

Российская Федерация
Ростовская область

АДМИНИСТРАЦИЯ
города
РОСТОВА-НА-ДОНУ

Председателю городской Думы –
главе города Ростова-на-Дону

З.В. Неярохиной

ул. Б. Садовая, 47, Ростов-на-Дону, 344002
тел. 244-13-23, факс 240-83-67
E-mail: oddmeria@rostov-gorod.ru

18.11.2015 № 59-1/465

На № _____ от _____

Уважаемая Зинаида Васильевна!

Направляю Вам информацию и проект решения по вопросу: «О работе Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения по реализации проекта развития велосипедного движения в городе Ростове-на-Дону», который включен в повестку ноябрьского заседания Ростовской-на-Дону городской Думы.

Докладчиком по данному вопросу определен директор Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения города Ростова-на-Дону Егiazарян А.А.

Информация и проект решения прилагаются.

С уважением,

глава Администрации
города Ростова-на-Дону



С.И. Горбань

Ростовская-на-Дону городская Дума
шестого созыва

РЕШЕНИЕ №

«_24_» ноября 2015 года

Заседание № _3_

О работе Департамента автомобильных
дорог и организации дорожного движения
по реализации проекта развития велосипедного
движения в городе Ростове-на-Дону

В настоящее время уровень автомобилизации составляет 395 авт/1000 жителей, что помимо увеличения мобильности населения привело к значительным проблемам – автомобильные «пробки» и как следствие снижение скорости передвижения, увеличение числа ДТП, акустическая нагрузка, загрязнение воздуха, и т.д.

В настоящее время наблюдается пик возрождения велосипедного движения, потому что на сегодняшний день велосипед является наиболее привлекательной альтернативой автомобилю при поездках на короткие и не значительные расстояния.

Создание отдельных маршрутов велосипедного движения с минимизированием конфликта транспорт-велосипед и велосипед-пешеход должно являться основным направлением развития велосипедного движения в городе.

Таким образом, концептуальным направлением развития велосипедного движения является:

1. Создание максимально возможных велосипедных маршрутов проходящих через рекреационные зоны города (парки, скверы).

2. Организация велосипедных маршрутов с использованием тротуарных зон там, где позволяют существующие нормативы и где невозможно создать отдельные выделенные полосы за счет проезжей части.

3. Организация велосипедных маршрутов на проезжей части улиц с низкой интенсивностью движения транспорта.

4. Учитывая создание велосипедных дорожек при разработке проектов планировки новых жилых комплексов и микрорайонов.

Требования использования велосипедного движения вытекают из значения и расположения улицы.

На сегодняшний день в городе Ростове-на-Дону Департаментом автомобильных дорог и организации дорожного движения города Ростова-на-Дону выполнены работы по устройству велосипедных дорожек по следующим улицам:

1. По проспекту Коммунистический, организована выделенная полоса для движения велосипедистов на существующем тротуаре на участке от ул. Малиновского до ул. Тружеников, протяженность 2,3 км.

2. По проспекту Космонавтов, построена обособленная велосипедная дорожка, на участке от ул. Волкова до пр. Королева, протяженность 0,7 км.

3. Бульвар Комарова, выделенная полоса для движения велосипедистов на существующем тротуаре вдоль парка Дружбы (северная и южная сторона), обособленная велосипедная дорожка вдоль парка Дружбы восточная сторона протяженность 0,9 км.

4. По улице Пушкинская, выделенная полоса для движения велосипедистов на существующем тротуаре, на участке от пр. Кировский до пр. Театральный, протяженность 0,9 км.

5. По улице Социалистической, на участке от пр. Соколова до пер. Журавлева, путем выделения полосы для движения велосипедистов на существующем тротуаре и на проезжей части, протяженность велодорожки – 1,0 км.

Общая протяженность велосипедных дорожек в городе Ростове-на-Дону по состоянию на 2015 год составляет – 7,2 км.

Кроме того в настоящее время в городе действует 11 крупных пунктов по прокату велосипедов. Из них на территории Первомайского районе 2 пункта проката, в Кировском районе 3, в Ленинском районе 2, в Железнодорожном районе 1, в Советском районе 2, в Ворошиловском районе 1.

Вместе с тем существует ряд проблем по реализации проекта развития велосипедного движения в городе, такие как: не приспособленность улично-дорожной сети и пешеходных зон к внедрению велодорожек без значительных изменений геометрических параметров, строительства пандусов, строительство велодорожек за счет газонных частей улиц, сноса зеленых насаждений, элементов рекламы и нестационарных торговых объектов. С учетом выделяемого финансирования Департаментом в рамках компетенции ведутся работы незначительными темпами.

