

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДОВ

ПРАКТИКА КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА
НА ПРИМЕРЕ ЮЖНО-САХАЛИНСКА

Василий Вишневский
директор Центра развития городской среды
Южно-Сахалинск

Частота сердечных сокращений
уменьшается на **8—10** в минуту

Минутный объем крови
составляет — **2,65** литра в минуту

ЧЕМ ПОЛЕЗЕН ВЕЛОСИПЕД



УЛУЧШЕНИЕ
СНА



УЛУЧШЕНИЕ
ПИЩЕВАРЕНИЯ



СНИЖЕНИЕ
ВЕСА



УЛУЧШЕНИЕ
СОСТОЯНИЯ
КОЖИ



УКРЕПЛЕНИЕ
СЕРДЕЧНО-
СОСУДИСТОЙ
СИСТЕМЫ



УЛУЧШЕНИЕ
РАБОТЫ
ЛЁГКИХ



ПОВЫШЕНИЕ
МЫШЕЧНОГО
ТОНУСА



ПОЧЕМУ МЫ ЭТО ДЕЛАЕМ?

Вело - 1 из наиболее пространственно-эффективных видов транспорта и наиболее быстрым и эффективным способом перемещения на расстояния до 5км.

Велосипедное движение способствует созданию инклюзивных, безопасных, комфортных и устойчивых пространств.



Cycling, Health and Safety



Research Report



По данным Всемирной организации здравоохранения, езда на велосипеде способна значительно снизить риски

- сердечно-сосудистых заболеваний,
- ожирения,
- сахарного диабета второго типа,
- определённых форм рака,
- остеопороза и депрессии.

Вероятность возникновения этих заболеваний оказывается ниже на 9-18%.

По данным ВОЗ смертность от ожирения (2.8 миллионов человек в год) и от отсутствия физической активности (3.2 миллиона человек) в разы превышает смертность в ДТП (1.2 миллиона человек в год).



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

**Об организации дорожного движения в Российской Федерации
и о внесении изменений в отдельные законодательные
акты Российской Федерации**

Принят Государственной Думой 20 декабря 2017 года
Одобен Советом Федерации 26 декабря 2017 года

Глава 1. Общие положения

Статья 1. Сфера действия настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон регулирует общественные отношения, возникающие в процессе организации дорожного движения, а также при организации и осуществлении парковочной деятельности.

Статья 2. Основные принципы организации дорожного движения в Российской Федерации

Основными принципами организации дорожного движения в Российской Федерации являются:



ЗАКОН «ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Статья 2. Основные принципы организации дорожного движения в Российской Федерации

5) создание условий для движения пешеходов и велосипедистов;

Статья 11. Обеспечение эффективности организации дорожного движения

5) развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов

«СОГЛАСОВАНО»

Заместитель Министра транспорта
Российской Федерации

Н.А. Асаул

« 24 » июля 2018 г.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

по разработке и реализации мероприятий по организации
дорожного движения.

Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного
транспорта поселений, городских округов
в Российской Федерации

«ОДОБРЕНО»

Научно-технический совет
открытого акционерного
общества «Научно-
исследовательский институт
автомобильного транспорта»

Протокол № 2 от 25.04.2017

«ОДОБРЕНО»

Межведомственный
Координационный комитет
проекта ПРООН/ГЭФ -
Минтранс России «Сокращение
выбросов парниковых
газов от автомобильного
транспорта в городах России»
05.10.2017

Москва 2018

Методические рекомендации . Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации»

Направлены на развитие инфраструктуры велосипедного
транспорта и обеспечение безопасности движени
велосипедистов на территории поселений, городских округов



РУКОВОДСТВО

ПО СОЗДАНИЮ БЫСТРОВОЗВОДИМОЙ
ВЕЛОСИПЕДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



Руководство по созданию быстровозводимой велоинфраструктуры

Для поддержки развития быстровозводимой велосипедной инфраструктуры команда экспертов Агентства стратегических инициатив, OTS Lab, Let's bike it!, активисты и специалисты из российских городов разработали руководство, в котором описаны все основные принципы создания такой инфраструктуры, предложены типовые проектные решения с учетом передового международного опыта.

С использованием этого руководства города смогут максимально быстро и качественно реализовать задачу по развитию велосипедной инфраструктуры.

ЕЭК ООН

**Руководство по устойчивой городской
мобильности и территориальному планированию**
Содействие активной мобильности



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ

Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию. Содействие активной мобильности

Велодорожки делать везде и стимулировать
велосипедные поездки и пешее передвижение.
Пешеход важнее автомобиля.
Велосипед важнее автомобиля.

Pan-European Master Plan for Cycling Promotion

5th High-level Meeting on Transport, Health and Environment, May 2021



THE PER

Transport, Health
and Environment
Pan-European Programme



UNECE



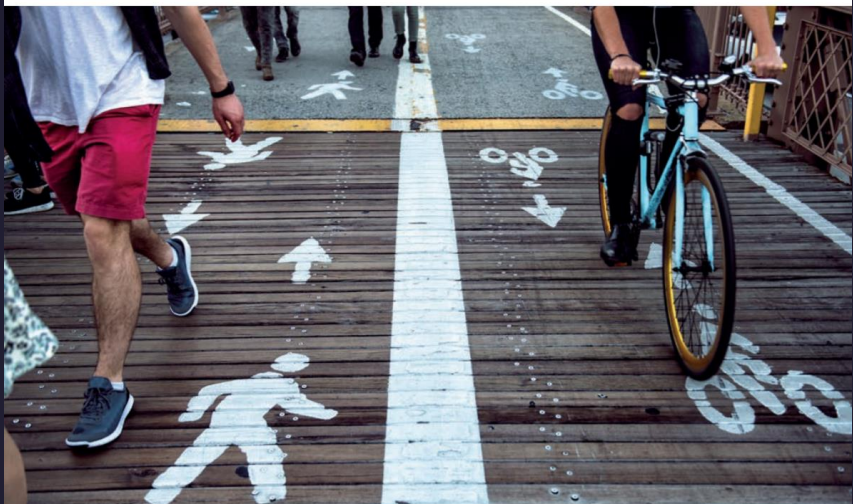
World Health
Organization

REGIONAL OFFICE FOR
Europe

Принят "Общеевропейский генплан стимулирования велосипедного движения"

Цели-2030:

- удвоение велосипедного движения
- повышение устойчивости транспортной системы за счет увеличения пространства для велосипедистов и пешеходов
- расширение и совершенствование инфраструктуры для велосипедистов и пешеходов
- установление целевых показателей по велодвижению в каждой стране в рамках национального плана
- повышение безопасности
- интеграция вело с политикой здравоохранения
- 2020 год - базовый для расчета вело-смерти на 1 км пройденного пути
- каждой стране принять нац.план по велосипедизации



Health economic assessment tool (HEAT) for walking and for cycling

Methods and user guide on physical activity, air pollution, injuries and carbon impact assessments



Инструмент экономической оценки здоровья (HEAT) от использования велосипеда

Сравнительная оценка коэффициентов значимости отдельных показателей воздействия

Показатель значимости	Условное обозначение	Коэффициент значимости
Борьба с гиподинамией	α_1	0,303
Экономия времени	α_2	0,242
Экономия топлива	α_3	0,182
Снижение уровня шума	α_4	0,152
Снижение выбросов ЗВ	α_5	0,121
ВСЕГО		1,000



4-е Руководство ЦАРЭС по инженерному
обеспечению безопасности дорожного движения

БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕШЕХОДОВ

Февраль 2021 года



Global

Street

Design

Guide

Global Designing Cities Initiative



6.4.4 | Cycle Facilities

Cycle facilities are designated spaces within the street that are specifically designed for the movement of cyclists. Providing these facilities is fundamental to accommodating cyclists of all ages, abilities, and confidence levels. Cycle facilities in certain contexts may also be designed to provide comfortable cycle lanes for cargo bikes, cycle rickshaws, and other such variations.

Evidence shows that where comprehensive cycle facilities are extensively installed throughout the entire street network, the modal share of cyclists dramatically increases and crashes decrease, making streets safer for all users. A variety of facilities can contribute to the overall network, including cycle lanes, cycle tracks, and cycle streets.



Curb Zone

1 When adjacent to sidewalks or pedestrian spaces, cycle facilities should be physically separated for the comfort of both pedestrians and cyclists.

The sidewalk buffer discourages pedestrians from walking in the dedicated cycle facility and discourages cyclists from riding on the sidewalk.

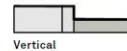
The curb zone can also host important cycle infrastructure elements such as cycle racks, wayfinding maps, and cycle share stations.

Curb

2 If no sidewalk buffer is provided, cycle facilities should be grade separated.

When cycle tracks are raised from the roadbed, a minimum curb reveal of 5 cm should be provided between the cycle lane and the pedestrian area.

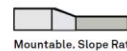
Types:



Vertical



Beveled. Slope Ratio 1:1



Mountable. Slope Ratio 1:4

Cycleway Clear Path

3 The cycle clear path should provide a smooth, continuous cycling path that is free of obstructions. This clear path may vary from 1.8–2 m for unidirectional paths and may increase in areas of greater demand.

Buffer Zone

4 The buffer zone provides a separation between the cycleway and vehicular traffic or parked cars.

Buffers can be raised or at grade and should be no less than 1 m wide.

Physically separating the cycle clear path with vertical objects or a raised median maximizes the safety and comfort of people bicycling and driving and should be designed in every street with vehicular speeds more than 30 km/h or with high vehicular traffic.

Facility Types

Cycle Lanes

Also known as conventional bike lanes, these are defined as a portion of the roadway that has been designated by striping, signage, and other pavement markings for the preferential or exclusive use of cyclists. Cycle lanes are typically on the right side of other vehicle lanes in the same direction or left side on one-way streets. Cyclists may have to leave the lane to pass other riders, to make turns, or to avoid obstacles.

MADRID, SPAIN

In an effort to promote cycling in the city, the municipality of Madrid started an ambitious program aiming to double the length of cycle facilities by 2016. In the narrow streets of the center, the Spanish municipality created a network of contraflow cycle lanes in order to increase connectivity and create a safer and more comprehensive cycle network.



Madrid, Spain. A contraflow cycle lane.

Cycle Tracks

These are exclusive cycle facilities physically separated from motor traffic and distinct from the sidewalks. They provide the highest degree of comfort and safety for cyclists. Streets with cycle tracks have a lower injury rate than comparable streets without dedicated facilities.⁶ Protected cycle tracks achieve separation through raised buffers or parking lanes while raised cycle tracks are vertically separated to either meet the sidewalk-level or be a half-a-step between the sidewalk and the street level. Materials, curbs, or bollards help to identify the space and prevent intrusion by motor vehicles.

PUEBLA, MEXICO

In Puebla, Mexico, a 4.7-km cycle track was implemented in 2015, connecting a major university to the city center. Left-side, protected cycle tracks were installed along the medians of Boulevard 14 Sur and two other two-way streets by narrowing the motor vehicle lanes to standard widths. Parking stops, reflectors, and paint demarcate the cycle tracks.



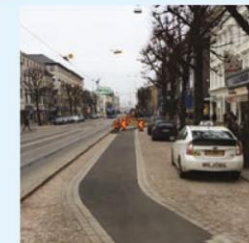
Puebla, Mexico

Cycle Streets

These are streets where cycles share the road space with vehicles, and cars are considered guests. Speeds in these streets should not exceed 30 km/h. Design treatments manage motor vehicle speed and volume by calming or restricting through-traffic, while connectivity remains for cyclists. Cycle streets can play a key role in cycle networks, complementing and providing connections between other cycle facilities.

GOTHENBURG, SWEDEN

This cycle street offers the cyclist a smooth surface for riding in the center of the road, while a car drives on cobblestones lining each side. This design places the cyclists at the center of the street, making them more visible, and requiring drivers to reduce their speed to increase safety.



