

ПРАВИТЕЛЬСТВО
ПРИДНЕСТРОВКОЙ МОЛДАВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

23 ноября 2021 года

№ 1134р

Об утверждении Концепции развития
велотранспортной инфраструктуры
города Тирасполя до 2026 года

В соответствии со статьей 76-6 Конституции Приднестровской Молдавской Республики, Конституционным законом Приднестровской Молдавской Республики от 30 ноября 2011 года № 224-КЗ-V «О Правительстве Приднестровской Молдавской Республики» (САЗ 11-48), Законом Приднестровской Молдавской Республики от 11 июля 2019 года № 133-З-V «Об утверждении государственной целевой программы «Поддержка и развитие туризма в Приднестровской Молдавской Республике» на 2019-2026 годы» (САЗ 19-26), в целях развития велотранспорта в городе Тирасполе и создания городской велотранспортной инфраструктуры:

1. Утвердить Концепцию развития велотранспортной инфраструктуры города Тирасполя до 2026 года (далее – Концепция) согласно Приложению к настоящему Распоряжению.

2. Министерству экономического развития Приднестровской Молдавской Республики в срок до 15 марта 2027 года представить в Правительство Приднестровской Молдавской Республики информацию о реализации Концепции.

3. Контроль за исполнением настоящего Распоряжения возложить на заместителя Председателя Правительства Приднестровской Молдавской Республики – министра экономического развития Приднестровской Молдавской Республики.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА

А.МАРТЫНОВ

КОНЦЕПЦИЯ
развития велотранспортной инфраструктуры
города Тирасполя до 2026 года

1. Введение

1. Настоящая Концепция определяет основные направления деятельности в развитии инфраструктуры города Тирасполя и ее реализация будет способствовать повышению качества жизни жителей города, улучшению транспортной ситуации в городе.

2. Развитие велотранспорта – это необходимая составляющая единой транспортной системы города, которая должна включать в себя создание сети велотранспортных коммуникаций, строительство велоинфраструктуры и развитие велокультуры.

3. Для целей настоящей Концепции используются следующие основные понятия:

а) велодвижение – процесс перемещения при помощи колесных транспортных средств, использующих в основном мускульную энергию человека;

б) велотранспорт – велосипеды, велотандемы, веломобили, велосипеды с маломощным электродвигателем, самокаты, роликовый транспорт;

в) велокультура – понимание значения велодвижения и велотранспорта для оздоровления населения и повышения качества жизни, создание дружественной велотранспорту атмосферы на улицах и дорогах, знание и соблюдение требований Правил дорожного движения велосипедистами, принятие нормативных правовых актов, способствующих развитию велодвижения и велотранспорта;

г) велоинфраструктура – дороги, парковки, стоянки, предприятия по ремонту и обслуживанию велотранспорта;

д) велотранспортная сеть – система велодорожек, обеспечивающая беспрепятственное перемещение велотранспортных средств;

е) 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;

ж) велополоса – полоса общей дороги, предназначенная для передвижения велосипедистов, отмеченная специальной разметкой;

з) велодорожка (велосипедная дорожка) – отдельные дорожки, предназначенные для движения велосипедистов, а также различных видов средств передвижения на колесах (роликов, самокатов), расположенные в городских парках параллельно к пешеходным.

2. Основные цели и задачи Концепции

4. Целью настоящей Концепции является содействие развитию велотранспорта и определение комплекса мероприятий для его обеспечения.

5. К задачам настоящей Концепции относятся:

а) создание городской велотранспортной инфраструктуры, позволяющей жителям города использовать велосипед как полноценное транспортное средство для ежедневных поездок на работу, учебу, за покупками и в целях отдыха;

б) обеспечение условий для интеграции велосипедного движения в транспортную и градостроительную структуру в городе;

в) обеспечение защиты жизни и здоровья велосипедистов при использовании велосипеда в качестве транспортного средства;

г) повышение туристской привлекательности города;

д) снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду за счет более широкого использования велотранспорта;

е) популяризация велотранспорта.

3. Основные проблемы развития велотранспортной инфраструктуры

6. Городской транспорт и транспортное движение все больше ориентируется на автомобильный транспорт. Безальтернативное развитие автомобильного транспорта оказывает крайне агрессивное негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека, способствует ухудшению условий проживания в городе.

7. На сегодняшний день из-за роста количества велосипедов на дороге, особенно в период пандемии, резко увеличилось количество дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов. Также стоит отметить, что в условиях пандемии главная проблема – обеспечение граждан возможностью соблюдения социальной дистанции во избежание распространения коронавирусной инфекции, вызванной новым типом вируса COVID-19.

