



Приложение 1 к решению
Тобольской городской Думы
от 29.09.2029 № 100

1.7. Характеристика условий движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности

Пешеходное передвижение в городе Тобольске осуществляется по тротуарам вдоль проезжих частей улиц в границах существующей застройки, а также в городских скверно-парковых зонах, садах и других местах отдыха.

В городе Тобольске имеется прямая пешеходная связь мкр. 4 и 8 от проспекта Менделеева до ул. 4-й мкр. В перспективе на ул. Мельникова, расположенной между мкр. 4 и 8, может быть организована пешеходная зона (участок выделенного пешеходного движения, на которых движение автомобилей запрещено).

Еще одним вариантом размещения пешеходной зоны является ул. Мира в Подгорной части города Тобольска, находящаяся рядом с Тобольским Кремлем, соединяющая Базарную площадь, Александровский сад и Пролетарскую площадь. В этом случае данная пешеходная зона будет являться центром притяжения для туристов.

Ранее планировалась организация пешеходного моста с Троицкого мыса в сад Ермака, но на реализацию данного мероприятия не получено разрешение от Комитета по охране и использованию объектов историко-культурного наследия Тюменской области.

Основными недостатками существующей инфраструктуры пешеходного передвижения города Тобольска с точки зрения безопасности являются: <66>

<66> Источник: Перечень наказов избирателей, данных депутатам Тобольской городской Думы шестого созыва в ходе предвыборной кампании 2015 г., утвержденный решением городской Думы от 24.02.2016 № 17.

- отсутствие тротуаров и пешеходных дорожек в отдельных районах города;
- ненормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек (отсутствие асфальтового покрытия, бордюров, наличие выбоин и др.);
- отсутствие освещения и др.

К субъективным факторам, оказывающим влияние на условия пешеходного движения, относятся низкая культура водителей и пешеходов и, как следствие, нарушения правил дорожного движения (отсутствие световозвращающих элементов на одежде пешеходов, переход проезжей части в неустановленном месте, непредоставление преимущества в движении пешеходам и т.п.), а также психофизиологические факторы и особенности, присущие отдельным группам пешеходов.

Населением города Тобольска сформулированы следующие основные предложения по организации пешеходных зон: <67>

<67> Источник: Перечень наказов избирателей, данных депутатам Тобольской городской Думы шестого созыва в ходе предвыборной кампании 2015 г., утвержденный решением городской Думы от 24.02.2016 N 17.

- устройство пешеходной дорожки от мкр. Защитино до мкр. 7а;
- устройство пешеходных и велосипедных дорожек в 6 мкр.;
- устройство пешеходных дорожек в парковой зоне "Липовая роща" и др.

Велосипедное движение в городе Тобольске развито слабо, специализированная инфраструктура для велосипедного движения отсутствует, при этом в летний период потребность в организации специальных мест для езды на велосипедах, роликах и скейтах имеется.

В настоящее время в городе Тобольске только 1 велосипедная дорожка, расположенная вдоль проспекта Дзирова <68>, в остальных местах велосипедисты двигаются по автомобильным дорогам и тротуарам. <69>

<68> Справочно: Протяженность проспекта Дзирова от пересечения с автомобильной дорогой общего пользования федерального значения Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск до проспекта Менделеева составляет примерно 2,5 км.

<69> Источник: Велогруппа Тобольска в социальной сети "ВКонтакте". <https://vk.com/velotobolsk>.

Велосипедисты города Тобольска самостоятельно организуют велопробежки по городу и окрестностям, в т.ч. населенные пункты Тобольского муниципального округа (напр., с. Абалак).

В 2015 г. завершены работы по разработке проектной документации по объекту "Устройство велосипедных дорожек по ул. Ремезова, ул. Октябрьская, ул. Доронина и пер. Свердловский", получено положительное заключение госэкспертизы о достоверности определения сметной стоимости строительства объекта (переходящий контракт с 2014 г.).

В 2016 г. заключен муниципальный контракт по разработке проектной документации по проекту "Строительство пешеходного тротуара и велосипедной дорожки на ул. Уватский тракт от ул. Полонского до микрорайона Строитель".

