

**АЗОВСКОЕ РАЙОННОЕ СОБРАНИЕ ДЕПУТАТОВ**

**СЕДЬМОГО СОЗЫВА**

**РЕШЕНИЕ № 50**

**от 30 марта 2022 года г. Азов**

О внесении изменений в решение Азовского районного Собрания депутатов от 27.12.2018 № 161 «Об утверждении местных нормативов градостроительного проектирования Азовского района Ростовской области»

В соответствии [Градостроительным кодексом Российской Федерации](https://docs.cntd.ru/document/901919338#64U0IK),
«Об утверждении местных нормативов градостроительного проектирования Азовского района Ростовской области», во исполнение части 6 подпункта
«а» пункта 2 Перечня поручения Президента Российской Федерации
от 22.11.2019 № Пр-2397 по итогам заседания Совета при Президенте Российской Федерации по развитию физической культуры и спорта 10.10.2019, с целью приведения муниципального нормативного правового акта
в соответствие с законодательством Российской Федерации, руководствуясь Уставом муниципального образования «Азовский район», Азовское районное Собрание депутатов

РЕШИЛО:

1. Внести в местные нормативы градостроительного проектирования Азовского района Ростовской области, следующие изменения:
2. В раздел II материалы по обоснованию расчетных показателей
глава 3 «Основные термины и понятия» к местным нормативам градостроительного проектирования Азовского района Ростовской области изложить в следующей редакции:

«Велосипедная дорожка - отдельная дорога или часть автомобильной дороги, предназначенная для велосипедистов и оборудованная соответствующими техническими средствами организации дорожного движения.

Полоса для велосипедистов - велосипедная дорожка, расположенная на проезжей части автомобильной дороги, отделяющая велосипедистов техническими средствами организации дорожного движения (разметкой, дорожными ограждениями и т.д.) от проезжей части и обозначенная дорожным знаком в сочетании с табличкой, расположенными над полосой.

Велопарковка - место для длительной стоянки (более часа) или хранения велосипедов, оборудованное специальными конструкциями.».

2. Главу 2 «Обоснование нормативов градостроительного проектирования» дополнить пунктом 2.5 «Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности и максимально допустимого уровня территориальной доступности велосипедных дорожек местного значения для населения муниципального образования «Азовский район»:

«2.5. Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности и максимально допустимого уровня территориальной доступности велосипедных дорожек местного значения для населения муниципального образования «Азовский район».

Требования к планированию велосипедных дорожек и велопарковок.

Проектирование велосипедных дорожек следует осуществлять
в соответствии с характеристиками, приведенными в таблицах.

Таблица 2.5.1

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Категория дорог и улиц | Основное назначение дорог и улиц |
| Велосипедные дорожки:в составе поперечного профиля улично-дорожной сети;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 2.5.2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 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 |
| Велосипедные дорожки: |  |  |  |  |  |  |  |  |
| в составе поперечного профиля улично-дорожной сети |  | 1,50 <\*> 1,00 <\*\*> | 1 - 2 | 25 | 70 |  |  |  |
|  |  |  | 2 |  |  |  |  |  |
| на рекреационных территориях в жилых зонах и т.п. | 20 | 1,50 <\*> 1,00 <\*\*> | 1 - 2 | 25 | 70 |  |  |  |
|  |  |  | 2 |  |  |  |  |  |

\* При движении в одном направлении. \*\* При движении в двух направлениях.

Велодорожки как отдельный вид транспортного проезда необходимо проектировать в виде системы, включающей в себя обособленное прохождение, или по улично-дорожной сети.

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.

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 устраиваться одностороннего и двустороннего движения при наименьшем расстоянии безопасности от края велодорожки, 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.

Размещение пешеходных и велосипедных дорожек в границах полосы отвода автомобильной дороги должно осуществляться в соответствии
с документацией по планировке территории и согласовывается с местными органами управления.

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

Обустройство автомобильной дороги пешеходными и велосипедными дорожками и полосами 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 и полосы должны оборудоваться соответствующими дорожными знаками, разметкой, ограждениями и светофорами.

**Проектирование велосипедных дорожек и полос**

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.

Соответственно, по аналогии с термином «полоса движения», термин «велополоса движения» (для краткости, велополоса) приобретает определенное значение. Велополоса означает любую из продольных полос, на которые может быть разделена проезжая часть велодороги, обозначенных или не обозначенных посредством продольной разметки, но имеющих ширину, достаточную для движения в один ряд велосипедов.

Важно, что велополоса не обязательно является, хотя и может быть частью велодорожки.

Ширина полосы измеряется от бордюра до середины разделительной линии.

На дорогах со скоростью 60 км/час и выше ширина велополосы должна превышать 1.5 м.

В особых ситуациях допустима ширина велополосы менее 1.5 м.

Если автомобильная полоса меньше 3 м, велополосу делать нежелательно.

**Обособленные и смешанные велополосы на проезжей части**

На проезжей части могут быть велополосы двух видов: Обособленные
и смешанные.

Обособленные (обязательные) велополосы отделяют часть проезжей дороги, предназначенную для велосипедистов. В нее запрещено вторгаться другим транспортным средствам.

Смешанные (рекомендуемые) велополосы предназначены предупреждать водителей о возможном присутствии велосипедистов и подсказывать водителям, что им надо придерживаться на достаточном расстоянии от края дороги или бордюра. Однако, движение автомобилей по велополосе возможно.

Преимущество использования велополос на проезжей части состоит в том, что они: - напоминают водителям о присутствии велосипедистов на дороге,

- заставляют водителей оставлять место для велосипедистов на обочине,
- делают законным обгон автотранспорта в случае его замедления или остановки в пробке,

- приучают велосипедистов двигаться по отведенной велодороге,
- помогают велосипедисту убедиться, что он следует по маршруту.

