

ПРОЕКТ



**Курганская область
Катайский район
Катайская районная Дума**

Р Е Ш Е Н И Е

от .05.2022 года

№

г. Катайск

О внесении изменений и дополнений в решение Катайской районной Думы от 28.09.2017г. № 177 «Об утверждении местных нормативов градостроительного проектирования Катайского района»

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Уставом Катайского района Курганской области, Решением Катайской районной Думы от 30.05.2017 г. № 134 «Об установлении порядка подготовки, утверждения местных нормативов градостроительного проектирования Катайского района и внесения в них изменений» Катайская районная Дума

РЕШИЛА:

1. Внести в приложение к решению Катайской районной Думы от 28.09.2017 г. № 177 «Об утверждении местных нормативов градостроительного проектирования Катайского района» следующие дополнения:

Главу 1 «Расчетные показатели в области транспорта» дополнить пунктом 9.1 согласно приложению к настоящему решению:

2. Настоящее решение вступает в силу с даты его подписания и подлежит размещению на официальном сайте Администрации Катайского района в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»
3. Контроль за исполнением настоящего решения возложить на комиссию по нормативно-правовым вопросам и местному самоуправлению.

Председатель Катайской
районной Думы

В.А. Лебедев

Глава Катайского района

Г.М.Морозов

« 9.1 Велосеть. Общие требования.

Для беспрепятственного передвижения велосипедистов необходимо предусматривать велосеть, как отдельный вид транспортного движения. Велосеть должна обеспечивать удобный безостановочный проезд на велосипеде. В составе велосети выделяют велосипедные дорожки, велопешеходные дорожки, велополосы и велотропы.

Велосипедная дорожка - дорога, построенная и предназначенная для движения велосипедов, со специальным покрытием.

Велополоса - продольная полоса, обозначенная путем продольной разметки, имеющая ширину, достаточную для движения велосипедов в 1 ряд.

Велотропа - дорожка, обозначенная и используемая для велодвижения, без специального покрытия.

Велосеть должна вписываться в ландшафт. В местах интенсивного катания следует планировать двухполосное движение велосипедов. При отсутствии интенсивного велодвижения можно ограничиться одной полосой. Велосеть должна быть оснащена велопарковками, предписывающими знаками и указателями направлений. Направление и устройство веломаршрутов необходимо обсуждать с населением (проводить социологический опрос), и особенно с велосипедистами. Освещенность велосипедных полос и дорожек должна соответствовать требованиям по освещенности улиц и дорог, для обеспечения видимости в темное время суток не менее 10-30 м.. В начале велодорог должны быть указаны номера телефонов, куда можно позвонить сообщить о неполадках на велодорогах.

Для связи жилой застройки с местами отдыха и объектами массового посещения следует предусматривать велосипедные дорожки, как отдельный вид транспортного проезда. Велосипедные дорожки проектируются в виде системы, включающей в себя изолированное прохождение, отдельное от улично-дорожной сети (далее - УДС), и прохождение в составе УДС. В составе поперечного профиля УДС велосипедная дорожка может устраиваться на магистральных улицах общегородского значения 2-го и 3-го классов, на жилых улицах, в жилой зоне, в зоне рекреации или в других зонах.

В составе УДС велосипедные дорожки следует проектировать на самостоятельном земляном полотне, а также на специально устраиваемых бермах, или в исключительных случаях - на расстоянии не менее 1,0 метра от кромки проезжей части. В стесненных условиях и на подходах к мостовым сооружениям допускается устраивать велосипедные дорожки на обочине. В этих случаях обочину дороги следует отделять от проезжей части дороги бордюром высотой 0,20-0,25 м, расположенным за укрепленной (краевой) полосой, а велосипедные дорожки располагать на расстоянии не менее 0,75 м от вертикальной грани бордюра, и в разных уровнях: велосипедная дорожка располагается на 12-15 см выше проезжей части за счет использования бордюра, а тротуар еще на 5 см выше велосипедной дорожки. Однополосные велосипедные дорожки следует располагать с наветренной стороны дороги (в расчете на господствующие в летний период ветры), а двухполосные - по обеим сторонам от дороги. Лучшей практикой для разделения автомобильных, велосипедных и пешеходных потоков является не только использование бордюров, но и применение разделительных полос. На перекрестках велосипедная дорожка переходит в велополосу за счет разметки и пандусов.