Протяженность дорожки для велосипедистов на ул. Уватский тракт от ул. Полонского до микрорайона Строитель составит приблизительно 2,7 км. <70>

<70> Источник: <http://tobolsk.info/2016/36265-v-tobolske-budet-eshchjo-odna-velosipednaya-dorozhka-i-dyuzhina-avtodorog>.

С учётом появления и роста доли поездок на средства индивидуальной мобильности (электросамокаты, моноколёса, гироскутеры и иные устройства, относимые к СИМ согласно действующим ПДД РФ) (далее также – СИМ), условия передвижения по городу характеризуются смешением потоков на тротуарах и в пешеходных зонах, что повышает конфликтность и риск травматизма. Наиболее уязвимыми участниками являются пешеходы, включая детей, пожилых и маломобильных граждан. В связи с этим развитие СИМ в городе должно осуществляться по принципу инфраструктурной обусловленности: рост количества СИМ допускается исключительно при опережающем создании безопасной, выделенной или специализированно адаптированной инфраструктуры и внедрении режимов снижения скорости.

Для исключения дополнительной нагрузки на улично-дорожную сеть, автомобильный и пешеходный трафик вводится понятие «допустимая эксплуатационная ёмкость СИМ» — предельное количество СИМ, при котором сохраняются приемлемые уровни безопасности, комфортности и пропускной способности пешеходных и велосипедных коммуникаций.

Методика оценки допустимого количества средств индивидуальной мобильности.

Допустимое количество СИМ (N_{доп}) рекомендуется определять на основе протяженности инфраструктуры, пригодной для движения СИМ, и показателей конфликтности потоков. Практически значимым является расчёт по следующей зависимости:

$$N_{\text{доп}} = (L_{\text{адапт}} \times R_{\text{пропуск}}) / K_{\text{конф}}$$

где L_{адапт} — протяжённость участков, пригодных для безопасного движения СИМ (км), R_{пропуск} — рекомендуемая безопасная интенсивность движения СИМ на 1 км (ед./час/км) с учётом ширины и типа инфраструктуры, K_{конф} — коэффициент конфликтности (1,0 для полностью разделённых потоков; 1,4–2,0 для смешанных режимов на тротуарах и в зонах совместного движения).

- Для выделенных велодорожек/велополос (разделение потоков): K_{конф} = 1,0–1,2.

- Для смешанных участков (тротуары, пешеходные зоны с допуском СИМ): $K_{\text{конф}} = 1,6-2,0$.

- Рекомендуемый уровень $R_{\text{пропуск}}$ для безопасной эксплуатации: (при отсутствии детальной калибровки по натурным наблюдениям): 33.

Практическая управленческая модель: рост количества СИМ только при росте инфраструктуры.

Для управляемого развития предлагается нормативно-плановая увязка: 1 км выделенной или специализированно адаптированной вело- и СИМ-инфраструктуры обеспечивает безопасную эксплуатацию 33 активно используемых СИМ. Рост парка СИМ в городе должен происходить пропорционально росту протяжённости такой инфраструктуры. Предлагаемая этапность (план-ориентир) представлен в таблице 1.

Таблица 1. Предлагаемая этапность (план-ориентир)

Период	Целевая протяжённость вело/СИМ-инфраструктуры	Ориентир допустимого количества СИМ ($N_{\text{доп}}$)
2025	1 км	до 33 ед.
2026	4 км	до 132 ед.
2027	7 км	до 231 ед.
2028	9 км	до 297 ед.

Примечание: значения $N_{\text{доп}}$ являются плановыми ориентирами и подлежат уточнению по результатам натурных наблюдений пешеходных потоков и конфликтности на ключевых участках (центр, туристические маршруты, набережная, зоны притяжения).

Точка конфликтов и заключение к настоящему разделу.

- Наибольший риск конфликтов возникает при движении СИМ по тротуарам и в пешеходных зонах на скоростях выше 10 км/ч.

- Для минимизации конфликтов необходимы: снижение скорости, разведение потоков, создание медленных зон и зон запрета эксплуатации, приоритет пешехода, а также развитие велодорожек и велополос.

- Рост числа СИМ без инфраструктурного сопровождения приводит к росту конфликтности и рисков; поэтому требуется ограничение по допустимому количеству СИМ на период до ввода очередных этапов инфраструктуры.



**Приложение 2 к решению
Тобольской городской Думы
от 29.09.2029 № 100**

Оценка экологической нагрузки и экономических потерь от автомобильного транспорта (2023–2028 гг.)