Gothenburg, Sweden

Global Influences

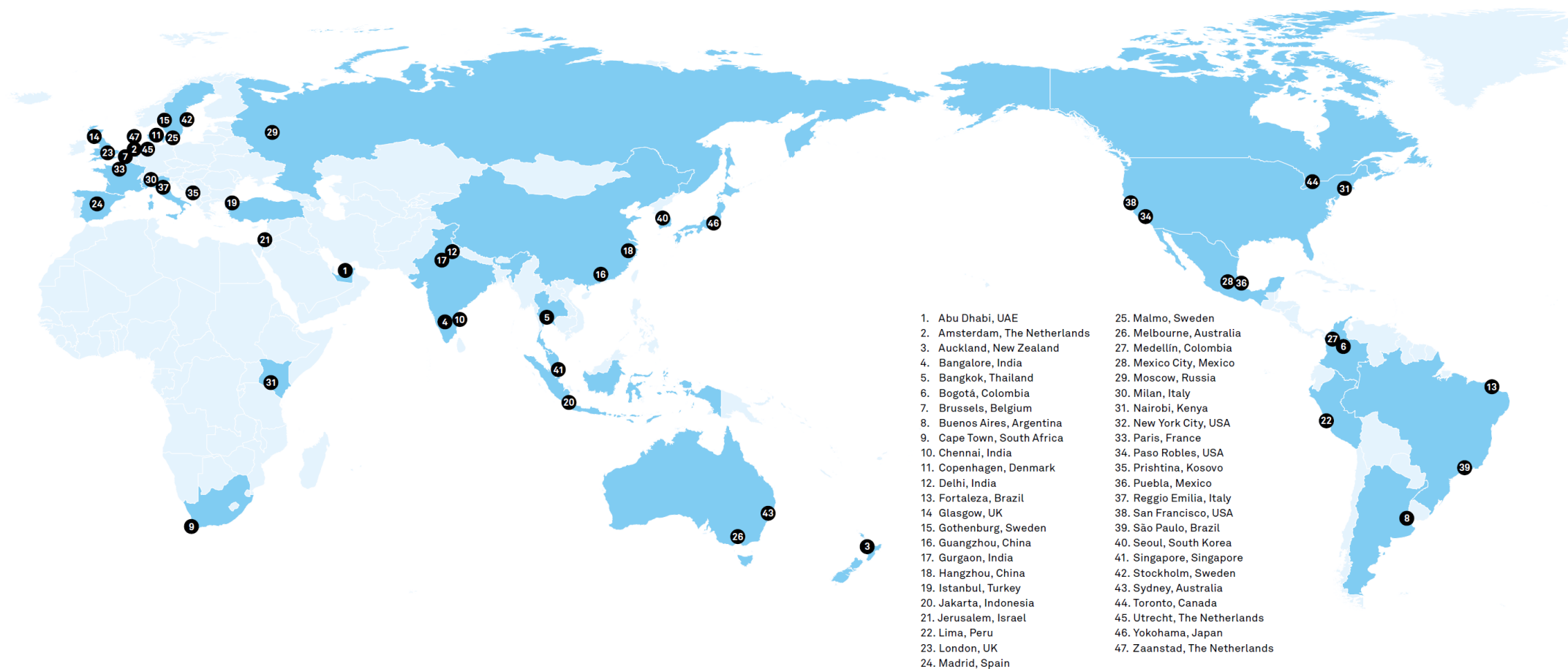
The *Global Street Design Guide* was informed by a variety of geographic contexts from around the world and has been created for global cities by global cities.

Each city offers lessons on the range of challenges presented in street design processes, as well as best practice strategies for others to learn from.

The case studies provided in the Streets Chapter were developed with local partners to demonstrate a range of examples where cities have radically transformed their streets. Other examples of best practices are spread throughout the guide.

Input from over 40 countries and 70 cities around the world was collected by an international production team working with global consultants and a specially created Global Expert Contributor Network.

The case studies numbered on the map below provide a glimpse of innovative street projects of varying types and scales.



ПРИЛОЖЕНИЕ 1
К РАСПОРЯЖЕНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА
МОСКВЫ «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СВОДНОГО
СТАНДАРТА БЛАГОУСТРОЙСТВА УЛИЦ МОСКВЫ»
от 04.08.2016 г. № 387-РП

СВОДНЫЙ СТАНДАРТ БЛАГОУСТРОЙСТВА УЛИЦ МОСКВЫ

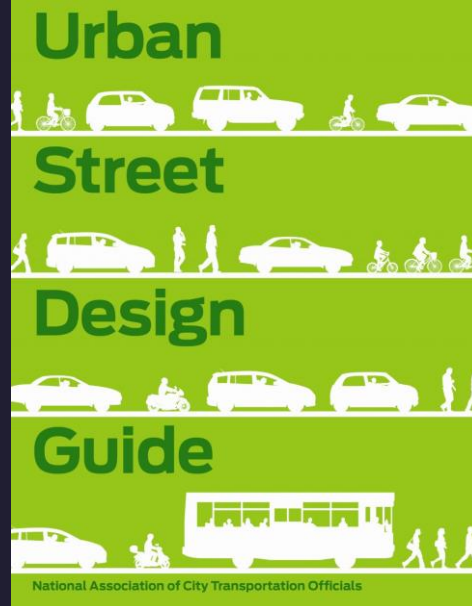
СТАНДАРТ

ПО БЛАГОУСТРОЙСТВУ ДОРОГ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Список литературы

117

- Small Town and Rural Multimodal Networks// U.S Department of Transportation, Federal Highway Administration-2016.
- Urban Street Design Guide//National Association of City Transportation Officials-2018.
- Альбом типовых решений (стандартов) комплексного благоустройства территории «вылетных» магистралей города Москвы / по заказу Комитета по архитектуре и градостроительству города Москвы — М.:2015. — 512 с.
- ВСН 18–84. Указания по архитектурно-ландшафтному проектированию автомобильных дорог (утв. Минавтодором РСФСР 10 июля 1984 г.).
- ВСН 18–84. Указания по архитектурно-ландшафтному проектированию автомобильных дорог (утв. Минавтодором РСФСР 10 июля 1984 г.).
- ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования
- ГОСТ Р 52289–2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15 декабря 2004 г. №120ст).
- ГОСТ Р 52398–2005. Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования (утв. Приказом Ростехрегулирования от 22 ноября 2005 г. № 296-ст).
- ГОСТ Р 52605–2006. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования.
- Правила применения (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11 декабря 2006 г. № 295-ст).
- ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования.
- ГОСТ Р 52766–2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23 октября 2007 г. № 270-ст).





Стандарт транзитно-ориентированного
развития

ОДОБРЕН

Программой ООН по населённым пунктам

UN HABITAT

Германским обществом международного сотрудничества

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

ПОДДЕРЖАН

Фондом «ClimateWorks»

ClimateWorks
FOUNDATION

СТАНДАРТ ТОР ВЕРСИЯ 2.1

Опубликовано бюро «Despacio»

Номер ISBN: XXXXXXXXXX

Фотография на обложке: г. Гуанчжоу, Китай,

коридор скоростного автобусного сообщения

Автор фотографии на обложке: Ву Вэньбинь, ITDP Китай

ITDP Institute for Transportation
& Development Policy

Институт политики транспорта и развития

США, г. Нью-Йорк

9 East 19th Street, 7th Floor, New York, NY, 10003

tel +1 212 629 8001

www.itdp.org



Поскольку мы
Устойчивые страны

Перевод данной публикации на
русский язык выполнен по инициативе
проекта «Устойчивый транспорт г.
Алматы» ПРООН-ГЭФ www.cda.kz/cast

ICLEI
Local
Governments
for Sustainability

despacio

N
NELSON
NYGAARD

АВТОРЫ ФОТОГРАФИЙ:

Автор всех фотографий –

Люк Надаль, за исключением:

стр. 12-13 - предоставлено

Департаментом транспорта г. Нью-Йорк;

стр. 22 – Карл Фьельстром;

стр. 25 – Ву Вэньбинь;

стр. 27 – Омер Кауусоглу;

стр. 38, 40 и 57 – Карл Фьельстром;

стр. 59 – Уилл Коллин.



**Знак золотого соответствия:
85-100 баллов**

Знаком золотого соответствия стандарту TOP награждаются те проекты городского развития, которые признаются мировыми лидерами во всех аспектах интегрированного транспортного и городского планирования.



**Знак серебряного соответствия:
70-84 балла**

Знаком серебряного соответствия стандарту TOP отмечаются те проекты, которые удовлетворяют большинству критериев наилучшей мировой практики по высокому уровню качества и интеграции.

**Знак бронзового соответствия:
55-69 баллов**

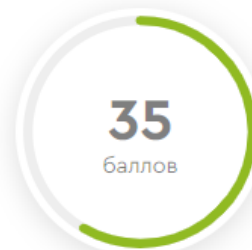
Знак бронзового соответствия стандарту TOP указывает, что проект удовлетворяет большинству критериев наилучшей мировой практики в сфере транзитно-ориентированного городского развития.



Индекс качества городской среды — инструмент для оценки качества материальной городской среды и условий её формирования.



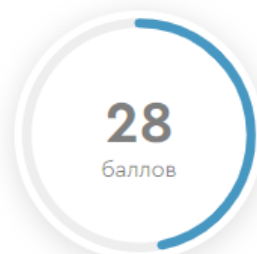
Жилье и прилегающие пространства



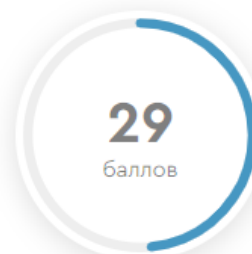
Улично-дорожная сеть



Озелененные пространства



Общественно-деловая инфраструктура
и прилегающие пространства



Социально-досуговая инфраструктура
и прилегающие пространства



Общегородское пространство



ACHIEVING
GLOBAL GOALS 2030
STOCKHOLM
19-20 FEB 2020

8. *Ускорить* переход к более безопасным, экологически чистым, энергоэффективным и доступным видам транспорта и пропагандировать более физически активные способы передвижения, например ходьбу и езду на велосипеде, и интегрировать их с использованием общественного транспорта для достижения устойчивости;



3RD

GLOBAL

MINISTERIAL CONFERENCE

ON ROAD SAFETY

ACHIEVING
GLOBAL GOALS 2030
STOCKHOLM
19-20 FEB 2020

Признаем, что подавляющее большинство случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий можно предотвратить, а также что они остаются серьезным препятствием на пути развития и угрозой общественному здоровью, имеющие серьезные социальные и экономические последствия, которые, если их не устранить, будут влиять на прогресс в достижении ЦУР;



3RD GLOBAL MINISTERIAL CONFERENCE ON ROAD SAFETY

ACHIEVING
GLOBAL GOALS 2030
STOCKHOLM
19-20 FEB 2020

11. *Сосредоточить внимание на скорости, в том числе на усилении контроля с целью предотвращения превышений лимитов, и установить максимальную скорость движения на уровне 30 км/ч в тех районах, где уязвимые участники дорожного движения и транспортные средства пересекаются часто и на систематической основе, за исключением случаев, когда имеются убедительные доказательства того, что более высокие скорости безопасны, при этом усилия по ограничению скорости окажут в целом благотворное влияние на качество воздуха и будут содействовать борьбе с изменением климата, а также будут играть ключевую роль в снижении смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий*

ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ





Семьдесят четвертая сессия

Пункт 12 повестки дня

Повышение безопасности дорожного движения
во всем мире**Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей
31 августа 2020 года***[без передачи в главные комитеты (A/74/L.86 и A/74/L.86/Add.1)]***74/299. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире***Генеральная Ассамблея,*

ссылаясь на свои резолюции 57/309 от 22 мая 2003 года, 58/9 от 5 ноября 2003 года, 58/289 от 14 апреля 2004 года, 60/5 от 26 октября 2005 года, 62/244 от 31 марта 2008 года, 64/255 от 2 марта 2010 года, 66/260 от 19 апреля 2012 года, 68/269 от 10 апреля 2014 года, 70/260 от 15 апреля 2016 года и 72/271 от 12 апреля 2018 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире,

рассмотрев записку Генерального секретаря, сопровождающую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире¹, и содержащиеся в нем рекомендации,

подтверждая свою резолюцию 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» от 25 сентября 2015 года, в которой она утвердила всеобъемлющий, рассчитанный на перспективу и предусматривающий учет интересов людей набор универсальных и ориентированных на преобразования целей и задач в области устойчивого развития, свое обязательство неустанно прилагать усилия для полного осуществления Повестки дня к 2030 году, обеспечивая, чтобы никто не был забыт, признание ею того, что ликвидация нищеты во всех ее формах и проявлениях, включая крайнюю нищету, является важнейшей глобальной задачей и одним из необходимых условий устойчивого развития, и свою приверженность сбалансированному и комплексному обеспечению устойчивого развития во всех его трех — экономическом, социальном и экологическом — компонентах, а также закреплению результатов, достигнутых в реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и

¹ A/74/304 и A/74/304/Corr.1.

Резолюция ООН A/RES/74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире»

Свыше 30 мероприятий, для тех, кто хочет сделать свои города безопаснее и комфортнее

20. *рекомендует* государствам-членам обеспечить принятие, реализацию и соблюдение принципов и мер, с тем чтобы активно обеспечивать и повышать безопасность пешеходов и способствовать безопасности и развитию велосипедного транспорта для повышения наряду с этим безопасности дорожного движения и достижения более масштабных результатов в области здравоохранения, в частности предотвращения травматизма и профилактики инфекционных заболеваний



Нет ущерба. Нет травм. Нет трагедий

Организация Объединенных Наций

A/74/L.86



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
18 August 2020
Russian
Original: English

Семьдесят четвертая сессия

Пункт 12 повестки дня

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Бурунди, Вьетнам, Германия, Испания, Катар, Кипр, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монако, Монголия, Мьянма, Непал, Нидерланды, Никарагуа, Оман, Португалия, Российская Федерация, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Словения, Таиланд, Уругвай, Фиджи, Филиппины, Франция, Центральноафриканская Республика, Чехия, Швеция, Экваториальная Гвинея, Эритрея и Южная Африка: проект резолюции

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на свои резолюции 57/309 от 22 мая 2003 года, 58/9 от 5 ноября 2003 года, 58/289 от 14 апреля 2004 года, 60/5 от 26 октября 2005 года, 62/244 от 31 марта 2008 года, 64/255 от 2 марта 2010 года, 66/260 от 19 апреля 2012 года, 68/269 от 10 апреля 2014 года, 70/260 от 15 апреля 2016 года и 72/271 от 12 апреля 2018 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире,

рассмотрев записку Генерального секретаря, сопровождающую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире¹, и содержащиеся в нем рекомендации,

подтверждая свою резолюцию 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» от 25 сентября 2015 года, в которой она утвердила всеобъемлющий, рассчитанный на перспективу и предусматривающий учет интересов людей набор универсальных и ориентированных на преобразование целей и задач в области устойчивого развития, свое обязательство неустанно прилагать усилия для полного осуществления Повестки дня к 2030 году, обеспечивая, чтобы никто не был забыт, признавая его то, что ликвидация нищеты во всех ее формах и проявлениях, включая крайнюю нищету, является важнейшей глобальной задачей и одним из необходимых условий устойчивого развития, и свою приверженность сбалансированному и комплексному обеспечению устойчивого развития во всех его трех — экономическом, социальном и экологическом — компонентах, а также

¹ A/74/304 и A/74/304/Corr.1.