За пределами населенных пунктов велосипедные дорожки располагают на придорожной полосе автомобильной дороги (по согласованию с землепользователями). Параллельность велосипедной дорожки полотну автомобильной дороги необязательна.

В долгосрочной перспективе возможно устройство велосипедной улицы - тип велотранспортной инфраструктуры, для преимущественного проезда велосипедов, с 2сторонним движением велосипедов и 1-сторонним движением автотранспорта со скоростью не более 30 км/ч. Для безопасности на таких улицах для а/м транспорта запрещен обгон велосипедистов,

такие улицы снабжают необходимыми знаками, разметкой, а также обустривают велополосы цветным покрытием.

Земляное полотно велосипедных дорожек следует проектировать в соответствии с требованиями, установленными применительно к земляному полотну улиц и дорог. Проектирование земляного полотна следует проводить на основе геодезических и геологических изысканий, климатических особенностей района строительства с учетом категории улицы и дороги, типа дорожной одежды, условий производства работ, наличия и состояния подземных коммуникаций.

При строительстве велодорог следует руководствоваться СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*), методическими рекомендациями Межрегиональной общественной организации «Велотранспортный союз» использовать «Московское пособие по проектированию велоинфраструктуры (2015г)», и Стандарт №011-2014 «Техника безопасности на стационарных сооружениях для велоспорта»

Типы велосипедных дорожек и велотроп

- 1) Велодорожки общего пользования, для всех категорий велосипедистов
- 2) Детские
- 3) Экскурсионно-познавательные
- 4) Прогулочные, рекреационно-оздоровительные
- 5) Спортивные (специальные велотрассы).

Специальные требования для разных типов велодорожек и велотроп.

Структура и качество пяти различных типов велосипедных дорожек должны соответствовать их назначению для разных типов катания:

Для велодорожек 1 типа, имеющих, в том числе, транспортную функцию, желательна линейная структура.

Маршруты детских и познавательно-экскурсионных велотроп 2,3 типа могут иметь форму непрерывных замкнутых колец:

для детей от 3 до 7 лет необходимо строить короткие (до 1 км) кольцевые дорожки вблизи детских площадок в жилых кварталах и в зонах отдыха;

для подростков от 7 до 14 лет необходимо проектировать и строить гладкие асфальтированные некрутые горки - малые велодромы, вблизи жилых кварталов и в зонах отдыха.

Велодорожки для прогулочных целей 4 типа необязательно делать как целостные непрерывные замкнутые кольцевые трассы;

Для молодежи 14-25 лет требуется создание возможностей для занятий современными видами велоспорта, включая трековые гонки, велотриал, скоростной спуск, велокросс, кросс-кантри (трасса на пересеченной местности для езды на горном велосипеде «маунтинбайк» и ВМХ (трасса для трюковых велосипедов «бимикс»), среди которых выделяют направления ВМХ рейс, ВМХ дёрт, ВМХ парк, ВМХ стрит - для этого нужны спортивные велодорожки 5 типа - (специальные велотрассы) - велотреки, грунтовые велотропы, горки и трамплины.

Предписывающие знаки

Необходимо устанавливать знаки, утвержденные Венской Конвенцией о дорожных знаках и сигналах: - «Велосипедная дорожка», «Конец велосипедной дорожки»; - «Примыкающие велосипедная и пешеходная полосы движения (обособленные полосы с разделением пешеходного и велосипедного движения) на тротуаре или пешеходной дорожке», «Конец примыкающих велосипедной и пешеходной полос на дорожке»; - «Совмещенная вело-пешеходная полоса (без разделения пешеходного и велосипедного движения)», «Конец совмещенной вело-пешеходной полосы на дорожке»; - «Пешеходная дорожка. Разрешается движение только пешеходам», и другие знаки.