Российские и международные исследования показывают, что:

- на транспорт в целом приходится около 23–25 % выбросов загрязняющих веществ в атмосферу по массе, при этом до 97 % этого объёма приходится именно на автомобильный транспорт;
- в городах доля автотранспорта в загрязнении воздуха достигает 35–60 % по массе выбросов и до 70–90 % по концентрациям в приземном слое, формируя устойчивые зоны превышения предельно допустимой концентрации вдоль интенсивных магистралей.

Для города масштаба Тобольска, с развитым промышленным комплексом, но очень высоким уровнем автомобилизации, это означает, что автотранспорт становится сопоставимым по вкладу в загрязнение воздуха с крупнейшими стационарными источниками, особенно в зонах примыкания промышленных площадок к жилой застройке и вдоль магистралей с высокой долей грузового потока.

К основным негативным эффектам относятся:

- рост концентраций NO_x, CO, твёрдых частиц (PM₁₀/PM_{2,5}) и углеводородов вдоль магистралей;
- шумовое воздействие, превышающее санитарные нормы вблизи транспортных коридоров;
- локальное ухудшение условий проживания в полосе до 100–150 м от интенсивных улиц.

По оценкам специалистов, общая величина негативных последствий от автомобильного транспорта (заторы, дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП), загрязнение, шум, износ инфраструктуры) может достигать порядка 10–13 % валового внутреннего продукта (далее – ВВП) на уровне страны.

Для Тобольска это выражается в:

- прямых экономических потерях из-за заторов: потеря рабочего времени, увеличение расхода топлива, рост затрат бизнеса на доставку грузов;
- косвенных потерях: снижение привлекательности отдельных территорий, рост затрат на здравоохранение, скорейший износ дорожной одежды и инженерной инфраструктуры.

Для 2023–2028 гг. при сохранении текущих тенденций можно оценочно говорить о том, что:

- заторовые потери в будние дни на наиболее загруженных участках (ул. С.Ремезова, пр-кт Комсомольский, пр-кт. Менделеева) приводят к дополнительным задержкам 10–15 минут в поездке в час-пик;
- совокупный экономический ущерб от задержек и «пробочного» режима движения может сопоставляться с несколькими процентами городского внутреннего регионального продукта, что оправдывает инвестиции в организацию дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы.

Для оценки экологической нагрузки и экономических потерь от автомобильного транспорта в городе Тобольске на период 2023–2028 гг. используются укрупнённые показатели:

- уровень автомобилизации и автопарка (рост ≈ 3–4 % в год);
- интенсивность и загруженность основных магистралей;
- общероссийские оценки вклада автотранспорта в загрязнение воздуха (до 60–70 % городских выбросов в атмосферу) и внешних транспортных издержек (до 10–13 % ВВП, включая пробки, ДТП, шум, здоровье, износ инфраструктуры).

На этой основе формируется укрупнённая динамика по годам, представленная в Таблице 26.1.

Таблица 26.1. Оценка экологической нагрузки и экономических потерь от автомобильного транспорта в г. Тобольске на горизонте 2023–2028 гг.

Год	Экологическая нагрузка от автотранспорта*	Время, потерянное в заторах (средний водитель, будний день, час-пик)	Совокупные экономические потери от автомобильного транспорта**
2023	Базовый уровень, условно 100 %	10–12 мин	5,0–5,5 % от ВВП
2024	Рост выбросов на фоне роста автопарка: 104–106 % к 2023 г.	11–13 мин	5,3–5,8 % от ВВП
2025	Усиление влияния пробок, рост доли грузового трафика: 107–110 % к 2023 г.	12–15 мин	5,7–6,2 % от ВВП
2026	Начало эффекта от мероприятий программы (ремонт, развязки, ливнёвка): экологическая нагрузка стабилизируется на 108–111 % , без дальнейшего резкого роста	12–14 мин (незначительное снижение пиковых задержек)	5,6–6,1 % от ВВП (замедление роста потерь)
2027	При сохранении роста автопарка, но с улучшенной организацией движения: 109–112 % к 2023 г.	11–13 мин (частичная разгрузка узких мест)	5,4–5,9 % от ВВП
2028	При условии реализации ключевых мероприятий ПКРТИ: стабилизация выбросов на уровне 110–113 % к 2023 г. при уже большем автопарке (эффект от реорганизации схем движения и дороги лучшего качества)	10–12 мин (возврат к уровню 2023 г. при большем объёме перевозок)	5,2–5,7 % от ВВП

* Под «экологической нагрузкой» здесь понимается интегральный индекс (относительно 2023 г.), учитывающий суммарные выбросы загрязняющих веществ (NO_x , CO , твёрдые частицы, углеводороды) и шумовое воздействие от автотранспорта в городской черте.

