


УТВЕРЖДАЮ
Первый заместитель
председателя Могилевского
городского исполнительного
комитета
 А.Г.Потемкин
«15» декабря 2020 г.

Концепция развития велосипедного движения в г.Могилеве

Велосипед как средство отдыха и как средство для повседневных поездок в Могилеве становится популярным. Если ранее велосипедный транспорт преобладал в сельских районах и малых городах, то сейчас его использование резко возросло и в крупных городах. Велосипед является отличным вариантом для повседневных поездок, удовлетворяя потребности горожан в удобном транспорте для коротких перемещений. Развитие велосипедного транспорта наряду с общественным позволяет уменьшить использование личных автомобилей, улучшая качество городской среды и общественных пространств. Велосипед не наносит экологического ущерба, занимает минимум городского пространства и стимулирует активный образ жизни.

Инвестиции в городскую велосипедную инфраструктуру являются одними из самых высокоокупаемых мероприятий, в том числе за счёт улучшения здоровья жителей и уменьшения затрат на медицинское обслуживание. Развитие сети велодорожек позволит развивать велосипедный туризм, имеющий большой потенциал в Могилеве.

Предметом настоящей Концепции являются меры на городском уровне по устранению барьеров для развития велосипедного транспорта, велосипедного туризма и улучшению безопасности дорожного движения в части, касающейся использования велосипедов.

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Концепция развития велосипедного движения в г.Могилеве (далее – Концепция) разработана на основании решения Постоянной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь (протокол от 15 июня 2017 г. № 33/11 пр) в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» и Законом Республики Беларусь от 17 июля 2008 года «О дорожном движении».

2. Настоящая Концепция:

2.1. представляет собой систему взглядов на роль велосипедного транспорта (велотранспорта) в транспортной системе г.Могилева и системе общественных отношений;

2.2. определяет цели, основные направления развития велосипедного движения в городе;

2.3 учитывает опыт европейских стран с высоким уровнем развития велотранспорта;

2.4 предназначена для использования местными органами власти при осуществлении государственного регулирования в области дорожного движения, разработке целевых программ (планов, комплексов мер) по развитию велосипедного движения.

3. Развитие велосипедного движения позволяет уменьшить влияние большинства угроз, связанных с дорожным движением:

3.1. физическую и имущественную, проявляющиеся в совершении дорожно-транспортных происшествий, приводящих к гибели и травматизму людей, повреждению транспортных средств, грузов, дорожных сооружений, иного имущества – за счет сокращения интенсивности использования индивидуальных легковых автомобилей, водители которых составляют основную часть участников дорожно-транспортных происшествий;

3.2. экологическую, проявляющуюся в загрязнении механическими транспортными средствами окружающей среды, повышенном шуме и других факторах, приносящих вред здоровью людей, государству и обществу – за счет снижения негативного влияния на окружающую среду вредных выбросов и шума в связи с уменьшением использования легковых автомобилей (в первую очередь в городах);

3.3 социальную, проявляющуюся в ухудшении здоровья населения из-за малоподвижного образа жизни – за счет снижения в населенных пунктах и на подходящих к ним участках автомобильных дорог интенсивности автомобильного движения, снижения остроты проблемы автомобильных парковок, привлечения большего количества граждан к здоровому образу жизни, улучшения поведения участников движения и их взаимоотношений на дорогах;

3.4. экономическую, проявляющуюся в неоправданных остановках и перепробеге транспортных средств, перерасходе топлива механическими транспортными средствами, потерях времени участников дорожного движения, а также наличии необходимости утилизации автомобилей и продуктов их эксплуатации – за счет снижения интенсивности использования индивидуальных легковых автомобилей без роста количества маршрутных транспортных средств, а также уменьшения (в перспективе) объемов утилизации

брошенных автомобилей и побочных продуктов их эксплуатации (автомобильных шин, аккумуляторов, масел и т.п.).

Глава 2. ЦЕЛЬ КОНЦЕПЦИИ. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ В Г.МОГИЛЕВЕ

4. Целями Концепции является:

снижение количества пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях велосипедистов не менее чем на 25 % к 2030 году по сравнению с 2018 годом;

уменьшение потерь от происшествий с участием велосипедистов на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах не менее чем на 25 % к 2030 году по сравнению с 2018 годом;

создание условий для более активного использования велосипедов как средства обеспечения мобильности населения на принципах устойчивого развития с увеличением доли поездок на велосипедах (в первую очередь для утилитарных целей) до 8 – 10%;

создание условий для более активного развития велосипедного туризма.

5. Основными направлениями развития системы велосипедного движения в г.Могилеве являются:

5.1. достижение наиболее полного соответствия характеристик велосипедов, велосипедной (уличной/дорожной) инфраструктуры и организации движения велосипедистов потребностям общества;

5.2. повышение эффективности управления системой велосипедного движения;

5.3. формирование государственной политики на местном уровне для управления системой велосипедного движения, основанной на повышении безопасности движения велосипедистов, предоставлении больших возможностей для использования велосипедов в повседневной жизни, расширение категорий населения, использующих велосипеды для передвижения;

5.4. обеспечение общественной поддержки при проведении государственной политики в области велосипедного движения.

