 (с Изменениями № 1, 2)»;
- СП 156.13130.2014 «Станции автомобильные заправочные. Требования пожарной безопасности».

## Приложение 5

**Перечень автомобильных дорог общего пользования, являющихся  
государственной собственностью Ставропольского края  
(автомобильные дороги общего пользования регионального или  
межмуниципального значения)<sup>18</sup>**

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автомобильной дороги
1	2	3
1.	Ставрополь - Александровское - Минеральные Воды	07 ОП РЗ 07К-001
2.	Александровское - Новоселицкое - Буденновск	07 ОП РЗ 07К-002
3.	Александровское - Гофицкое	07 ОП РЗ 07К-003
4.	Новоселицкое - Саблинское - примыкание к автомобильной дороге "Ставрополь - Александровское - Минеральные Воды"	07 ОП РЗ 07К-004
5.	Курсавка - Крымгиреевское - Александровское	07 ОП РЗ 07К-005
6.	Новоселицкое - Падинское - Калиновское	07 ОП РЗ 07К-006
7.	Минеральные Воды - Саблинское	07 ОП РЗ 07К-007
8.	М-29 "Кавказ" - Средний - Новокавказский	07 ОП РЗ 07К-008
9.	М-29 "Кавказ" - Янкуль - Новый Бешпагир - Грачевка	07 ОП РЗ 07К-009
10.	Курсавка - Ударный (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-010
11.	М-29 "Кавказ" - Терновский - Казинка	07 ОП РЗ 07К-011
12.	Дивное - Рагули - Арзгир	07 ОП РЗ 07К-012
13.	Дивное - Большая Джалга - Красочный	07 ОП РЗ 07К-013
14.	Арзгир - Мирное	07 ОП РЗ 07К-014
15.	Буденновск - Арзгир	07 ОП РЗ 07К-015
16.	Урожайное - Турксад - Арзгир	07 ОП РЗ 07К-016
17.	Левокумское - Николо-Александровское - Петропавловское	07 ОП РЗ 07К-017
18.	Буденновск - Новоромановское - Чограйский	07 ОП РЗ 07К-018
19.	Элиста - примыкание к автомобильной дороге "Дивное - Рагули - Арзгир" (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-019
20.	Светлоград - Благодарный - Буденновск	07 ОП РЗ 07К-020
21.	Журавское - Благодарный - Кучерла - Красный Маныч	07 ОП РЗ 07К-021
22.	Буденновск - Ачикулак - Нефтекумск	07 ОП РЗ 07К-022
23.	Орловка - Виноградный - Доброжеланный	07 ОП РЗ 07К-023
24.	Архангельское - Плаксейка	07 ОП РЗ 07К-024
25.	Обход г. Буденновска	07 ОП РЗ 07К-025

<sup>18</sup> – Утвержден постановлением Правительства Ставропольского края от 23 декабря 2009 года № 334-п (в ред. постановлений Правительства Ставропольского края от 25.07.2011 № 297-п, от 21.02.2012 № 66-п, от 21.07.2016 № 297-п)

