



**СОВЕТ ДЕПУТАТОВ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ПРЕОБРАЖЕНОВСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ ДОБРОВСКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ**

90 сессия 5 созыва

РЕШЕНИЕ

.2020г.

с. Преображеновка

№ -рс

О внесении изменений в «Местные нормативы градостроительного проектирования сельского поселения Преображенковский сельсовет Добровского муниципального района Липецкой области», утверждены решением Совета депутатов сельского поселения Преображенковский сельсовет Добровского муниципального района Липецкой обл. от 06.09.2019 N 142-рс

Рассмотрев проект местных нормативов градостроительного проектирования сельского поселения Преображенковский сельсовет Добровского муниципального района Липецкой области Российской Федерации и на основании Градостроительного кодекса РФ № 190-ФЗ от 29.12.2004 г. и Федерального закона № 131-ФЗ от 05.05.2014 г. «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ», учитывая решения постоянных депутатских комиссий, Совет депутатов сельского поселения Преображенковский сельсовет

РЕШИЛ:

1. Внести изменений в «Местные нормативы градостроительного проектирования сельского поселения Преображенковский сельсовет Добровского муниципального района Липецкой области», утверждены решением Совета депутатов сельского поселения Преображенковский сельсовет Добровского муниципального района Липецкой обл. от 06.09.2019 N 142-рс следующие изменения:

2. Направить настоящий нормативный правовой акт главе сельского поселения Преображенковский сельсовет Добровского муниципального района для обнародования и подписания.

3. Настоящее решение вступает в силу со дня его официального обнародования.

Председатель Совета депутатов сельского поселения Преображенковский сельсовет

Т.М. Журавлева

изменений в «Местные нормативы градостроительного проектирования сельского поселения Преображенский сельсовет Добровского муниципального района Липецкой области», утверждены решением Совета депутатов сельского поселения Преображенский сельсовет Добровского муниципального района Липецкой обл. от 06.09.2019 N 142-рс

1. Дополнить пунктами 1.8. и 1.9.

1.8. Комплексное благоустройство

1. При проектировании комплексного благоустройства следует обеспечивать: о открытость и проницаемость территорий для визуального восприятия, о условия для беспрепятственного передвижения населения, включая маломобильные группы в соответствии с приказом Министерства регионального развития Российской Федерации от 27.12.2011 № 613 «Об утверждении Методических рекомендаций по разработке норм и правил по благоустройству территорий муниципальных образований»;

2. Объектами нормирования комплексного благоустройства на территориях общественного назначения являются: общественные пространства населенных пунктов, участки и зоны жилой и общественной застройки, многофункциональные и специализированные общественные зоны населенных пунктов.

Общественные пространства включают: пешеходные зоны и коммуникации, участки активно посещаемой общественной застройки, участки озеленения.

3. Обязательный перечень элементов комплексного благоустройства на территории улиц и дорог включает: твердые виды покрытия дорожного полотна и тротуаров, элементы сопряжения поверхностей, озеленение вдоль улиц и дорог, ограждения опасных мест, осветительное оборудование, носители информации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофорные устройства).

4. Пешеходные коммуникации обеспечивают пешеходные связи и передвижения на территории населенного пункта. Обязательный перечень элементов комплексного благоустройства на территории основных пешеходных коммуникаций включает: твердые виды покрытия, элементы сопряжения поверхностей, урны или малые контейнеры для мусора, осветительное оборудование.

5. Территории общественных зон, скверов, улиц, бульваров оборудуются малыми архитектурными формами - цветочницами, скамьями, урнами, плескательными и декоративными бассейнами, фонтанами, устройствами для игр детей, отдыха взрослого населения, газетными стендами, оградами, телефонными будками (навесами), павильонами для ожидания автотранспорта.

Малые архитектурные формы могут быть стационарными и мобильными; их количество и

размещение определяется проектами благоустройства территорий.

Конструктивные решения малых архитектурных форм должны обеспечивать их устойчивость, безопасность пользования, при их изготовлении целесообразно использовать традиционные местные материалы - дерево, естественный камень, кирпич, металл.

6. Уличное коммунально-бытовое оборудование представлено различными видами мусоросборников-контейнеров и урн. Для сбора бытового мусора на улицах, площадях, объектах рекреации следует применять малогабаритные (малые) контейнеры (менее 0,5 куб. м) и (или) урны, устанавливая их у входов в объекты торговли и общественного питания, другие учреждения общественного назначения, сооружения транспорта (вокзалы, автостанции). Интервал при расстановке малых контейнеров и урн (без учета обязательной расстановки у вышеперечисленных объектов) в населенных пунктах поселения должен составлять не более 100 метров.

7. На территориях общественного назначения рекомендуется применение декоративных металлических ограждений.

Следует предусматривать размещение защитных металлических ограждений высотой не менее 0,5 м в местах примыкания газонов к проездам, стоянкам автотранспорта, в местах возможного наезда автомобилей на газон и вытаптывания троп через газон. Ограждения следует размещать на территории газона с отступом от границы примыкания порядка 0,2 - 0,3 м.

