



ПРАВИТЕЛЬСТВО
ПРИДНЕСТРОВСКОЙ МОЛДАВСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

__14 июня 2023 года__

№ __516р__

г. Тирасполь

Об утверждении Концепции развития велотранспорта
в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики
на 2023-2026 годы

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 и создания велотранспортной инфраструктуры в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики:

1. Утвердить Концепцию развития велотранспорта в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики на 2023-2026 годы согласно Приложению № 1 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 развития велотранспорта в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики на 2023-2026 годы.

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

4. Признать утратившим силу Распоряжение Правительства Приднестровской Молдавской Республики от 23 ноября 2021 года № 1134р «Об утверждении Концепции развития велотранспортной инфраструктуры города Тирасполя до 2025 года» (САЗ 21-47).

5. Настоящее Распоряжение вступает в силу со дня официального опубликования.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА

А.РОЗЕНБЕРГ



ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Распоряжению Правительства
Приднестровской Молдавской
Республики
от 14 июня 2023 года № 516р

Концепция
развития велотранспорта в городах и районах
Приднестровской Молдавской Республики на 2023-2026 годы

1. Введение

1. Настоящая Концепция развития велотранспорта в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики на 2023-2026 годы определяет основные направления деятельности в развитии велотранспортной инфраструктуры в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики, и ее реализация будет способствовать повышению качества жизни жителей, улучшению транспортной ситуации в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики.

2. Развитие велотранспорта – это необходимая составляющая единой транспортной системы городов и районов Приднестровской Молдавской Республики, 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 дружелюбной велотранспорту атмосферы на улицах и дорогах, знание и соблюдение требований Правил дорожного движения Приднестровской Молдавской Республики, утвержденных Постановлением Правительства Приднестровской Молдавской Республики от 2 июня 2017 года № 126 (САЗ 17-23) (далее – Правила дорожного движения Приднестровской Молдавской Республики), велосипедистами, принятие правовых актов, способствующих развитию велодвижения и велотранспорта;

г) велоинфраструктура – дороги, парковки, стоянки, организации 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 дорожкам.

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;

б) обеспечение условий для интеграции велосипедного движения в транспортную и градостроительную структуру городов и районов Приднестровской Молдавской Республики;

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

г) повышение туристской привлекательности городов и районов Приднестровской Молдавской Республики;

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

е) популяризация велотранспорта.

3. Основные проблемы развития велотранспортной инфраструктуры

6. В городах и районах Приднестровской Молдавской Республики транспортное движение все больше ориентируется на автомобильный транспорт. Отсутствие альтернативы автомобильному транспорту оказывает крайне агрессивное негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека, способствует ухудшению условий проживания в городе.

Вместе с тем велотранспорт и пешеходные походы дают максимальный комфорт и необходимые условия для того, чтобы люди не толпились в душном общественном транспорте, где велик риск распространения инфекций, передающихся воздушно-капельным путем, а пользовались открытой средой и легко соблюдали нормы социального дистанцирования. Для жителей городов в современных реалиях велотранспорт – это легкая доступность к социальному дистанцированию.

7. В то же время из-за роста количества велосипедов на дороге в настоящее время резко увеличилось количество дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов.

8. Основное препятствие в использовании велосипеда для перемещения – отсутствие инфраструктуры, что делает поездку велосипедиста по улицам городов и районов Приднестровской Молдавской Республики некомфортной и опасной. В условиях отсутствия выделенных велополос и велодорожек, оборудованных в соответствии с Правилами дорожного движения Приднестровской Молдавской Республики, велосипедисты вынуждены передвигаться по проезжей части в одном потоке с автомобилями либо использовать тротуары, что создает опасность для пешеходов.

9. Несмотря на обстоятельства, сдерживающие поступательное развитие велотранспорта, в настоящее время количество велопоездок возрастает не только в городах, но и в сельской местности. 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 настоящей 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 велосипедных маршрутов;
- в) разработка 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 городов, у торговых центров, учебных заведений, средних и крупных организаций, мест массового отдыха;
- ж) обеспечение возможности перевозки велосипедов в общественном транспорте.