20-10844 (R) 190820 190820



Просьба отправить на вторичную переработку



Выполнять все мероприятия мастер-плана с тем, чтобы к 2030 году добиться ключевых показателей II Декады безопасности дорожного движения

ЦЕЛИ

1

НЕТ ТРАГЕДИЙ
СРЕДИ ПЕШЕХОДОВ

2

-50%

СНИЖЕНИЕ СМЕРТНОСТИ
В ДТП НА 50% ЗА 10 ЛЕТ

3

-50%

СНИЖЕНИЕ ЧИСЛА
ПОСТРАДАВШИХ
В ДТП НА 50% ЗА 10 ЛЕТ

Комплексный мастер-план обеспечения безопасности дорожного движения



Нет ущерба. Нет травм. Нет трагедий





ДОЛГОСРОЧНЫЕ
решения имеющие
фундаментальный характер
изменений в будущем



ОПЕРАТИВНЫЕ
мероприятия локального
характера с учетом
выявленных особенностей



УПОРЯДОЧЕННЫЕ
мероприятия, направленные
на эффективную
организацию движения



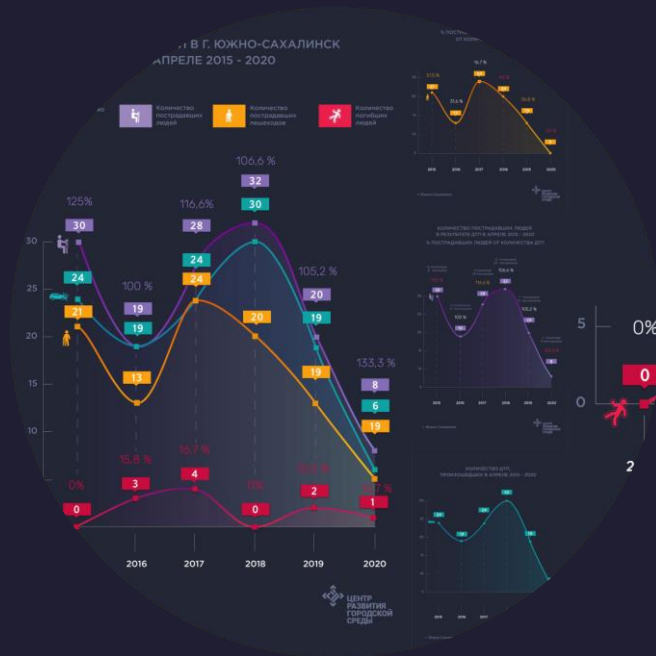
Действие 20



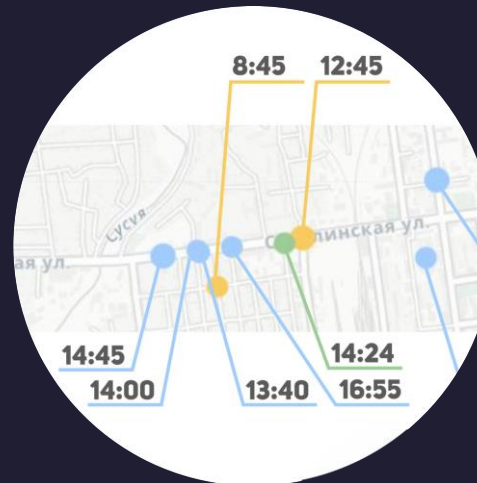
Действие 21



Действие 1



Действие 2



Действие 3

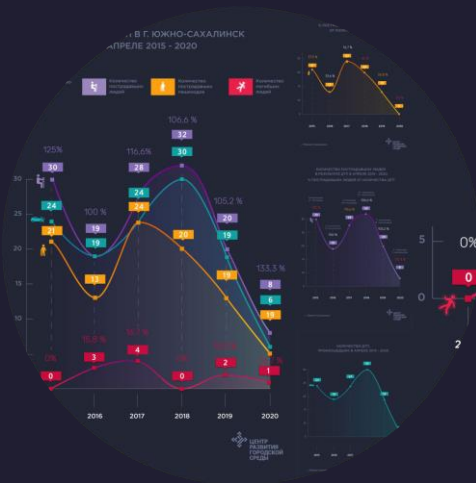


Аналитика аварийности.
Изучение ретроспективы

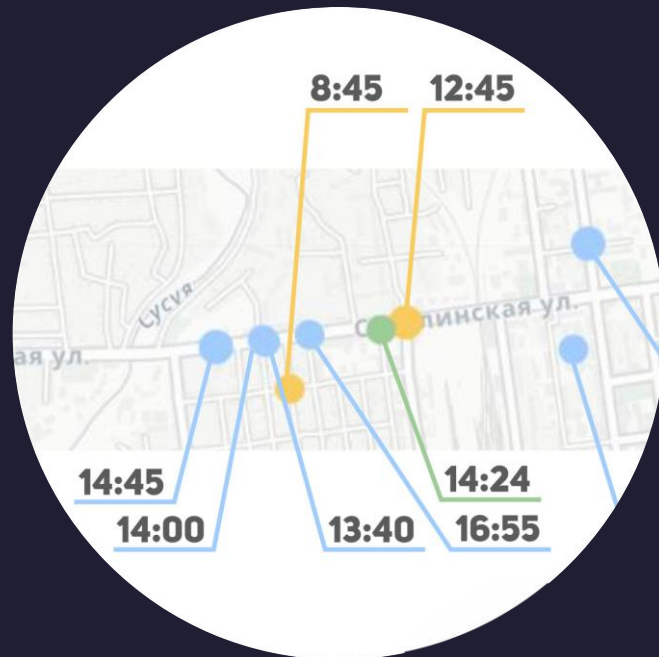
Действие 21



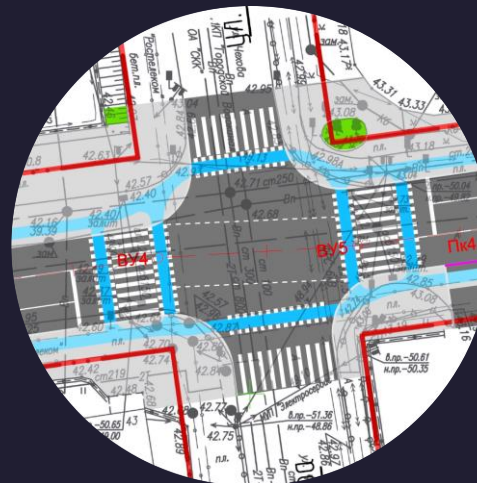
Действие 1



Действие 2



Действие 3

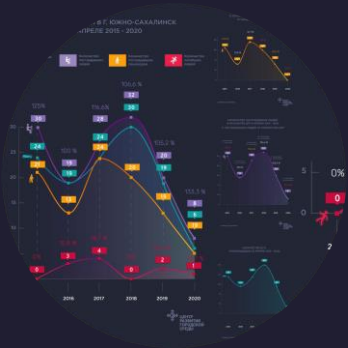


Действие 4

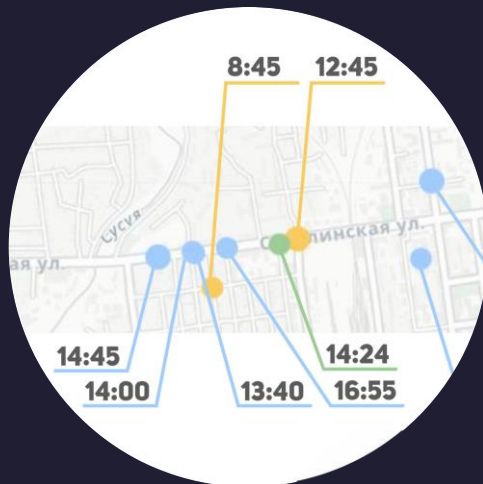


Изучение аварий.
Выявление закономерностей

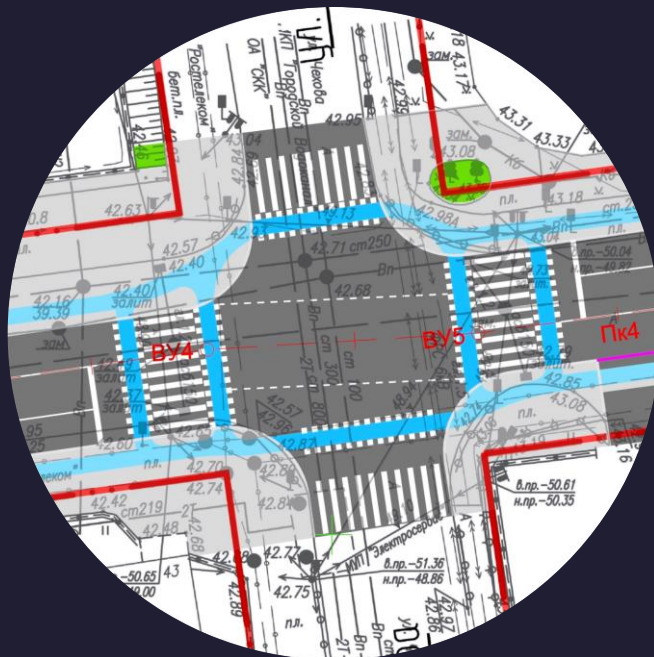
Действие 1



Действие 2



Действие 3



Действие 4



Действие 5



Нормативный аудит
проектной документации

Организация Объединенных Наций
Генеральная Ассамблея
Дат.: General
2 September 2020
A/RES/74/299

Ссылается четвертая сессия
Пути 12 повестки дня
Повышение безопасности дорожного движения
во всем мире

**Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей
31 августа 2020 года**

[без переводов в главные каналы (A/74/L.36 и A/74/L.36/Add.1)]

74/299. **Повышение безопасности дорожного движения во всем мире**

Генеральная Ассамблея,
ссылаясь на свои резолюции 37/309 от 22 мая 2003 года, 58/9 от 5 ноября 2003 года, 58/209 от 14 апреля 2004 года, 60/5 от 26 сентября 2005 года, 62/244 от 31 марта 2008 года, 64/235 от 2 марта 2010 года, 66/260 от 19 апреля 2012 года, 68/269 от 10 апреля 2014 года, 70/260 от 13 апреля 2016 года и 72/271 от 12 апреля 2018 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире,
рассмотрев записку Генерального секретаря, сопровождающую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире¹, и содержащиеся в нем рекомендации,
подтверждая свою резолюцию 70/1 «Преобразование нашего мира. Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» от 25 сентября 2015 года, в которой она утвердила всеобъемлющий, рассчитанный на перспективу и предусматривающий учет интересов людей выбор универсальных и ориентированных на преобразование целей и задач в области устойчивого развития, свое обязательство интуитивно признать усилия для полного осуществления Повестки дня к 2030 году; обеспечивая, чтобы никто не был забыт, признавая то, что ликвидация бедности во всех ее формах и проявлениях, включая крайнюю нищету, является важнейшей глобальной задачей и одним из необходимых условий устойчивого развития, и свою приверженность обязательствованию и комплексному обеспечению устойчивого развития во всех его трех — экономическом, социальном и экологическом — компонентах, а также максимальное реагирование, доступность и реализацию целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и

¹ A/74/304 и A/74/304/Corr.1.

20.11.145 (P) 010920 020920
2 100009 0011 7

Просьба отправить на вторичную переработку

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

Об организации дорожного движения в Российской Федерации
и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации

Принят Государственной Думой 20 декабря 2017 года
Одобрен Советом Федерации 26 декабря 2017 года

Глава 1. Общие положения

Статья 1. Сфера действия настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон регулирует общественные отношения, возникающие в процессе организации дорожного движения, а также при организации и осуществлении парковочной деятельности.

