



**ПРАВИТЕЛЬСТВО  
ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРЫ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 11 сентября 2020 года № 390-п

Ханты-Мансийск

**О внесении изменений в приложение к постановлению  
Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры  
от 29 декабря 2014 года № 534-п «Об утверждении региональных  
нормативов градостроительного проектирования Ханты-Мансийского  
автономного округа – Югры»**

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Законом Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 12 октября 2005 года № 73-оз «О Правительстве Ханты-Мансийского автономного округа – Югры», учитывая решение Общественного совета при Департаменте строительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (протокол заседания от 5 августа 2020 года № 7), Правительство Ханты-Мансийского автономного округа – Югры **п о с т а н о в л я е т**:

Внести в приложение к постановлению Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 29 декабря 2014 года № 534-п «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры» следующие изменения:

1. В разделе 1:

1.1. Пункт 1.1 после абзаца восемьдесят второго дополнить абзацами следующего содержания:

«велосипед – транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение, как правило, мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме

длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч;

пешеходная и велосипедная дорожка (велопешеходная дорожка) – конструктивно отделенный от проезжей части элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для раздельного или совместного с пешеходами движения велосипедистов и обозначенный дорожными знаками;

полоса для велосипедистов (велополоса) – полоса проезжей части, предназначенная для движения на велосипедах и мопедах, отделенная от остальной проезжей части горизонтальной разметкой и обозначенная дорожным знаком;

велосипедист – лицо, управляющее велосипедом;

велопарковка – место для длительной стоянки (более часа) или хранения велосипедов, оборудованное специальными конструкциями;

тротуар – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или к велосипедной дорожке либо отделенный от них газоном;».

1.2. Пункт 1.4 после абзаца девяносто шестого дополнить абзацами следующего содержания:

«ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования (Переиздание)»;

ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»;

приказ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 9 декабря 2013 года № 2222-ст «Об утверждении изменения к национальному стандарту»;

ГОСТ Р 50970-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения»;

приказ Росстандарта от 20 декабря 2019 года № 1425-ст «Об утверждении национального стандарта Российской Федерации»;

ГОСТ 32846-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;

ГОСТ 33127-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»;

ГОСТ 33475-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования».».

1.3. После пункта 1.9 дополнить пунктом 1.10 следующего содержания:

**«1.10. Требования к планированию велосипедных дорожек и велопарковок**

Проектирование велосипедных дорожек следует осуществлять

в соответствии с характеристиками, приведенными в таблицах № 43.1 – № 43.6.

Таблица 43.1

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Велосипедные дорожки: в составе поперечного профиля улично- дорожной сети; 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 43.2

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения (суммарно в двух направлениях)	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Наименьший радиус вертикальной выпуклой кривой, м	Наименьший радиус вертикальной вогнутой кривой, м	Ширина пешеходной части тротуара, м
Велосипедные дорожки:								
в составе поперечного профиля улично-дорожной сети		1,50* 1,00**	1-2 2	25	70			
на рекреационных территориях в жилых зонах и т. п.	20	1,50* 1,00**	1-2 2	25	70			

\* При движении в одном направлении.

\*\* При движении в двух направлениях.

Велосипедные дорожки как отдельный вид транспортного проезда необходимо проектировать в виде системы, включающей в себя обособленное прохождение, или по улично-дорожной сети.

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 велополосы 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.

Размещение пешеходных и велосипедных дорожек в границах полосы отвода автомобильной дороги должно осуществляться в соответствии с документацией по планировке территории и согласовывается с органами местного самоуправления.

Устройство пешеходных и велосипедных дорожек и полос должно обеспечивать безопасные условия движения пешеходов и велосипедистов.

Обустройство автомобильной дороги пешеходными и велосипедными дорожками и полосами 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 и велополосы должны оборудоваться

соответствующими дорожными знаками, разметкой, ограждениями и светофорами.

Проектирование велосипедных дорожек и велополос.

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

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. Соответственно, по аналогии с термином «полоса движения», термин «велополоса движения» (для краткости – велополоса) приобретает определенное значение. Велополоса означает любую из продольных полос, на которые может быть разделена проезжая часть велодороги, обозначенных или не обозначенных посредством продольной разметки, но имеющих ширину, достаточную для движения в один ряд велосипедов.

Важно, что велополоса не обязательно является, хотя и может быть, частью велодорожки.

Ширина полосы измеряется от бордюра до середины разделительной линии.

На дорогах со скоростью 60 км/час и выше ширина велополосы должна превышать 1,5 м.

В особых ситуациях допустима ширина велополосы менее 1,5 м.

Если автомобильная полоса меньше 3 м, велополосу делать нежелательно.

Обособленные и смешанные велополосы на проезжей части.

На проезжей части могут быть велополосы двух видов: обособленные и смешанные.

Обособленные (обязательные) велополосы отделяют часть проезжей дороги, предназначенную для велосипедистов. В неё запрещено вторгаться другим транспортным средствам.

Смешанные (рекомендуемые) велополосы предназначены предупреждать водителей о возможном присутствии велосипедистов и подсказывать водителям, что им надо придерживаться на достаточном расстоянии от края дороги или бордюра. Однако движение автомобилей по велополосе возможно.

Преимущество использования велополос на проезжей части состоит в том, что они:

напоминают водителям о присутствии велосипедистов на дороге, заставляют водителей оставлять место для велосипедистов на обочине,

делают законным обгон автотранспорта в случае его замедления или остановки в пробке,

приучают велосипедистов двигаться по отведенной велодороге, помогают велосипедисту убедиться, что он следует по маршруту.

