



ПОСТАНОВЛЕНИЕ ШУМ

28 декабря 2021 г.

с. Визинга, Республика Коми

№ 12/1679

О внесении изменений в постановление
администрации муниципального района
«Сысольский» от 25.02.2021 № 2/309 «Об
утверждении местных нормативов
градостроительного проектирования
сельских поселений, входящих в состав
муниципального района «Сысольский»

В соответствии со статьей 29.4 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь постановлением администрации муниципального района «Сысольский» от 06.11.2020 № 11/1368 «Об утверждении Положения о порядке подготовки и утверждения местных нормативов градостроительного проектирования сельских поселений муниципального района «Сысольский», Уставом муниципального образования муниципального района «Сысольский»,

администрация муниципального района «Сысольский» постановляет:

1. Внести в Местные нормативы градостроительного проектирования сельских поселений, входящих в состав муниципального района «Сысольский»: СП «Визиндор», СП «Вотча», СП «Гашпор», СП «Заозерье», СП «Куниб», СП «Куратово», СП «Мекадор», СП «Палауз», СП «Пыёдлинно», СП «Чухлэм», утвержденные постановлением администрации муниципального района «Сысольский» от 25.02.2021 № 2/309 «Об утверждении местных нормативов градостроительного проектирования сельских поселений, входящих в состав муниципального района «Сысольский», следующие изменения:

1) Дополнить раздел 2.8 «Расчетные показатели, устанавливаемые для объектов местного значения в области автомобильных дорог местного значения» Основной части подразделом 2.8.2 «Расчетные показатели, устанавливаемые для велосипедных дорожек и велосипедных парковок»

следующего содержания:

«1. Велосипедная дорожка - конструктивно отделенный от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов.

В зависимости от показателей, характеризующих текущее состояние и проблемы развития перемещения велосипедистов в поселении учет потребности в велосипедной инфраструктуре осуществляется в рамках градостроительной деятельности на уровне поселения.

Организация велосипедных дорожек в соответствии с настоящим пунктом осуществляется в отношении незастроенных территорий, территорий, в отношении которых принято решение о комплексном освоении или застроенных территорий, в отношении которых принято решение об их развитии.

В условиях реконструкции улично-дорожной сети на территории исторически сложившихся районов допускается организация совмещенных велосипедных и пешеходных дорожек, тротуаров при наличии соответствующих знаков и разметки.

Велодорожки должны быть объединены в единую сеть, связывающую жилую застройку с объектами массового посещения. Возле объектов массового посещения необходимо сооружать открытые велосипедные стоянки, оборудованные стойками, боксами или другими устройствами для постановки и хранения велосипедов из расчета перспективного использования велосипедов

2. Для создания велосипедной инфраструктуры необходимо выбрать вариант движения велосипедистов:

– по проезжей части, или вне ее;
– с использованием велосипедной дорожки, совмещенной с другими участками движения (пешеходами или автомобилями);
– с использованием велосипедной дорожки с односторонним или двухсторонним движением велосипедистов.

3. Вариант создания велосипедной инфраструктуры в каждом конкретном случае выбирается с учетом транспортных, эксплуатационных и градостроительных особенностей данной территории.

4. При проектировании велосипедной инфраструктуры осуществляется:

а) выявление возможностей использования территории поселения для обеспечения движения велосипедистов, включая:

– совершенствование планировки за счет реорганизации и реконструкции существующих объектов транспортной инфраструктуры для увеличения их пропускной способности (в том числе сокращение или увеличение полос движения, реконструкция перекрестков, создание отдельных улиц, переулков в разных уровнях);

– поиск возможностей перераспределения велосипедного и пешеходного движения с использованием территорий, расположенных за пределами дорог (в том числе озелененные территории, полосы отчуждения вдоль

железнодорожных путей):

- б) повышение эффективности совершаемых поездок за счет:
- дифференцирования велосипедного движения по состоянию, скорости, времени;

- совмещения и разделения движения велосипедистов;

- развития интермодальности;

- реорганизации дорожного движения;

- в) внедрение новых транспортных решений и видов транспортного обслуживания населения;

г) анализ существующих условий и перспектив развития и размещения велотранспортной инфраструктуры, оценка нормативной правовой базы, необходимой для функционирования и развития велотранспортной инфраструктуры, и оценка объемов финансирования транспортной инфраструктуры с учетом развития велотранспорта.