Статья 2. Основные принципы организации дорожного движения в Российской Федерации

Основными принципами организации дорожного движения в Российской Федерации являются:

2 100009 0011 7

«СОГЛАСОВАНО»
Заместитель Министра транспорта
Российской Федерации
Н.А. Асаул
2018 г.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ
по разработке и реализации мероприятий по организации
дорожного движения.
Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного
транспорта поселений, городских округов
в Российской Федерации

«ОДОБРЕНО»
Научно-технический совет
открытого акционерного
общества «Научно-
исследовательский институт
автомобильного транспорта»

«ОДОБРЕНО»
Межведомственный
Координационный комитет
проекта ПРООН/ГЭФ -
Минтранс России «Сокращение
выбросов парниковых
газов от автомобильного
транспорта в городах России»
05.10.2017

Протокол № 2 от 25.04.2017

Москва 2018

Federal Ministry
Republic of Austria
Climate Action, Environment,
Energy, Mobility,
Innovation and Technology

klimaaktiv
mobil

MINISTÈRE
CHARGÉ DES TRANSPORTS

Pan-European Master Plan for Cycling Promotion

5th High-level Meeting on Transport, Health and Environment, May 2021

THE PER
Transport, Health and Environment
Pan-European Programme

UNECE
World Health Organization

International
Transport Forum

**Cycling,
Health and Safety**

Research Report

OECD

ЕЭК ООН

Руководство по устойчивой городской
мобильности и территориальному планированию
Содействие активной мобильности

Организация
Объединенных
Наций

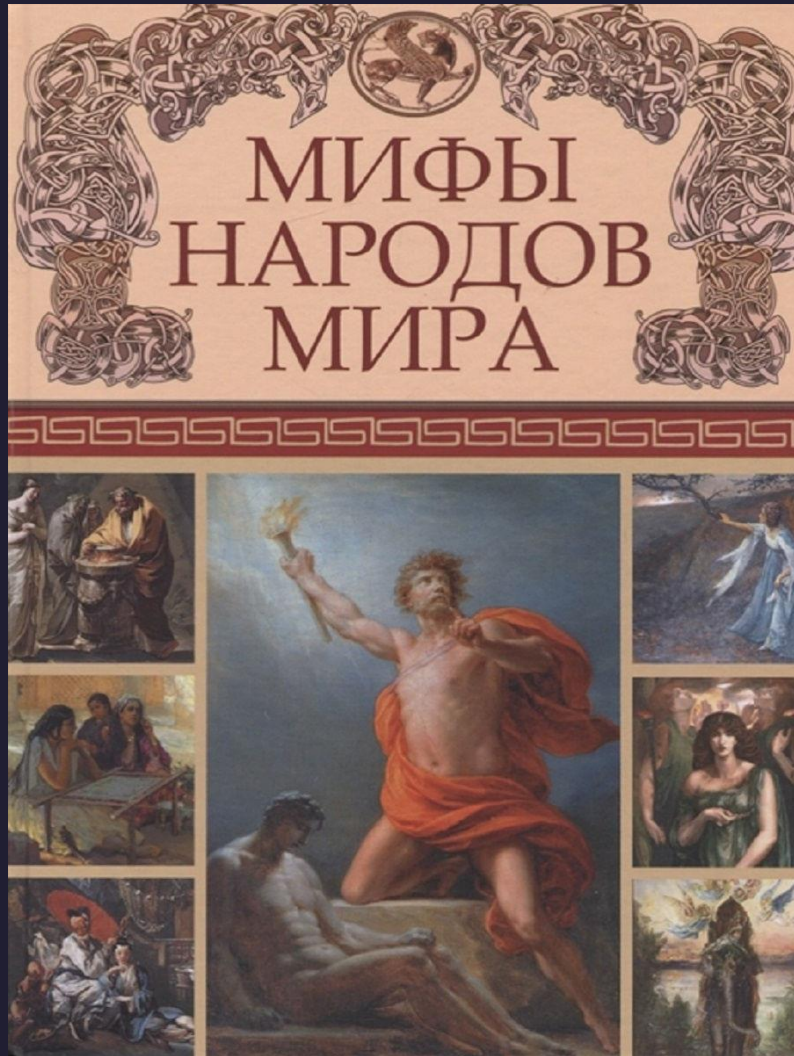
**Global
Street
Design
Guide**

Global Designing Cities Initiative

100+ | ASI | O-T-S | Let's take it

РУКОВОДСТВО
по созданию быстровозводимой
велосипедной инфраструктуры

Что сдерживает и препятствует?



ВЕЛОСИПЕДИСТОВ ЗИМОЙ НЕТ

6 месяцев снег

Велосипедистов еще мало, велодорожки не нужны

С климатом не повезло

Велосипед – сезонный транспорт

ЮЖНО-САХАЛИНСК – ЭТО...





SAKHALIN.INFO

Майские праздники

美はしの樺太

— 豊原市 —

樺太の代表都市豊原市は近代建築に商店街は日々
繁榮するが、西一條商店街は夏の夜など劇場夜店
通は附近にあり帝都の銀座も顔負けする。



TOYOHARA STREET
OF KARAFUTO.

繁盛を誇る

くる明に彩精の化文代近 (勝名市原豊太樺)
街店商條一西るめ極を榮繁盛般



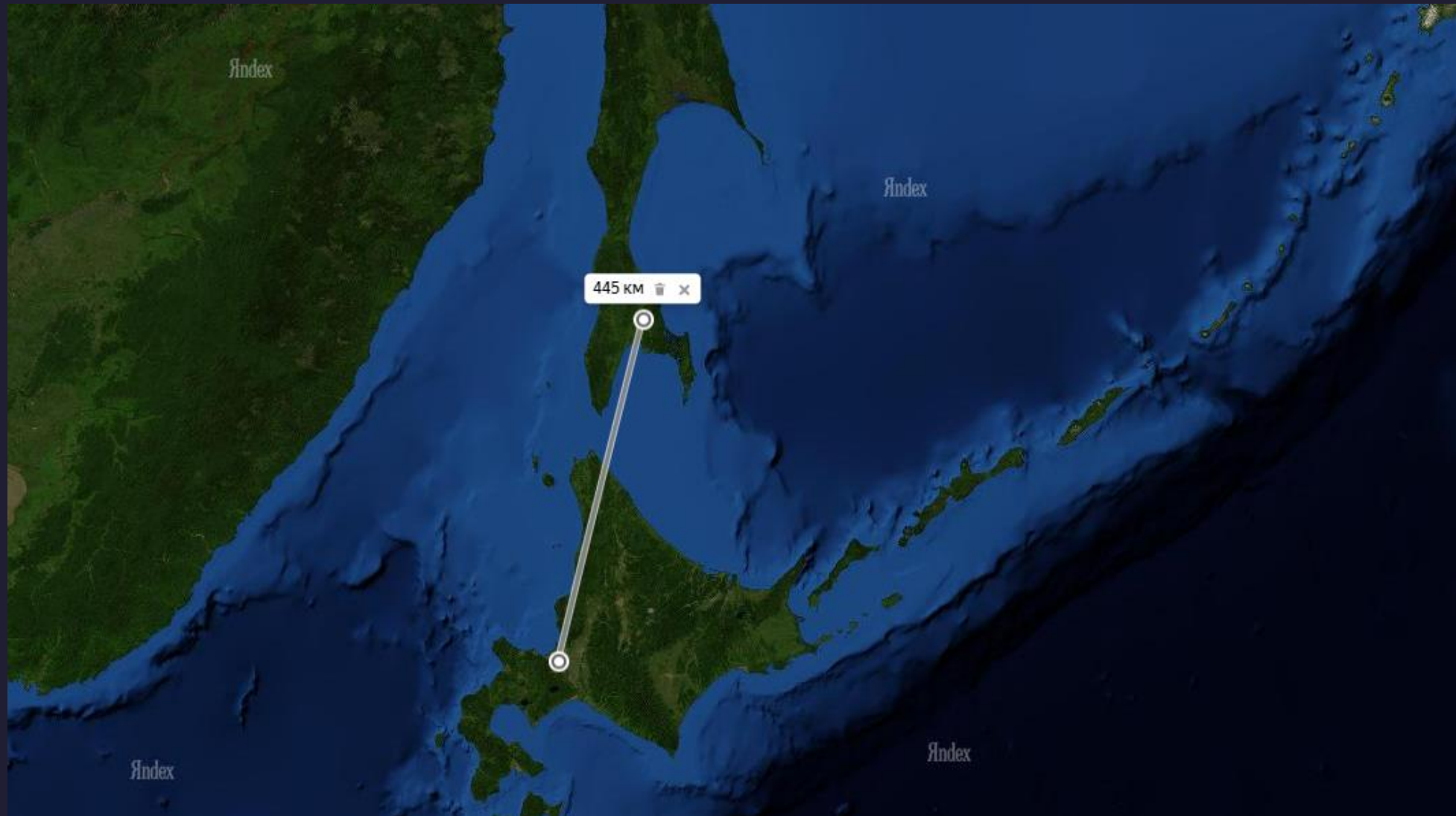
Karafuto, Toyohara, Nichiishjo Street 1935



SAITOH.COM



В Саппоро климат другой



В Саппоро климат другой



ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



ОСНОВНЫЕ ИМПЕРАТИВЫ:

ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРА ВЕЗДЕ

ВЕЛОСИПЕД –
круглогодичный вид
транспорта

Новые проекты ремонта улиц –
условия для движения
велосипедистов

Понижения – в ноль

Уклон – не более 2,5%

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



ОСНОВНЫЕ ИМПЕРАТИВЫ:

ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРА ВЕЗДЕ

ВЕЛОСИПЕД –
круглогодичный вид
транспорта

Новые проекты ремонта улиц –
условия для движения
велосипедистов

Понижения – в ноль

Уклон – не более 2,5%

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



ОСНОВНЫЕ ИМПЕРАТИВЫ:

ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРА ВЕЗДЕ

ВЕЛОСИПЕД –
круглогодичный вид
транспорта

Новые проекты ремонта улиц –
условия для движения
велосипедистов

Понижения – в ноль

Уклон – не более 2,5%

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



ОСНОВНЫЕ ИМПЕРАТИВЫ:

ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРА ВЕЗДЕ

ВЕЛОСИПЕД –
круглогодичный вид
транспорта

Новые проекты ремонта улиц –
условия для движения
велосипедистов

Понижения – в ноль

Уклон – не более 2,5%

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



ОСНОВНЫЕ ИМПЕРАТИВЫ:

ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРА ВЕЗДЕ

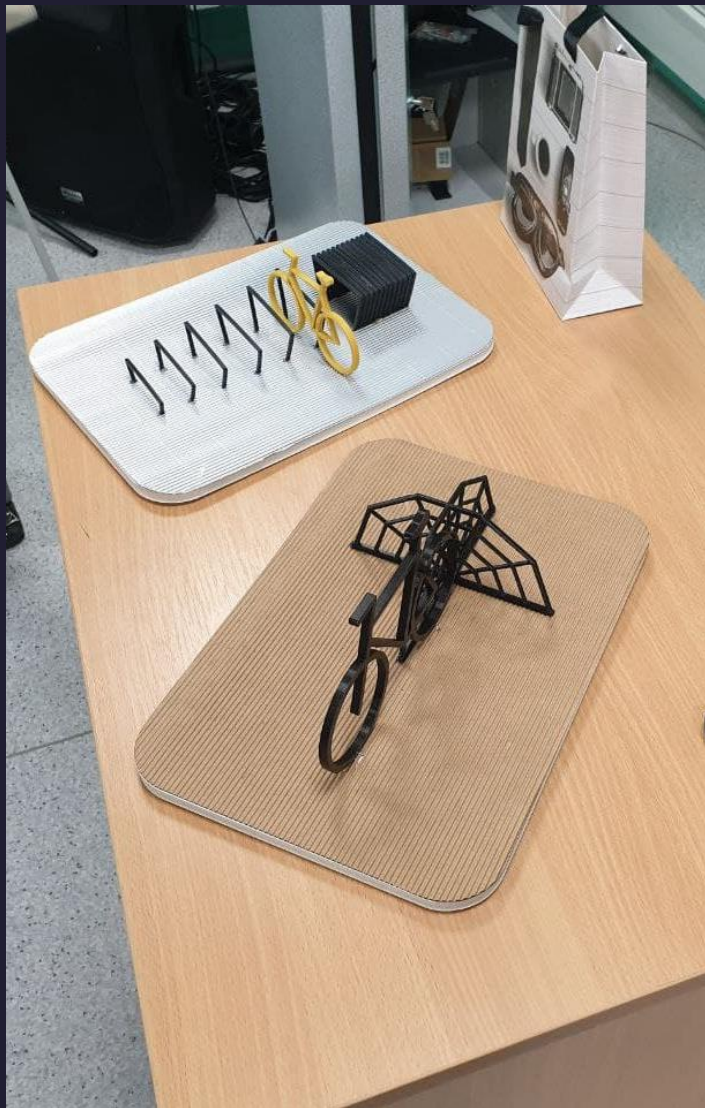
ВЕЛОСИПЕД –
круглогодичный вид
транспорта