Для удобного проезда велосипедов, велоприцепов и инвалидных колясок велополоса должна иметь ширину 1.5 м, а если дорога позволяет, то и 2 м. Это делает возможным обгон без выезда на полосу движения автотранспорта.

В стесненной ситуации допустима ширина велополосы 0.8 м, однако
в местах соединений рекомендуется делать велополосу не менее 1.2 м, а при подходе к перекрестку - не менее 1.0 м.

В особых ситуациях допустима ширина велополосы менее 1.5 м.

Если автомобильная полоса меньше 3 м, велополосу делать нежелательно.

**Обособленные и смешанные велополосы на проезжей части**

На проезжей части могут быть велополосы двух видов: Обособленные
и смешанные.

Обособленные (обязательные) велополосы отделяют часть проезжей дороги, предназначенную для велосипедистов. В нее запрещено вторгаться другим транспортным средствам.

Смешанные (рекомендуемые) велополосы предназначены предупреждать водителей о возможном присутствии велосипедистов и подсказывать водителям, что им надо придерживаться на достаточном расстоянии от края дороги или бордюра. Однако, движение автомобилей по велополосе возможно.

Преимущество использования велополос на проезжей части состоит в том, что они:

- напоминают водителям о присутствии велосипедистов на дороге,

- заставляют водителей оставлять место для велосипедистов на обочине,

 - делают законным обгон автотранспорта в случае его замедления или остановки в пробке,

- приучают велосипедистов двигаться по отведенной велодороге,

- помогают велосипедисту убедиться, что он следует по маршруту.

Для удобного проезда велосипедов, велоприцепов и инвалидных колясок велополоса должна иметь ширину 1.5 м, а если дорога позволяет, то и 2 м. Это делает возможным обгон без выезда на полосу движения автотранспорта.

 В стесненной ситуации допустима ширина велополосы 0.8 м, однако
в местах соединений рекомендуется делать велополосу не менее 1.2 м, а при подходе к перекрестку - не менее 1.0 м.

Велосипедные и велопешеходные дорожки и полосы следует, как правило, устраивать за пределами проезжей части дорог при соотношениях интенсивностей движения автомобилей и велосипедистов, указанных в таблице 8.3. Полосы для велосипедистов на проезжей части допускается устраивать на обычных автомобильных дорогах с интенсивностью движения менее 2000 авт./сут. (до 150 авт./ч).

Таблица 2.5.3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |
| 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.

Таблица 2.5.4

Основные геометрические параметры велосипедной дорожки и полосы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| 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 | 30 - 50 | 15 |
| при устройстве виража | 20 | 10 |
| Наименьший радиус вертикальных кривых, м: |  |  |
| выпуклых | 500 | 400 |
| вогнутых | 150 | 100 |
| Наибольший продольный уклон, 0/00 |  |  |
| в равнинной местности | 40 - 60 | 50 - 70 |
| в горной местности | - | 100 |
| Поперечный уклон проезжей части, 0/00 | 15 - 20 | 20 |
| Уклон виража, 0/00, при радиусе: |  |  |
| 5 - 10 м | более 30 |  |
| 10 - 20 м | более 20 | 30 |
| 20 - 50 м | более 15 | 20 |
| 50 - 100 м | 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).

Наименьшее расстояние от края велосипедной дорожки должно составлять: до кромки проезжей части дорог, деревьев - 0,75 м; до тротуаров - 0,5 м; до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта - 1,5 м. Длину велосипедных дорожек на подходах к населенным пунктам следует определять численностью жителей и принимать в соответствии с таблицей.

Таблица 2.5.5

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
| 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 2.5.6

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
| Ширина проезжей части, м | Расстояние видимости приближающегося автомобиля, м, при различных скоростях движения автомобилей, км/ч |
|  | 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.

**Велопарковки**

1) Велопарковки необходимо предусматривать на территории микрорайонов, в парках, лесопарках, в пригородной и зеленой зоне, а также на жилых и магистральных улицах регулируемого движения при интенсивности движения более 50 велосипедов в 1 час.

2) В местах массового скопления людей (у стадионов, парков, выставок и т.д.) следует предусматривать площадки для хранения велосипедов из расчета на 1 место для велосипеда 0,9 м2.

3) Допустимое расчетное количество велопарковочных мест для определяется по нормам, указанным в таблице.

Таблица 2.5.7

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| № строки | Нормы парковочных мест для велопарковок |
|  | Здания, сооружения и иные объекты | Расчетная единица | Минимальное число мест на расчетную единицу |
| 1. | Общеобразовательные,профессиональные образовательные организации,организации дополнительного образования | 1 учащийся (студент)/преподаватель | 0,2/0,1 |
| 2. | Медицинские организации | 1 работник/посетитель | 0,1/0,2 |
| 3. | Торговые предприятия (торговые центры, торговые и развлекательные комплексы).Предприятия общественного питания, бытового обслуживания | 2000 м2 торговой площади | 0,8 |
| 4. | Магазины розничной торговли | 100 м2 торговой площади | 1 |
| 5. | Административные здания, офисы и производство | 1 служащий | 0,4 |
| 6. | Спортивные комплексы и залы | 1 спортсмен | 0,6 |
|  |  | 1 зритель | 0,4 |
| 7. | Зоны отдыха | 10 посетителей | 1 |
| 8. | Клубы, дома культуры, кинотеатры, массовые библиотеки, цирки, концертные залы, выставки | на 100 мест, работников и единовременных посетителей | 0,2 |

Открытые велосипедные парковки 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.).».

2. Настоящее решение вступает в силу со дня его официального опубликования.

Председатель Собрания депутатов -

глава Азовского района М.Н. Попов