

**Зміна № 1 ДБН В.2.3-18:2007  
ТРАМВАЙНІ ТА ТРОЛЕЙБУСНІ ЛІНІЇ.  
Загальні вимоги до проектування**

- 1 РОЗРОБЛЕНО:** Державне підприємство “Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут міського господарства” (НДКТІ МГ) Міністерства з питань житлово-комунального господарства України
- РОЗРОБНИКИ** **В. Будниченко, Н.Джола; Л. Збарський**, канд. техн. наук (науковий керівник)
- 2 ВНЕСЕНО:** Департамент нормативно-методичного забезпечення промислового і цивільного будівництва, будіндустрії та виробництва будівельних матеріалів Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово –комунального господарства
- 3 ПОГОДЖЕНО:** Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті, лист № 3002/8/15-13 від 06.06.2013 р.;  
Міністерство соціальної політики України, лист № 6124/0/14-13/19 від 06.06.2013 р.;  
Міністерство інфраструктури України, лист № 6650/22/10-13 від 21.06.2013 р.
- 4 ЗАТВЕРДЖЕНО:** наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 08 липня 2013 р. № 301
- НАБРАННЯ  
ЧИННОСТІ:** 01 листопада .2013

Цей документ, незважаючи на його автентичність з оригіналом (друкованим чи віртуальним виданням), носить інформаційно-довідковий характер (для некомерційної діяльності) і не має статусу офіційного, навіть якщо це зазначено у тексті (електронній чи сканованій версії).

## ТЕКСТ ЗМІНИ

### **Зміст:**

*долучити Додаток В «Схеми улаштування посадочних майданчиків зупинок трамвая, призначених для маломобільних пасажирів».*

### **Розділ 2 НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ**

*Доповнити новими посиланнями:*

«ДСТУ-Н В.2.2-31-2011 Настанова з облаштування будинків і споруд цивільного призначення елементами доступності для осіб з вадами зору та слуху

ДБН В.2.2-17:2006 Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення»

### **Розділ 3 ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ**

**Пункт 3.6** *викласти в новій редакції:*

**«3.6 Лінія (ділянка) швидкісного трамвая (легкорейковий транспорт)**

Лінія, колія якої (ділянка колії) не має пересічень з іншими транспортними та пішохідними потоками в одному рівні та захищена від інших учасників дорожнього руху, на якій експлуатуються трамвайні вагони або вагони трамвайного типу»

**Пункт 3.8** *викласти в новій редакції:*

**«3.8 Вільний простір**

Відстань між бічними стінками двох трамвайних вагонів, що перебувають на прямих ділянках суміжних колій або бічною стінкою трамвайного вагона та будь-яким зовнішнім об'єктом, який забезпечує вільне проходження вагона між об'єктом або вагоном, що перебуває на кривій або прямій ділянці колії, щоб знизити ризик виникнення небезпечної ситуації»

**Пункт 3.14** *викласти в новій редакції:*

**«3.14 Транспортний пересадочний вузол**

Вузол, де пасажир може пересісти з одного на інший вид транспорту або інший маршрут»

**Розділ 3 доповнити новими пунктами 3.80, 3.81:**

**«3.80 Маломобільні групи населення (МГН) - згідно з ДБН В.2.2-17**

**3.81 Транспортна доступність для МГН**

Наявність умов, за яких маломобільні групи населення нарівні з іншими мають доступ до інженерно-транспортної інфраструктури, транспорту та транспортних послуг»

### **Розділ 4 ПОЗНАКИ ТА СКОРОЧЕННЯ**

*Додати:*

«ТПВ – транспортний пересадочний вузол

ЛРТ – легкорейковий транспорт»

МГН – маломобільні групи населення

### **Розділ 6 ТРАМВАЙНІ КОЛІЇ**

**Підрозділ 6.1 Загальні вимоги**

**Пункт 6.1.1:** *у другому реченні першого абзацу після слів «одноколіїні ділянки колії» додати слова «, сплетення та пересічення трамвайних колій»*

**Підрозділ 6.1 доповнити новим пунктом 6.1.6:**

**«6.1.6 У разі перевищення допустимого рівня шуму передбачити шумознижуючі заходи (шумозахисні екрани, гумові вкладиші тощо).»**

