



ПОСТАНОВЛЕНИЕ ШУЁМ

19 июня 2026 г.
с. Визинга Республика Коми

№ 6/634

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 с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.10.2022 № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации», руководствуясь статьей 29.4 Градостроительного кодекса Российской Федерации, 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»,

администрация муниципального района «Сысольский» постановляет:

1. Внести в Местные нормативы градостроительного проектирования сельских поселений, входящих в состав муниципального района «Сысольский»: «Визиндор», «Вотча», «Гагшор», «Заозерье», «Куниб», «Курастово», «Межадор», «Палауз», «Пыелдино», «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:

1.1. Подраздел 2.8.2. Части I (ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ) Раздела II. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ «Расчетные показатели, устанавливаемые для велосипедных дорожек и велосипедных парковок» изложить в следующей редакции:

«2.8.2. Расчетные показатели, устанавливаемые для велосипедных дорожек и СИМ

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

СИМ (средство индивидуальной мобильности) – транспортное средство с одним или несколькими колёсами (роликами), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства).

В зависимости от показателей, характеризующих текущее состояние и проблемы развития перемещения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, в поселении учет потребности в велотранспортной 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 условия 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 и СИМ из расчета перспективного использования велосипедов и СИМ.

2. Для создания велотранспортной инфраструктуры необходимо выбрать вариант движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ:

по проезжей части, или вне ее;
с использованием велополосы, совмещенной с другими участниками движения (пешеходами или автомобилями);
с использованием велодорожки с односторонним или двухсторонним движением велосипедистов и лиц, использующих СИМ.

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

4. При проектировании велотранспортной инфраструктуры осуществляется:

а) выявление возможностей использования территории поселения для обеспечения движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, 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, пересечений в разных уровнях);

- поиск возможностей перераспределения велосипедного, СИМ 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 и СИМ движения по расстоянию, скорости, времени;

- совмещения и разделения движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ;

- 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 и лиц, использующих СИМ (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 и лиц, использующих СИМ 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 расстояние 5 - 15 км и рекреационные поездки протяженностью 10 - 50 км, включающие участки маршрутов движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, между муниципальными образованиями. В черте поселения указанные велодорожки располагаются в зоне наиболее активных перемещений велосипедистов и лиц, использующих СИМ, формируя велотранспортный маршрут, соединяющий территориальные образования (жилые зоны, офисные и образовательные центры, др.);

- б) велотранспортные маршруты районного значения протяженностью 2 - 10 км, обеспечивающие связь 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 и лиц, использующих СИМ, 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, возможностью 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 регулируются светофорами, используются дополнительные методы обеспечения безопасности (информационные таблички, снижение скорости, кольцевые перекрестки), допускается совмещение противоположных направлений движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, 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 и лиц, использующих СИМ, в рамках жилого массива или двух смежных жилых массивов. Для таких маршрутов безопасность движения обеспечивается преимущественно ограничением скорости автотранспорта 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 и лиц, использующих СИМ, 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, лиц, использующих СИМ, 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 велосипедных 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, велосипедных 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, велосипедных 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, велосипедных дорожек следует соблюдать следующие рекомендации:

велополосы, велосипедные 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 велосипедные дорожки следует выполнять, по возможности, без изменения продольного профиля участка, с минимальным числом пересечений с проезжей частью улиц;

обустройство велосипедных дорожек должно обеспечивать комфортность движения по ним всех предполагаемых (прогнозируемых) 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 велосипедных дорожках и велополосах, должны выполняться со щелями, 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 велосипедные 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 велосипедных дорожек на тротуарах шириной менее 4,5 м ширина каждой полосы движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, принимается не менее 1,3 м.

21. Условия доступности велодорожек и велополос для разных групп велосипедистов и лиц, использующих СИМ, в том числе мало подготовленных физически, без учета ширины велополосы и велодорожки, разделяются по следующим категориям:

а) комфортные условия - велодорожки выполнены 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 и СИМ, 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 выполнены 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 и лиц, использующих СИМ; 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 и лиц, использующих СИМ (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 велополосы, технические характеристики и обустройство которых не соответствуют условиям, приведенным в пунктах а) - в), считаются недоступными для всех групп велосипедистов и лиц, использующих СИМ.