Глава 3. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ В Г.МОГИЛЕВЕ

6. Приоритетные направления по развитию велосипедного движения заключаются в осуществлении мер:

6.1. принимаемых в отношении транспортных средств (велосипедов):

развитие и совершенствование системы диагностирования, технического обслуживания, ремонта и проката велосипедов, в том числе создание автоматизированных систем проката;

6.2. принимаемых в отношении водителей велосипедов:

организация в учреждениях образования системы обучения несовершеннолетних безопасному поведению при движении на велосипеде по общедоступной сети улиц и автомобильных дорог;

организация дополнительной подготовки велосипедистов, достигших совершеннолетнего возраста, для безопасного движения по общедоступной сети улиц и автомобильных дорог;

совершенствование профилактической работы с велосипедистами, нарушающими правила дорожного движения;

пропаганда, в том числе в учреждениях образования и коллективах работников, безопасного поведения велосипедистов на общедоступной сети улиц и автомобильных дорог, активное участие в этой работе местных исполнительных и распорядительных органов и средств массовой информации;

6.3. принимаемых в отношении сети улиц и дорог, а также велосипедной инфраструктуры:

улучшение условий для участия в дорожном движении велосипедистов, в том числе посредством строительства элементов, предназначенных для велосипедистов в составе участков дорожной инфраструктуры;

разработка планов мероприятий по реализации концепции;

совершенствование уровня проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания транспортной инфраструктуры города;

более широкое применение мероприятий по «успокоению» автомобильного движения;

создание (развитие) необходимой инфраструктуры для велосипедного движения в городе, организация мест стоянок и парковок и их обозначение, организация мест хранения и сервисного обслуживания велосипедов;

6.4. принимаемых в отношении организации движения велосипедистов:

своевременное выявление и устранение причин и условий, способствующих нарушению требований законодательства, в том числе технических нормативных правовых актов в области дорожного движения и обеспечения его безопасности;

системный анализ и совершенствование нормативных правовых актов, в том числе технических, определяющих требования к организации и регулированию велосипедного движения, в целях установления надлежащих условий и гарантий для обеспечения безопасного движения велосипедистов и других участников движения;

организация полноценного учета всех происшествий с участием велосипедистов и пешеходов (в настоящее время не подпадающих под определение дорожно-транспортного происшествия);

оптимизация скоростных режимов движения велосипедистов на велопешеходных дорожках;

6.5. принимаемых в отношении повышения эффективности управления системой велосипедного движения и контроля за ней:

осуществление актуальных и всесторонних научно-технических исследований и разработок в области велосипедного движения и обеспечения его безопасности;

развитие практики страхования рисков при осуществлении велосипедного движения;

создание условий для транспортировки (перевозки) велосипедов при осуществлении перевозок;

рассмотрение вопросов велосипедного движения при проведении специальных аудитов дорожной безопасности проектов дорожной инфраструктуры;

6.6. направленных на получение широкой общественной поддержки велосипедного движения:

проведение с привлечением средств массовой информации мероприятий, направленных на развитие велосипедного движения и закрепление у граждан положительного стереотипа об использовании в дорожном движении велосипедов, привитие населению здорового образа жизни через использование велосипеда в повседневной жизни;

проведение целенаправленных мероприятий по закреплению у велосипедистов положительных стереотипов безопасного поведения на дорогах, повышению культуры велосипедистов;

формирование негативного отношения в обществе к нарушениям требований нормативных правовых актов, относящихся к велосипедному движению, начиная с дошкольного возраста;

создание системы мониторинга общественного мнения о велосипедном движении в целях использования при подготовке и принятии управленческих решений;

проведение массовых мероприятий и общественных кампаний, направленных на популяризацию велосипедного движения (в том числе силами общественных инициатив и организаций);

распространение социальной рекламы использования велосипеда как транспортного средства;

проведение мероприятий по стимулированию велосипедного движения как альтернативы использованию автомобилей (за счет введения платных автомобильных парковок, создания преимуществ для велосипедного движения и тому подобное);

7. Финансирование осуществления мер, предусмотренных Концепцией, производится за счет средств:

7.1. республиканского и местных бюджетов, предусмотренных на содержание государственных органов и местных исполнительных и распорядительных органов, осуществляющих управление и государственный контроль в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, а также на финансирование мероприятий в области дорожного движения и дорожного хозяйства;

7.2. направляемых на цели здравоохранения, охраны окружающей среды, энерго- и ресурсосбережения, являющиеся областями, получающими выгоду от развития велосипедного движения за счёт профилактики развития заболеваний, связанных с малоподвижным образом жизни людей, загазованностью воздушного бассейна, снижения выбросов парниковых газов, снижения потребления топливных энергоресурсов;

7.3. фонда предупредительных (превентивных) мероприятий;

7.4. других источников, определенных законодательством.

Начальник отдела спорта и туризма

Латенков Д.Н.

Начальник управления экономики

Богатенко А.А.

Заместитель начальника управления архитектуры и градостроительства

Бабкунов Д.Н.

Начальник отдела энергетики и транспорта управления экономики

Васютенок Я.И.