**Підрозділ 6.2 Габаритні розміри**

**Пункт 6.2.1** *викласти в новій редакції:*

**«6.2.1 Трамвайні лінії треба проектувати для руху трамвайних вагонів, які мають габаритні розміри згідно з ДСТУ 4070 та (або) іншими чинними нормативними документами.**

**Пункт 6.2.2:**

- *замінити слова «зазор безпеки» на «вільний простір».*

- *у другому переліку замінити «50 мм» на «від 50 мм до 100 мм».*

- *доповнити новим абзацом:*

«Трамвайна колія чи її окрема ділянка підлягають реконструкції, якщо зменшення вільного простору може призвести до торкання будь-яких елементів трамвайного вагона з іншим вагоном чи об'єктом, що розташований між чи поряд з колією. Оцінювання ризику торкання виконують на підставі обстеження трамвайної лінії».

**Пункт 6.2.3** *викласти в новій редакції:*

**«6.2.3 Мінімальну відстань між осями суміжних трамвайних колій на прямій ділянці колії для трамвайних вагонів з габаритною шириною 2,2 м та 2,6 м приймають відповідно до таблиці 6.1. Зазначені відстані можуть бути змінені з урахуванням вимог 6.2.2.»**

**Пункт 6.2.4** *викласти в новій редакції:*

«6.2.4 Мінімальну відстань між осями суміжних кривих ділянок трамвайної колії для трамвайних вагонів з габаритною шириною 2,2 м та 2,6 м приймають відповідно до таблиці 6.2. Зазначені відстані можуть бути змінені з урахуванням вимог 6.2.2.»

**Пункт 6.2.5 викласти в новій редакції:**

«6.2.5 Мінімальну відстань від осі колії на прямих ділянках до будинків, споруд і пристроїв для трамвайних вагонів з габаритною шириною 2,2 м та 2,6 м приймають відповідно до таблиці 6.3. Зазначені відстані можуть бути змінені з урахуванням вимог 6.2.2.»

**Підрозділ 6.6 Верхня будова колії**

**Пункт 6.6.1 доповнити приміткою:**

«**Примітка.** Можна застосовувати інші типи трамвайних рейок та їхні скріплення, якщо вони відповідають вимогам технічного регламенту та нормативних документів»

**Таблиця 6.4:**

- до заголовка третьої колонки таблиці додати «не більше»;
- у заголовку другої колонки таблиці замінити слово «не менше» на «не більше»;
- у заголовку четвертої колонки таблиці замінити слово «не менше» на «не більше»;
- у заголовку п'ятої колонки таблиці замінити слово «не менше» на «не більше».

**Підрозділ 6.11 Окремі вимоги до швидкісних ліній трамвая**

*Замінити у всіх відмінках слова «швидкісні лінії трамвая» на скорочення «ЛРТ».*

**Розділ 10 СПОРУДИ КІНЦЕВИХ СТАНЦІЙ ТА ЗУПИНОК**

**Підрозділ 10.1 Загальні вимоги**

**Пункт 10.1.1 замінити слова «пересадочних вузлів трамвайних та тролейбусних ліній» на скорочення «ТПВ».**

**Підрозділ 10.3 Зупинки**

**Пункт 10.3.5 викласти в новій редакції:**

«10.3.5 Посадочні майданчики зупинок трамвая повинні мати такі розміри:

а) ширину посадочного майданчика визначають залежно від розрахункового обсягу пасажирообороту, але не менше ніж 2,5 м або 3 м, якщо посадочний майданчик розташований у тунелі або за наявності сходових входів у підземні пішохідні переходи;

б) довжина має бути збільшена на 5 м від габаритної довжини вагона чи поїзда, який передбачається застосувати на лінії;

в) висота посадочного майданчика має бути на рівні першої сходинки трамвайного вагона.

Реконструкцію посадочного майданчика трамвайної зупинки виконують у разі зміни габаритних розмірів трамвайного вагона, для якого він був запроектований, на підставі обстеження трамвайної лінії.»