5. При планировании создания велотранспортной инфраструктуры функции маршрутов движения велосипедистов (далее - велотранспортные маршруты), включая пересечения, должны соответствовать функциям элементов совокупности дорог на территории поселения (далее - сеть дорог), по которым проложены указанные маршруты.

6. В зависимости от показателей, характеризующих текущее состояние и проблемы развития перемещения велосипедистов в поселении, учет потребности в велотранспортной инфраструктуре осуществляется в рамках градостроительной деятельности на уровне поселения.

7. Планировочная структура велотранспортной сети (далее - ВТС) на уровне поселения включает:

а) велотранспортные маршруты городского значения, обеспечивающие деловые поездки по взаимосвязанным велотранспортным маршрутам на расстоянии 5 - 15 км и рекреационные поездки протяженностью 10 - 50 км, включающие участки маршрутов движения велосипедистов между муниципальными образованиями. В черте поселения указанные велодорожки располагаются в зоне наиболее активных перемещений велосипедистов, формируя велотранспортный маршрут, соединяющий территориальные образования (жилые зоны, офисные и образовательные центры, др.);

б) велотранспортные маршруты районного значения протяженностью 2 - 10 км, обеспечивающие связность и наиболее короткую корреспонденцию между центром и участками жилой застройки с размещением, в основном, вдоль улиц с интенсивным движением автомобильного транспорта;

в) велотранспортные маршруты местного значения (внутриквартальные дороги и проезды), обеспечивающие связи внутри районов и микрорайонов.

8. По планировочным требованиям характеризуются следующие типы велотранспортных маршрутов:

а) велотранспортные маршруты городского значения - характеризуются максимальным разделением велосипедистов, пешеходов и механических транспортных средств. Для таких маршрутов отсутствует доступ автомобилей для сквозного проезда, пересечение с автомобильными дорогами с

интенсивным движением транспорта следует обеспечивать в разных уровнях, с автомобильными дорогами с низкой интенсивностью движения транспорта - за счет создания приоритетных условий движения для велосипедистов, возможность движения велосипедистов в двух направлениях, должны быть предусмотрены минимальные уклоны на подъемах и спусках;

б) велотранспортные маршруты районного значения - размещаются в основном вдоль дорог с интенсивным движением транспортных средств. Для таких маршрутов преимущественно требуется создание велодорожек с разделением движения на тротуарах или выделенных полос на проезжей части, пересечения с автомобильными дорогами ретулируются светофорами, используются дополнительные методы обеспечения безопасности (информационные таблички, снижение скорости, кольцевые перекрестки), допускается совмещение противоположных направлений движения велосипедистов или совмещение с пешеходными зонами, размещение на проезжей части и в виде выделенной велополосы рекомендуется в основном в зонах ограничения скорости движения транспорта до 40 км/ч;

в) велотранспортные маршруты местного значения предназначены для перемещений велосипедистов в рамках жилого массива или двух смежных жилых массивов. Для таких маршрутов безопасность движения обеспечивается преимущественно ограничением скорости транспорта и снижением интенсивности транспортного потока, специальной разметкой не выделяются.

9. При проектировании велотранспортной инфраструктуры для формирования велотранспортных маршрутов местного значения рекомендуется учитывать принцип обеспечения велосипедной доступности и ограничение движения автомобильного транспорта.

Первоочередные задачи проектирования велотранспортной инфраструктуры:

- обеспечение непосредственной и безопасной доступности социальных объектов (детских садов, школ, спортивных и детских площадок, государственных учреждений, образовательных и досуговых центров);

- разделение потоков велосипедистов, пешеходов и автомобильного транспорта.

При обосновании мероприятий по обеспечению безопасности велотранспортной инфраструктуры необходимо учитывать принцип максимального предупреждения опасной ситуации.

При проектировании следует предусмотреть максимальную визуальную информированность участников дорожного движения друг о друге.

10. При проектировании велодорожек за пределами населенных пунктов следует руководствоваться ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования».

Проектируемые и существующие велосипедные дорожки и иные объекты велотранспортной инфраструктуры должны обеспечивать безопасные условия движения велосипедистов и пешеходов.

Устройство велодорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры не должно ухудшать условий обеспечения безопасности дорожного движения, использования и содержания проезжей части и тротуаров, элементов благоустройства сети дорог.

11. При проектировании велодорожек следует учитывать следующие факторы:

- назначение (категория);
- пространственное окружение (тип застройки, в пределах застройки или вне застроенной территории);
- общая транспортная ситуация (интенсивность движения и скорость движения транспортных средств);
- функциональное назначение (связующая, распределяющая или обеспечивающая непосредственный доступ);
- параметры велодорожек (в том числе доступная ширина, количество полос).