Велотранспорт и пешеходные походы дают максимальный комфорт и необходимые условия для того, чтобы люди не толпились в душном общественном транспорте, где велик риск инфицирования, а пользовались открытой средой и легко соблюдали нормы социального дистанцирования. Для жителей города в современных реалиях велотранспорт – это легкая доступность к социальному дистанцированию.

8. Основное препятствие в использовании велосипеда для перемещения по городу – отсутствие инфраструктуры, что делает поездку велосипедиста по улицам города некомфортной и опасной. В условиях отсутствия выделенных велополос и велодорожек в соответствии с Правилами дорожного движения велосипедисты вынуждены передвигаться по проезжей части в одном потоке с автомобилями.

9. Несмотря на обстоятельства, сдерживающие поступательное развитие велотранспорта в городе, в настоящее время количество велопоездки возрастает. Этому росту способствуют преимущества велосипеда перед другими видами транспорта, дружелюбность по отношению к природе и экологичность, потребность в сравнительно низких вложениях, а также распространение в современном обществе представления о здоровом образе жизни.

10. Основной предпосылкой разработки Концепции является то, что велотранспорт в современном мире становится необходимой составной частью экономической, транспортной, территориально-планировочной, экологической политики, политики в области здравоохранения и туризма.

4. Основные направления развития велотранспортной инфраструктуры, требования к велотранспортной инфраструктуре

11. К основным направлениям развития велотранспортной инфраструктуры относятся:

- а) формирование велотранспортной сети и велоинфраструктуры;
- б) разработка и реализация городских велосипедных маршрутов;
- в) разработка городских туристических веломаршрутов, отвечающих современным требованиям и стандартам;
- г) установка специальных дорожных знаков и указателей на велодорожках;
- д) обеспечение удобных подъездов на велосипеде и перевозку к основным местам массового посещения людей;
- е) оборудование стоянок в центральной части города, у торговых центров, учебных заведениях, местах массового отдыха;
- ж) обеспечение возможности перевозки велосипедов в общественном транспорте.

12. Создание велотранспортной дорожной инфраструктуры города Тирасполя должно осуществляться с учетом следующих основных качественных требований к велотранспортной инфраструктуре:

- а) последовательность в формировании целостной и удобной инфраструктуры для велосипедистов. Сеть велосипедных дорожек должна обеспечивать соединение всех элементов велоинфраструктуры логической связью с другими видами транспорта. Установка дорожных знаков и указателей для определения оптимального маршрута движения (от начальной до конечной точки маршрута);

б) прямолинейность – возможность выбрать наиболее прямой маршрут. Важно сократить время и расстояние движения велосипедистов к минимуму;

в) безопасность – проектирование коротких и безопасных маршрутов; ограничение, насколько это возможно, встречи с моторизованным транспортом при движении велосипедистов; снижение скорости движения моторизованных транспортных средств на дорогах с велотранспортным движением; минимизация велотранспортного движения вдоль относительно небезопасных дорог и разделение транспорта, который имеет значительную разницу в скорости;

г) комфорт – создание велосипедных дорожек с ровным, качественным и соответствующим требованиям покрытием, возможность параллельного движения, создание достаточного свободного пространства для движения велосипедистов, минимизация противодействия;

д) привлекательность – предусматривает фактор социальной безопасности, связанный со средой и ситуацией. При проектировании необходимо предусматривать формирование сети велосипедных дорожек в оживленных местах с максимальным социальным контролем.

5. Условия и этапы реализации Концепции

13. Реализация настоящей Концепции предполагает два этапа:

а) первый этап – 2023 год, включающий в себя:

1) разработку плана мероприятий по реализации настоящей Концепции на 2023-2025 годы, в который в обязательном порядке включаются следующие мероприятия:

а) планирование сети велотранспортных путей;

б) определение велосипедных отрезков пути;

в) обозначение перекрестков;

г) покрытие дорог;

д) обустройство велосипедных парковок;

2) разработку проектно-сметной документации по обустройству основной велотранспортной инфраструктуры;

б) второй этап – 2024-2026 годы:

1) исполнение плана мероприятий по реализации настоящей Концепции на 2024-2026 годы;

2) проведение информационной кампании по популяризации велотранспорта и безопасности дорожного движения.

14. Координатором реализации настоящей Концепции выступает Правительство Приднестровской Молдавской Республики, которое осуществляет следующие функции:

а) контроль за реализацией мероприятий настоящей Концепции основными исполнителями;

б) запрашивает у основных исполнителей настоящей Концепции информацию, необходимую для подготовки отчета о реализации Концепции.

15. Основными исполнителями по реализации настоящей Концепции являются:

а) Министерство экономического развития Приднестровской Молдавской Республики;

б) Министерство внутренних дел Приднестровской Молдавской Республики;

в) Государственная администрация города Тирасполя и города Днестровска.

