

Кому: Акимату города Семей

От: Құдайбергенов Ерсін Құдайбергеноұлы – руководителя отдела социальной помощи и поддержки отдельных категорий граждан ГУ «Управление координации занятости и социальных программ области Абай»

Дата: 10.10.2024 год

Тема: Развитие велосипедной инфраструктуры в городе Семей

Аналитическая записка

Тренды, связанные с развитием велосипедного движения в современных городах, несмотря на всю их схожесть, отражают разные цели и конкретные транспортные, социальные, экономические и экологические проблемы города.

Анализ опыта развития велосипедного движения в городах показывает, что велоинфраструктура может быть экономическим драйвером, приносящим как краткосрочные, так и долгосрочные результаты для развития города и улучшения качества жизни горожан. Для города, имеющего стратегические планы развития движения, важно иметь систему, позволяющую городским властям и организациям, занимающимся транспортной политикой в городе, выделять и измерять различные виды эффекта от создаваемой городской велоинфраструктуры.

Понятие эффекта от развития велоинфраструктуры можно разделить на четыре основные направления: транспортная, социальная, экологическая, экономическая.

Под транспортным эффектом понимается влияние развития велосипедной инфраструктуры на показатели использования различных видов транспорта или предпочтения пользователей.

Социальный эффект развития велодвижения в городе оценивается как: улучшение здоровья горожан, повышение комфортности городской среды, создание и развитие велотранспортной культуры.

Прямым следствием расширения возможностей для использования велосипеда становится постепенное увеличение доли поездок и их частей, совершаемых без использования автотранспорта. Согласно расчетам ООН, в городах до 90% атмосферного загрязнения напрямую связано с использованием автомобилей. Тем самым к экологической составляющей относятся: снижение выбросов загрязняющих веществ, снижение акустической нагрузки [1].

Экономический эффект оценивается по направлениям: экономия средств в связи со снижением автомобильного трафика, снижение экономического ущерба, связанное с другими эффектами (здоровье, экология), повышение доходов экономики города в связи с повышением

транспортной доступности и повышение доходов от предприятий, связанных с развитием велодвижения.

Велосипеды постепенно становятся частью общественного транспорта города, но без подходящей инфраструктуры они так и останутся развлечением энтузиастов.

В Семее автовладельцы не любят велосипедистов на проезжей части, массово их прижимают. Когда как, по тротуару ездить на двухколесном транспорте в Казахстане запрещено с 2015 года. Единственная возможность прокатиться на двухколесном транспорте без помех - это принять участие в крупномасштабных велопробегах.

Создание в родном городе специализированного парка для занятий велоспортом – мечта всех. **Такой ВМХ-парк был построен в Усть-Каменогорске. Чего ждем и от властей города Семей.**

В Семее велолюбители занимаются на острове Бейбитшилик на дороге, которую делят с автомобилистами. Единственное, чего смогли добиться от властей, - это ремонта покрытия трассы и установки знака снижения скорости до 20 километров в час. Сейчас на острове ведется большая работа по благоустройству. Однако, вопрос обустройства велосипедной дорожки без создания помех пешим остался без внимания.

Следует отметить, что ключевым принципом развития велосипедной инфраструктуры является интеграция велосипедных дорожек в существующую транспортную сеть города.

Это создание новых дорожек, а также модернизация и адаптация существующих улиц и дорог для безопасного и удобного передвижения на велосипеде.

Велосипедные дорожки должны быть спроектированы таким образом, чтобы обеспечить максимальную безопасность для велосипедистов и минимизировать возможные конфликты с другими участниками дорожного движения. **Важно учитывать, что велосипедная инфраструктура должна быть непрерывной и связанной, чтобы обеспечить удобные и безопасные маршруты для велосипедистов по всему городу.**

С приобретением статуса областного центра в Семее стали выделять больше бюджетных средств, на ремонт автодорог.

Ежегодно акиматом города проводится ремонт автомобильных дорог. При этом протяженность благоустроенных участков дорог с каждым годом увеличивается.