12. Устройство велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры на тротуарах за счет сужения полос движения пешеходов допускается при наличии соответствующего технико-экономического обоснования при условии обеспечения прохода для пешеходов шириной не менее 2,5 м.

13. Велополосы, устраиваемые на проезжей части в виде выделенных полос, обозначаются знаком 1.24.1 в соответствии с Правилами дорожного движения и отделяются от полос движения транспорта разметкой 1.2 (сплошной линией). Стоянка и остановка транспортных средств за исключением остановочных пунктов, устройство парковок на велополосах не допускается.

14. Устройство велополос, велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры следует предусматривать в качестве самостоятельных элементов сети дорог на стадии проектирования, строительства и реконструкции участков сети дорог, зон жилой и исторической застройки, общественных центров, в том числе торговых центров, учебных заведений, зон рекреации, на объектах транспорта (включая автовокзалы, автостанции, станции поездов пригородного сообщения, остановочные пункты) и на подходах к ним.

15. При устройстве велополос, велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры в пределах существующих объектов, указанных в п. 14, следует предусматривать разделение потоков транспорта, велотранспорта и пешеходов.

16. При проектировании и устройстве велополос, велопешеходных дорожек следует соблюдать следующие рекомендации:

– велополосы, велопешеходные дорожки необходимо проектировать таким образом, чтобы они обеспечивали непрерывность всего комплекса пешеходных и велотранспортных маршрутов, а также свободный доступ для всех велосипедистов к объектам тяготения (зданиям, сооружениям, объектам

транспортной инфраструктуры и пр.);

– велотранспортные маршруты следует прокладывать по кратчайшим путям с учетом обеспечения безопасности движения;

– велополосы и велопешеходные дорожки следует выкладывать, по возможности, без изменения продольного профиля участка, с минимальным числом пересечений с проезжей частью улиц.

– обустройство велопешеходных дорожек должно обеспечивать комфортность движения по ним всех предполагаемых (прототипируемых) групп пользователей;

– необходимо обеспечить полное или частичное разделение основных встречных и пересекающихся потоков велосипедистов и пешеходов в зонах массового тяготения населения;

– решетки водостока, размещаемые при необходимости на велопешеходных дорожках и велополосах, должны выполняться со швами, направленными поперек направления движения велосипедистов.

17. Велополосы на сети дорог выделяются и обозначаются дорожными знаками и разметкой в соответствии с Правилами дорожного движения и ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (далее - ГОСТ Р 52289-2019). При разработке архитектурно-планировочных решений участков массовой жилой застройки для нового строительства требуется в обязательном порядке обеспечить наличие велополос вдоль внутриквартальных проездов и проходов.

18. Велодорожки и велопешеходные дорожки образующие велотранспортные маршруты местного значения должны соединяться между собой с обеспечением сквозного проезда в соседние кварталы для создания непрерывной сети велодорожек. Веломаршруты внутри кварталов могут идти как элемент проезжей части с выделением разметкой или как элемент совмещенного с механическими транспортными средствами движения при условии применения мероприятий по снижению скорости движения, в том числе искусственных неровностей в соответствии с ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (далее - ГОСТ Р 52605-2006).

19. Во дворах жилых домов велополосы не устраиваются.

20. Ширина велополос в населенных пунктах при движении велотранспорта в одном направлении для вновь проектируемых, строящихся, реконструируемых или капитально ремонтируемых участков сети дорог принимается равной не менее 1,5 м для каждой полосы движения. При организации движения во встречных направлениях, или при устройстве велопешеходных дорожек на тротуарах шириной менее 4,5 м ширина каждой полосы движения велосипедистов принимается не менее 1,3 м.

21. Условия доступности велодорожек и велополос для разных групп

велосипедистов, в том числе мало подготовленных физически, без учета ширины велосипосы и велодорожки, разделяются по следующим категориям:

а) комфортные условия - велодорожки выполняются в виде выделенных полос, отделенных от пешеходов и транспорта ограждениями или зелеными насаждениями, преимущественно без изменения продольного профиля, имеют специальное покрытие; возможны отдельные участки с уклоном не более 25%; поверхность велодорожек твердая, ровная, приспособленная для движения любых типов велосипедов, может иметь незначительное количество препятствий и неровностей (не более 5% от общей площади поверхности), не превышающих по высоте 6 мм; средняя протяженность веломаршрутов между основными объектами тяготения не превышает 2,5 км.