26.	Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-026
27.	Пятигорск - Георгиевск	07 ОП РЗ 07К-027
28.	Солдато-Александровское - Андреевский - Георгиевск	07 ОП РЗ 07К-028
29.	Георгиевск - Терский - Лысогорская	07 ОП РЗ 07К-029
30.	Георгиевск - Урухская - Орловка	07 ОП РЗ 07К-030
31.	Новозаведенное - Андреевский	07 ОП РЗ 07К-031
32.	Незлобная - Зольская	07 ОП РЗ 07К-032
33.	Михайловск - Казинка - Грачевка	07 ОП РЗ 07К-033
34.	Светлоград - Благодатное	07 ОП РЗ 07К-034
35.	Грачевка - Спицевка - Нагорный	07 ОП РЗ 07К-035
36.	Ставрополь - Изобильный - Новоалександровск - Красногвардейское	07 ОП РЗ 07К-036
37.	Изобильный - Труновское - Кугульта	07 ОП РЗ 07К-037
38.	Сенгилеевское - Новотроицкая	07 ОП РЗ 07К-038
39.	Изобильный - Рыздвяный	07 ОП РЗ 07К-039
40.	Ставрополь - Новомарьевская - Каменнобродская	07 ОП РЗ 07К-040
41.	Ростов-на-Дону (от М-4 "Дон") - Ставрополь (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07Р-041
42.	Рыздвяный - Казинка	07 ОП РЗ 07К-042
43.	Преградное - Тахта - Ипатово	07 ОП РЗ 07К-043
44.	Городовиковск - Тахта (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-044
45.	Ипатово - Золотаревка - Добровольное	07 ОП РЗ 07К-045
46.	Новопавловск - Курская - Моздок (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-046
47.	Проезд по улицам ст-цы Зольской	07 ОП РЗ 07К-047
48.	Подъезд к пос. Прогресс от автомобильной дороги "Новопавловск - Зольская - Пятигорск"	07 ОП РЗ 07К-048
49.	Проходный - Советская (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-049
50.	Курская - Горнозаводское	07 ОП РЗ 07К-050
51.	Новопавловск - Крупско-Ульяновский	07 ОП РЗ 07К-051
52.	Новопавловск - Зольская - Пятигорск	07 ОП РЗ 07К-052
53.	Ставрополь - Тоннельный - Барсуковская	07 ОП РЗ 07К-053
54.	Кочубеевское - Балахоновское - Армавир (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-054
55.	Кочубеевское - Казьминское - Заветное	07 ОП РЗ 07К-055
56.	Объезд ст-цы Барсуковской	07 ОП РЗ 07К-056
57.	Невинномыск - Эрсакон (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-057
58.	Веселое - Черкасский - Петровское (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-058
59.	Отмыкание от автомобильной дороги "Подъезд к г. Черкеску" - Усть-Невинский - Беломечетская	07 ОП РЗ 07К-059
60.	Казьминское - Пискуновское (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-060

	края)	
61.	Красногвардейское - Покровское	07 ОП РЗ 07К-061
62.	Дмитриевское - Городовиковск (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-062
63.	Преградное - Медвеженский - Новомихайловское	07 ОП РЗ 07К-063
64.	Коммунар - Штурм	07 ОП РЗ 07К-064
65.	Курская - Каясула	07 ОП РЗ 07К-065
66.	Полтавское - Богдановка - Степное	07 ОП РЗ 07К-066
67.	Стодеревская - Серноводское - Уваровское	07 ОП РЗ 07К-067
68.	Каново - Черноярская (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-068
69.	Курская - Новотаврический - примыкание к автомобильной дороге "Зеленокумск - Соломенское - Степное"	07 ОП РЗ 07К-069
70.	Моздок - Ищерская (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-070
71.	Величаевское - Лагань (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-071
72.	Левокумское - Турксад	07 ОП РЗ 07К-072
73.	Минеральные Воды - Суворовская	07 ОП РЗ 07К-073
74.	Розовка - Нагутское	07 ОП РЗ 07К-074
75.	Подъезд к хут. Сухая Падина от автомобильной дороги "Ставрополь - Александровское - Минеральные Воды"	07 ОП РЗ 07К-075
76.	Степное - Иргаклы - Ачикулак	07 ОП РЗ 07К-076
77.	Ачикулак - Махмуд-Мектеб - Тукуй-Мектеб	07 ОП РЗ 07К-077
78.	Иргаклы - Абрам-Тюбе - граница Ставропольского края	07 ОП РЗ 07К-078
79.	Новкус-Артезиан - Ямангой - примыкание к автомобильной дороге "Иргаклы - Абрам-Тюбе - граница Ставропольского края"	07 ОП РЗ 07К-079
80.	Новоалександровск - Григорополисская - Армавир (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-080
81.	Темижбекский - Темижбекская (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-081
82.	Новоалександровск - Горьковский	07 ОП РЗ 07К-082
83.	Новоалександровск - Кропоткин (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-083
84.	Светлоград - Николина Балка - Прикалаусский	07 ОП РЗ 07К-084
85.	Подъезд к г. Светлограду от автомобильной дороги "Светлоград - Благодарный - Буденновск"	07 ОП РЗ 07К-085
86.	Светлоград - Летняя Ставка - Кучерла	07 ОП РЗ 07К-086
87.	Пятигорский - примыкание к автомобильной дороге "Незлюбная - Зольская"	07 ОП РЗ 07К-087
88.	Кисловодск - Карачаевск (в границах Ставропольского края)	07 ОП РЗ 07К-088
89.	Ессентуки - Бекешевская - Суворовская	07 ОП РЗ 07К-089
90.	Подъезд к г. Ессентуки	07 ОП РЗ 07К-090
91.	Ессентукская - Юца - Этока	07 ОП РЗ 07К-091
92.	Северо-Западный обход г. Пятигорска	07 ОП РЗ 07К-092