Новые проекты ремонта улиц –
условия для движения
велосипедистов

Понижения – в ноль

Уклон – не более 2,5%

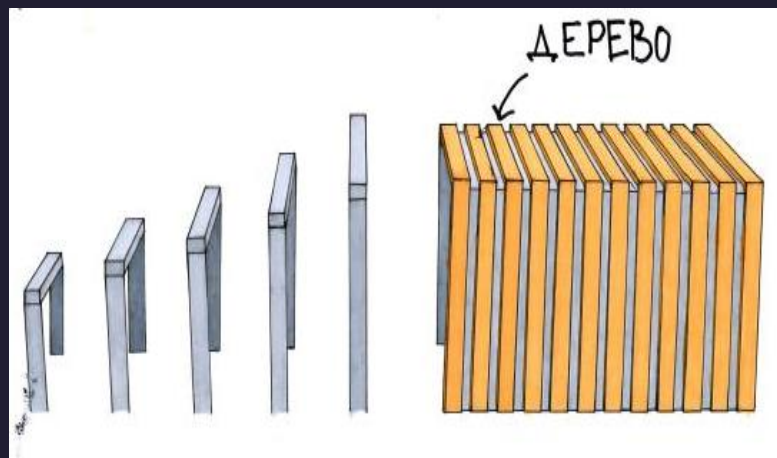
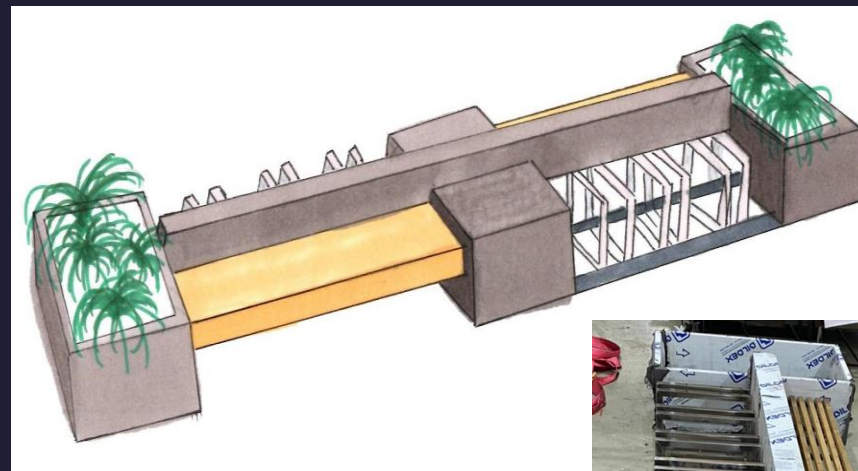
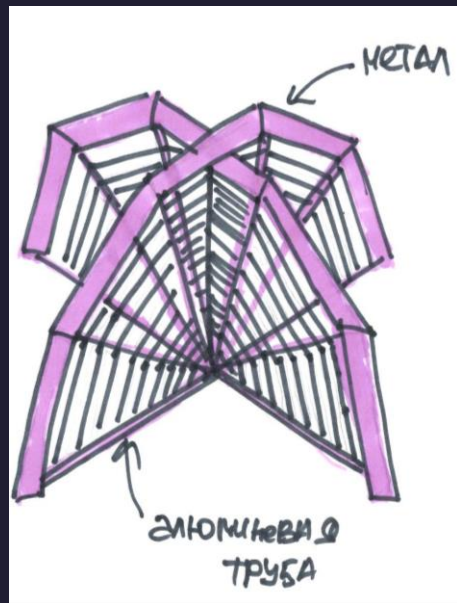
ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



Вовлечение детей

Вовлечение бизнеса

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



ВЕЛОГОРОД.ONLINE

ПЕРВАЯ В РОССИИ ВЕЛОСИПЕДНАЯ ЭКОСИСТЕМА

Мы собираем и анализируем различные данные о велосипедном транспорте, объединяем сервисы для велосипедистов «под одной крышей».



ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ

Исследования демонстрируют, что увеличение количества велосипедистов и развитие велодвижения дают возврат на инвестиции в велоинфраструктуру и оказывают экономический эффект.

[Узнать больше про экономический эффект](#)

Расстояние учтено,
километров

31 424

Сэкономлено бензина,
литров

2 828

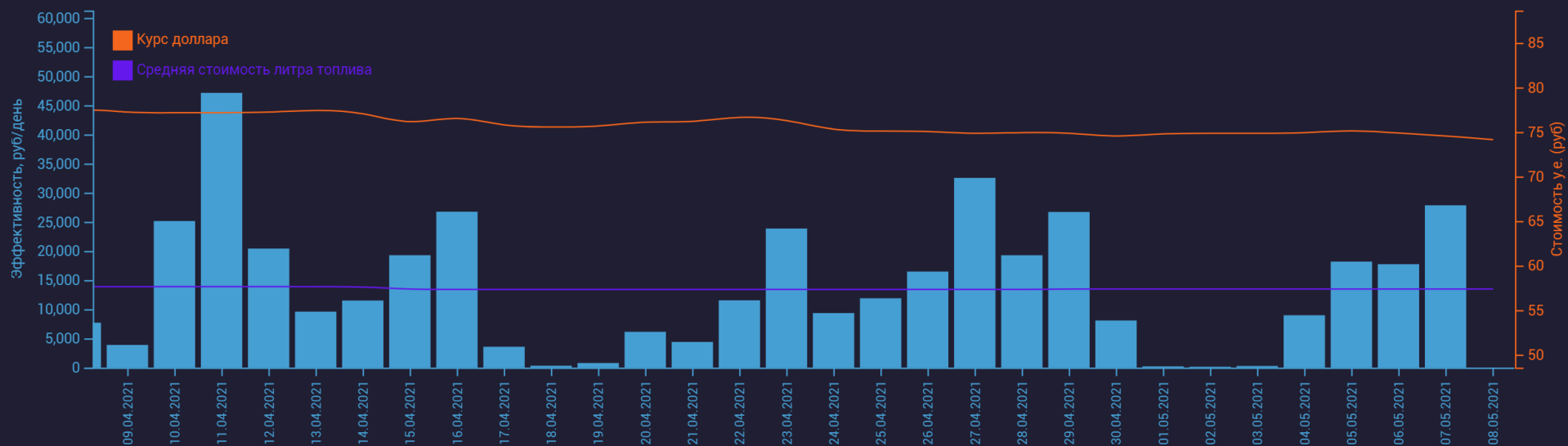
Экономическая эффективность,
рублей

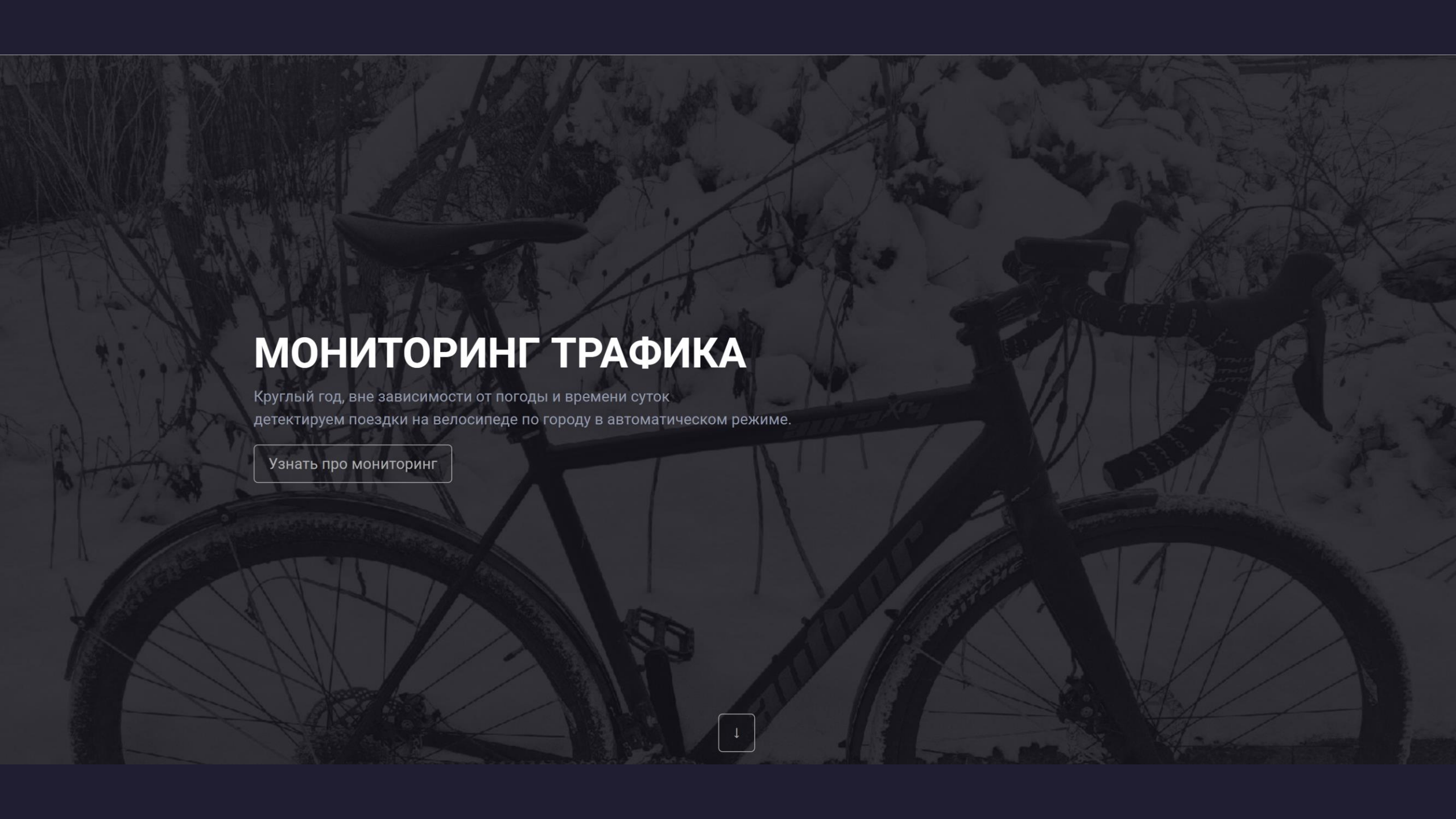
2 027 202

Выбросов CO₂ сэкономлено,
тонн

7.54

Экономическая эффективность по дням





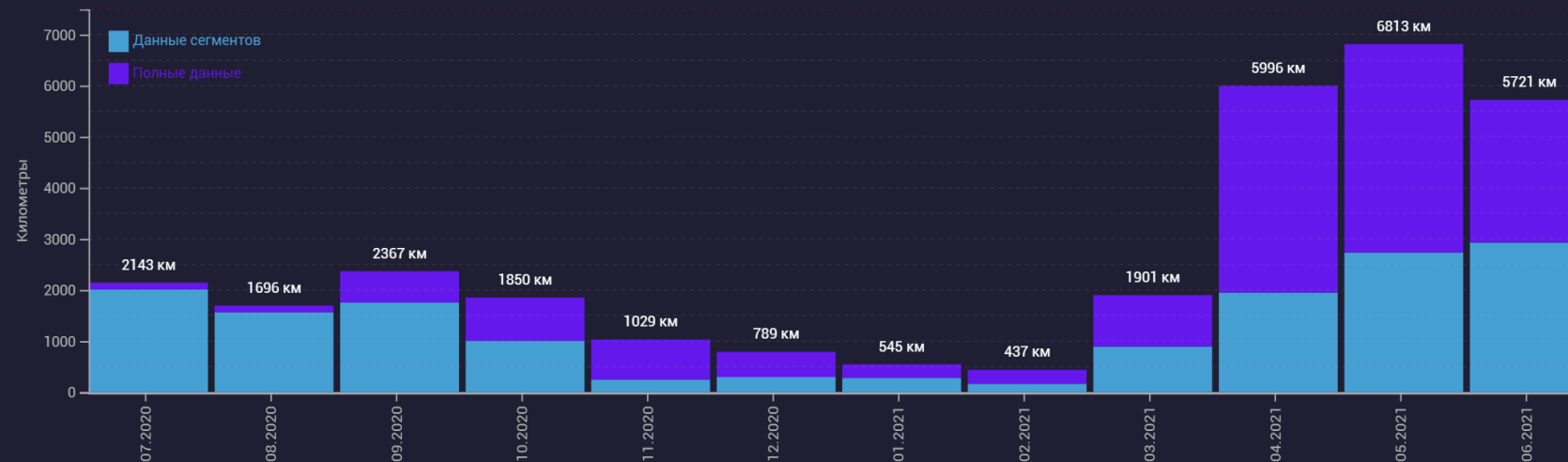
МОНИТОРИНГ ТРАФИКА

Круглый год, вне зависимости от погоды и времени суток
детектируем поездки на велосипеде по городу в автоматическом режиме.