б) нормальные условия - подразделяются на две подгруппы:

подгруппа «а» (умеренные) - велодорожки выполняются преимущественно без уклонов в плане продольного профиля; поверхность велодорожек твердая, ровная, может иметь незначительное количество препятствий и неровностей (не более 5% от общей площади поверхности), не превышающих по высоте 6 мм; средняя протяженность маршрутов движения между основными объектами тяготения не превышает 5 км, также возможно наличие:

одного или нескольких коротких участков с уклоном от 26% до 40% общей протяженностью не более 150 м, не имеющих препятствий и неровностей поверхности;

одного или нескольких участков с уклоном не более 25% любой протяженности, высота препятствий и/или неровностей на которых не превышает 10 мм;

подгруппа «б» (удовлетворительные) - велодорожки имеют уклоны до 40% (в зависимости от крутизны и протяженности), поверхность велодорожек твердая, ровная, имеет незначительное количество препятствий и неровностей (не более 10% от общей площади поверхности), не превышающих по высоте 10 мм; присутствуют все основные элементы обустройства для движения велосипедистов; средняя протяженность маршрутов движения между основными объектами тяготения не превышает 10 км, допускаются иные особенности:

имеются уклоны 26... 40% без препятствий и неровностей поверхности с неполным соответствием их обустройства для велосипедистов (не оборудованы ограждениями, соответствующей разметкой);

на горизонтальных поверхностях и уклонах до 25% имеется значительное количество неровностей (не более 30% от общей площади поверхности) высотой до 6 мм и/или незначительное количество неровностей (не более 5% от общей площади поверхности) высотой до 15 мм;

на уклонах от 26% до 40% имеется значительное количество неровностей (не более 20% от общей площади поверхности) высотой до 6 мм и/или незначительное количество неровностей (не более 5% от общей площади поверхности) высотой до 10 мм;

средняя протяженность маршрутов движения (при отсутствии уклонов более 25% и незначительном количестве неровностей поверхности, т. е. не

более 10% от общей площади поверхности, высотой до 10 мм) превышает 10 км.

в) сложные условия, подразделяющиеся на три подгруппы:

подгруппа, а (умеренно сложные) - велодорожки имеют продольный уклон 40... 60% (в зависимости от крутизны и протяженности); поверхность велодорожки твердая, ровная, возможно незначительное количество неровностей (не более 10% от общей площади поверхности), высотой не более 10 мм; средняя протяженность маршрутов движения между основными объектами тяготения превышает 5 км;

подгруппа б (сложные) - велодорожки имеют продольный уклон 60... 80%; поверхность велодорожки твердая, ровная, неровности отсутствуют или их количество минимально (не более 2% от общей площади поверхности при высоте неровностей, не превышающей 6 мм); условия движения стесненные; средняя протяженность маршрутов движения между основными объектами тяготения превышает 5 км;

подгруппа в (особо сложные) - велодорожки имеют продольный уклон 80... 100%; поверхность велодорожки преимущественно неровная, возможны незначительные препятствия (площадь неровностей и препятствий, высотой не более 15 мм составляет до 70%, возможны участки со скользким, грязным, вязким покрытием); условия движения стесненные; средняя протяженность маршрутов движения между основными объектами тяготения превышает 5 км. Велодорожки и велосипосы, технические характеристики и обустройство которых не соответствуют условиям, приведенным в пунктах а) - в), считаются недоступными для всех групп велосипедистов.

22. Требования к велотранспортной сети (далее - ВТС) в зависимости от вида поездки и категории (группы) велосипедистов приведены в таблице 2.15.1.

Таблица 2.15.1

Категория велосипедиста	Виды поездок	Особенности велосипедиста	Требования к ВТС
Дети - учащиеся младших классов	- развлекательные	Навыки пользования велосипедом не развиты, мало знаний правил дорожного движения, требуют наблюдения и контроля	Вне проезжей части, выделенная на тротуаре велосипоса, отдельная велосипоса
Дети - учащиеся старших классов	- развлекательные, целевые (поездки в школу, магазин)	Хороший уровень владения велосипедом, развитая уверенность, низкий	Велодорожки и велосипосы вне проезжей части