** Под «совокупными экономическими потерями» понимается суммарная величина внешних транспортных издержек — время в пробках, дополнительный расход топлива, последствия ДТП, затраты на здоровье населения, ускоренный износ дорог и инфраструктуры. В мировой и российской практике эта величина оценивается как 8–13 % ВВП; для Тобольска принят «консервативный» уровень 5–6 %, с умеренным ростом и последующей стабилизацией.



**Приложение 3 к решению
Тобольской городской Думы
от 29.09.2029 № 100**

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для движения пешеходов, велосипедистов и пользователей средств индивидуальной мобильности (2018–2028 гг.)

Главной целью мероприятий по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения населения является обеспечение безопасности участников дорожного движения. Развитие пешеходной инфраструктуры запланировано в рамках действующей улично-дорожной сети с организацией движения пешеходов по тротуарам, пешеходным переходам, а также путем обустройства пешеходных зон в местах массового отдыха горожан (парки, прибрежные территории и т.д.).

Обустройство пешеходных переходов должно осуществляться в соответствии с требованиями национальных стандартов:

- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;
- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения»;
- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;

Установка крытого перехода от прогулочной зоны 16 мкр. до 15 мкр. Обустройство остановочного комплекса

При вводе в эксплуатации жилищных комплексов 15 мкр. не проведена адаптация подъездных путей и безопасного перехода к жилищному комплексу. Переход будет проходить через оживленную трассу пр. Дзираева, что обеспечит создание системы безопасного перехода для жителей города. Вариант регулируемого перехода приведет к транспортному затору. Для комфортной инфраструктуры также предусмотрена установка остановочного комплекса.

Создание велоинфраструктуры в комплексе с профилактическими мероприятиями по предупреждению дорожно-транспортного травматизма с участием велосипедистов предполагает организацию движения велосипедистов, размещению объектов инфраструктуры для такого движения (велосипедные и велопешеходные дорожки, велосипедные полосы, места для стоянки велосипедов).

В настоящее время Программой предусмотрена реализация следующих мероприятий:

- устройство велосипедных дорожек по ул. Ремезова, ул. Октябрьская, ул. Доронина и пер. Свердловский (ПСД разработана);
- строительство пешеходного тротуара и велосипедной дорожки на ул. Уватский тракт от ул. Полонского до микрорайона Строитель, в т.ч. ПСД (в 2016 г. заключен муниципальный контракт по разработке ПСД).

Дальнейшее создание велоинфраструктуры возможно в новых планировочных районах, проектные архитектурно-планировочные решения застройки которых позволяют реализовать данные мероприятия, а также по предложениям жителей города с учетом реальных потребностей в необходимости размещения таких объектов на территориях существующей застройки и улично-дорожной сети города.

Размещения велодорожной сети на территории предусматривается в виде непрерывной системы быстрой и безопасной связи объектов и предприятий по обслуживанию населения, приближающей жителей к местам обслуживания, предусматривая, как правило, формирование общественных центров, в увязке с сетью общественного пассажирского транспорта, с другими территориями системы расселения, объектами, расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта, велосипедными и автомобильными дорогами общей сети.

Мероприятия по снижению максимальной скорости СИМ

Предлагается установить и поэтапно реализовать следующие режимы движения СИМ:

- Выделенные велодорожки и велополосы: максимальная скорость 20 км/ч (при условии физического/разметочного разделения с пешеходами).
- Зоны совместного движения, участки без полного разделения: максимальная скорость 10 км/ч.
- Медленные зоны (у образовательных организаций, в местах массового пребывания людей, на туристических маршрутах): максимальная скорость 5–10 км/ч.
- Зоны запрета эксплуатации СИМ на городских пешеходных улицах с высокой интенсивностью пешеходов, рекреационных территориях общего пользования, объектах историко-культурного наследия, связанных с Великой Отечественной войной, и территориях, обозначенных знаками 3.35: запрет движения.