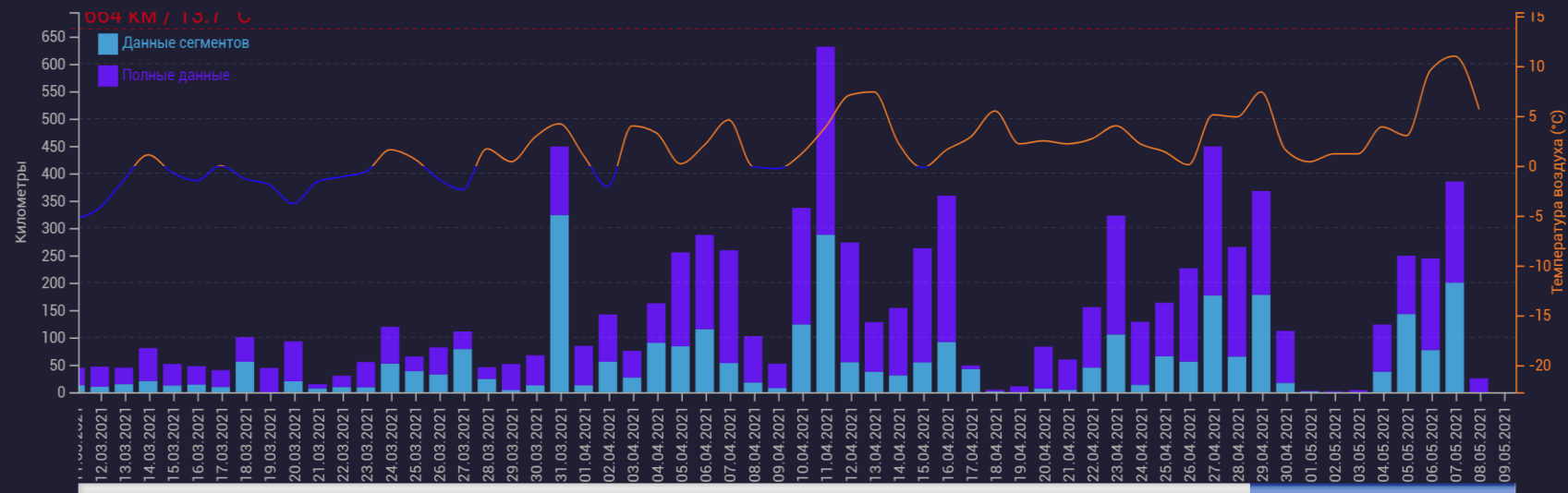
[Узнать про мониторинг](#)



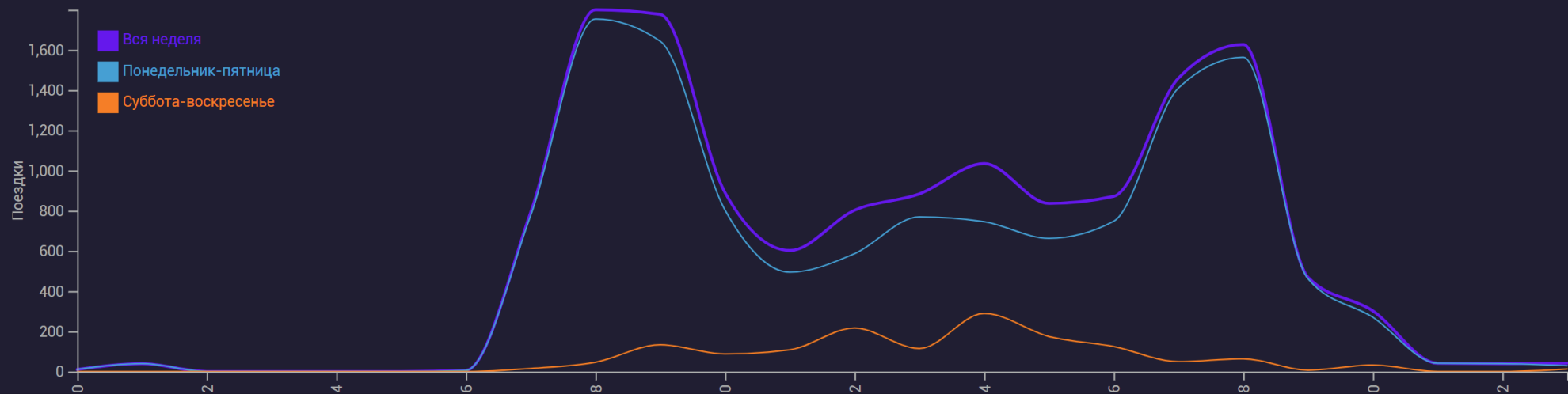
Интенсивность по месяцам



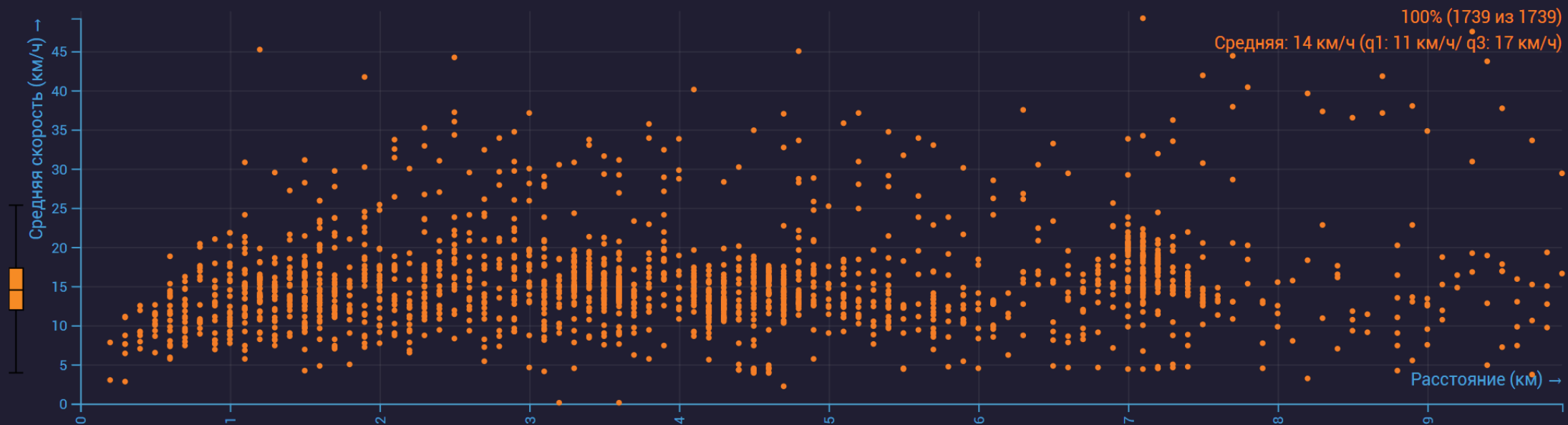
Интенсивность по дням



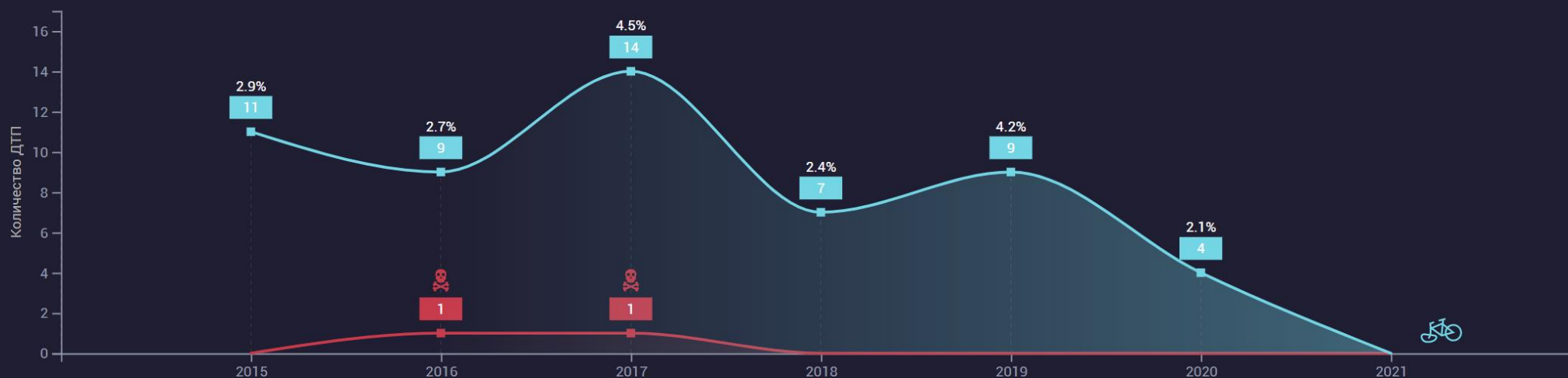
Интенсивность по часам



Распределение средних скоростей в поездках до 10 км



Количество ДТП с участием велосипедистов (% от общего числа ДТП)



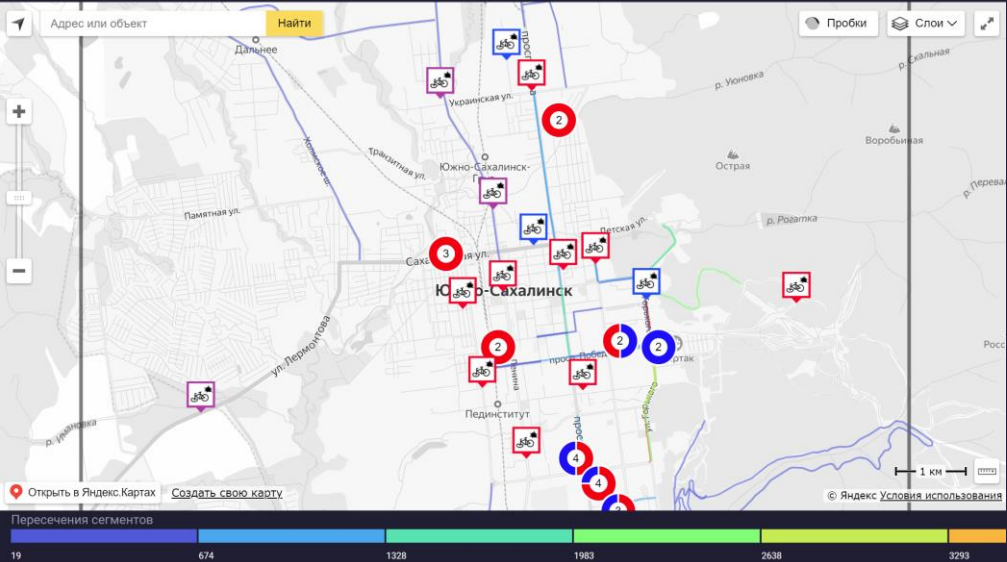
Социально-экономический ущерб от всех ДТП с травмами и смертями (в млн.руб)



КАРТА СЕГМЕНТОВ

Используйте инструмент сегментации для построения востребованного велокаркаса.

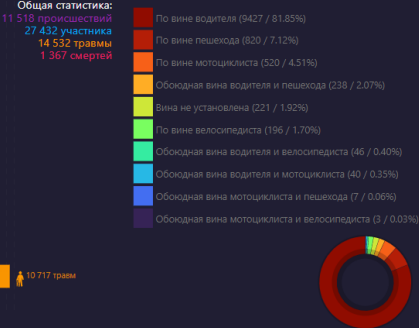
- Показывать ДТП с 2015 года
- ДТП с виной велосипедиста
- ДТП с виной других участников дорожного движения
- ДТП с обоюдной виной