12. Создание велотранспортной дорожной инфраструктуры городов и районов Приднестровской Молдавской Республики должно осуществляться с учетом следующих основных 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 и установкой дорожных знаков и указателей для определения оптимального маршрута движения (от начальной до конечной точки маршрута);

б) прямолинейность – возможность выбрать наиболее прямой маршрут с целью сокращения времени и расстояния движения велосипедистов к минимуму;

в) безопасность – проектирование коротких и безопасных маршрутов; ограничение, насколько это возможно, встречи с иными видами транспортных средств при движении велосипедистов; снижение скорости движения 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;

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

5. Условия и этапы реализации Концепции

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

а) контроль за реализацией настоящей Концепции исполнителями и соисполнителями;

б) запрашивает у исполнителей и соисполнителей настоящей Концепции информацию, необходимую для контроля за реализацией настоящей Концепции;

в) дает поручения на основании анализа промежуточных результатов реализации настоящей Концепции.

14. Исполнителями настоящей Концепции являются государственные администрации городов и районов Приднестровской Молдавской Республики.

15. Соисполнителями реализации настоящей Концепции являются:

а) Министерство экономического развития Приднестровской Молдавской Республики;

б) Министерство внутренних дел Приднестровской Молдавской Республики.

16. Реализация настоящей Концепции включает в себя два этапа:

а) первый этап – разработка плана мероприятий по развитию велотранспорта в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики;

б) второй этап – исполнение плана мероприятий по развитию велотранспорта в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики.

17. Реализация настоящей Концепции осуществляется государственными администрациями городов и районов Приднестровской Молдавской Республики в соответствии с примерным планом мероприятий, предусмотренным Приложением № 1 к настоящей Концепции.

18. При определении периодов реализации настоящей Концепции государственными администрациям городов и районов Приднестровской Молдавской Республики необходимо руководствоваться следующими принципами:

а) разработка плана мероприятий по развитию велотранспорта в городе и районе Приднестровской Молдавской Республики осуществляется в течение одного календарного года с даты вступления в силу настоящей Концепции;

б) исполнение плана мероприятий по развитию велотранспорта в городе и районе Приднестровской Молдавской Республики должно быть осуществлено до конца периода действия настоящей Концепции.

19. В целях реализации настоящей Концепции:

а) Министерство экономического развития Приднестровской Молдавской Республики:

1) участвует в разработке планов мероприятий по развитию велотранспорта в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики;

2) оказывает содействие в разработке проектно-сметной документации по обустройству велотранспортной инфраструктуры в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики, в том числе путем подготовки предложений по включению расходов на ее разработку в проект республиканского бюджета на соответствующий финансовый год;

3) участвует в информационной кампании по популяризации велотранспорта и безопасности дорожного движения;

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

б) Министерство внутренних дел Приднестровской Молдавской Республики:

1) осуществляет в пределах своей компетенции взаимодействие с государственными администрациями городов и районов Приднестровской Молдавской Республики при формировании велотранспортных путей, определении велосипедных отрезков пути, обозначении перекрестков;

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

3) осуществляет при необходимости консультирование государственных администраций городов и районов Приднестровской Молдавской Республики при планировании сети велотранспортных путей, обустройстве основной велотранспортной инфраструктуры.

6. Механизм реализации Концепции

20. Основными механизмами реализации настоящей Концепции являются:

а) координация деятельности исполнителей и соисполнителей по реализации настоящей Концепции;

б) формирование республиканского и местных бюджетов, с учетом задач настоящей Концепции и разработанных государственными администрациями городов и районов Приднестровской Молдавской Республики планов мероприятий;

в) информационное обеспечение мероприятий по реализации настоящей Концепции;

г) проведение анализа эффективности реализации настоящей Концепции.