**Пункт 10.3.7 викласти в новій редакції:**

«10.3.7 Посадочний майданчик зупинок тролейбуса повинен мати:

– ширину – не менше ніж 2,5 м або 3 м, якщо посадочний майданчик розташований у тунелі або за наявності сходових входів у підземні пішохідні переходи;

– довжину посадочного майданчика треба приймати на 5 м більше від габаритної довжини одночасно зупинених тролейбусів, які передбачаються застосовувати на лінії;

Габаритну довжину тролейбуса та кількість одночасно зупинених машин на тролейбусній зупинці приймають згідно із завданням на проектування.

Під час проектування та реконструкції посадочного майданчика зупинки тролейбуса треба надавати перевагу розміщенню зупинки в заїзній «кишені» проїзної частині дороги.»

**Пункт 10.3.9 викласти в новій редакції:**

«10.3.9 Зупинки та ТПВ можуть бути обладнані у вигляді комплексу (павільйон для продажу квитків, навіс, місця для сидіння, урни, інформаційне табло про прибуття транспортного засобу тощо) згідно із завданням на проектування.

**Підрозділ 10.3 доповнити новими пунктами 10.3.10 - 10.3.19:**

«10.3.10 Під час проектування посадочного майданчика на зупинці трамвая треба надати перевагу проектним рішенням, які не призводять до звуження проїзної частини дороги, наприклад, за рахунок зміни її геометрії.»

**10.3.11** Посадочні майданчики повинні мати твердий, неслизький покриття.

**10.3.12** Поперечний ухил посадочних майданчиків трамвайних зупинок треба приймати від 1% до 2% і спрямовувати його у протилежний бік від колії чи бортового каменю.

**10.3.13** Посадочні майданчики повинні мати пандус з ухилом не більше ніж 8%.

**10.3.14** На відстані 50 см від краю посадочного майданчика, зі сторони зупиненого вагона, слід передбачати контрастну або світлу обмежувальну смугу шириною згідно з 4 ДСТУ-Н В.2.2 - 31.

**10.3.15** У разі улаштування посадочного майданчика (див. рис. В.1 та рис. В.3) для зменшення ризику небезпечних ситуацій додатково треба:

– встановити дорожні знаки, що попереджують про звуження дороги, про кінець додаткової смуги руху, про об'їзд перешкоди з правої чи лівої сторін згідно з ДСТУ 4100;

— встановити дорожнє огороження чи (та ) напрямні пристрої для зменшення ризику падіння людини з посадочного майданчика на проїзну частину дороги та виїзду на посадочний майданчик дорожнього транспортного засобу висотою не менше ніж 1,1 м;

— встановити пішохідний світлофор, якщо зупинка трамвая розташована поза перехрестям згідно з ДСТУ 4092;

— встановити для дорожніх транспортних засобів світлофор з вертикальним розташуванням сигналів з додатковою секцією дозволу «повороту ліворуч», якщо зупинка трамвая розташована перед перехрестям і застосовано перехрещення колій (рис. В.2) згідно з ДСТУ 4092;

— нанести вертикальну розмітку 2.1 відповідно до Правил дорожнього руху [10] на вертикальну площину посадочного майданчика зі сторони руху транспортних засобів.

**10.3.16** Для збереження ширини проїзної частини дороги під час реконструкції трамвайної колії, можна зменшити пішохідну зону або улаштувати посадочний майданчик з перехрещенням чи сплетенням трамвайних колій (рис. В.2, рис. В.4), якщо трамвайні вагони не мають дверей з обох боків, а також встановити для:

— трамвайних вагонів знаки переваги зустрічного руху згідно з ДСТУ 4100 та (або) світлофори для регулювання руху трамваїв згідно з ДСТУ 4092.

— дорожніх транспортних засобів світлофор з вертикальним розташуванням сигналів з додатковою секцією дозволу повороту ліворуч згідно з ДСТУ 4092, якщо зупинка трамвая розташована перед перехрестям і застосоване перехрещення колій (рис. В.2).

У разі наявності трамвайного вагона з дверима по обидва боки, перехрещення колій не застосовують.

**10.3.17** Дорожнє огороження повинно перекривати ширину посадочного майданчика, а напрямні пристрої ту його частину, що виступає на дорогу.