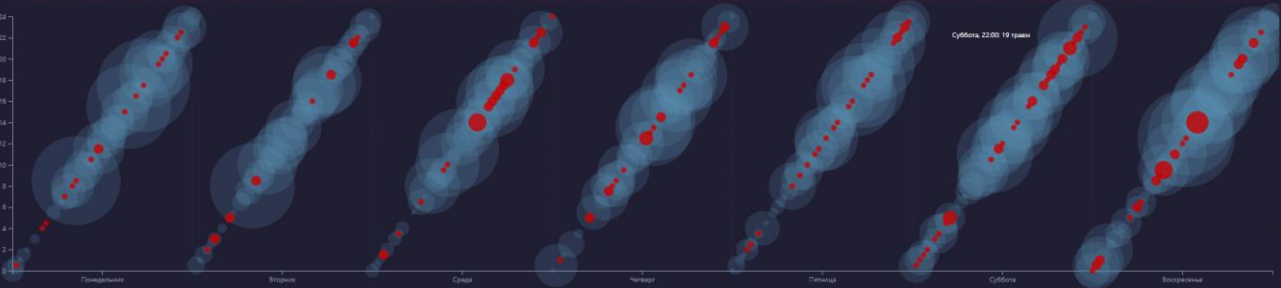
Пострадавшие



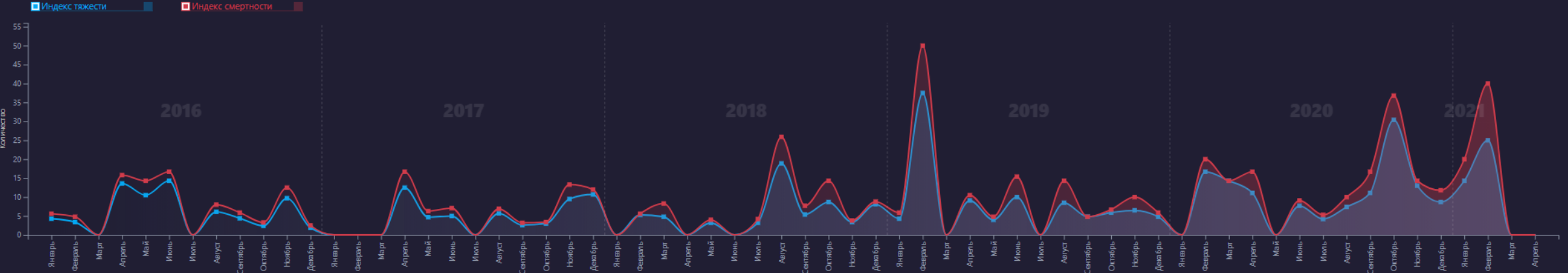
Распределение вины в ДТП



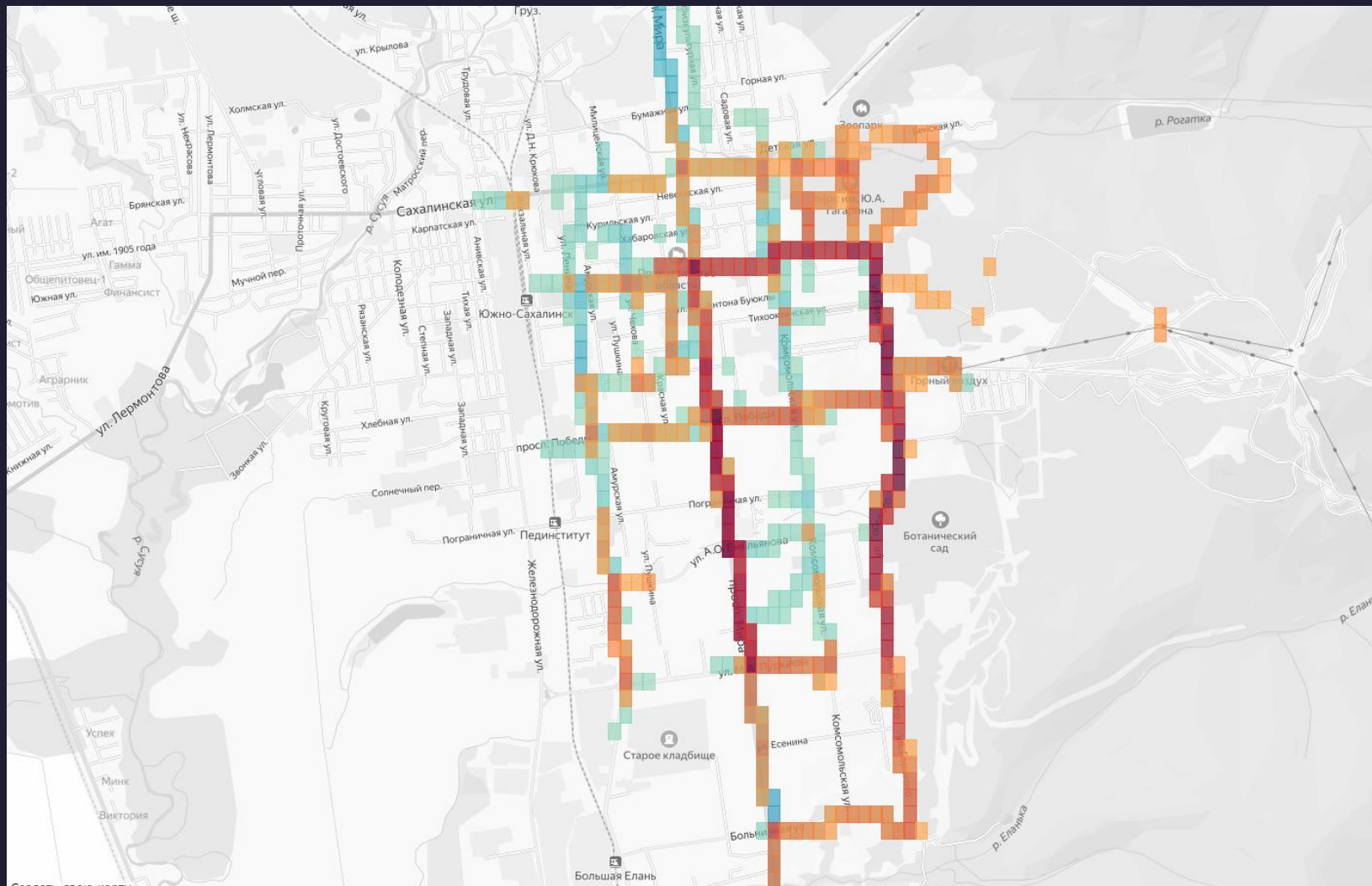
Распределение травм и смертей по времени и дням недели



Индекс смертности и индекс тяжести последствий в ДТП



ФОРМИРОВАНИЕ ВЕЛОКАРКАСА



ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ



Велостимул

01.07-31.08

Южно-Сахалинск

ВЕЛОГОРОД
.ONLINE

Регистрируйся
Фиксируй заезды



STRAVA

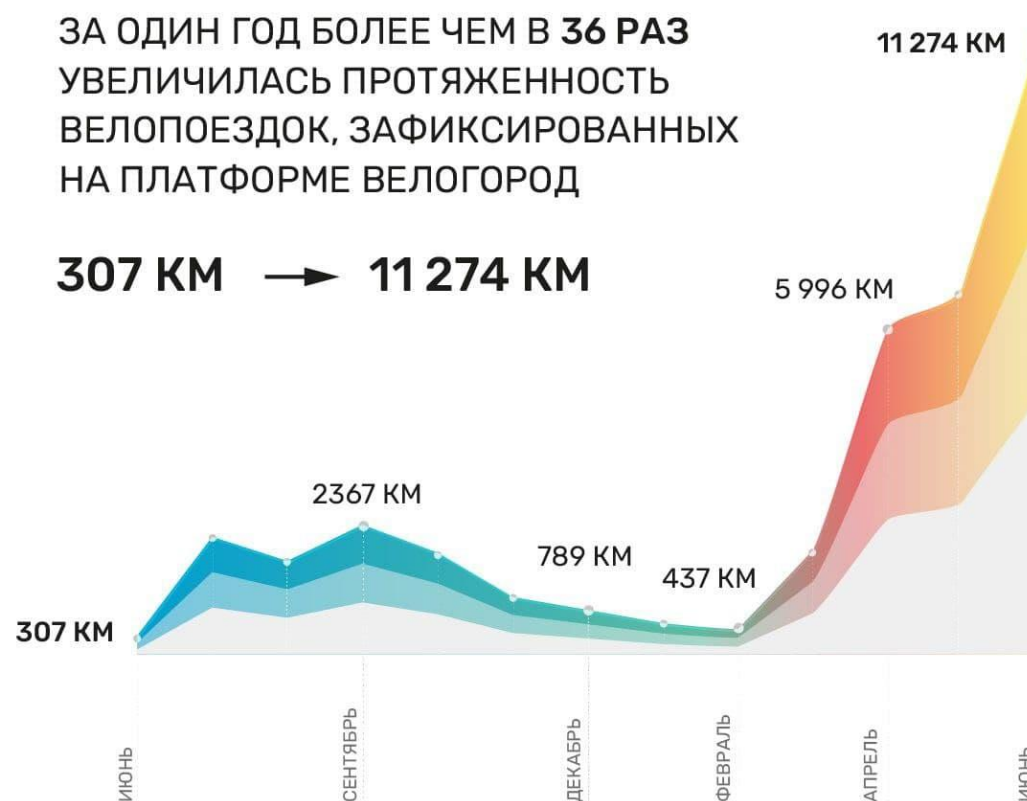


ВЕЛОГОРОД
.ONLINE

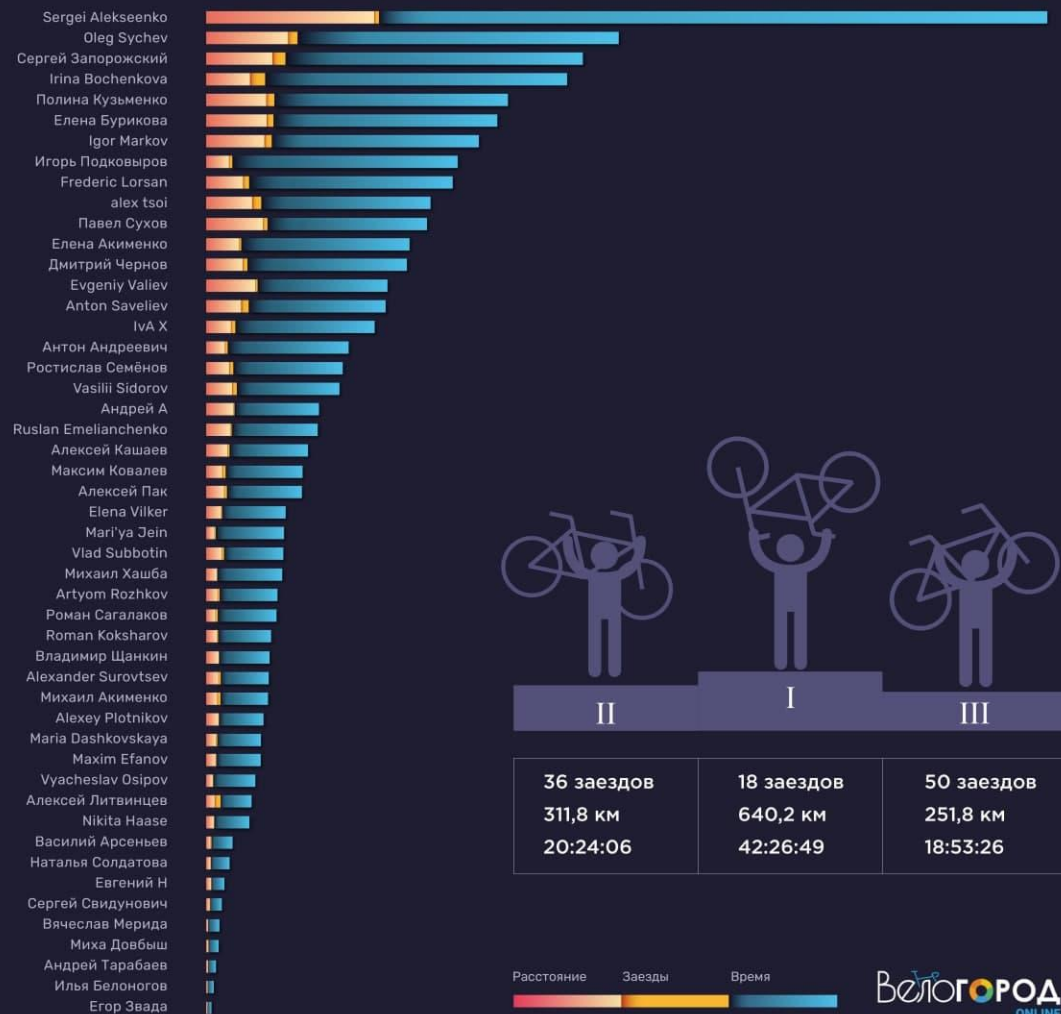


ЗА ОДИН ГОД БОЛЕЕ ЧЕМ В **36 РАЗ**
УВЕЛИЧИЛАСЬ ПРОТЯЖЕННОСТЬ
ВЕЛОПЕЗДОК, ЗАФИКСИРОВАННЫХ
НА ПЛАТФОРМЕ ВЕЛОГОРОД

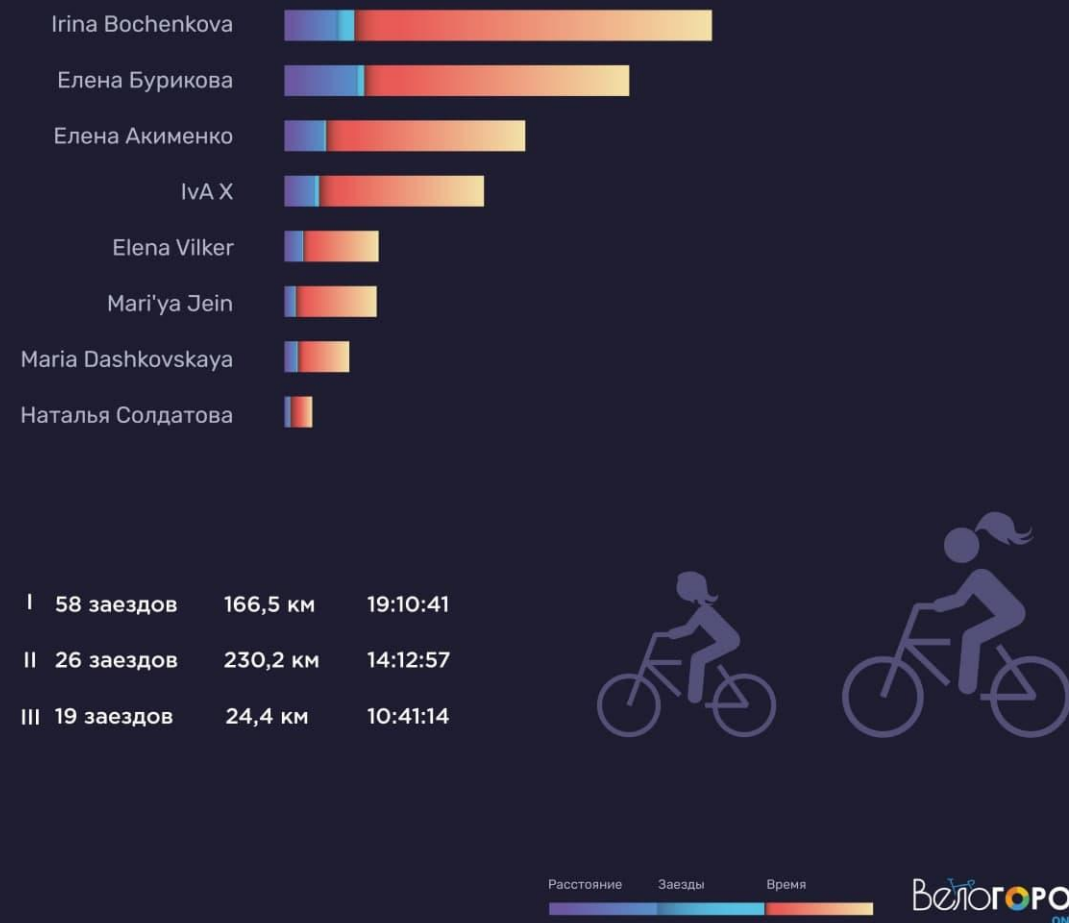
307 KM → 11 274 KM



Лидеры заездов на велосипеде в апреле 2021 года



Лидеры заездов на велосипеде среди девушек в апреле 2021 года



УЧАСТНИКИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Список лидеров недели