В случае произрастания деревьев в зонах интенсивного пешеходного движения следует предусматривать защитные приствольные ограждения высотой 0,9 м и более, диаметром 0,8 м и более в зависимости от возраста, породы дерева и прочих характеристик.

1.9. Требования к проектированию и обеспеченности населения велосипедными дорожками и полосами для велосипедистов

Основные положения

Улично-дорожную сеть населенных пунктов (далее- УДС) следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе УДС следует выделять улицы и дороги магистрального и местного значения, а также главные улицы.

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.

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.

Проектирование велосипедных дорожек

Велосипедные дорожки располагают на отдельном земляном полотне, у подошвы насыпей и за пределами выемок или на специально устраиваемых бермах.

На подходах к искусственным сооружениям велосипедные дорожки допустимо размещать на обочине с отделением их от проезжей части ограждениями или разделительными полосами.

Однополосные велосипедные дорожки располагают с наветренной стороны от дороги (в расчете на господствующие ветры в летний период), двухполосные - при возможности по обеим сторонам дороги.

Велосипедные и велопешеходные дорожки следует, как правило, устраивать за пределами проезжей части дорог при соотношениях интенсивностей движения автомобилей и велосипедистов, указанных в таблице 1. Полосы для велосипедистов на проезжей части допускается устраивать на обычных автомобильных дорогах с интенсивностью движения менее 2000 авт./сут (до 150 авт./ч).

Таблица 1

Фактическая интенсивность движения автомобилей (суммарная в двух направлениях), авт./ч	До 400	600	800	1000	1200
Расчетная интенсивность движения велосипедистов, вел./ч	70	50	30	20	15

Геометрические параметры велосипедных дорожек представлены в таблице 2.

Таблица 2 - Основные геометрические параметры велосипедной дорожки

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>	1,5 - 3,25 <2>
Ширина велопешеходной дорожки, м	1,5 - 3,0 <3>	1,5 - 2,0 <4>
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	30
10 - 20 м	более 20	20
20 - 50 м	более 15	15 - 20
50 - 100 м	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.		

Стесненные условия существующей застройки предполагают: наличие пространственных препятствий на строительной площадке и прилегающей к ней территории, ограничения по ширине, протяженности, высоте и глубине размеров рабочей зоны и подземного пространства, мест размещения строительных машин и проездов транспортных средств, повышенную степень строительного, экологического, материального риска и соответственно усиленные меры безопасности работающих на строительном производстве и проживающего населения.

Велосипедные дорожки следует проектировать как для двустороннего движения (при интенсивности движения до 70 вел./ч), так и для одностороннего (при интенсивности движения более 70 вел./ч).

Наименьшее расстояние от края велосипедной дорожки должно составлять: до кромки проезжей части дорог, деревьев - 0,75 м; до тротуаров - 0,5 м; до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта - 1,5 м.

Длину велосипедных дорожек на подходах к населенным пунктам следует определять численностью жителей и принимать в соответствии с таблицей 5.

Таблица 3

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

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

При устройстве пересечения автомобильных дорог и велосипедных дорожек требуется обеспечить безопасное расстояние видимости (таблица 6). При расчетных скоростях автотранспортных средств более 80 км/ч и при интенсивности велосипедного движения не менее 50 вел./ч устройство пересечений велосипедных дорожек с автомобильными дорогами в одном уровне возможно только при устройстве светофорного регулирования.

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

Таблица 4 - 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.

Покрытия велосипедных дорожек следует устраивать из асфальтобетона, цементобетона и каменных материалов, обработанных вяжущими, а при проектировании велопешеходных дорожек для выделения полос движения для велосипедистов - с применением цветных покрытий противоскольжения в соответствии с требованиями [ГОСТ 32753](#).

При обустройстве дождеприемных решеток, перекрывающих водоотводящие лотки, ребра решеток не должны быть расположены вдоль направления велосипедного движения и должны иметь ширину отверстий между ребрами не более 15 мм.

Открытые велосипедные стоянки следует сооружать и оборудовать стойками или другими устройствами для кратковременного хранения велосипедов у предприятий общественного питания, мест кратковременного отдыха, магазинов и других общественных центров.

Велопарковки следует устраивать для длительного хранения велосипедов в зоне объектов дорожного сервиса (гостиницы, мотели и др.).

По степени закрытости велопарковки, как правило, разделяются на: открытые, открытые с навесом, закрытые.

Чтобы обеспечить удобство пользования велопарковками и исключить помехи для пешеходов, следует соблюдать необходимые расстояния между стойками и другими объектами (рисунок 1).