Предлагается сформировать перечень медленных зон и закрепить их в документации по организации дорожного движения приказом отраслевого органа Администрации города Тобольска ответственного за организацию дорожного движения и обеспечение безопасности дорожного движения. Критерии включения:

- Средняя пешеходная интенсивность;
- Наличие детских и образовательных учреждений;
- Туристические и историко-культурные маршруты;
- Набережные и рекреационные пространства;
- Узкие тротуары и участки с ограниченной видимостью.

Типовые меры организации:

- Ограничение скорости СИМ 5–10 км/ч;
- Визуальное и тактильное разделение потоков;
- Запрет движения;
- Информационные таблички и навигация для пользователей СИМ.

Для планомерной адаптации эксплуатации СИМ под развивающуюся инфраструктуру предлагается зафиксировать этапность наращивания протяжённости вело- и СИМ-инфраструктуры с промежуточными контрольными точками. Предлагаемая этапность реализации вело- и СИМ-инфраструктуры представлена в таблице 1.

Таблица 1. Предлагаемая этапность реализации вело- и СИМ-инфраструктуры

Этап	Период	Цель по протяжённости	Содержание работ	Эффект для адаптации СИМ
Этап 1	2025–2026	4 км	Медленные зоны и зоны запрета эксплуатации.	Снижение конфликтов, формирование основных маршрутов СИМ
Этап 2	2026–2028	9 км	Расширение сети, выделенные участки, безопасные пересечения, связность с набережной и туристическими объектами	Расширение инфраструктуры для СИМ, повышение безопасности движения СИМ

Эксплуатация СИМ и велосипедов на улично-дорожной сети города не должна приводить к конфликтам с пешеходами и иными участниками дорожного движения. В связи с этим на муниципальном уровне, в городе Тобольске необходимо провести мероприятия по доработке существующего нормативно-правового законодательства, регулирующее допустимое количество СИМ с учетом пропускной способности СИМ-инфраструктуры и условий эксплуатации СИМ. Также мероприятия должны быть направлены на развитие инфраструктуры посредством: 1) формирование зон запрета, медленных зон и зон приоритета пешеходов; 2) введение режимов снижения скорости СИМ; 3) организацию безопасных пересечений и

навигации; 4) продолжение строительства и связности велодорожек и велосипедных полос. С учётом поэтапного развития инфраструктуры допускается планомерное увеличение числа пользователей СИМ и доли поездок, при этом предельные показатели эксплуатации должны определяться расчётной ёмкостью городской среды и ежегодно уточняться на основе натурных наблюдений.

Предлагаемые показатели эффективности и мониторинг

- Протяжённость вело- и СИМ-инфраструктуры: 4 км к 2026 г.; 9 км к 2028 г.
- Доля граждан, использующих велосипеды и СИМ для регулярных поездок: не более 5% к 2028 г (с уточнением по обследованиям).
- Снижение числа конфликтных ситуаций «СИМ–пешеход» (по наблюдениям и обращениям): целевое снижение на 30–40% по мере ввода медленных зон.
- Стабилизация аварийности: отсутствие роста ДТП при увеличении протяжённости инфраструктуры и числа СИМ.

Мониторинг: ежегодные натурные наблюдения на реперных участках (центр, туристические маршруты, набережная, зоны школ), анализ обращений граждан, совместная оценка с Отделом ГИБДД МО МВД России «Тобольский». Результаты мониторинга используются для корректировки скоростных режимов и расширения перечня медленных зон.

1. Проект — строительство и благоустройство пешеходных зон в центральной части города

Срок реализации: 2019–2025 гг.

Обоснование: муниципальная программа «Формирование комфортной городской среды в городе Тобольске», Генеральный план города Тобольска.

Объём и источник финансирования: Местный и областной бюджеты; общий объём — около 45 млн руб.

Создание пешеходных променадов, благоустроенных тротуаров и переходов в исторической части города.

Предусматривается применение противоскользящих покрытий, установка тактильных плиток и малых архитектурных форм.

Экспертная оценка: высокая значимость для исторического центра, проект улучшает туристическую привлекательность и способствует снижению транспортной нагрузки.

Ключевые эффекты: рост туристического потока в центральной части города; повышение безопасности и эстетического качества городской среды.