#	Райдер	Дистанция	Заездов	Время движения	Усреднённая скорость
1	🏆 Полина Кузьменко	99.5 км	2	04:48:01	19.3 км/ч
2	🏆 Oleg Sychev	40.9 км	3	03:22:28	14.3 км/ч
3	🏆 Дмитрий Ступачук	33.4 км	1	01:23:31	24 км/ч
4	Maria Dashkovskaya	32.7 км	2	02:23:27	11.4 км/ч
5	Елена Бурикова	31 км	1	01:21:35	22.8 км/ч
6	Nikita Naase	29.8 км	2	05:17:15	8.5 км/ч
7	Vasily Jam	28.7 км	12	01:51:34	15 км/ч
8	Evgeniy Valiev	25.8 км	2	01:20:19	19.5 км/ч
9	Владимир У	24.3 км	2	00:59:27	24.7 км/ч
10	Игорь Подковыров	22 км	1	00:59:41	22.1 км/ч
11	Алексей Кашаев	20.9 км	2	01:11:11	17.8 км/ч
12	Миха Довбыш	15.7 км	2	00:57:25	16.4 км/ч
13	Антон Андреевич	15.3 км	3	01:36:01	11.4 км/ч
14	Максим Ковалев	14.7 км	4	01:03:04	14 км/ч
15	Ростислав Семёнов	14.6 км	2	01:02:31	13.8 км/ч
16	Михаил Константинов	11.5 км	2	00:43:51	15.8 км/ч
17	Алексей Уба	10.9 км	1	01:06:56	9.8 км/ч
18	Алена Николаева	9.5 км	1	00:58:41	9.7 км/ч

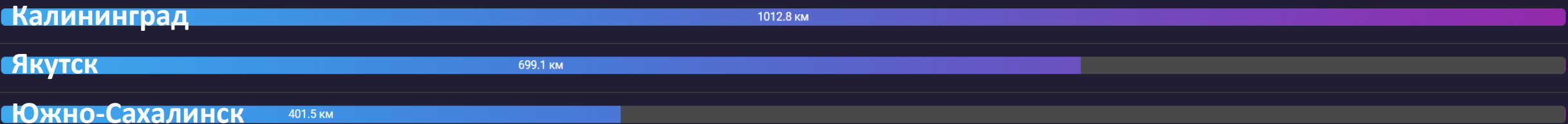
Список лидеров за всё время

#	Райдер	Дистанция	Заездов	Время движения	Усреднённая скорость
1	🏆 Sergei Alekseenko	2929.4 км	91	202:28:27	13.4 км/ч
2	🏆 Vasily Jam	2330.8 км	816	127:20:52	18.7 км/ч
3	🏆 Павел Сухов	2125.5 км	229	117:20:54	17.8 км/ч
4	Oleg Sychev	904.2 км	107	59:03:55	15.7 км/ч
5	Владимир У	840.2 км	34	38:53:28	21.3 км/ч
6	Evgeniy Valiev	773 км	35	39:49:43	20.7 км/ч
7	Полина Кузьменко	724.3 км	56	40:43:25	15.8 км/ч
8	Игорь Подковыров	694.1 км	72	86:08:11	8.4 км/ч
9	Сергей Запорожский	651.8 км	133	57:14:33	14.2 км/ч
10	Елена Бурикова	642.9 км	70	36:33:51	15.6 км/ч
11	Максим Ковалев	539.5 км	123	44:35:52	12.4 км/ч
12	Platon Kostyuk	534.1 км	23	142:15:27	9.1 км/ч
13	Maria Dashkovskaya	478.2 км	36	34:23:28	13.4 км/ч
14	Алексей Кашаев	466.8 км	32	34:39:21	15.5 км/ч
15	Елена Акименко	461.1 км	34	38:45:42	11.8 км/ч
16	Anton Saveliyev	447.2 км	95	31:50:46	14.3 км/ч
17	Frederic Lorsan	405.7 км	53	140:08:21	10.4 км/ч
18	alex tsoi	398 км	84	25:45:39	15.6 км/ч

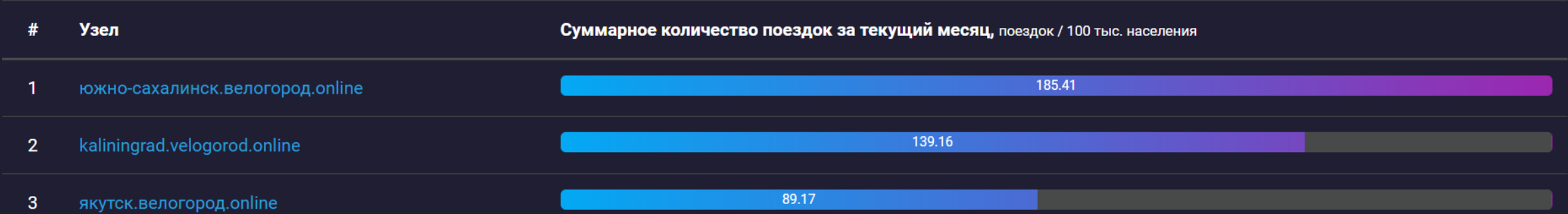
УЗЛЫ ЭКОСИСТЕМЫ ВЕЛОГОРОД.ONLINE



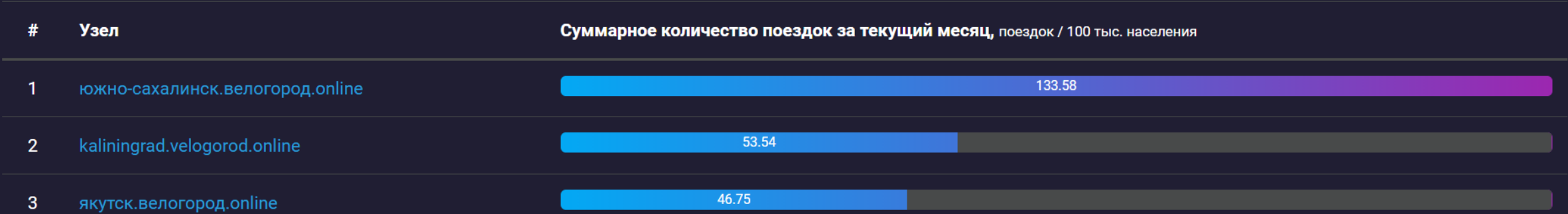
Суммарный пробег за текущий месяц, км / 100 тыс. населения



Суммарное количество поездок (все поездки)



Количество городских поездок (поездки до 10 км)



ФАКТОРЫ ПРЕПЯТСТВИЯ

СОТРУДНИКИ ДЕПАРТАМЕНТОВ ТРАНСПОРТА

СОТРУДНИКИ ГИБДД

Выпуск велосипедистов на проезжую часть без физического отделения от механических транспортных средств негативно скажется на безопасности дорожного движения. Особенно учитывая малый участок такого рода велодорожки

Одновременно сообщаем, что по мнению Госавтоинспекции устройство велодорожек на тротуаре с отделением пешеходов и велосипедистов только линиями дорожной разметки негативно скажется на безопасности дорожного движения и повлечет увеличение конфликтных ситуаций между его участниками.

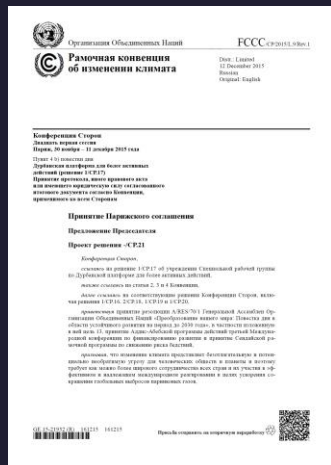
обоснования нововведений.

Считаем недопустимым в стесненных дорожных условиях применение параллельных велополос, совмещенных с проезжей частью за счет сужения полос для движения транспортных средств и ликвидации парковочных пространств. Считаем целесообразным обустраивать велодорожки вне проезжих частей, совмещать их с тротуарами (велопешеходные дорожки) или обустраивать их, как отдельный элемент дороги, исключив тем самым вероятность наезда автомобилей на велосипедистов;

ЕВРОПА

Парижская конвенция о климате

Принята 12 декабря 2015 года



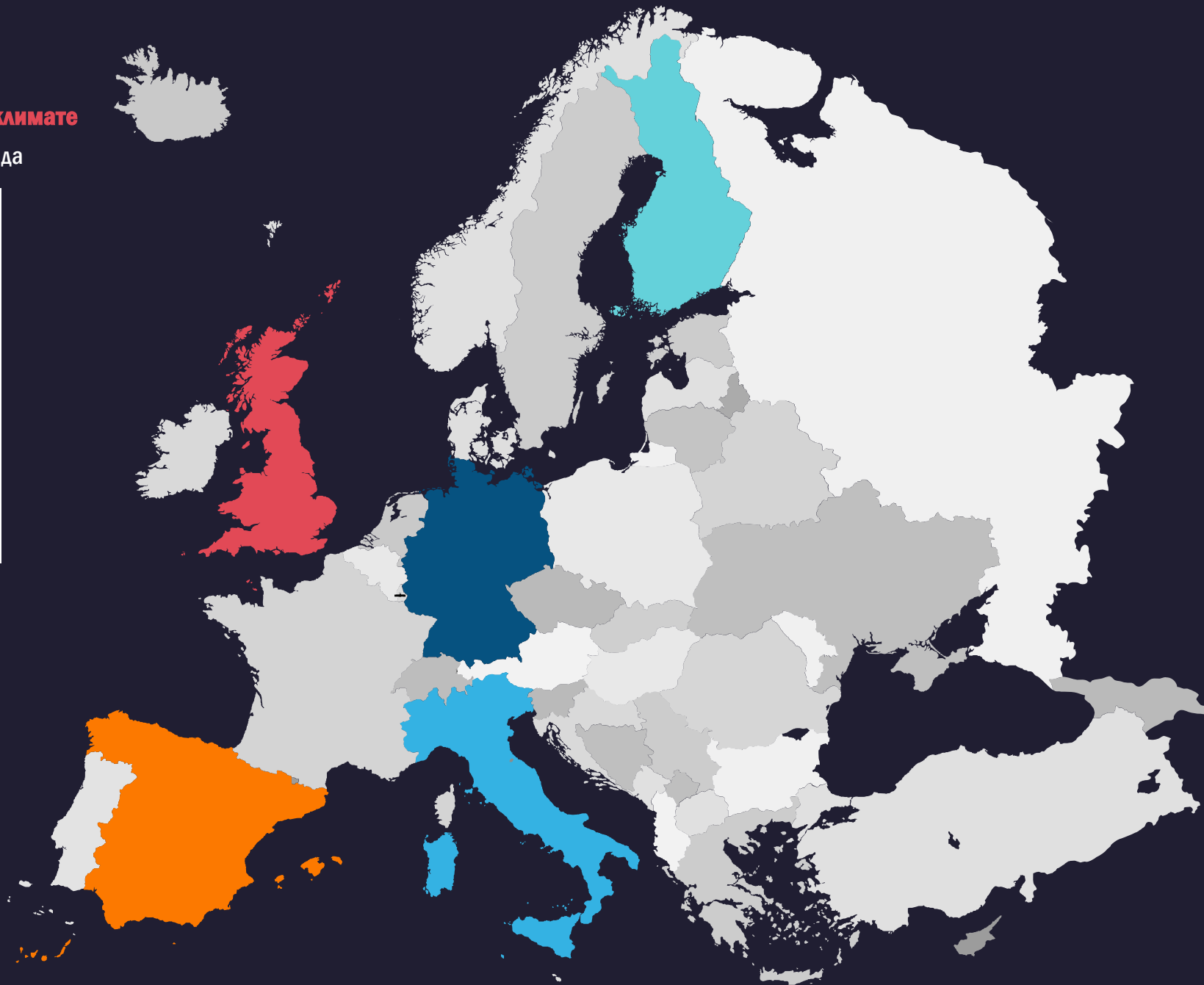
ЗЕЛЕНЬ ПАКТ

«дорожная карта» новой модели экономического развития Европы.

Он призван стимулировать экономику, улучшать здоровье и качество жизни людей, заботиться о природе, улучшать окружающую среду и обеспечивать социальную гармонию.

ИСПАНИЯ

Закон об устойчивой мобильности, Ограничение «30» в законе в качестве одного из его важных принципов, поскольку оказывает влияние на безопасность дорожного движения, сокращение выбросов загрязняющих веществ и качество общественных мест.





Благодарю за внимание

Василий Вишневский,
«Центр развития городской среды», Южно-Сахалинск
+7 924 190 63 62
t.me/gradovod