22. Требования к велотранспортной сети (далее - ВТС) в зависимости от вида поездки и категории (группы) велосипедистов и лиц, использующих СИМ, 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 и СИМ не развиты, мало знаний правил дорожного движения, требуют наблюдения и контроля	Вне проезжей части, выделенная на тротуаре велополоса, отдельная велодорожка
Дети - учащиеся старших классов	развлекательные, целевые (поездки в школу, магазин)	Хороший уровень владения велосипедом и СИМ, развитая уверенность, низкий уровень соблюдения правил дорожного движения	Велодорожки и велополосы вне проезжей части
Взрослые, семьи	из пригорода в город и обратно	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом и СИМ, 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 и СИМ, 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 и СИМ, 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 и СИМ, знания и соблюдение правил дорожного движения. Поездки на расстояние более 10 - 15 км, часть поездок группами по объектам	Использование всех видов ВТС

	туристической привлекательности	
спортивные	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом и СИМ, знания и соблюдение правил дорожного движения. Поездки на расстояние более 10 - 15 км, часто в группах по два в ряд, наличие спортивной подготовки	Велополосы для 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 и лица, использующие СИМ, 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 и лицами, использующих СИМ, 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, о/оо <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 парковок автомобилей, киосков, остановочных 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 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 и лиц, использующих СИМ.

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

30. Велостоянки и стоянки средств индивидуальной мобильности

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

Велостоянки и стоянки СИМ должны быть оборудованы парковочными устройствами, которые служат опорой велосипеду и позволяют закрепить его. Парковки самокатов допускается предусматривать с креплением самоката к стойке или без крепления к стойке. Парковочные устройства, велосипеды и СИМ не должны создавать препятствий для движения пешеходов. Ширина оставшегося пешеходного пути должна составлять не менее 1 м.

Велостоянки и стоянки СИМ допускается располагать рядом друг с другом.

32. Парковочные места для стандартного велосипеда (для взрослых) должны быть следующего размера: длина - 2 м, ширина - 0,65 м.

Габаритные размеры парковочного места на один самокат принимают не менее 0,5 м² при длине парковочного места не менее 1,5 м. Парковку вместимостью 10 самокатов следует предусматривать размерами 3,5 x 1,5 м.

Парковочные места размещают параллельно, перпендикулярно и под углом к проходу велостоянки или стоянки СИМ.

33. Ширина прохода велостоянки или стоянки СИМ должна составлять не менее 1,8 м.

На велостоянках или стоянках СИМ с количеством мест хранения велосипедов и СИМ более 100 ед. ширина проходов должна составлять не менее 3,0 м

34. Если парковочные места для велосипедов расположены перпендикулярно припаркованным автомобилям, зазор безопасности от центра опоры до границы парковочного места автомобиля должен быть не менее 1,2 м, если параллельно - 0,75 м.

35. Расстояние от припаркованного велосипеда до стены здания должно составлять не менее 0,75 м, за исключением случая размещения велосипеда перпендикулярно стене здания и (или) крепления опоры для велосипеда на стене здания.

36. Парковки для лиц, использующих для передвижения СИМ, и велосипедистов допускается устанавливать параллельно стенам, краям сооружений и прочим вертикальным конструкциям - на расстоянии 0,4 м от

них, параллельно проезжей части вдоль бортового камня - на расстоянии 0,4 м от края проезжей части улицы или дороги.

37. Площадки для парковки СИМ и велосипедов, для которых не требуется опора, следует выделять цветом покрытия и указателями.

38. Требуемое число мест для паркования СИМ и велосипедов следует определять раздельно для каждого объекта различного функционального назначения.

