

Проект внесения изменений в местные нормативы градостроительного проектирования городского поселения город Усмань Усманского муниципального района Липецкой области

В п. 1 добавить подпункт 1.2.7 «Проектирование велосипедных дорожек»

Общие положения.

Пешеходные, велосипедные и велопешеходные дорожки должны проектироваться вдоль автомобильных дорог общего пользования. Размещение пешеходных и велосипедных дорожек в границах полосы отвода автомобильной дороги должно осуществляться в соответствии с документацией по планировке территории и согласовывается с местными органами управления. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек на автомобильных дорогах общего пользования, проходящих через населенные пункты, допускается выполнять с учетом национальных норм государств - участников Соглашения в области градостроительства.

Устройство пешеходных и велосипедных дорожек должно обеспечивать безопасные условия движения пешеходов и велосипедистов. Обустройство автомобильной дороги пешеходными и велосипедными дорожками не должно ухудшать условия безопасности дорожного движения, условия использования и содержания автомобильной дороги и расположенных на ней сооружений и иных объектов.

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

Организация полноценной системы велодвижения в населенных пунктах должна учитывать ряд положений, основными из которых являются:

- безопасность движения;
- величина населенного пункта;
- степень развитости общественного транспорта;
- целевая структура поездок.

При проектировании сети велотрасс следует предусматривать парковки велосипедов различных видов и типов.

Проектирование велосипедных дорожек.

Предельные значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения городского поселения и расчетные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения дополнить пунктом 1.2.7 следующего содержания:

Пути велодвижения вдоль улиц и дорог, как правило, устраиваются односторонними, т.к. они более безопасны, и подчиняются действующим направлениям движения всех видов транспорта. Двустороннее движение допускается в исключительных случаях. Специальные внеуличные велодорожки, наоборот, желательно выполнять с двусторонним движением, фокусируя тем самым возможность более органичного решения вопросов планировки велополос, пересечений и примыканий.

Разделение велосипедного движения от движения других транспортных средств на улицах и дорогах рекомендуется производить в зависимости от разрешенной скорости движения потока автомобилей:

60-70 км/час отдельный путь велодвижения (при потоке более 600 автомобилей в час "пик");

40-50 км/час — отдельный путь велодвижения или разметка проезжей части (при потоке 600-900 автомобилей в час "пик"); 30 км/час — в составе транспортного потока.

Велосипедные дорожки устраивают за пределами проезжей части дорог при соотношениях интенсивностей движения автомобилей и велосипедистов.

Расчетная интенсивность движения велосипедистов приведена в таблице 1

Таблица 1

Интенсивность движения Автомобилей (суммарная в двух направлениях), автомобилей/час	До 400	600	800	800 – 1000	1000 – 1200	–
Расчетная интенсивность движения велосипедистов, велосипедов/час	70	50	30	20	51	

Тротуары и велосипедные дорожки следует устраивать приподнятыми на 15 сантиметров над уровнем проездов.

Пересечения тротуаров и велосипедных дорожек с второстепенными проездами, а на подходах к школам и детским дошкольным учреждениям – с основными проездами следует предусматривать в одном уровне с устройством ramпы длиной соответственно 1,5 и 3 м.

Рекомендуемые значения параметров строительства велосипедных дорожек приведены в таблице 2.

Таблица 2

Нормируемый параметр	Минимальные значения	
	при новом строительстве	в стесненных условиях
Расчетная скорость движения, км/ч	25	15
Ширина проезжей части для движения, м, не менее:		
однополосного одностороннего	1,0-1,5	0,75-1,0
двухполосного одностороннего	1,75-2,5	1,50
двухполосного со встречным движением	2,50-3,6	2,00
Ширина велосипедной и пешеходной дорожки с разделением движения дорожной разметкой, м	1,5-6,0	1,5-3,25
Ширина велопешеходной дорожки, м	1,5-3,0	1,5-2,0
Ширина полосы для велосипедистов, м	1,20	0,90
Ширина обочин велосипедной дорожки, м	0,5	0,5
Наименьший радиус кривых в плане, м:		
при отсутствии виража	30-50	15
при устройстве виража	20	10
Наименьший радиус вертикальных кривых, м:		
выпуклых	500	400
вогнутых	150	100
Наибольший продольный уклон, %		
в равнинной местности	40-60	50-70
в горной местности	-	100
Поперечный уклон проезжей части, %	15-20	20
Уклон виража, %, при радиусе:		
5-10 м	более 30	
10-20 м	более 20	30
20-50 м	более 15	20
50-100 м	20	15-20
Габарит по высоте, м	2,50	2,25
Минимальное расстояние до бокового препятствия, м	0,50	0,50
<p>Ширина пешеходной дорожки 1,5 м, велосипедной - 2,5 м. Ширина пешеходной дорожки 1,5 м, велосипедной - 1,75 м. При интенсивности движения не более 30 вел./ч и 15 пеш./ч. При интенсивности движения не более 30 вел./ч и 50 пеш./ч.</p>		