Решением данного вопроса является разработка и утверждение программы развития велосипедного движения в городе Ростове-на-Дону, а также разработка проектно-сметной документации по строительству и обустройству велодорожек на территории города с указанием конкретных мероприятий по видам работ и исполнителям.

На основании вышеизложенного, руководствуясь статьями 21, 39, 41 Устава города Ростова-на-Дону городская Дума

РЕШИЛА:

1. Информацию Департаменту автомобильных дорог и организации дорожного движения по реализации проекта развития велосипедного движения в городе Ростове-на-Дону принять к сведению.

2. Департаменту автомобильных дорог и организации дорожного движения (А.А. Егiazарян) в 2016 году:

- дать предложения по разработке проектно-сметной документации по строительству и обустройству велодорожек на территории города с указанием конкретных мероприятий по видам работ и исполнителям по

программе минимум (до 2018 года) и максимум (с перспективой создания маршрутов вдоль русла реки Темерник);

- дать предложения по привлечению частных инвестиций по развитию велосипедного движения включая систему проката;

3. Рекомендовать Департаменту архитектуры и градостроительства (Ю.Я. Дворникову) при формировании градостроительных планов и разработке проектов планировки-межевания при освоении новых территорий учитывать вопросы развития велосипедного движения.

4. Управление культуры Администрации г. Ростова-на-Дону (Л.П. Лисицына) рекомендовать дать предложения о возможности организации велосипедного движения в парковых зонах (по примеру парка «Авиаторов»).

5. Управление образования Администрации г. Ростова-на-Дону (В.А. Чернышова) и комитету по торговле и бытовому обслуживанию (А.И. Головкин) рекомендовать дать предложения в срок до 20 декабря 2015 года о возможности установки велопарковок у основных отраслевых объектов торговли и учебных заведений.

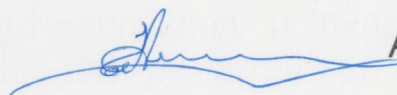
6. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на постоянную комиссию транспортному обслуживанию населения и дорожной деятельности (Г.В. Рябоконов).

Глава Администрации
города Ростова-на-Дону

С.И. Горбань

Проект вносит:

Директор Департамента
автомобильных дорог и
организации дорожного движения



А.А. Егизарян

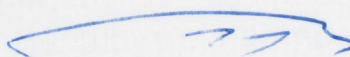
Согласовано:

4.0. Начальник Правового управления
города Ростова-на-Дону



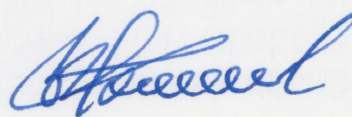
Н.А. Зусикова

Заместитель главы Администрации
города Ростова-на-Дону (по вопросам
транспорта и дорожного хозяйства)



Е.Н. Лебедев

Заместитель главы Администрации
города Ростова-на-Дону
(по организационно-правовым
и кадровым вопросам)



В.Ю. Фомин

Доклад по вопросу: «О работе Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения по реализации проекта развития велосипедного движения в городе Ростове-на-Дону»

В настоящее время уровень автомобилизации составляет 395 авт/1000 жителей, что помимо увеличения мобильности населения привело к значительным проблемам – автомобильные «пробки» и как следствие снижение скорости передвижения, увеличение числа ДТП, акустическая нагрузка, загрязнение воздуха, и т.д.

В настоящее время наблюдается пик возрождения велосипедного движения, потому что на сегодняшний день велосипед является наиболее привлекательной альтернативой автомобилю при поездках на короткие расстояния - на работу, в школу, в магазин, на отдых, и т.д.

Кроме того, велосипед способствует укреплению здоровья.

В настоящее время велосипедное движение не является самостоятельным, а сам велосипедист не является равноправным участником на дороге.

Цель работы Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения – это создание дружественной велотранспорту атмосферы путём строительства объектов велосипедной инфраструктуры (дорожек, парковок, дорожной разметки и знаков), создание административно-правовой практики, приводящий в порядок вело-транспортное движение, создание информационного поля, повышающего безопасность и престижность велотранспорта.

Развитие велосипедного движения в городе актуально, но для этого надо найти решение трех конфликтных составляющих:

1. конфликт транспорт – велосипед.
2. конфликт велосипед – пешеход.
3. баланс здоровья человека и окружающая среда.

