

3.25 Велосипедная дорожка (велодорожка) – специальный путь для движения велосипедистов, отделенный газонами, зелеными насаждениями, бортами, ограждениями от проезжей части улицы, дороги, тротуара или выделенный разметкой (маркировкой цветом).

3.26 Велосипедная полоса (велополоса) – путь для одностороннего движения велосипедистов на велодорожке, тротуаре, проезжей части улицы или дороги.

3.27 Велосипедная сеть (велосеть) – совокупность велодорожек, представляющая единую законченную систему путей велодвижения.

11 Планировочная организация путей велодвижения.

11.24. Формирование велосетей и отдельных велодорожек следует обосновывать в специально разработанной схеме их перспективного развития в городе и на прилегающих к нему территориях.

Как правило, схемой должны быть предусмотрены специальные велодорожки для возможности поездок с трудовыми и культурно-бытовыми целями, а также для прогулок, отдыха, развлечений: в парках, лесопарках, зонах отдыха, вдоль набережных и других местах. При этом следует особо выделить возможность **безопасных поездок школьников на учебу**, главным образом в местах пересечения путей движения с магистральными улицами, нерегулируемыми пересечениями и примыканиями.

11.25. **По территориальной организации** велосипедные дорожки следует разделять на **три** основные категории:

- специальные обособленные, отделенные от движения механических транспортных средств и пешеходов;
- совмещенные с тротуарами (организуются в стеснённых условиях);
- совмещенные с проезжей частью улицы или дороги.

Велодорожки любой категории должны быть обособлены от других видов движения, а **также изолированы от автомобильных стоянок и парковок**.

11.26. Для организации велодвижения, по возможности, необходимо использовать магистральные улицы с регулируемым движением, в поперечном профиле которых выделяется зона для устройства велодорожек. В противном случае следует использовать параллельную улицу с соответствующей реконструкцией, даже если это приведет к снижению ее пропускной способности для механических транспортных средств. При этом следует предусматривать возможно меньшее количество пересечений с транспортными и пешеходными потоками.

В сложившейся застройке допускается смешанное движение велосипедов и механических транспортных средств по проезжей части улиц и проездов при соответствующем обосновании (стеснённые условия, интенсивность движения и др.).

11.27. Отдельные велодорожки могут быть не связаны с улично-дорожной сетью (вдоль рек, каналов, узких проездов, в зоне отчуждения железной дороги, в пределах зон отдыха и парков, университетских городков) и могут не включаться в единую систему велосети.

11.28. Велодорожки следует подразделять по назначению на **два** типа:

- магистральные, соединяющие основные пассажирообразующие и пассажиропоглощающие пункты (по аналогу организации пассажирских связей с использованием общественного транспорта и легковых автомобилей);

- местные (локальные), обеспечивающие поездки внутри функциональных зон и выход на магистральные велодорожки.

11.29. Магистральные велодорожки должны быть как можно более прямолинейными, исходя из того, что велосипед движется за счет мускульной силы человека. На основных велосипедных связях коэффициент непрямолинейности не должен превышать 1,5.

Магистральные велодорожки должны обеспечивать возможность движения велосипедистов со скоростью 15-20 км/ч, спортивного назначения – до 30 км/ч.

11.30. При разработке проектов велодорожек следует исходить из следующих габаритов велосипеда:

- длина – 1,9-2,0 м,
- ширина – 0,6-0,75 м,
- высота – 1,0 м (с велосипедистом – 1,9 м).

11.31. Минимальную ширину полосы движения на обособленных велодорожках следует принимать 1,2 м. Полоса на проезжей части, выделяемая для велосипедистов на дорогах с высокой интенсивностью движения должна иметь ширину не менее 1,5 м. В исключительных случаях (в стесненных условиях) ширину полосы допускается принимать не менее 1,0 м. В исключительных случаях (в стесненных условиях) ширину полосы допускается принимать не менее 1,0 м. В стеснённых условиях на существующей улично-дорожной сети велосипедную полосу шириной не менее 1,5 м допускается устраивать на

проезжей части:

- улиц местного значения и проездов при интенсивности движения транспорта не более 500 автомобилей в час «пик» в одну сторону, отделённую от транспортных потоков дорожной разметкой;

улиц районного и местного значения, проездов при интенсивности движения транспорта не более 1000 автомобилей в час «пик» в одну сторону, отделённую от транспортных потоков буферной зоной (в виде дорожной разметки, либо конструктивно обособленную) шириной не менее 1 м.

В условиях нового уличного строительства движение велосипедистов следует предусматривать, как правило, по обособленным велодорожкам сбоку от проезжей части.

Смешанное движение транспорта и велосипедов допускается только на улицах местного значения и проездах с интенсивностью движения не более 200 автомобилей в час «пик» в одну сторону.

11.32. Велодорожки вдоль улиц и дорог, как правило, устраиваются односторонними, т.к. они более безопасны. Двустороннее движение допускается в исключительных случаях. Обособленные велодорожки следует выполнять, как правило, с двусторонним движением.

11.33. Совмещенные с проезжей частью улиц и дорог велодорожки могут быть в одном уровне с ними или приподняты на высоту не более 9 см.

11.34. Проезжая часть улиц и дорог может использоваться совместно механическим транспортом и велосипедами (смешанное движение либо специально выделенная велополоса) в следующих случаях:

- для обеспечения единой системы велодвижения;
- при часто используемом велосипедном маршруте;
- при низкой интенсивности движения автотранспорта, в т.ч. пассажирского общественного;

- по местным улицам, ведущим к паркам, школам, магазинам и другим объектам повседневного посещения.

11.35. 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.

11.36. На головных участках автомобильных дорог республиканского значения (на подходах к Минску) и других автомобильных дорогах с интенсивностью движения более 500 автомобилей в час «пик» в одну сторону, велодорожки необходимо предусматривать вне дорожного полотна.

На загородных дорогах велодорожки могут устраиваться на укрепленных обочинах (с твердым покрытием) шириной 1,2 м и отдалением ее от проезжей части на расстояние 1,0 м.