**10.3.18** Під час проектування зупинок та ТПВ треба забезпечити транспортну доступність для МГН, передбачивши такі заходи:

— улаштування поручнів;

— на шляхах пересування передбачити світові інформаційні покажчики руху;

— розміщення інформаційних знаків, вказівок щодо напрямку руху для осіб з вадами зору та слуху;

— розміщення інформаційних табличок з інформацією щодо номера маршруту, графіка чи інтервалу руху, напрямку руху тощо. Інформаційні таблички повинні бути розташовані на висоті не більше ніж 1,7 м. Шрифт на табличках повинен бути збільшений та контрастного кольору. Така інформація дублюється рельєфним літерно-цифровим або рельєфно-крапковим шрифтом (шрифтом Брайля);

— нанесення спеціальних вказівок на покритті на шляху пересування для визначення напрямку руху, зокрема нанесення на верхній шар покриття рельєфних смуг згідно з 6.1.9 ДБН В.2.2-17;

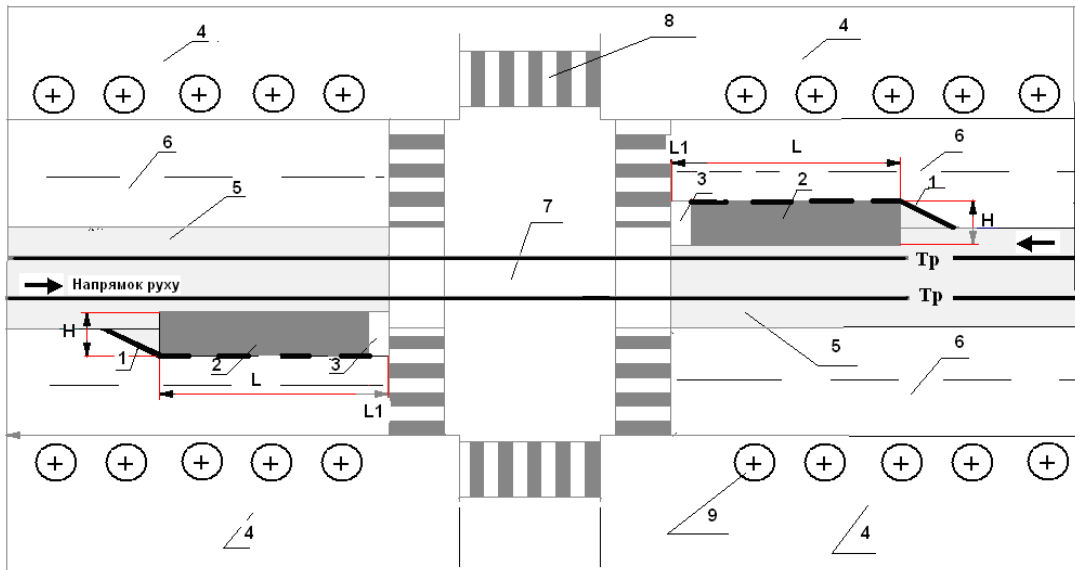
— у місці розташування дверей (трамвайний вагон зупинений), призначених для осіб з інвалідністю, має бути нанесена на поверхню посадочного майданчика рельєфна смуга шириною, удвічі більшою ніж смуга біля інших дверей вагона.

— край бруківки на початку пішохідного переходу до зупинки має бути помаркований контрастним кольором.

**10.3.19** Для забезпечення транспортної доступності МГН підземних переходів до пасажирських станцій, зупинок та ТПВ треба передбачити заходи згідно з 5.11 ДБН В.2.2-17.