Согласно данным из интернет-ресурсов в 2022 году – 60,6 км, 2023 году – 55 км и в 2024 году - 40 км., т.е наблюдается постепенное уменьшение на 8,3% к 2023 году и 27,7% к 2024 году. Связано это с увеличением качества дорог общего пользования. При этом, сумма финансирования составила в 2022 году –1,0 млрд.тенге, 2023 году – 1,7 млрд. тенге и в 2024 году – 2,0 млрд тенге. Рост объема финансирования на 2023 год – 70%, а к 2024 году – 17,6%. В целом в сравнении с 2022

годом увеличение на 100% [2]. При этом объем работы к выполнению не вырос, а значительно снизился.

Но как правило, вся суть ремонта заключается только в среднем ремонте или подсыпке. Это говорит о не правильном планировании работ и малоэффективности при больших бюджетных затратах. Ремонтные работы должны быть комплексные, учитывать в первую очередь создание комфортной среды для лиц с инвалидностью, матерей с колясками, и, конечно велосипедам.

Вместе с тем, разработан новый генплан г. Семей в соответствии с поручением Главы государства. Согласно плану, территория города будет расширяться, будут определены места для дальнейшей многоэтажной застройки. Кроме того, в левобережной части города будет активно идти строительство, в том числе нескольких детсадов, школ и новой набережной. Однако, вопрос расширения автомобильных дорог с обустройством проезжей части для инвалидов-колясочников и велосипедов остаётся не решенным.

По данным Департамента полиции, вероятность попадания велосипедиста в ДТП в пять раз превышает вероятность попадания в дорожно-транспортное происшествие водителя авто.

Следует учитывать, что тормозной путь велосипедиста, едущего со скоростью 25 километров в час, достигает восьми метров и более, а скорость велосипедиста может превышать 40 километров в час. При одной и той же скорости у велосипеда будет больший тормозной путь, чем у автомобиля, особенно при дождливой погоде (3 <https://tengrinews.kz/>).

По данным Генеральной прокуратуры, в сравнении 2023 годом количество ДТП в Казахстане выросло на 90%. Соответственно, увеличивается и число жертв аварий. Область Абай в числе топ пяти областей по количеству ДТП.

На сегодняшний день в городе растет популярность - кикшеринговых компаний. Если посмотреть на мировой опыт, спрос существует в городах значительно меньших масштабов, особенно если плохо развит общественный транспорт. В режиме «драйв» самокат сможет разогнаться до 20 км/ч. Пользователь – легкий на подъем человек, который много путешествует и легко обращается с приложениями и разными онлайн-платежами. В 70% случаев это молодежь (*в возрасте от 12 до 18 лет*).

По правилам безопасности водители электросамокатов должны двигаться по велосипедной дорожке, велосипедной полосе движения.

С учетом того, что протяженность автомобильных дорог в городе составляет 750 километров, а протяженность велосипедных дорожек 7,5 км, который расположен в поселке Ушактар в сторону аэропорта, безопасность движения по центру отсутствует. Популярный маршрут

движения молодежи между двумя берегами и ближе к паркам и культурно-развлекательным центрам.

О необходимости решения проблемы конфликта на дороге между велосипедистами и прогуливающимися людьми был затронут бывшим акимом города Семей в 2021 году, где поручил подготовить предложения по упорядочиванию данного вопроса. Но, как видим проблема решения не нашла.

На основе вышеизложенного считается необходимым:

1. Рассмотреть возможность пересмотра целевых программ направленных на проведение ремонтных работ автомобильных дорог города.
2. В расчете проектно-сметной документации предусмотреть оснащение дополнительной проезжей части для велосипедов, самокатов и т.д.
3. Обеспечить тротуары съездами с двух сторон.
4. Создать специальный парк для велосипедистов.

Список использованных материалов:

1. Оценка эффекта развития велоинфраструктуры мегаполиса - Maksimova S.M., Mel'nikova A.V., Kazantseva S.Yu., Danilov S.V.
2. Международный научный журнал «ВЕСТНИК НАУКИ» № 6 (75) Том 1. ИЮНЬ 2024 г.
3. <https://time.kz/articles/reporter/2023/05/19/bez-uma-ot-velosipeda>
4. https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/nujno-v-kazahstane-zapreschat-samokatyi-ekspertyi-predlojili-497501/