Таблица 2.15.3

Предельные значения расчетных показателей в области велосипедного транспорта и СИМ

Наименование объекта	Минимально допустимый уровень обеспеченности		Максимально допустимый уровень территориальной доступности	
	Единица измерения	Величина	Единица измерения	Величина
Места для стоянки (парковки) велосипедов и СИМ для жилой застройки	% от необходимого количества мест хранения личного автотранспорта в жилой застройке	10 (но не менее двух мест)	Пешеходная доступность, м	Устанавливается в соответствии с СП 42.13330.2016
Места для стоянки (парковки) велосипедов для нежилой застройки	В соответствии с таблицей 2.4 Методических рекомендаций по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требований к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации, согласованных Министерством транспорта Российской Федерации 24 июля 2018 года, в зависимости от типа нежилого объекта		м, от входа в организацию	По заданию на проектирование (но не более 30 метров)
Места для стоянки (парковки) СИМ для нежилой застройки	По расчету в соответствии с приложением Т к СП 396.1325800.2018		м, от входа в организацию	По заданию на проектирование

39. Уличные велостоянки и стоянки СИМ для кратковременного хранения рекомендуется размещать на расстоянии не более 30 м от входа в учреждения, в хорошо освещенных местах с высокой интенсивностью пешеходного движения, в зоне обзора существующих камер видеонаблюдения. Велостоянки и стоянки СИМ не должны препятствовать движению пешеходов

и проезду спецтехники. В конструкции велостоянок и стоянок СИМ рекомендуется использовать антивандальные материалы.

40. 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 и СИМ на место постоянного хранения в подвальных помещениях, специально отведенных помещениях в подъездах домов, велосипедных гаражах.

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

42. 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 поселений, городских округов в Российской Федерации.»

2. Внести в Местные нормативы градостроительного проектирования сельского поселения Визинга», входящего в состав муниципального района «Сысольский», 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:

2.1. Подраздел 8.5. Велосипедные дорожки Части I. Основные расчетные показатели Раздела 8 «РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ ДЛЯ ОБЪЕКТОВ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ» изложить в следующей редакции:

«8.5. Велосипедные дорожки и СИМ

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

СИМ (средство индивидуальной мобильности) – транспортное средство с одним или несколькими колёсами (роликами), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства).

В зависимости от показателей, характеризующих текущее состояние и проблемы развития передвижения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, в поселении учет потребности в велотранспортной 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 условия 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 и СИМ из расчета перспективного использования велосипедов и СИМ.

8.5.2. Для создания велотранспортной инфраструктуры необходимо выбрать вариант движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ:

- по проезжей части, или вне ее;
- с использованием велополосы, совмещенной с другими участниками движения (пешеходами или автомобилями);
- с использованием велодорожки с односторонним или двухсторонним движением велосипедистов и лиц, использующих СИМ.

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

8.5.4. При проектировании велотранспортной инфраструктуры осуществляется:

- а) выявление возможностей использования территории поселения для обеспечения движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, 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, пересечений в разных уровнях);
 - поиск возможностей перераспределения велосипедного, СИМ 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 и СИМ движения по расстоянию, скорости, времени;
 - совмещения и разделения движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ;

- 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.

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

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

8.5.7. 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 и лиц, использующих СИМ, между муниципальными образованиями. В черте поселения указанные велодорожки располагаются в зоне наиболее активных перемещений велосипедистов и лиц, использующих СИМ, 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).

8.5.8. По планировочным требованиям характеризуются следующие типы велотранспортных маршрутов:

а) велотранспортные маршруты городского значения - характеризуются максимальным разделением велосипедистов и лиц, использующих СИМ, 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, возможностью 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 регулируются светофорами, используются дополнительные методы обеспечения безопасности (информационные таблички, снижение скорости, кольцевые перекрестки), допускается совмещение противоположных направлений движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, 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 и лиц, использующих СИМ, в рамках жилого массива или двух смежных жилых массивов. Для таких маршрутов безопасность движения обеспечивается преимущественно ограничением скорости автотранспорта и снижением интенсивности транспортного потока, специальной разметкой не выделяются.

8.5.9. При проектировании велотранспортной инфраструктуры для формирования велотранспортных маршрутов местного значения рекомендуется учитывать принцип обеспечения велосипедной доступности и ограничения 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 и лиц, использующих СИМ, 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.

8.5.10. 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, лиц, использующих СИМ, 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.

8.5.11. 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).

8.5.12. Устройство велосипедных 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.

8.5.13. 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.

8.5.14. Устройство велополос, велосипедных 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.

8.5.15. При устройстве велополос, велосипедных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры в пределах существующих объектов, указанных в п. 8.5.14, следует предусматривать разделение потоков транспорта, велотранспорта и пешеходов.