93.	Ессентуки - Суворовская	07 ОП РЗ 07К-093
94.	Зеленокумск - Никольское - Степное	07 ОП РЗ 07К-094
95.	Зеленокумск - Соломенское - Степное	07 ОП РЗ 07К-095
96.	Зеленокумск - Селивановка - Нины	07 ОП РЗ 07К-096
97.	Соломенское - Зеленая Роща	07 ОП РЗ 07К-097
98.	Обход с. Степного	07 ОП РЗ 07К-098
99.	Безопасное - Подлесное	07 ОП РЗ 07К-099
100.	Камбулат - Летняя Ставка - Ясный - Новокучерлинский	07 ОП РЗ 07К-100
101.	Владимировка - Мирное	07 ОП РЗ 07К-101
102.	Кучерла - Троицкий	07 ОП РЗ 07К-102
103.	Ставрополь - Аэропорт	07 ОП РЗ 07А-103
104.	Северный обход г. Ставрополя	07 ОП РЗ 07К-104
105.	Подъезд к г. Ставрополю от автомобильной дороги «Астрахань - Элиста – Ставрополь»	07 ОП РЗ 07К-105
106.	Западный обход г. Георгиевска	07 ОП РЗ 07К-106
107.	Проезд по улицам с. Гофицкого	07 ОП РЗ 07К-107
108.	Проезд по улицам ст-цы Незлобной	07 ОП РЗ 07К-108
109.	Обход ст-цы Курской	07 ОП РЗ 07К-109
110.	Пролетарский - Средний	07 ОП РЗ 07К-110
111.	Проезд по ул. П. Явецкого в с. Степном	07 ОП РЗ 07К-111
112.	Подъезд к с. Кугульта от автомобильной дороги "Михайловск - Казинка - Грачевка"	07 ОП РЗ 07К-112
113.	Обход г. Новоалександровска	07 ОП РЗ 07К-113
114.	Штурм - Дружба	07 ОП РЗ 07К-114

## СОДЕРЖАНИЕ

### Общие положения

Раздел I. Расчетные показатели сети автомобильных дорог общего пользования, общественного пассажирского транспорта, улиц, проездов, разъездных площадок применительно к различным элементам планировочной структуры территории Ставропольского края, зданиям, строениям и сооружениям

1. Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспорта
2. Внешний транспорт
3. Улично-дорожная сеть
4. Система общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения
5. Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств
6. Установление и использования придорожных полос Федеральных и региональных или межмуниципальных автомобильных дорог общего пользования на территории Ставропольского края
7. Установление границ и использование территорий общего пользования, отнесенных к улично-дорожной сети

### Раздел II. Материалы по обоснованию расчетных показателей

Раздел III. Правила и область применения расчетных показателей, содержащихся в основной части нормативов градостроительного проектирования Ставропольского края

1. Предмет регулирования нормативов градостроительного проектирования
2. Содержание нормативов градостроительного проектирования
3. Назначение и область применения нормативов градостроительного проектирования
4. Правила применения нормативов градостроительного проектирования

### Приложение 1

### Приложение 2

### Приложение 3

### Приложение 4

### Приложение 5