Для удобного проезда велосипедов, велоприцепов и инвалидных колясок велополоса должна иметь ширину 1,5 м, а если дорога позволяет, то и 2 м. Это делает возможным обгон без выезда на полосу движения автотранспорта.

В стесненной ситуации допустима ширина велополосы 0,8 м, однако в местах соединений рекомендуется делать велополосу не менее 1,2 м, а при подходе к перекрестку – не менее 1,0 м.

Велосипедные и велопешеходные дорожки и полосы следует, как правило, устраивать за пределами проезжей части дорог при соотношениях интенсивностей движения автомобилей и велосипедистов, указанных в таблице 3. Полосы для велосипедистов на проезжей части допускается устраивать на обычных автомобильных дорогах с интенсивностью движения менее 2000 авт./сут (до 150 авт./ч).

Таблица 43.3

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 43.4.

Таблица 43.4

Основные геометрические параметры велосипедной дорожки и велополосы

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 велополосы, 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

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.

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 43.5.

Таблица 43.5

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 43.6

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.

## Велопарковки

1. Велопарковки необходимо предусматривать на территории микрорайонов, в парках, лесопарках, в пригородной и зеленой зоне, а также на жилых и магистральных улицах регулируемого движения при интенсивности движения более 50 велосипедов в 1 час.

2. В местах массового скопления людей (у стадионов, парков, выставок и т.д.) следует предусматривать площадки для хранения велосипедов из расчета на 1 место для велосипеда 0,9 кв. м.

Чтобы обеспечить удобство пользования велопарковками и исключить помехи для пешеходов, следует соблюдать необходимые расстояния между стойками и другими объектами (рисунок 2).

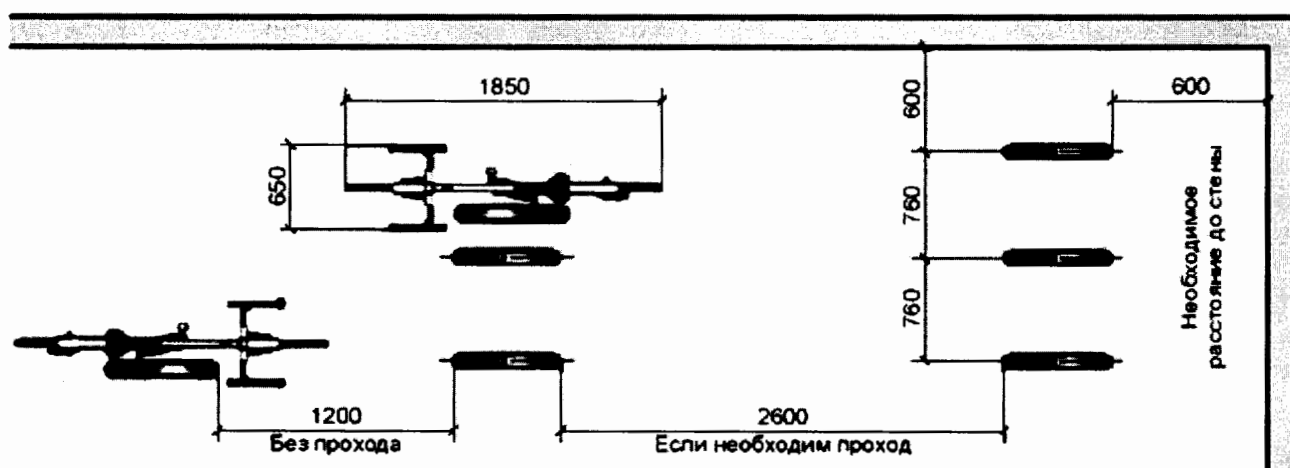


Рисунок 2.

».

2. Строку «Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств» таблицы А.1 раздела 2 изложить в следующей редакции:

«

Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств	минимальные размеры мест хранения легковых автомобилей, м	длина – 5; ширина – 2,3; ширина для инвалидов, пользующихся креслами-колясками, – 3,5	
	размер земельного участка гаражей и стоянок легковых автомобилей, кв. м/машино-место	одноэтажных	30
		двухэтажных	20
		трехэтажных	14
		четырёхэтажных	12
		пятиэтажных	10
		наземных стоянок	25

».

3. В разделе 3:

3.1. Таблицу 106 изложить в следующей редакции:

**Расчетные показатели минимально допустимого  
уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения  
легкового автотранспорта**

Наименование объекта иного значения	Наименование расчетного показателя объекта иного значения/единица измерения	Значение расчетного показателя минимально допустимого уровня обеспеченности городского поселения объектами иного значения	
Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств	размер земельного участка гаражей и стоянок легковых автомобилей в зависимости, кв. м/машино-место	одноэтажных	30
		двухэтажных	20
		трехэтажных	14
		четырёхэтажных	12
		пятиэтажных	10
		наземных стоянок	25

».

## 3.2. После таблицы 106:

## 3.2.1. Абзац первый изложить в следующей редакции:

«Расчетное количество стояночных мест для объектов жилищного строительства в границах земельного участка следует определять дифференцированно, в зависимости от наличия или планируемых паркингов в границах планировочного элемента (квартала или микрорайона).».

3.2.2. После абзаца первого дополнить абзацем следующего содержания:

«Предельное значение обеспеченности стояночными местами объектов жилищного строительства следует предусматривать в соответствии с утвержденными нормативами муниципальных образований.».

Губернатор  
Ханты-Мансийского  
автономного округа – Югры



Н.В.Комарова