21. Планирование сети велосипедных путей для наиболее эффективного развития городов и районов Приднестровской Молдавской Республики 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 организации;

5) туристические объекты показа;

6) развлекательную инфраструктуру;

7) остановочные пункты общественного пассажирского транспорта.

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

б) изучения востребованности велотранспортной сети путем анализа данных системы «Безопасный город», 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 создание 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.

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

23. 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.

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

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

26. 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.

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

а) транспортные потоки;

б) количество транспортных полос;

в) наличие и потоки грузового транспорта;

г) скорость движения транспорта;

д) переходы для пешеходов и других пользователей дороги.

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

- а) велосипедные стойки;
- б) велосипедные платформы;
- в) автоматические устройства для парковки велосипедов (велосипедист оставляет велосипед на входе);
- г) стоянки под охраной;
- д) общие хранилища, которые находятся под присмотром на протяжении большей части дня и вечера.

Уровень использования велосипедов определяет количество необходимых парковок.

29. Обеспечение инфраструктуры для парковок содействует общественному благополучию:

- а) хороший сервис заинтересовывает большее количество людей в 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 совершения преступлений и административных правонарушений на дорогах улучшает положение велосипедистов.

30. 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 (велопробегов), тематических велопробегов и других;
- в) популяризация активного и здорового образа жизни, повышение качества жизни благодаря использованию велосипеда как основного вида транспорта.

7. Обеспечение безопасности участников велодвижения

31. Обеспечению безопасности участников велодвижения отводится приоритетное место при создании велотранспортной инфраструктуры в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики.

32. 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.

33. 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 Приднестровской Молдавской Республики;

б) проведение в организациях образования занятий по Правилам дорожного движения Приднестровской Молдавской Республики с акцентом на безопасное передвижение на велосипеде в городских условиях;

в) разработка мероприятий по соблюдению Правил дорожного движения Приднестровской Молдавской Республики для велосипедистов и обеспечение их проведения, информирование велосипедистов о Правилах дорожного движения Приднестровской Молдавской Республики 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.

8. Ожидаемые результаты реализации Концепции

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

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

а) создание развитой сети велосипедных дорожек в городах и районах Приднестровской Молдавской Республики;

б) создание новых туристических велосипедных маршрутов;

в) повышение туристкой привлекательности городов и районов Приднестровской Молдавской Республики;

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, уменьшение загазованности городов и районов Приднестровской Молдавской Республики;

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

и) повышение мобильности жителей городов и районов Приднестровской Молдавской Республики и сокращение времени проезда к месту назначения.

Приложение № 1 к Концепции
развития велотранспорта в городах
и районах Приднестровской Молдавской
Республики 2023-2026 годы

Примерный план мероприятий по реализации
Концепции развития велотранспорта в городах и районах
Приднестровской Молдавской Республики на 2023-2026 годы

№ п/п	Планируемые мероприятия	Период реализации
1.	Разработка плана мероприятий по реализации Концепции развития велотранспорта в городе и (или) районе Приднестровской Молдавской Республики на 2023-2026 годы	в течение одного календарного года с момента вступления в силу Концепции
2.	Разработка основной маршрутной сети велосипедного движения	2024-2026 годы
3.	Разработка второстепенных отрезков путей велосипедного движения, примыкающих к основной маршрутной сети	
4.	Разработка проектно-сметной документации по обустройству велотранспортной инфраструктуры	
5.	Обустройство велосипедных парковок	
6.	Установка информационных стендов с картой маршрутной сети велосипедного движения	
7.	Строительство велодорожек с нанесением разметки и установкой дорожных знаков согласно Правил дорожного движения Приднестровской Молдавской Республики	
8.	Проведение информационной кампании по популяризации велотранспорта и безопасности дорожного движения	в течение всего периода действия Концепции
9.	Проведение велопробегов и других массовых мероприятий	в течение всего периода действия Концепции
10.	Интеграция основной маршрутной сети велосипедного движения города и района Приднестровской Молдавской Республики с другими городами и районами Приднестровской Молдавской Республики	2026 год