

**Изменения и дополнения  
в Местные нормативы градостроительного проектирования  
Лев-Толстовского муниципального района Липецкой области**

1. Внести в Местные нормативы градостроительного проектирования Лев-Толстовского муниципального района Липецкой области, утвержденные решением Совета депутатов Лев-Толстовского муниципального района от 28.08.2017 г. № 133 (в ред. от 20.11.2019 г), следующие изменения и дополнения:

1.1. В разделе «**Основная часть**»:

1) в подпункте 1.2.1 пункта 1.2:

- в абзаце 11 текстовой части слова «общегородского и районного значения» заменить словами «регулируемого движения»;

- абзац 12 текстовой части изложить в редакции следующего содержания:

«Нормативы градостроительного проектирования обеспеченности населения велосипедными дорожками и полосами для велосипедистов приведены в конце пункта 1.2.»;

- абзацы 13-15 исключить;

2) пункт 1.2 после таблицы № 2 дополнить текстом следующего содержания:

«Велосипедные дорожки и полосы для велосипедистов

**Основные положения**

Улично-дорожную сеть (далее – УДС) населенных пунктов следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе УДС следует выделять улицы и дороги магистрального и местного значения, а также главные улицы.

Пешеходные, велосипедные и велопешеходные дорожки должны проектироваться вдоль автомобильных дорог общего пользования.

Размещение пешеходных и велосипедных дорожек в границах полосы отвода автомобильной дороги должно осуществляться в соответствии с документацией по планировке территории и согласовываться с органами местного самоуправления.

Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек на автомобильных дорогах общего пользования, проходящих через населенные пункты, допускается выполнять с учетом национальных норм государств - участников Соглашения в области градостроительства.

Устройство пешеходных и велосипедных дорожек должно обеспечивать безопасные условия движения пешеходов и велосипедистов.

Обустройство автомобильной дороги пешеходными и велосипедными дорожками не должно ухудшать условия безопасности дорожного движения, условия использования и содержания автомобильной дороги и расположенных на ней сооружений и иных объектов.

Для обеспечения безопасности дорожного движения пешеходные и велосипедные дорожки должны оборудоваться соответствующими дорожными знаками, разметкой, ограждениями и светофорами.

#### Проектирование велосипедных дорожек

Велосипедные дорожки располагают на отдельном земляном полотне, у подошвы насыпей и за пределами выемок или на специально устраиваемых бермах.

На подходах к искусственным сооружениям велосипедные дорожки допустимо размещать на обочине с отделением их от проезжей части ограждениями или разделительными полосами.

Однополосные велосипедные дорожки располагают с наветренной стороны от дороги (в расчете на господствующие ветры в летний период), двухполосные – при возможности по обеим сторонам дороги.

Велосипедные и велопешеходные дорожки следует, как правило, устраивать за пределами проезжей части дорог при соотношениях интенсивностей движения автомобилей и велосипедистов, указанных в таблице № 3. Полосы для велосипедистов на проезжей части допускается устраивать на обычных автомобильных дорогах с интенсивностью движения менее 2000 авт./сут (до 150 авт./ч).

Таблица № 3. Соотношение интенсивностей движения автомобилей и велосипедистов

Фактическая интенсивность движения автомобилей (суммарная в двух направлениях), авт./ч	До 400	600	800	1000	1200
Расчетная интенсивность движения велосипедистов, вел./ч	70	50	30	20	15

Геометрические параметры велосипедных дорожек представлены в таблице № 4.

Таблица № 4. Основные геометрические параметры велосипедной дорожки

Нормируемый параметр	Минимальные значения	
	при новом строительстве	в стесненных условиях
Расчетная скорость движения, км/ч	25	15
Ширина проезжей части для движения, м, не менее:		
однополосного одностороннего	1,0-1,5	0,75-1,0
двухполосного одностороннего	1,75-2,5	1,50
двухполосного со встречным движением	2,50-3,6	2,00
Ширина велосипедной и пешеходной дорожки с разделением движения дорожной разметкой, м	1,5-6,0	1,5-3,25

Ширина велопешеходной дорожки, м	1,5-3,0	1,5-2,0
Ширина полосы для велосипедистов, м	1,20	0,90
Ширина обочин велосипедной дорожки, м	0,5	0,5
Наименьший радиус кривых в плане, м при отсутствии виража при устройстве виража	30-50 20	15 10
Наименьший радиус вертикальных кривых, м выпуклых вогнутых	500 150	400 100
Наибольший продольный уклон, % в равнинной местности в горной местности	40-60 -	50-70 100
Поперечный уклон проезжей части, %	15-20	20
Уклон виража, %, при радиусе: 5-10 м 10-20 м 20-50 м 50-100 м	более 30 более 20 более 15 20	30 20 15-20
Габарит по высоте, м	2,50	2,25
Минимальное расстояние до бокового препятствия, м	0,50	0,50
Ширина пешеходной дорожки 1,5 м, велосипедной - 2,5 м. Ширина пешеходной дорожки 1,5 м, велосипедной - 1,75 м. При интенсивности движения не более 30 вел./ч и 15 пеш./ч. При интенсивности движения не более 30 вел./ч и 50 пеш./ч.		