8.5.16. При проектировании и устройстве велополос, велосипедных дорожек следует соблюдать следующие рекомендации:

- велополосы, велосипедные 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 т.р.);
- велотранспортные маршруты следует прокладывать по кратчайшим путям с учетом обеспечения безопасности движения;
- велополосы и велосипедные дорожки следует выполнять, по

возможности, без изменения продольного профиля участка, с минимальным числом пересечений с проезжей частью улиц;

- обустройство велосипедных дорожек должно обеспечивать комфортность движения по ним всех предполагаемых (прогнозируемых) 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 велосипедных дорожках и велополосах, должны выполняться со щелями, направленными поперек направления движения велосипедистов.

8.5.17. 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.

8.5.18. Велодорожки и велосипедные 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).

8.5.19. Во дворах жилых домов велополосы не устраиваются.

8.5.20. 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 велосипедных дорожек на тротуарах шириной менее 4,5 м ширина каждой полосы движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, принимается не менее 1,3 м.

8.5.21. Условия доступности велодорожек и велополос для разных групп велосипедистов и лиц, использующих СИМ, в том числе мало подготовленных физически, без учета ширины велополосы и велодорожки, разделяются по следующим категориям:

- а) комфортные условия - велодорожки выполнены 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 и СИМ, 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 выполнены 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 и лиц, использующих СИМ; 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 обустройству для велосипедистов и лиц, использующих СИМ (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

Таблица 10.1

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 велополосы, технические характеристики и обустройство которых не соответствуют условиям, приведенным в пунктах а) - в), считаются недоступными для всех групп велосипедистов и лиц, использующих СИМ.

8.5.22. Требования к велотранспортной сети (далее - ВТС) в зависимости от вида поездки и категории (группы) велосипедистов и лиц, использующих СИМ, приведены в таблице 10.1.

Категория велосипедиста	Виды поездок	Особенности велосипедиста	Требования к ВТС
Дети учащиеся младших классов	- развлекательные	Навыки пользования велосипедом и СИМ не развиты, мало знаний правил дорожного движения, требуют наблюдения и контроля	Вне проезжей части, выделенная на тротуаре велополоса, отдельная велодорожка
Дети учащиеся старших классов	- развлекательные, целевые (поездки в школу, магазин)	Хороший уровень владения велосипедом и СИМ, развитая уверенность, низкий уровень соблюдения правил дорожного движения	Велодорожки и велополосы вне проезжей части
Взрослые, семьи	из пригорода в город и обратно	Опыт, развитые навыки пользования велосипедом и СИМ, 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 и СИМ, 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 и СИМ, 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 и СИМ, 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 навыки пользования велосипедом и СИМ, знания и соблюдение правил дорожного движения. Поездки на расстояние более 10 - 15 км, часто в группах по два в ряд, наличие спортивной подготовки	Велополосы для шоссежных видов соревнований, велотреки и внедорожные полигоны для других видов соревнований
--	------------	--	---

Таблица 10.2

8.5.23. 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 и лица, использующие СИМ, 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 и лицами, использующих СИМ, 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.

8.5.24. Минимально допустимые расчетные показатели проектирования велосипедных дорожек приведены в таблице 10.2

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, о/оо <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. 8.5.21.

8.5.25. При размещении велодорожек необходимо обеспечить расстояние:

до проезжей части, опор, деревьев - 0,5 - 0,75 м;

до тротуаров - 0,25 - 0,5 м;

до парковок автомобилей, киосков, остановочных пунктов - 0,5 - 0,75 м;

до элементов озеленения, урн, малых архитектурных форм - 0,5 м.

8.5.26. Велодорожки в пределах районов массовой жилой застройки должны проектироваться с учетом пп. а - в п. 8.5.21 настоящих норм.

8.5.27. 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.

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

8.5.29. Велодорожки для занятий спортом проектируются в виде замкнутых кривых с устройством ограждений для предотвращения выхода пешеходов на велодорожку.»

2.2. Подраздел 8.6. «Велосипедные парковки» Части I. Основные расчетные показатели Раздела 8 «РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ ДЛЯ ОБЪЕКТОВ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ» 2. изложить в следующей редакции:

«8.6. Велостоянки и стоянки средств индивидуальной мобильности

8.6.1. Велостоянки и стоянки СИМ устраиваются возле учебных заведений, кинотеатров, магазинов площадью более 200 м², торговых центров, обзорных площадок, музеев, пересадочных узлов, иных объектов.

