

**Европейская экономическая комиссия**

Совещание высокого уровня
по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья

Руководящий комитет Общеввропейской
программы по транспорту, окружающей
среде и охране здоровья

Восемнадцатая сессия

Женева, 25–27 ноября 2020 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Подготовка пятого Совещания высокого уровня
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

**Европейское региональное бюро
Всемирной организации
здравоохранения****Проект общеввропейского генерального плана
стимулирования велосипедного движения***

**Представлен Австрией и Францией, лидерами Партнерства
по стимулированию велосипедного движения**

Резюме

На четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, 14–16 апреля 2014 года) государства-члены приняли решение «приступить к разработке общеввропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения с помощью руководящих принципов и инструментов, предназначенных для оказания содействия в разработке политики поощрения велосипедного движения на национальном уровне. Эта новая инициатива будет предпринята в рамках соглашений о партнерстве [по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)]» (ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, приложение, пункт 10). Партнерство по стимулированию велосипедного движения Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), возглавляемое Австрией и Францией, взяло на себя подготовку проекта генерального плана. Руководящий комитет прокомментировал первый проект генерального плана на своих шестнадцатом (Женева, 12–14 декабря 2018 года) и семнадцатом (Женева, 21–23 октября 2019 года) совещаниях.

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны, в связи с необходимостью включения в него самой последней информации.



На внеочередном совещании ОПТОСОЗ (Женева (в режиме онлайн), 22 апреля 2020 года) было принято решение о том, что в генеральный план, новый проект которого будет представлен в ходе восемнадцатой сессии Руководящего комитета^a, следует добавить тему, непосредственно касающуюся последствий пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19) и потенциальной роли велосипедного транспорта в повышении устойчивости транспортных систем. Кроме того, в инструментарий, содержащийся в приложении к генеральному плану, можно включить примеры передовой практики стран по решению проблем, связанных с текущим кризисом, и улучшению условий для велосипедного движения.

На своем тридцать седьмом совещании Президиум Руководящего комитета ОПТОСОЗ (Женева (в режиме онлайн), 29 июня 2020 года) просил секретариат представить обновленный проект плана в качестве официального документа для восемнадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ^b.

Настоящий документ был представлен в секретариат Партнерством после его последнего совещания (в режиме онлайн, 14 сентября 2020 года). Руководящему комитету предлагается провести обзор проекта генерального плана с целью его рассмотрения и возможного утверждения в ходе пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена, 2021 год). Генеральный план существует также в более полном и техническом варианте, который Совещание высокого уровня, возможно, пожелает опубликовать.

^a См. доклад о работе внеочередного совещания, URL:

<https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-06/Report%20special%20THE%20PEP%20meeting%20clean%20for%20web.pdf>.

^b См. доклад о работе совещания, URL: https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-07/Draft%20report%20Bureau%20meeting%2029%20June_for%20the%20web.pdf.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Концепция и цели.....	4
A. Мандат в отношении политики	5
B. Рекомендации в отношении принятия мер.....	5
C. Стимулирование велосипедного движения требует сотрудничества всех заинтересованных субъектов	6
II. Велосипедное движение в общеевропейском регионе	6
III. Преимущества велосипедного движения.....	9
A. Вклад в устойчивое экономическое развитие и создание рабочих мест	9
B. Поддержка устойчивой мобильности	10
C. Сокращение объема выбросов и экономия энергии	12
D. Более здоровое и безопасное общество	14
E. Инклюзивные, безопасные, комфортные и устойчивые пространства.....	15
F. Совокупные выгоды	17
IV. Рекомендации	17
1. Разработка и осуществление национальной политики в области велосипедного движения на основе национального плана развития велосипедного движения	18
2. Совершенствование нормативно-правовой базы для стимулирования велосипедного движения	19
3. Создание удобной для пользователей инфраструктуры велосипедного движения.....	20
4. Обеспечение устойчивых инвестиций и эффективных механизмов финансирования.....	21
5. Включение велосипедного движения в процессы планирования и содействия мультимодальности	23
6. Поощрение велосипедного движения посредством стимулирования и регулирования мобильности.....	24
7. Улучшение здоровья и повышение безопасности	25
8. Улучшение статистических данных о велосипедном движении для использования при мониторинге и сопоставительном анализе на основе эталонных показателей	27
9. Поощрение велосипедного туризма.....	28
10. Использование новых технологий и инноваций.....	29
11. Поощрение велосипедного движения для создания более устойчивой транспортной системы	31
V. Создание условий для будущей деятельности	33

Мы, министры транспорта, здравоохранения и окружающей среды государств общеевропейского региона, собравшиеся в Вене по случаю пятого Совещания высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде, [приняли] настоящий Общеевропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения.