Велодорожки обустраиваются в городах (в городских и сельских населенных пунктах) с численностью населения более 2 тыс. человек.

Размещение велодорожек осуществляется из расчета:

1 велодорожка на 2 тыс. жителей в жилой зоне;

1 велодорожка в каждой рекреационной зоне.

Велодорожки в городских и сельских населенных пунктах должны размещаться с учетом возможности их объединения в единую сеть, связывающую жилую застройку с объектами массового посещения.

Расчетные показатели расстояния безопасности от края велодорожки приведены в таблице 3.

Таблица 3

№	Расстояние	Единица измерения, м
1	до проезжей части, опор, деревьев	0,75
2	тротуаров	0,5
3	стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта	1,5

Протяженность велодорожек должна быть не менее 1000 м.

Длину велосипедных дорожек на подходах к населенным пунктам следует определять численностью жителей и принимать по таблице 4.

Таблица 4

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

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

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

Таблица 5 - Безопасное расстояние видимости

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

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

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

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

При организации велодорожек в населенном пункте должны быть обеспечены удобство расположения парковок, непосредственная близость к пунктам прибытия, сохранность оставленного на парковке велосипеда.

Минимальная обеспеченность местами для хранения (стоянки) велосипедов принимается:

- 1) предприятия, учреждения, организации – для 10 процентов от количества персонала и единовременных посетителей;
- 2) объекты торговли, общественного питания, культуры, досуга –

для

15 процентов от количества персонала и единовременных посетителей.

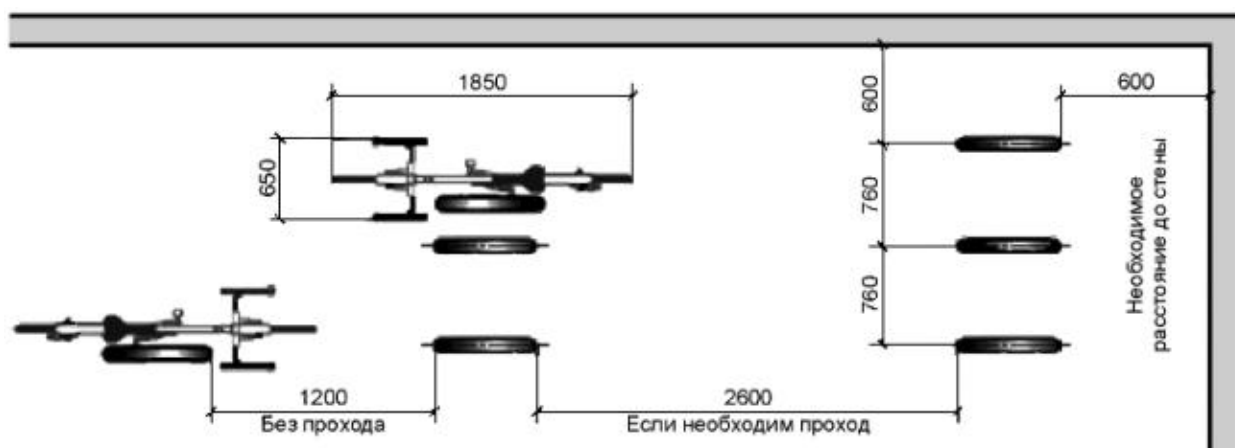


Рисунок 1 - Минимальные необходимые расстояния для создания велопарковки.

Велопарковки устраиваются в комплексе с объектами посещения у мест жилья, у предприятий, организаций и учебных заведений, у объектов торговли и в зонах отдыха (досуга), а также у станций метрополитена и железных дорог пригородного сообщения, на конечных пунктах общественного транспорта и в крупных транспортнопересадочных узлах.

Глава администрации городского поселения
город Усмань Усманского муниципального
района Липецкой области Российской Федерации

Д.С. Васильченко