Велостоянки и стоянки СИМ должны быть оборудованы парковочными устройствами, которые служат опорой велосипеду и позволяют закрепить его. Парковки самокатов допускается предусматривать с креплением самоката к стойке или без крепления к стойке. Парковочные устройства, велосипеды и СИМ не должны создавать препятствий для движения пешеходов. Ширина оставшегося пешеходного пути должна составлять не менее 1 м.

Велостоянки и стоянки СИМ допускается располагать рядом друг с другом.

8.6.2. Парковочные места для стандартного велосипеда (для взрослых) должны быть следующего размера: длина - 2 м, ширина - 0,65 м.

Габаритные размеры парковочного места на один самокат принимают не менее 0,5 м² при длине парковочного места не менее 1,5 м. Парковку вместимостью 10 самокатов следует предусматривать размерами 3,5 x 1,5 м.

Парковочные места размещают параллельно, перпендикулярно и под углом к проходу велостоянки или стоянки СИМ.

8.6.3. Ширина прохода велостоянки или стоянки СИМ должна составлять не менее 1,8 м.

На велостоянках или стоянках СИМ с количеством мест хранения велосипедов и СИМ более 100 ед. ширина проходов должна составлять не менее 3,0 м

8.6.4. Если парковочные места для велосипедов расположены перпендикулярно припаркованным автомобилям, зазор безопасности от центра опоры до границы парковочного места автомобиля должен быть не менее 1,2 м, если параллельно - 0,75 м.

8.6.5. Расстояние от припаркованного велосипеда до стены здания должно составлять не менее 0,75 м, за исключением случая размещения велосипеда перпендикулярно стене здания и (или) крепления опоры для велосипеда на стене здания.

8.6.6. Парковки для лиц, использующих для передвижения СИМ, и велосипедистов допускается устанавливать параллельно стенам, краям сооружений и прочим вертикальным конструкциям - на расстоянии 0,4 м от них, параллельно проезжей части вдоль бортового камня - на расстоянии 0,4 м от края проезжей части улицы или дороги.

8.6.7. Площадки для парковки СИМ и велосипедов, для которых не требуется опора, следует выделять цветом покрытия и указателями.

8.6.8. Требуемое число мест для паркования СИМ и велосипедов следует определять отдельно для каждого объекта различного функционального назначения.

Таблица 10.3

Предельные значения расчетных показателей
в области велосипедного транспорта и СИМ

Наименование объекта	Минимально допустимый уровень обеспеченности		Максимально допустимый уровень территориальной доступности	
	Единица измерения	Величина	Единица измерения	Величина
Места для стоянки (парковки) велосипедов и СИМ для жилой застройки	% от необходимого количества мест хранения личного автотранспорта в жилой застройке	10 (но не менее двух мест)	Пешеходная доступность, м	Устанавливае тся в соответствии с СП 42.13330.201 6
Места для стоянки (парковки) велосипедов для нежилой застройки	В соответствии с таблицей 2.4 Методических рекомендаций по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требований к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации, согласованных Министерством транспорта Российской Федерации 24 июля 2018 года, в зависимости от типа нежилого объекта		м, от входа в организации	По заданию на проектирован ие (но не более 30 метров)
Места для стоянки (парковки) СИМ для нежил застройки	По расчету в соответствии с приложением Т к СП 396.1325800.2018		м, от входа в организации	По заданию на проектирован ие

8.6.9. Уличные велостоянки и стоянки СИМ для кратковременного хранения рекомендуется размещать на расстоянии не более 30 м от входа в учреждения, в хорошо освещенных местах с высокой интенсивностью пешеходного движения, в зоне обзора существующих камер видеонаблюдения. Велостоянки и стоянки СИМ не должны препятствовать движению пешеходов и проезду спецтехники. В конструкции велостоянок и стоянок СИМ рекомендуется использовать антивандалные материалы.

8.6.10. 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 и СИМ на место постоянного хранения в подвальных помещениях, специально отведенных помещениях в подъездах домов, велосипедных гаражах.

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

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

Исполняющий обязанности руководителя
администрации муниципального района
«Сысольский» Республики Коми



А. В. Анисимов