I. Концепция и цели

1. Наша концепция состоит в том, чтобы стимулировать велосипедное движение, которое будет способствовать расширению устойчивых источников средств к существованию, улучшению состояния окружающей среды, обеспечению здоровья и безопасности, росту социальной интеграции, экономическому процветанию и общему повышению качества жизни наших граждан. В этой связи мы признаем велосипедное движение в качестве равного всем остальным видам транспорта, разработав настоящий Общеевропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения.

2. Стимулируя велосипедное движение, этот генеральный план будет способствовать достижению пяти приоритетных целей Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ):

- Вклад в устойчивое экономическое развитие и создание рабочих мест. Велосипедная промышленность и велосипедный туризм имеют значительный экономический потенциал. В общеевропейском регионе примерно 750 000 рабочих мест связаны с велосипедным движением¹.
- Содействие созданию более эффективной транспортной системы. Ежегодно в регионе регистрируются около 131 млрд пассажиро-километров, преодолеваемых на велосипеде, что заменяет 42 млрд пассажиро-километров, преодолеваемых на легковом автомобиле (вставка 3).
- Сокращение выбросов парниковых газов, связанных с транспортом. Удвоение нынешних масштабов велосипедного движения приведет к сокращению объема выбросов парниковых газов (ПГ) на 8 млн тонн эквивалента диоксида углерода (CO₂e), принеся региону косвенные экономические выгоды в размере 1,1 млрд евро в год (вставка 4).
- Содействие внедрению стратегий, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта. Удвоение нынешних масштабов велосипедного движения предотвратит 30 000 случаев преждевременной смерти, принеся региону косвенные экономические выгоды в размере 78 млрд евро в год (вставка 5).
- Интеграция политики в области транспорта, городского и территориального планирования. Потребности велосипедистов можно удовлетворить за счет предоставления бесперебойно работающей инфраструктуры и обеспечения стыкуемости, доступности и мультимодальности при интеграции целей в областях транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в политику городского развития и территориально-пространственного планирования.

3. Для реализации своей концепции мы определили следующие цели, которые должны быть достигнуты в общеевропейском регионе к 2030 году:

а) [установить национальные целевые показатели для] значительного увеличения велосипедного движения в каждой стране, чтобы способствовать [достижению общей цели удвоения [масштабов велосипедного движения]/[километров велосипедного движения]/[велосипедной инфраструктуры]/[числа велосипедистов] в регионе в целом];

¹ <https://thepep.unece.org/node/86>.

b) повысить общую устойчивость транспортной системы за счет перераспределения пространства в пользу велосипедного и пешеходного движения;

c) расширить и усовершенствовать инфраструктуру для велосипедного и пешеходного движения во всех странах региона;

d) разработать и осуществлять национальную политику в области велосипедного движения на основе национальных планов развития велосипедного движения в каждой стране региона;

e) значительно повысить безопасность велосипедистов во всех странах региона и значительно сократить число смертельных случаев и серьезных травм [велосипедистов на километр, преодолеваемый на велосипеде] в регионе в целом;

f) интегрировать велосипедное движение в политику в области здравоохранения, в том числе в политику, направленную на борьбу с неинфекционными заболеваниями и ожирением;

g) интегрировать велосипедное движение, включая велосипедную инфраструктуру, в планирование землепользования, городской, региональной и транспортной инфраструктуры.

4. В целях мониторинга прогресса в достижении этих целей мы будем разрабатывать, совершенствовать и отслеживать такие показатели, как доля велосипедного движения, число национальных планов развития велосипедного движения и годовое число случаев смерти и серьезных травм велосипедистов на каждый километр, преодолеваемый на велосипеде, используя 2020 год в качестве базового года (см. рекомендацию 8.1).