		уровень соблюдения правил дорожного движения	
Взрослые, семьи	из пригорода в город и обратно	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом, знания и соблюдение правил дорожного движения неоднородны	Велодорожки и велополосы с обеспечением мероприятий для успокоения транспортных потоков
	целевые (поездки за покупками, деловые поездки)	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом, знания и соблюдение правил дорожного движения неоднородны. Поездки для определенных целей, поездки на расстояние до 10 - 15 км, регулярные поездки	Велодорожки и велополосы по местным дорогам с обеспечением мероприятий для успокоения транспортных потоков
	рекреационные	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом, знания и соблюдение правил дорожного движения неоднородны. Поездки к местам отдыха (паркам, водоемам)	Велодорожки и велополосы вне проезжей части
	туристические	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом, знания и соблюдение правил дорожного движения. Поездки на расстояние более 10 - 15 км, часть поездок группами по объектам туристической привлекательности	Использование всех видов ВТС
	спортивные	Опыт, развитые	Велополосы для

навыки пользования велосипедом, знания и соблюдение правил дорожного движения. Поездки на расстояние более 10 - 15 км, часто в группах по два в ряд, наличие спортивной подготовки	шоссейных видов соревнований, велотреки и внедорожные полигоны для других видов соревнований
--	--

23. На проезжей части магистральных улиц общегородского значения устройство велополос и других элементов велотранспортной инфраструктуры не допускается.

На магистральных улицах районного значения (распределительных) допускается размещение велополос, отделенных от полос движения транспорта разделителями движения (защитные столбики, защитные барьеры, разделительные бордюры, отделение велополосы элементами благоустройства, парковка вдоль улицы).

На местных улицах устройство велополосы допускается в виде выделенной части полосы движения проезжей части или примыкающей к проезжей части с выделением велополосы цветом и/или разметкой при ограничении скорости не более 40 км/ч.

В случаях размещения велополосы в пределах проезжей части, велосипедисты являются участниками дорожного движения и подчиняются общим правилам дорожного движения, при этом:

– велополосы должны быть непрерывными, при пересечении других улиц разрывы в велодорожках не допускаются;
– на перекрестках изменение направления велополос с углом более 120° не допускаются;

– правая сторона велополосы на проезжей части ограничивается сплошной линией, левая кромка которой должна проходить на расстоянии не менее 0,25 м от бортового камня;

– пересечение улиц при невозможности выделения велополосы осуществляется велосипедистами по регулируемым и нерегулируемым пешеходным переходам, ширина перехода в этом случае должна быть увеличена на 1,5 м.

– велополоса должна быть выделена цветом, вдоль нее возможно устройство искусственных неровностей на дорожном покрытии.

24. Минимально допустимые расчетные показатели проектирования велосипедных дорожек приведены в таблице 2.15.2

Таблица 2.15.2

Нормируемый параметр	Минимальные значения при новом строительстве, реконструкции, капитальном ремонте дорог	Минимальные значения в стесненных <1> и особо стесненных <2> условиях	
Расчетная скорость движения, км/ч	20	30	20 <1> (15 <2>)
Ширина проезжей части одной полосы велодорожки, м, не менее:			
однополосного одностороннего	1,5	1,5	1,3 <1> (1,2 <2>)
двухполосного одностороннего	1,5	1,5	не применяется
двухполосного со встречным движением	1,5	1,5	не применяется
Ширина велодорожки и тротуара с выделением велодорожки цветом покрытия, м	4,0	4,0	4,0 <1>
Ширина обочин отдельно устроенной велодорожки, м	0,5	0,5	не применяется
Наименьший радиус кривых в плане, м:			
- при отсутствии виража	45	50	15
- при устройстве виража	30	45	15
Максимальный продольный уклон, ‰ <3>	80	70	60
Габарит по высоте, м	2,5	2,8	2,5

<1> Под стесненными условиями понимаются ширина тротуара 3,0 - 4,0 м, улицы с одной полосой движения в каждом направлении, размещение рельсового наземного городского электрического транспорта (трамваи) на одной из сторон проезжей части.

<2> Под особо стесненными условиями понимаются ширина тротуара 3,0 м и менее вдоль улиц с одной полосой движения в каждом направлении.
<3> С учетом требований п.п. а - в п. 21.

25. При размещении велодорожек необходимо обеспечить расстояние: до проезжей части, опор, деревьев - 0,5 - 0,75 м; до тротуаров - 0,25 - 0,5 м; до парковочных пунктов - 0,5 - 0,75 м; до элементов озеленения, урн, малых архитектурных форм - 0,5 м.

26. Велодорожки в пределах районов массовой жилой застройки должны проектироваться с учетом пп. а - в п.21 настоящих норм.