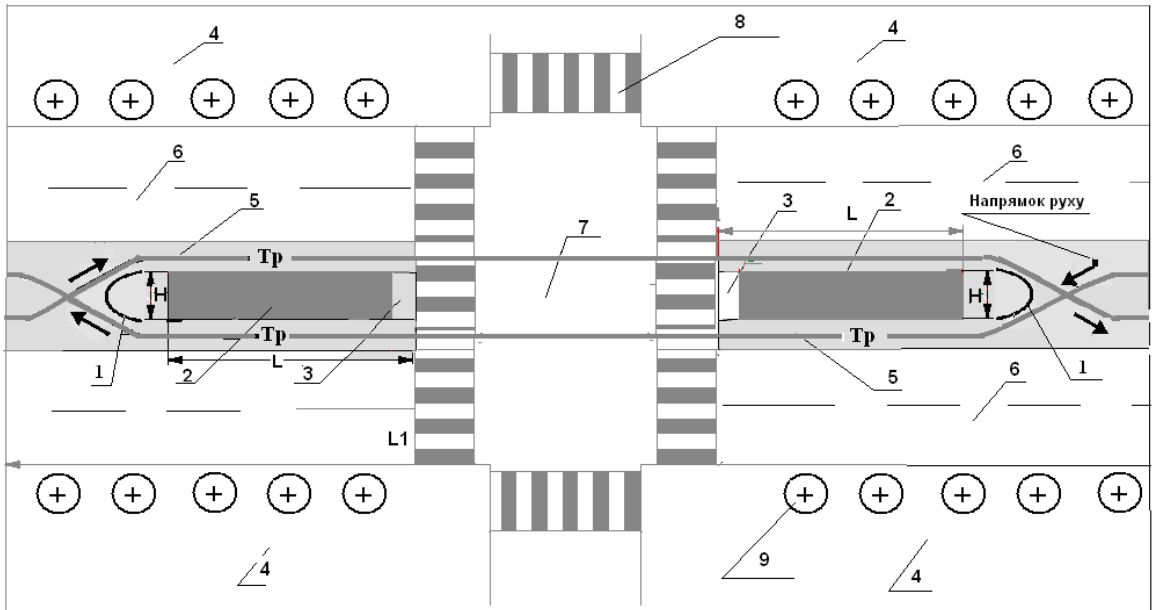
**Долучити додаток В:**

Додаток В  
(довідковий)  
**Схеми улаштування посадочних майданчиків зупинок трамвая, призначених для користування маломобільними особами**



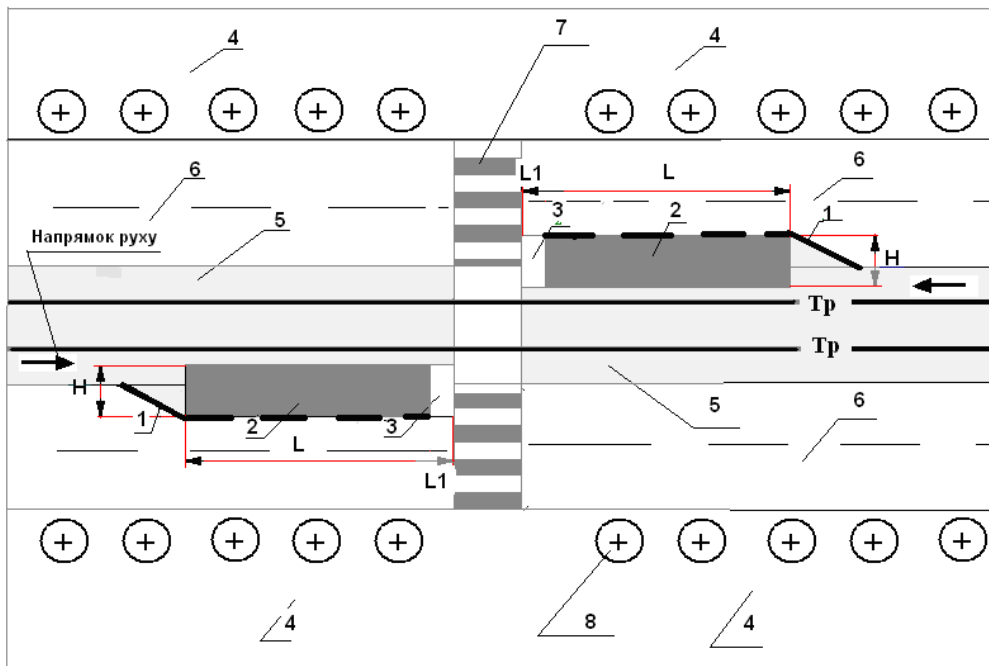
1 – дорожнє огороження та напрямні пристрої, 2 – посадочний майданчик, 3 – пандус для заїзду крісла-коляски на посадочний майданчик, 4 – пішохідна зона, 5 – відокремлене чи суміщене трамвайне полотно, 6 – дорога, 7 – суміщене трамвайне полотно, L – габаритна довжина посадочного майданчика, 8 – пішохідний перехід, 9 – зелені насадження, H – габаритна ширина посадочного майданчика, Тр – трамвайна колія.