Велосипедные дорожки следует проектировать как для двустороннего движения (при интенсивности движения до 70 вел./ч), так и для одностороннего (при интенсивности движения более 70 вел./ч).

Длину велосипедных дорожек на подходах к населенным пунктам следует определять численностью жителей и принимать в соответствии с таблицей № 5.

Таблица № 5. Соотношение длины велосипедной дорожки и численности населения

Численность населения, тыс.чел.	Св. 500	500-250	250-100	100-50	50-25	25-10
Длина велосипедной дорожки, км	15	15-10	10-8	8-6	6-3	3-1

Ширина разделительной полосы между проезжей частью автомобильной дороги и параллельной или свободно трассируемой велосипедной дорожкой должна быть не менее 2,0 м. В стесненных условиях допускается разделительная полоса шириной 1,0 м, возвышающаяся над проезжей частью не менее чем на 0,15 м, с окаймлением бордюром или установкой барьерного или парапетного ограждения.

При устройстве пересечения автомобильных дорог и велосипедных дорожек требуется обеспечить безопасное расстояние видимости (таблица № 6). При расчетных скоростях автотранспортных средств более 80 км/ч и при интенсивности

велосипедного движения не менее 50 вел./ч устройство пересечений велосипедных дорожек с автомобильными дорогами в одном уровне возможно только при устройстве светофорного регулирования.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах I категории устройство пересечений автомобильных дорог с велосипедными дорожками в виде разрывов на разделительной полосе дорожных ограждений при интенсивности движения более 250 авт./ч не допускается.

Таблица № 6. Безопасное расстояние видимости

Ширина проезжей части, м	Расстояние видимости приближающегося автомобиля, м, при различных скоростях движения автомобилей, км/ч			
	50	60	70	80
5,0	50	60	70	80
7,0	130	150	180	200
10,5	170	200	230	270
14,0	210	250	290	330

Велосипедные дорожки в зоне пересечений с автомобильной дорогой должны быть освещены на расстоянии не менее 60 м.

Места пересечений велосипедных дорожек с автомобильными дорогами в одном уровне должны оборудоваться соответствующими дорожными знаками и разметкой.

При необходимости устройства велосипедного или пешеходного путепровода или тоннеля при пересечении велосипедных и пешеходных дорожек с транспортными развязками необходимо разрабатывать технико-экономические обоснования целесообразности строительства путепровода или тоннеля для них.

Покрытия велосипедных дорожек следует устраивать из асфальтобетона, цементобетона и каменных материалов, обработанных вяжущими, а при проектировании велопешеходных дорожек для выделения полос движения для велосипедистов - с применением цветных покрытий противоскольжения в соответствии с требованиями ГОСТ 32753.

При обустройстве дождеприемных решеток, перекрывающих водоотводящие лотки, ребра решеток не должны быть расположены вдоль направления велосипедного движения и должны иметь ширину отверстий между ребрами не более 15 мм.

Открытые велосипедные стоянки следует сооружать и оборудовать стойками или другими устройствами для кратковременного хранения велосипедов у предприятий общественного питания, мест кратковременного отдыха, магазинов и других общественных центров.

Велопарковки следует устраивать для длительного хранения велосипедов в зоне объектов дорожного сервиса (гостиницы, мотели и др.).

По степени закрытости велопарковки, как правило, разделяются на: открытые, с навесом, закрытые.



Парковые дороги	40	3,0	2	75	80	600	250	-
Проезды:								
- 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	20	1,50* 1,00**	1-2 2	25 25	70 70	-	-	-
- на рекреационных территориях в жилых зонах и т.п.	20	1,50* 1,00**	1-2 2	25 25	70 70	- -	- -	- -
* При движении в одном направлении; ** При движении в двух направлениях								

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%.

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.

Велосипедные дорожки могут устраиваться одностороннего и двустороннего движения при наименьшем расстоянии безопасности от края велодорожки, м:

- до кромки проезжей части дорог, опор, деревьев – 0,75;
- до тротуаров – 0,5.
- до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта – 1,5 м.

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.

При определении общей потребности в местах для хранения следует учитывать и другие индивидуальные транспортные средства (мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, мопеды, велосипеды) с приведением их к одному расчетному виду (легковому автомобилю) с применением следующих коэффициентов:

- мотоциклы и мотороллеры с колясками, мотоколяски 0,5;
- мотоциклы и мотороллеры без колясок 0,28;
- мопеды и велосипеды 0,1.

2. Изменения и дополнения в Местные нормативы градостроительного проектирования Лев-Толстовского муниципального района Липецкой области вступают в силу с момента официального опубликования.