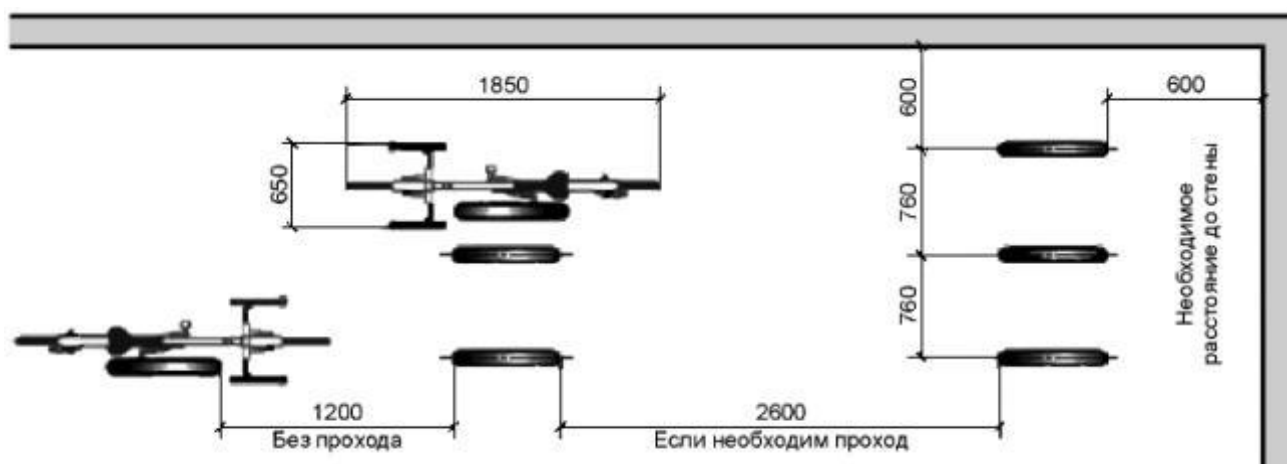


Рисунок 1 - Минимальные необходимые расстояния для создания велопарковки.

Проектирование парковых дорог, проездов, велосипедных дорожек следует осуществлять в соответствии с характеристиками, приведенными в таблицах 5 и 6.

Таблица 5

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Парковые дороги	Дороги предназначены для обслуживания посетителей и территории парка, проезда экологически чистого транспорта, велосипедов, а также спецтранспорта (уборочная техника, скорая помощь, полиция).
Проезды	Подъезд транспортных средств к жилым и общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам городской застройки внутри районов, микрорайонов (кварталов).
Велосипедные дорожки: - в составе поперечного профиля УДС - на рекреационных территориях, в жилых зонах и т.п.	Специально выделенная полоса, предназначенная для движения велосипедного транспорта. Может устраиваться на магистральных улицах общегородского значения 2-го и 3-го классов районного значения и жилых улицах. Специально выделенная полоса для проезда на велосипедах.

Таблица 6

Категория	Расчетна	Ширина	Число	Наиме	Наибо-	Наиме-	Наиме-	Ширин
-----------	----------	--------	-------	-------	--------	--------	--------	-------

дорог и улиц	я скорость движения, км/ч	полосы движения, м	полос движения (сумма- рно в двух направ- лениях)	- ньши й радиу с кривы х в плане, м	льший продол ь- ный уклон, ‰	ньший радиус верти- кальной выпукло й кривой, м	ньший радиус вертика - льной вогнуто й кривой, м	а пешехо- дной части тротуар а, м
Парковые дороги	40	3,0	2	75	80	600	250	-
Проезды: - основные	40	3,0	2	50	70	600	250	1,0
- второстепенн ые	30	3,5	1	25	80	600	200	0,75
Велосипедны е дорожки: - в составе поперечного профиля УДС	-	1,50*	1-2					
- на рекреационн ых территориях в жилых зонах и т.п.	20	1,00** 1,50*	2 1-2	25 25	70 70	-	-	-
		1,00**	2					
* При движении в одном направлении.								
** При движении в двух направлениях.								

Поперечные уклоны элементов поперечного профиля следует принимать:

- для проезжей части - минимальный - 10‰, максимальный - 30‰;
- для тротуара - минимальный - 5‰, максимальный - 20‰;
- для велодорожек - минимальный - 5‰, максимальный - 30‰.

Поперечный профиль улиц и дорог населенных пунктов может включать в себя проезжую часть (в том числе переходно-скоростные полосы, накопительные полосы, полосы для остановки, стоянки и парковки транспортных средств), тротуары, велосипедные дорожки, центральные и боковые разделительные полосы, бульвары.

На магистральных улицах регулируемого движения допускается предусматривать велосипедные дорожки, выделенные разделительными полосами. В зонах массового

отдыха населения и на других озелененных территориях следует предусматривать велосипедные дорожки, изолированные от улиц, дорог и пешеходного движения. Велосипедные дорожки могут устраиваться одностороннего и двустороннего движения при наименьшем расстоянии безопасности от края велодорожки, м:

- до проезжей части, опор, деревьев 0,75;
- до тротуаров 0,5.

Примечание - Допускается устраивать велосипедные полосы по краю улиц и дорог местного значения. Ширина полосы должна быть не менее 1,2 м при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м при встречном движении. Ширина велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м.

При определении общей потребности в местах для хранения следует учитывать и другие индивидуальные транспортные средства (мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, мопеды, велосипеды) с приведением их к одному расчетному виду (легковому автомобилю) с применением следующих коэффициентов:

- мотоциклы и мотороллеры с колясками, мотоколяски 0,5;
- мотоциклы и мотороллеры без колясок 0,28;
- мопеды и велосипеды 0,1.