Рассмотрим условия и ограничения реализации системы велосипедного движения в городе

- Высокий уровень загрузки улично-дорожной сети движением;
- Недостаточная (в большинстве случаев) ширина проезжей части для обособленного движения велосипедистов по отдельной полосе;
- Не предназначенные и не приспособленные (в большинстве случаев) для движения велосипедистов тротуары;
- Высокий уровень загрузки тротуаров пешеходным движением (в центральной части);
- Отсутствие возможности расположения велосипедной дорожки по проезжей части на улицах, где нет парковочных карманов для транспортных средств.
- Реализация системы велосипедного движения в масштабах города или района потребует массовой модернизации всей системы организации движения

При разработке методологии развития велосипедного движения были рассмотрены основные цели поездок на велосипеде, которыми стали:

1. Рабочие и служебные;
2. Учебные;
3. Культурно-бытовые;
4. Туристические;
5. Спортивно-оздоровительные.

После чего на каждую цель поездки разрабатывается дислокация городских объектов (номенклатура объектов) и формирование условных велосипедных районов с последующим формированием маршрутной сети в рамках района.

Номенклатура объектов на основные цели поездок.

1. Рабочая поездка: жилые массивы и зоны деловой активности.
2. Учебная поездка: вузы, общежития, библиотеки, жилые массивы, учреждения дополнительного образования.
3. Культурно-бытовая: жилые массивы, объекты торговой сети, объекты сфер бытового обслуживания, садоводческие товарищества.
4. В туристическую поездку входят: гостиницы, музеи, памятники, храмы, исторические места, фонтаны, парки, скверы, набережные, водоёмы.
5. Спортивно-оздоровительные: жилые массивы, парки скверы, набережные, спортивные объекты, зоны активного отдыха.

Для разработки каждого маршрута на карту наносится дислокация объектов.

Основным направлением развития велосипедного движения в городе должно явиться создание отдельных маршрутов движения ликвидируя конфликт транспорт-велосипед, велосипед-пешеход. Таким образом, концептуальным направлением развития велосипедного движения является:

1. Создание максимально возможных велосипедных маршрутов проходящих через рекреационные зоны города (парки, скверы).
2. Организация велосипедных маршрутов с использованием тротуарных зоны, там, где позволяют существующие нормативы и где невозможно создать отдельные выделенные полосы за счет проезжей части.

Требования использования велосипедного движения вытекают из значения и расположения улицы.

Используя уровни загрузки улично-дорожной сети автомобильными и пешеходными потоками, а также геометрические параметры тротуаров и дорог были разработаны несколько велосипедных маршрутов.

В результате определили основные требования к организации велосипедного движения в городе, разработаны наиболее оптимальные маршруты в плане физической и экологической безопасности. По некоторым маршрутам необходимо принимать инженерные решения, расширять тротуар, переносить мусорные баки, строить пандусы и т.д. т.е. требуется дополнительная проработка для возможности реализации.

Для того чтобы облегчить переход к велосипедному сообщению не достаточно организации велосипедных дорожек. Необходимо создание обширной сети стоянок и велосипедных станций. Главная проблема велосипедиста, где безопасно припарковать свое транспортное средство. Стоянки для хранения велосипедов устраиваются в комплексе с объектами

посещения (магазины, парки, супермаркеты, кинотеатры, учебные заведения, больницы и прочее).

В настоящее время в городе действует 11 крупных пунктов по прокату велосипедов. Из них на территории Первомайского районе 2 пункта проката, в Кировском районе 3, в Ленинском района 2, в Железнодорожном районе 1, в Советском районе 2, в Ворошиловском районе 1.

Департаментом автомобильных дорог и организации дорожного движения города Ростова-на-Дону выполнены работы по устройству велосипедных дорожек по следующим улицам:

В 2012 г. по проспекту Коммунистический, организована выделенная полоса для движения велосипедистов на существующем тротуаре на участке от ул. Малиновского до ул. Тружеников, протяженность 2,3 км.

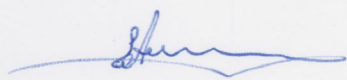
В 2013 г. по проспекту Космонавтов, обустроенная вновь обособленная велосипедная дорожка, на участке от ул. Волкова до пр. Королева, протяженность 0,7км. Бульвар Комарова, выделенная полоса для движения велосипедистов на существующем тротуаре вдоль парка Дружбы (северная и южная сторона), обособленная велосипедная дорожка вдоль парка Дружбы восточная сторона протяженность 0,9км.