16. Реализация настоящей Концепции требует согласованных действий со стороны основных исполнителей:

а) Министерство экономического развития Приднестровской Молдавской Республики:

1) разрабатывает план мероприятий по реализации настоящей Концепции на 2024-2026 годы;

2) участвует в разработке проектно-сметной документации по обустройству основной велотранспортной инфраструктуры путем подготовки включения расходов на ее разработку в проект республиканского бюджета на соответствующий год;

3) совместно с основными исполнителями участвует в информационной кампании по популяризации велотранспорта и безопасности дорожного движения;

4) проводит анализ эффективности реализации настоящей Концепции и направляет отчет о реализации Концепции в Правительство Приднестровской Молдавской Республики;

б) Министерство внутренних дел Приднестровской Молдавской Республики:

1) осуществляет взаимодействие с исполнителями при формировании велотранспортных путей, определении велосипедных отрезков пути, обозначении перекрестков в пределах своей компетенции;

2) организует проведение информационных кампаний по безопасности дорожного движения с участием велотранспорта, в том числе в организациях образования республики;

3) осуществляет при необходимости консультирование основных исполнителей настоящей Концепции при планировании сети велотранспортных путей, обустройстве основной велотранспортной инфраструктуры;

в) Государственная администрация города Тирасполя и города Днестровска:

1) участвует в разработке плана мероприятий по реализации настоящей Концепции на 2024-2026 годы;

2) осуществляет планирование сети велотранспортных путей, определяет велосипедные отрезки пути в соответствии с проектно-сметной документацией;

3) организует разработку проектно-сметной документации по обустройству основной велотранспортной инфраструктуры в рамках лимитов республиканского бюджета, выделенных на указанные цели;

4) выполняет мероприятия по покрытию дорог, обустройству велосипедных парковок при наличии лимитов бюджетного финансирования;

5) выполняет иные мероприятия, предусмотренные в рамках реализации настоящей Концепции и необходимые для ее реализации.

6. Механизм реализации Концепции

17. Основными механизмами реализации настоящей Концепции являются:

а) разработка и утверждение плана мероприятий на 2024-2026 годы, направленного на реализацию настоящей Концепции;

б) формирование республиканского и местного бюджета Государственной администрации города Тирасполя и города Днестровска с учетом задач настоящей Концепции и разработанного плана мероприятий на 2024-2026 годы;

в) координация деятельности основных исполнителей настоящей Концепции;

г) информационное обеспечение мероприятий по реализации настоящей Концепции;

д) проведение анализа эффективности реализации настоящей Концепции.

18. Реализация настоящей Концепции осуществляется в соответствии с планом мероприятий по реализации настоящей Концепции на 2024-2026 годы, утвержденным Правительством Приднестровской Молдавской Республики.

19. Планирование сети велосипедных путей для наиболее эффективного развития города осуществляется путем:

а) разработки базовой карты землепользования, типовых пунктов отправления и прибытия для веломаршрутов, включающей:

1) жилые районы;

2) магазины, торговые центры и рынки;

3) школы и учебные заведения;

4) офисы и предприятия;

5) туристические объекты показа;

6) развлекательную инфраструктуру;

7) остановки общественного транспорта.

Обозначение указанных мест предусматривается в базовой дорожной карте, картах землепользования на бумажных носителях, в карте геоинформационной системы города, а также обозначение на карте небезопасных зон и отсутствующих велосипедных сообщений;

б) изучения востребованности велотранспортной сети путем проведения опроса (интерактивного и личного) о выборе маршрутов и проблемных зонах в плане безопасности велотранспортного движения;

в) оценки потенциального спроса, при улучшении условий для поездок на велосипеде, в контексте внедрения или усовершенствования велосипедного маршрута, или создания целой сети велосипедных маршрутов;

г) определения приоритетов в структуре велотранспортной сети на основе базовой карты землепользования велотранспортной сети и оценки потенциального спроса;

д) определения видов велотранспорта и количества велосипедистов, которые будут пользоваться в будущем данными маршрутами.

20. Проектирование велотранспортной инфраструктуры основано на интегрированном транспортном планировании, которое создает равные условия для всех участников дорожного движения.

21. Рабочая документация по обустройству основной велотранспортной инфраструктуры предусматривает:

а) зоны замедления транспортного движения или установку зон ограничения дорожного движения;

б) велосипедные маршруты;

в) велосипедные полосы;

г) велосипедные дорожки;

д) стояночные места для велосипедов.

22. На отдельных участках дорог необходимо использование метода сегрегации – разделения: перераспределение пространства между участниками дорожного движения и создание отдельной инфраструктуры для разных участников движения, что в результате обеспечивает защиту велосипедистов, облегчает обгонные маневры водителей автотранспортных средств, и интенсивное дорожное движение не создает для них проблем для участников дорожного движения.