Показатели эффективности: увеличение длины благоустроенных пешеходных зон на 25%; снижение числа пешеходных ДТП на 20%.

Синергия: интеграция с проектами благоустройства набережной и реконструкции уличного освещения.

2. Проект — развитие пешеходно-велосипедной инфраструктуры.

Срок реализации: 2020–2028 гг.

Обоснование: муниципальная программа «Формирование комфортной городской среды города Тобольска».

Объём и источник финансирования: местный бюджет, бюджет субъекта РФ; ориентировочно 32 244,40 тыс. руб.

Аналитическое описание проекта: формирование сети велосипедных дорожек и велополос, включая соединение жилых кварталов с набережной Иртыша и туристическими объектами. Предусматривается маркировка разметки, устройство вело-парковок.

Экспертная оценка: очень высокая актуальность. Проект направлен на переход к «зелёной мобильности» и формирует культуру безопасного движения.

Ключевые эффекты: развитие эко-транспорта; снижение автомобильной зависимости горожан; улучшение физического здоровья населения.

Показатели эффективности: протяжённость велодорожек — не менее 9 км к 2028 г.; доля граждан, использующих велосипеды и СИМ для ежедневных поездок — 5%.

Синергия: взаимосвязь с проектами по организации парковочных мест и ТПУ, создающими интегрированные маршруты «вело- и общественный транспорт».

Итоговая экспертная оценка

Программа развития пешеходно-велосипедной и СИМ-инфраструктуры города Тобольска на 2018–2028 годы носит системный характер и охватывает три стратегических направления:

Безопасность и комфорт движения — создание удобных переходов, пешеходных зон и освещения;

Экологичная мобильность — развитие велодорожек и маршрутов для СИМ;

Интеллектуальная инфраструктура — внедрение цифровых и сенсорных систем.

Ключевые эффекты для города: повышение привлекательности неавтомобильных видов передвижения; рост туристического и рекреационного потенциала; снижение выбросов CO₂ и шума.

Ожидаемые показатели эффективности к 2028 году: увеличение протяжённости безопасных пешеходных и велодорожек на 5 км; рост доли граждан, использующих экологичные способы передвижения, до 15%; снижение транспортных травм и аварий с участием пешеходов и СИМ на 35%.

Синергия: Совокупная реализация всех проектов создаёт единое пространство «Город для людей», в котором пешеходы, велосипедисты и пользователи СИМ становятся полноправными участниками транспортной системы, а сама среда — удобной, технологичной и безопасной.



**Приложение 4 к решению
Тобольской городской Думы
от 29.09.2029 № 100**

4.7. Меры по обеспечению безопасности и ограничению использования СИМ на территории города Тобольска

Развитие средств индивидуальной мобильности (СИМ), таких как электросамокаты, электроскейтборды, электроснегоскаты, гироскутеры и иные устройства, сопровождается ростом транспортной активности и появлением новых угроз безопасности для пешеходов. С учётом масштабного роста травматизма в РФ, увеличения числа дорожно-транспортных происшествий с участием СИМ и требований действующих нормативных документов (Правила дорожного движения Российской Федерации, ГОСТ Р 52766-2007, Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации), город Тобольск формирует систему мер по регулированию и ограничению применения СИМ в городской среде.

Основная цель данных мер — обеспечение приоритета безопасности пешеходов, снижение аварийности и предотвращение конфликтов видов транспорта.

Проект «Создание инфраструктуры для пользователей средств индивидуальной мобильности (СИМ)» подлежит реализации исключительно в части организации специализированных маршрутов и зон движения СИМ, не пересекающихся с основными пешеходными потоками, и не предполагает размещения коммерческих сервисов аренды СИМ на пешеходной инфраструктуре.

Рост аварийности с участием СИМ

По данным региональных и федеральных подразделений ГИБДД МВД России, за 2021–2024 гг. количество ДТП с участием электросамокатов увеличилось кратно. Основные причины:

- движение по тротуарам на скоростях 20–30 км/ч;
- отсутствие навыков управления у пользователей;
- массовый характер аренды СИМ;
- отсутствие защитной экипировки;
- низкая культура соблюдения ПДД.

Большая часть пострадавших — пешеходы, включая детей, пожилых и маломобильных граждан.