В 2014 г. выполнены работы по устройству велосипедной дорожки по улице Пушкинская, выделенная полоса для движения велосипедистов на существующем тротуаре, на участке от пр. Кировский до пр. Театральный, протяженность 0,9 км. По улице Социалистической, на участке от пр. Соколова до пр. Театральный. Путем выделения полосы для движения велосипедистов на существующем тротуаре и на проезжей части, протяженность велодорожки – 1,0км.

Общая протяженность велосипедных дорожек в городе Ростове-на-Дону по состоянию на 2015г составляет – 7,2км.

Учитывая не приспособленность улично-дорожной сети и пешеходных зон к внедрению велодорожек без значительных изменений геометрических параметров, строительства пандусов, выделение велодорожек за счет газонных частей улиц, сноса зеленых насаждений, элементов рекламы, нестационарных торговых объектов, Департаментом с учетом выделяемого финансирования ведутся работы незначительными темпами.

Решением данного вопроса является разработка проектно-сметной документации по строительству и обустройству велодорожек на территории города с указанием конкретных мероприятий по видам работ и исполнителям.



Эгизаров А.А.

Информационный материал по вопросу: «О работе Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения по реализации проекта развития велосипедного движения в городе Ростове-на-Дону»

За последние 12 лет быстро растущие темпы "автомобилизации" привели помимо увеличения мобильности населения и к значительным проблемам – автомобильные «пробки» и как следствие снижение скорости передвижения, увеличение числа ДТП, акустическая нагрузка, загрязнение воздуха, и т.д.

В настоящее время наблюдается пик возрождения велосипедного движения, потому что на сегодняшний день велосипед является наиболее привлекательной альтернативой автомобилю при поездках на короткие расстояния - на работу, в школу, в магазин, на отдых, и т.д.

Кроме того, велосипед способствует укреплению здоровья.

В настоящее время велосипедное движение не является самостоятельным, а сам велосипедист не является равноправным участником на дороге.

Цель работы Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения – это создание дружественной велотранспорту атмосферы путём строительства объектов велосипедной инфраструктуры (дорожек, парковок, дорожной разметки и знаков), создание административно-правовой практики, приводящий в порядок вело-транспортное движение, создание информационного поля, повышающего безопасность и престижность велотранспорта.

Развитие велосипедного движения в городе актуально, но для этого надо найти решение трех конфликтных составляющих:

1. конфликт транспорт – велосипед.
2. конфликт велосипед – пешеход.
3. баланс здоровья человека и окружающая среда.

Рассмотрим условия и ограничения реализации системы велосипедного движения в городе

- Высокий уровень загрузки улично-дорожной сети движением;
- Недостаточная (в большинстве случаев) ширина проезжей части для обособленного движения велосипедистов по отдельной полосе;
- Не предназначенные и не приспособленные (в большинстве случаев) для движения велосипедистов тротуары;
- Высокий уровень загрузки тротуаров пешеходным движением (в центральной части);
- Отсутствие возможности расположения велосипедной дорожки по проезжей части на улицах, где нет парковочных карманов для транспортных средств.
- Реализация системы велосипедного движения в масштабах города или района потребует массовой модернизации всей системы организации движения

Проведен подсчет интенсивности движения пешеходов на улично-дорожной сети центральной части города.

Улицы, характеризующиеся интенсивным движением пешеходов – это Ворошиловский, Буденновский, Садовая, Крепостной, частично Пушкинская, Газетный, Социалистическая, Журавлева, Текучева и т.д.

Далее был проведен анализ загрузки улично-дорожной сети автомобильным движением с выявлением наиболее загруженные улицы.

При разработке методологии развития велосипедного движения были рассмотрены основные цели поездок на велосипеде, которыми стали:

1. Рабочие и служебные;
2. Учебные;
3. Культурно-бытовые;
4. Туристические;
5. Спортивно-оздоровительные.

После чего на каждую цель поездки разрабатывается дислокация городских объектов (номенклатура объектов) и формирование условных велосипедных районов с последующим формированием маршрутной сети в рамках района.

Номенклатура объектов на основные цели поездок.

1. Рабочая поездка: жилые массивы и зоны деловой активности.
2. Учебная поездка: вузы, общежития, библиотеки, жилые массивы, учреждения дополнительного образования.
3. Культурно-бытовая: жилые массивы, объекты торговой сети, объекты сфер бытового обслуживания, садоводческие товарищества.
4. В туристическую поездку входят: гостиницы, музеи, памятники, храмы, исторические места, фонтаны, парки, скверы, набережные, водоёмы.
5. Спортивно-оздоровительные: жилые массивы, парки скверы, набережные, спортивные объекты, зоны активного отдыха.

Для разработки каждого маршрута на карту наносится дислокация объектов.