**Рисунок В.1** – Схема улаштування посадочного майданчика перед перехрестям зі звуженням дороги



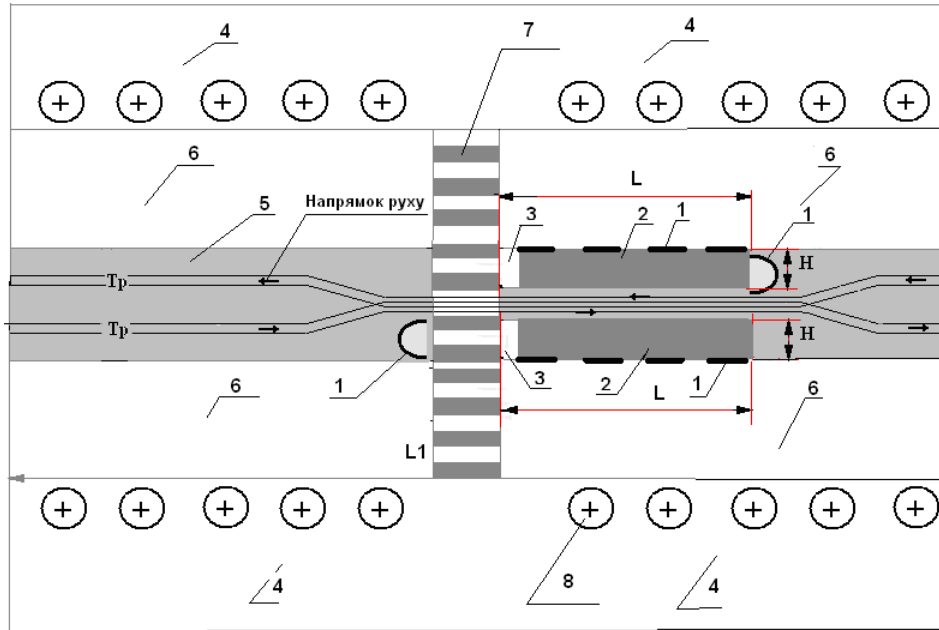
1 – напрямні пристрої, 2 – посадочний майданчик, 3 – пандус для заїзду крісла-коляски на посадочний майданчик, 4 – пішохідна зона, 5 – відокремлене чи суміщене трамвайне полотно, 6 – дорога, 7 - суміщене трамвайне полотно, 8 – пішохідний перехід, 9 – зелені насадження, L – габаритна довжина посадочного майданчика, H – габаритна ширина посадочного майданчика, Тр – трамвайна колія.

**Рисунок В.2** – Схема улаштування посадочного майданчика перед перехрестям без звуження дороги (стиснені умови)



1 – дорожнє огороження та напрямні пристрої, 2 – посадочний майданчик, 3 – пандус для заїзду крісла-коляски на посадочний майданчик, 4 – пішохідна зона, 5 – відокремлене трамвайне полотно, 6 – дорога, 7 – пішохідний перехід, 8 – зелені насадження, L – габаритна довжина посадочного майданчика, H – габаритна ширина посадочного майданчика, Тр – трамвайна колія.

**Рисунок В.3** – Схема улаштування посадочного майданчика поза перехрестям зі звуженням дороги



1 – дорожнє огороження та напрямні пристрої, 2 – посадочний майданчик, 3 – пандус для заїзду крісла-коляски на посадочний майданчик, 4 – пішохідна зона, 5 – відокремлене трамвайне полотно, 6- дорога, 7 – пішохідний перехід, 8 – зелені насадження, L – габаритна довжина посадочного майданчика, H – габаритна ширина посадочного майданчика, Tr – трамвайна колія.

**Рисунок В.4** – Схема улаштування посадочного майданчика поза перехрестям без звуження дороги (стиснені умови)