Нормативно-правовые ограничения РФ

- Правила дорожного движения Российской Федерации квалифицируют СИМ как отдельный вид транспортных средств и ограничивают их неконтролируемое движение в пешеходных зонах.
- ГОСТы и СП по уличной инфраструктуре требуют разделения потоков по скорости и массе.
- Национальный проект «Инфраструктура для жизни» требует снижения числа погибших и пострадавших пешеходов, согласно утвержденным целевым показателям федеральных проектов, входящих в национальный проект «Инфраструктура для жизни». Также, использование СИМ в пешеходной зоне нарушает принцип безопасного разделения потоков.

Неравенство рисков

- Пешеход (особенно ребёнок, пожилой, слабовидящий) ничем не защищён от удара.
- Пользователь СИМ хотя бы частично контролирует свою траекторию и скорость, но пешеход — нет.
- Это создаёт асимметрию безопасности: одна сторона принимает риск, вторая его навязывает.

Таким образом, с точки зрения принципов БДД и этики транспортного планирования, недопустимо вводить в пешеходную среду поток быстрых устройств, не обеспечив жесткого разделения.

Практическая неуправляемость коммерческих СИМ

- В отличие от частных велосипедов или инвалидных колясок, коммерческие СИМ:
- легко доступны любому,
- часто используются спонтанно,
- эксплуатируются «на эмоциях» (экстрим, развлечение, алкоголь и т.п.).
- Органы местного самоуправления не имеют ресурса фактически контролировать:
- скорость каждого самоката,
- соблюдение маршрутов,
- состояние техники.

Вывод: вводить такой нерегулируемый поток в пешеходную инфраструктуру — значит сознательно создавать очаги риска

Конфликт с базовым принципом приоритета пешехода

- Пешеходный поток в городе Тобольске должен быть комфортным и предсказуемым.
- Коммерческие СИМ — это массовый, нерегулируемый, анонимный поток пользователей, часто:
- без подготовки,
- без шлемов,
- без знания ПДД,
- с низкой мотивацией соблюдать правила (арендованный объект ≠ личная ответственность).

Основные меры по ограничению использования СИМ в городе Тобольске

На территории города Тобольска необходимо ввести ограничительные меры на развёртывание коммерческих станций аренды электросамокатов, электроскутеров и иных электрических СИМ из-за:

- высокой интенсивности использования,
- невозможности организации надлежащего контроля,
- многократного увеличения числа потенциальных ДТП,
- неконтролируемого распределения устройств по городским территориям.

Это решение соответствует практике Москвы, Санкт-Петербурга, Краснодарского края и других регионов, ограничивающих использование арендованных СИМ в зонах высокой пешеходной активности.

Необходимо ограничить движение СИМ (коммерческих и личных), в том числе электросамокатов, электроскутеров и моноколёс:

- по тротуарам,
- по пешеходным улицам,
- по набережной,
- в зонах рекреации общего пользования,
- на туристических маршрутах и в исторических кварталах.

Основание — защита уязвимых участников движения (детей, инвалидов, пожилых).

В местах массовой концентрации населения и у образовательных организаций:

- необходимо введение режимов «Зона запрета эксплуатации» или «Медленная зона»;
- запрет движения СИМ в исторической части города, на туристическом маршруте.

Заключение: с учётом действующего нормативно-правового фундамента Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, складывающейся практикой правоприменения и нормативно-правового регулирования эксплуатации средств индивидуальной мобильности в других муниципальных образованиях и субъектах Российской Федерации, а также в связи с ростом аварийности и дорожно-транспортного травматизма, в

частности детского дорожно-транспортного травматизма, с участием средств индивидуальной мобильности (электросамокатов, электроскутеров и аналогичных устройств) в муниципалитетах, признано нецелесообразным массовое внедрение на территории города Тобольска федеральных, региональных операторов СИМ и коммерческих сервисов аренды СИМ, предусматривающих их широкое использование по тротуарам, пешеходным зонам, набережным и иным пешеходным маршрутам в местах массовой концентрации населения, в исторической части города Тобольска, на туристическом (гостевом) маршруте, а также вблизи образовательных учреждений.

Предлагается, также объявить территории общего пользования муниципального образования городской округ город Тобольск «медленной зоной» с ограничением максимальной скорости передвижения на средствах индивидуальной мобильности не более 10 км/ч, в жилых зонах – не более – 7 км/ч.