Затем формируются условные велосипедные районы и в рамках каждого района разрабатываются маршруты движения в зависимости от цели поездки.

Основным направлением развития велосипедного движения в городе должно явиться создание отдельных маршрутов движения ликвидируя конфликт транспорт-велосипед, велосипед-пешеход. Таким образом, концептуальным направлением развития велосипедного движения является:

1. Создание максимально возможных велосипедных маршрутов проходящих через рекреационные зоны города (парки, скверы).
2. Организация велосипедных маршрутов с использованием тротуарных зоны, там, где позволяют существующие нормативы и где невозможно создать отдельные выделенные полосы за счет проезжей части.

Требования использования велосипедного движения вытекают из значения и расположения улицы.

Для организации велосипедного движения принципиально, решается, где организовать велосипедную дорожку:

- на проезжей части;
- на разделенных площадях или на полезных площадях вместе с другими видами транспортных средств (велосипед / автомобили, велосипед / пешеходы);
- на одной стороне улицы или на обеих сторонах улицы;
- движение должно и, соответственно, может происходить в одном или в двух направлениях.

В транспортном пространстве для велосипедистов при организации велосипедного движения должны учитываться следующие зазоры безопасности:

- от зданий, ограждений, деревьев, транспортных сооружений и прочих предметов – 0,25 м;
- от края проезжей части – 0,50 м;
- от паркующихся транспортных средств при продольной установке – 0,75 м;
- от паркующихся транспортных средств при косой или вертикальной установке – 0,25 м;
- от транспортных пространств для пешеходного движения – 0,25 м.

Самым низким по стоимости решением является разделение пешеходной дорожки или тротуара на две части для объединенного использования с велосипедной дорожкой.

Используя уровни загрузки улично-дорожной сети автомобильными и пешеходными потоками, а также геометрические параметры тротуаров и дорог были разработаны несколько велосипедных маршрутов.

В результате были, определили основные требования к организации велосипедного движения в городе, разработаны наиболее оптимальные маршруты в плане физической и экологической безопасности. По некоторым маршрутам необходимо принимать инженерные решения, расширять тротуар, переносить мусорные баки, строить пандусы и т.д. т.е. требуется дополнительная проработка для возможности реализации.

Для того чтобы облегчить переход к велосипедному сообщению не достаточно организации велосипедных дорожек. Необходимо создание обширной сети стоянок и велосипедных станций. Главная проблема велосипедиста, где безопасно припарковать свое транспортное средство. Стоянки для хранения велосипедов устраиваются в комплексе с объектами посещения (магазины, парки, супермаркеты, кинотеатры, учебные заведения, больницы и прочее).

В настоящее время в городе Ростове-на-Дону Департаментом автомобильных дорог и организации дорожного движения города Ростова-на-Дону (далее Департамент) выполнены работы по устройству велосипедных дорожек по следующим улицам:

В 2012г по проспекту Коммунистический, организована выделенная полоса для движения велосипедистов на существующем тротуаре на участке от ул. Малиновского до ул. Тружеников, протяженность 2,3 км.

В 2013г по проспекту Космонавтов, обустроенная вновь обособленная велосипедная дорожка, на участке от ул. Волкова до пр. Королева, протяженность 0,7км. Бульвар Комарова, выделенная полоса для движения велосипедистов на существующем тротуаре вдоль парка Дружбы (северная и южная сторона), обособленная велосипедная дорожка вдоль парка Дружбы восточная сторона протяженность 0,9км.

В 2014г выполнены работы по устройству велосипедной дорожки по улице Пушкинская, выделенная полоса для движения велосипедистов на существующем тротуаре, на участке от пр. Кировский до пр. Театральный, протяженность 0,9 км. По улице Социалистической, на участке от пр. Соколова до пр. Театральный.

Путем выделения полосы для движения велосипедистов на существующем тротуаре и на проезжей части, протяженность велодорожки – 1,0км.

Общая протяженность велосипедных дорожек в городе Ростове-на-Дону по состоянию на 2015г составляет – 7,2км.

Учитывая не приспособленность улично-дорожной сети и пешеходных зон к внедрению велодорожек без значительных изменений геометрических параметров, строительства пандусов, выделение велодорожек за счет газонных частей улиц, сноса зеленых насаждений, элементов рекламы, нестационарных торговых объектов, Департаментом с учетом выделяемого финансирования ведутся работы незначительными темпами.

Решением данного вопроса является разработка проектно-сметной документации по строительству и обустройству велодорожек на территории города с указанием конкретных мероприятий по видам работ и исполнителям.

А.А. Егiazарян