Общие требования по обустройству парковочных мест для велосипедов (велопарковки)

Велосеть должна включать обустройство парковочных мест для велосипедов. Пользователи велосипедного транспорта должны быть обеспечены местами для

кратковременного хранения велосипедов по месту проживания, работы, учебы, в административных, медицинских, торговых и прочих учреждениях. Количество парковочных мест для велосипедов рассчитывается в зависимости от притягательности территориальных зон и количества посетителей объектов. Габариты велопарковки - не менее 1,2 кв.м. на один велосипед, при длине места не менее 2м. Желательно, чтобы велопарковка была в зоне обзора видеокамер. Конструкция парковок может быть различной, могут использоваться индивидуальные ячейки, П-образные стойки, и др. конструкции. По размещению велопарковки для кратковременного хранения велосипедов могут быть уличные или внеуличные (в отдельных охраняемых помещениях). Количество стояночных мест для кратковременного хранения велосипедов в зависимости от типа учреждения, количества посетителей или работников, площади учреждения, приведено в таблице «Рекомендованное количество стояночных мест для велосипедов»:

Таблица «Рекомендованное количество стояночных мест для велосипедистов»

Тип учреждения	Рекомендуемый норматив*
Жилые здания (гостевая стоянка)	Не менее одного места на пять домохозяйств/квартир
Офисы, конторы, административные, медицинские учреждения музеи, выставочные центры и т.д.	Не менее одного места на 25 посетителей (включая постоянных работников)
Школы, университеты, пр. учебные учреждения	Не менее одного места на пять человек – учащихся и персонала
Театры, концертные залы, кинотеатры (не включенные в торговые и развлекательные центры)	Не менее одного места на 15-20 зрительских мест и одного места на пять человек персонала
Местные магазины, лавки (площадь до 200 кв.м.)	1-3 места /магазин
Микрорайонные торговые центры (площадь до 3000 кв.м.)	Не менее одного места на 150 кв.м. торговой площади
Районные торговые центры (площадь до 10000 кв.м.)	Не менее одного места на 300 кв.м. торговой площади
Заведения общественного питания, гостиницы	Не менее одного места на 15 посетителей и одного места на пять человек персонала
ТПУ, крупные остановочные пункты	Не менее 0,5% от общего пассажиропотока в утренний час пик с 6 до 9 часов
Стадионы, спортивные арены	Не менее одного места на 15 зрительских мест
*Примечание: Данные нормативы могут быть пересмотрены при увеличении доли велосипедного транспорта в общем объеме городских поездок	

Для 1 - 4 типов велосипедных дорожек:	Расчетная скорость движения (км/ч)	Ширина полосы движения, не менее (м)	Число полос движения (суммарно в двух направлениях)	радиус кривых в плане, не менее (м)	Продольный уклон (не более) (о/оо)	Расстояние от края велодорожки до проезжей части, опор, деревьев, малых архитектурных форм (не менее, м)	Расстояние от края велодорожки до тротуаров (не менее, м)	габарит по высоте, не менее (м)
В составе поперечного профиля УДС.		1,50	1	25	70	0,75	0,5	2,5
		1,0	2					
В рекреационных зонах. В жилых зонах.	25	1,50	1	25	70	0,75	0,5	2,5
		1,0	2					

Для 5 типа велосипедных дорожек (трасс):	ширина трассы, не менее (м)	длина трассы, не более (м)	наличие ограждения	Дополнительные требования
трековые гонки	5,0	от 133 м до 500 м	требуется	устройство подходящей системы освещения
велотриал	1,0	2 000,0	требуется	обустраиваются площадки (секции, до 10 секций) с различными препятствиями
скоростной спуск	3,0	3 500,0	ограждающие ленты защитная сетка	трасса должна быть проложена по склону, трасса должна быть без препятствий
велокросс	3,0	3 500,0	ограждающие барьеры за 100 м до финиша и 50 м после финиша	трасса образует замкнутый контур
кросс-кантри:				
- для маунтинбайка	6,0 (на старте)	3 500,0	защитная сетка для безопасности, ограждающие барьеры за 100 м до финиша и 50 м после финиша	установка указателей за 20 м до препятствия окраска препятствий краской
- для BMX	5,0	400,0	требуется	трасса образует замкнутый контур