23. К методам физической сегрегации относятся: создание или использование полосы травы, тротуара или гравия между автомобильной дорогой и велодорожкой.

24. К аспектам планирования сети велосипедных путей относятся:

а) защита участников дорожного движения;

б) возможность пешеходного движения;

в) возможность велосипедного движения;

г) возможность переходов;

д) привлекательность;

е) пригодность для проведения общественных мероприятий.

25. Выбор типа проезда для велосипедистов (дорожка или полоса) зависит от особенностей транспортного движения:

а) транспортные потоки;

б) количество транспортных полос;

в) наличие и потоки тяжелого транспорта;

г) скорость движения транспорта;

д) переходы для пешеходов и других пользователей дороги.

26. Парковки для велосипедов создаются в виде следующего специального оборудования:

а) велосипедные стойки для одного или двух велосипедов;

б) велосипедные платформы – устройства для шести и более велосипедов;

в) автоматические устройства для парковки велосипедов (велосипедист оставляет велосипед на входе);

г) стоянки под охраной (в основном платные);

д) общие хранилища, которые находятся под присмотром на протяжении большей части дня и вечера.

Уровень использования велосипедов определяет количество необходимых парковок.

27. Обеспечение инфраструктуры для парковок содействует общественному благополучию:

а) хороший сервис заинтересовывает большее количество людей к езде на велосипеде;

б) разумная политика обеспечивает инфраструктуру там, где она может быть использована;

в) хорошо спланированная инфраструктура является вкладом в качество общественного сектора и приносит пользу всем пользователям;

г) предупреждение воровству и хулиганству улучшает положение велосипедистов.

28. Популяризация велотранспорта предусматривает следующие направления:

а) информирование населения через средства массовой информации о преимуществах велотранспорта, созданной в городе велоинфраструктуре и перспективах ее развития;

б) проведение мероприятий (велопроездов): «Открытие и закрытие велосезона», «День без автомобилей» и других;

в) популяризация активного и здорового образа жизни, повышение качества жизни благодаря использованию велосипеда как основного вида транспорта.

7. Обеспечение безопасности участников велодвижения

29. Обеспечению безопасности участников велодвижения отводится приоритетное место при создании городской велотранспортной инфраструктуры.

30. Важнейшей составляющей обеспечения безопасности участников велодвижения является формирование и поддержание в надлежащем состоянии развитой сети велодорожек, что позволит разделить транспортные потоки, повысит безопасность участников велодвижения. Обеспечение уличной дорожной сети города техническими средствами организации дорожного движения, направленными на снижение скорости движения

транспортных средств при приближении к нерегулируемым пересечениям улично-дорожной сети с велосипедными дорожками.

31. В целях обеспечения безопасности участников велодвижения необходимо уделить особое внимание проведению информационной кампании, которая состоит из следующих основных частей:

а) разработка информационной кампании, призывающей всех участников дорожного движения к осознанному транспортному поведению, соблюдению Правил дорожного движения;

б) разработка школьных образовательных программ по Правилам дорожного движения с акцентом на безопасное передвижение на велосипеде в городских условиях;

в) разработка мероприятий по соблюдению Правил дорожного движения для велосипедистов и обеспечение их проведения, информирование велосипедистов о Правилах дорожного движения с акцентированием на безопасное движение;

г) предложение велосипедистам использовать только технически исправные велотранспортные средства, оснащенные светоотражателями и фонарями, призыв надевать велосипедный шлем при движении по проезжей части;

д) проведение анализа и представление в открытом доступе статистических данных относительно дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов и краж велосипедных транспортных средств, размещение информации в средствах массовой информации и на специализированных интернет-сайтах.

8. Ожидаемые результаты реализации Концепции

32. Массовое применение велотранспортных средств влечет за собой изменения в социально-экономической сфере, улучшает ситуацию на рынке труда, в градостроительной политике, организации розничной торговли, отдыха, а также в других аспектах жизни общества.

33. По итогам реализации настоящей Концепции ожидается получение следующих положительных результатов:

а) создание новых туристических велосипедных маршрутов;

б) создание развитой сети городских велосипедных дорожек;

в) повышение туристкой привлекательности города;

г) пропаганда экологически чистых видов транспорта, рост популярности велотранспортного движения;

д) оздоровление участников велотранспортного движения;

е) уменьшение дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов;

ж) улучшение экологической ситуации, уменьшения загазованности города;

з) формирование оптимальной сферы использования велотранспорта и обеспечение его рационального взаимодействия с другими видами транспорта;

и) повышение мобильности жителей города и сокращение времени проезда к месту назначения.