27. В зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях следует предусматривать выделенные велодорожки, предназначенные для рекреационного использования (прогулок и занятий физкультурой и спортом), иные элементы велотранспортной инфраструктуры.

28. Ширина велодорожки в зонах массового отдыха населения должна быть не менее 2,0 м и предусматривать возможность встречного движения велосипедистов.

29. Велодорожки для занятий спортом проектируются в виде замкнутых кривых с устройством отражений для предотвращения выхода пешеходов на велодорожку.

30. Велосипедные парковки

31. Велопарковки устраиваются возле учебных заведений, кинотеатров, магазинов площадью более 200 м², торговых центров, обзорных площадок, музеев, пересадочных узлов, иных объектов.

32. Габаритные размеры велопарковки на 1 велосипед принимаются в размере не менее 1,2 м² при длине парковочного места не менее 2 м.

33. При устройстве многорядной велопарковки должен быть обеспечен проезд (проход) между рядами шириной не менее 1,5 м.

34. Рекомендуемые значения количества парковочных мест для велосипедов указаны в таблице 2.15.3.

Таблица 2.15.3

Типы объектов	Число парковочных мест для велосипедов
Основной торговый центр	4 - 6 на 100 м ² площади
Районный торговый центр (универсам)	5 - 7 на 100 м ² площади
Местный торговый центр	6 - 8 на 100 м ² площади
Офисные учреждения	2 - 4 на 100 м ² площади
Начальная школа	до 30 на 100 школьников

Средняя школа	до 50 на 100 школьников
Вышшего образования	до 60 на 100 студентов
Закрытый спортивный центр	до 35 на 100 посетителей
Спортивная площадка с трибуной	до 20 на 100 посетителей
Спортивная площадка	до 20 на поле
Бассейн	до 15 на 100 м ² водной поверхности
Театр	до 20 на 100 посетителей
Концертный зал	до 25 на 100 посетителей
Кинотеатр	до 25 на 100 посетителей
Кружная дискотека, городская	до 25 на 100 посетителей
Кружная дискотека, негородская	до 5 на 100 посетителей
Больница: городская	до 30 на 100 кроватей
Больница: областная	до 20 на 100 кроватей
Дом престарелых	до 10 на 100 кроватей
Места отдыха	20 - 35 на 100 посетителей
Аттракционы/тематические развлекений	парки 10 - 15 на 100 посетителей

35. Уличные велопарковки для кратковременного хранения рекомендуется размещать на расстоянии не более 30 м от входа в учреждение, в хорошо освещенных местах с высокой интенсивностью пешеходного движения, в зоне обзора существующих камер видеонаблюдения. Велопарковки не должны препятствовать движению пешеходов и проезду спецтехники. В конструкции велопарковок рекомендуется использовать антивандальные материалы.

36. При проектировании нового жилого дома рекомендуется предусматривать наличие мест постоянного хранения в количестве не менее 0,5 места на каждое домохозяйство (квартиру). В существующих жилых зданиях количество мест определяется текущим спросом. Рекомендуется размещение велосипедов на место постоянного хранения в подвальных помещениях, специально отведенных помещениях в подъездах домов, велосипедных гаражах.

37. Места постоянного хранения рекомендуется устраивать в одном

уровне с проезжей частью или тротуаром. Если доступ к ним в одном уровне невозможен, то их обустроятся рампами, пандусами или лифтами. Помещения для хранения велосипедов должны быть защищены от неблагоприятных погодных условий, иметь освещение, закрываться и быть доступными только для их пользователей.

38. Обеспечение безопасности велосипедного движения.

Обеспечение безопасности передвижения велосипедистов организовывать в соответствии с Приложением № 3 к методическим рекомендациям по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта посетителей, городских округов в Российской Федерации».

2) в разделе 3.10 «Перечень законодательных и нормативных документов» Материалов по обоснованию расчетных показателей внести следующие изменения:

- дополнить подраздел «Законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации» абзацем:

«Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта посетителей, городских округов в Российской Федерации.»;

- в подразделе «Законы и иные нормативные правовые акты Республики Коми»: абзац «Постановление Правительства Республики Коми от 18.03.2016 г. №133 «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования Республики Коми» заменить на «Приказ Министерства строительства и дорожного хозяйства Республики Коми от 30.06.2020 № 268-ОД «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования Республики Коми»».

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его подписания.

Глава муниципального района «Сысольский» -
руководитель администрации
муниципального района «Сысольский»