Таблица «Оптимальные расчетные параметры велосипедных дорожек»

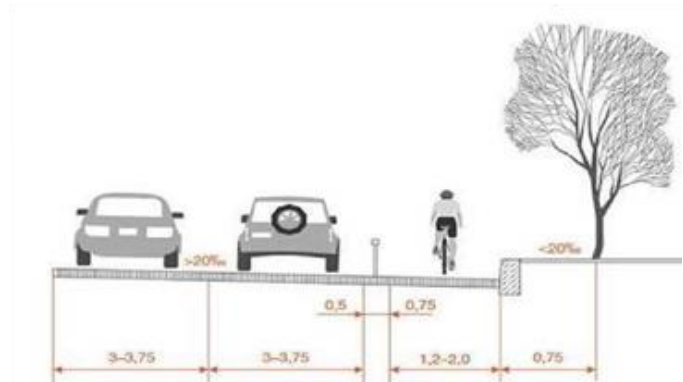
Нормируемый показатель	Рекомендуемые значения	
	при новом строительстве	в сложившейся застройке при стесненных условиях
Расчетная скорость движения (км/ч)	25	15
Ширина проезжей части (м)		
Велосипедная дорожка		
- для 1-полосного одностороннего движения	1,0	0,75
- для 2-полосного одностороннего движения	1,75	1,50
- для 2-полосного движения (со встречным движением велосипедов)	2,50	2,00
Велопешеходная дорожка:		
с разделением обоих видов движения (см. прим.)	4,00 ¹	3,25 ²
без разделения обоих видов движения (см. прим.)	2,50 ³	2,00 ⁴
Велосипедная полоса	1,20	0,90
Ширина обочин велосипедной дорожки, м	0,5	0,5
Наименьший радиус кривых в плане, м:		
при отсутствии виража	50	15
при устройстве виража	20	10
Наименьший радиус вертикальных кривых, м:		
выпуклых	500	400
вогнутых	150	100
Наибольший продольный уклон, ‰	60	70
Поперечный уклон проезжей части, ‰	20	20
Уклон виража, ‰, при радиусе:		
10 - 20 м	более 40	30

20 - 50 м	30	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

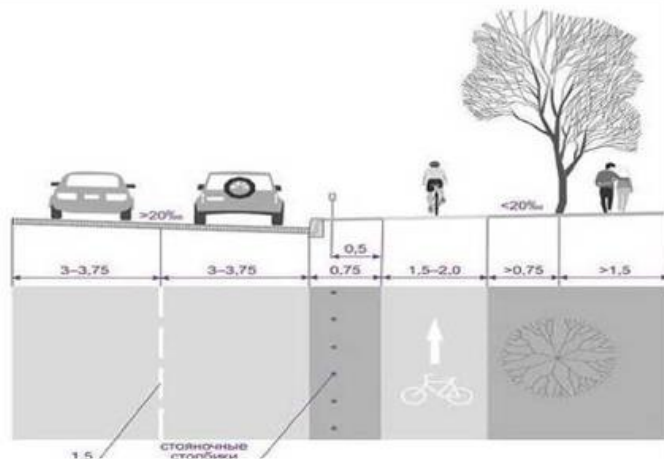
- ¹ - Ширина пешеходной дорожки 1,5 м, велосипедной 2,5 м.
- ² - Ширина пешеходной дорожки 1,5 м, велосипедной 1,75 м.
- ³ - При интенсивности движения не более 30 вел./ч и 15 пеш./ч.
- ⁴ - При интенсивности движения не более 30 вел./ч и 50 пеш./ч.

Примеры исполнения велосипедных дорожек

1-сторонняя велосипедная полоса
(разделение столбиками)



1-сторонняя велосипедная дорожка



2-сторонняя велосипедная дорожка