A. Мандат в отношении политики

5. Наша концепция основана на принятом на четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, 14–16 апреля 2014 года) решении «приступить к разработке общеевропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения с помощью руководящих принципов и инструментов, предназначенных для оказания содействия в разработке политики поощрения велосипедного движения на национальном уровне. Эта новая инициатива будет предпринята в рамках соглашений о партнерстве [по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)]» (ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, приложение, пункт 10).

6. Мы признаем проводимую в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по стимулированию велосипедного движения работу, совместно координируемую Федеральным министерством устойчивого развития и туризма Австрии и Министерством экологического и солидарного перехода Франции при участии 25 стран, Европейской федерации велосипедистов (ЕФВ), секретариатов отделов устойчивого транспорта и окружающей среды ЕЭК и Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ/Европа).

B. Рекомендации в отношении принятия мер

7. В План включены основанные на фактических данных и примерах передовой практики в регионе рекомендации (раздел IV), которые собраны в приложении, содержащем набор инструментальных средств по поощрению развития велосипедного движения (приложения не включены в данный сокращенный вариант Генерального плана). Государства-члены могут выбирать рекомендации, наиболее применимые к собственным нуждам и потребностям, с учетом своей административной системы, географических условий (включая климат) и целей в области велосипедного движения.

С. Стимулирование велосипедного движения требует сотрудничества всех заинтересованных субъектов

8. Во многих странах ответственность за велосипедное движение была передана на субнациональный уровень. Региональные и местные органы власти могут оказаться весьма эффективными в качестве катализаторов и двигателей процесса стимулирования велосипедного движения в общеевропейском регионе и должны получать как можно больше финансовой, законодательной и политической поддержки национального уровня. Поэтому, несмотря на широкий круг полномочий в регионе, основной целевой группой Плана являются национальные органы власти. Стимулирование велосипедного движения требует сотрудничества (или межучрежденческих соглашений) между ответственными и затрагиваемыми министерствами (министерствами здравоохранения, окружающей среды, транспорта и, в некоторых случаях, инфраструктуры, образования, туризма, внутренних дел и финансов). План обращен к национальным органам власти в роли координаторов, а также другим соответствующим органам и заинтересованным субъектам, участвующим в соответствующей деятельности.

9. Велосипедное движение отлично вписывается в сферу охвата ОПТОСОЗ как уникальной политической платформы, которая призывает директивные органы и специалистов по городскому планированию учитывать воздействие транспорта на здоровье и окружающую среду и работать с ним на основе комплексных политических подходов на национальном уровне.

10. В некоторых рекомендациях содержится адресованный международным, региональным и наднациональным организациям, таким как ЕЭК, Европейский союз, ВОЗ/Европа и международные финансовые учреждения, призыв оказывать национальным властям поддержку в пропаганде изменений. Государства-члены, входящие в состав этих организаций и учреждений, имеют значительный вес при принятии решений, а также могут пропагандировать велосипедное движение на международном уровне.

11. Вышеупомянутые органы, учреждения и организации являются одновременно целевыми группами и прямыми бенефициарами деятельности, предусмотренной Планом; тем не менее конечным бенефициаром все же является гражданское общество (включая частный сектор и особенно связанные с велосипедом экономические виды деятельности).

II. Велосипедное движение в общеевропейском регионе

12. Число продаваемых в Европе новых велосипедов превышает число регистрируемых новых легковых автомобилей². По данным на конец 2017 года, системы публичного проката велосипедов внедрены в более чем 1250 городах по всему миру, и в них задействовано более 10 млн общественных велосипедов, которые способствуют устойчивому удовлетворению потребностей в перевозках и доступе к услугам, рабочим местам, образованию, удобствам и досугу для растущего числа граждан³ (см. вставку 1 ниже).

13. Некоторые страны региона имеют давнюю традицию велосипедного движения, в котором участвует значительная доля населения, в то время как в других странах важность велосипеда для осуществления перевозок, охраны здоровья и окружающей среды и укрепления экономики практически не признается.

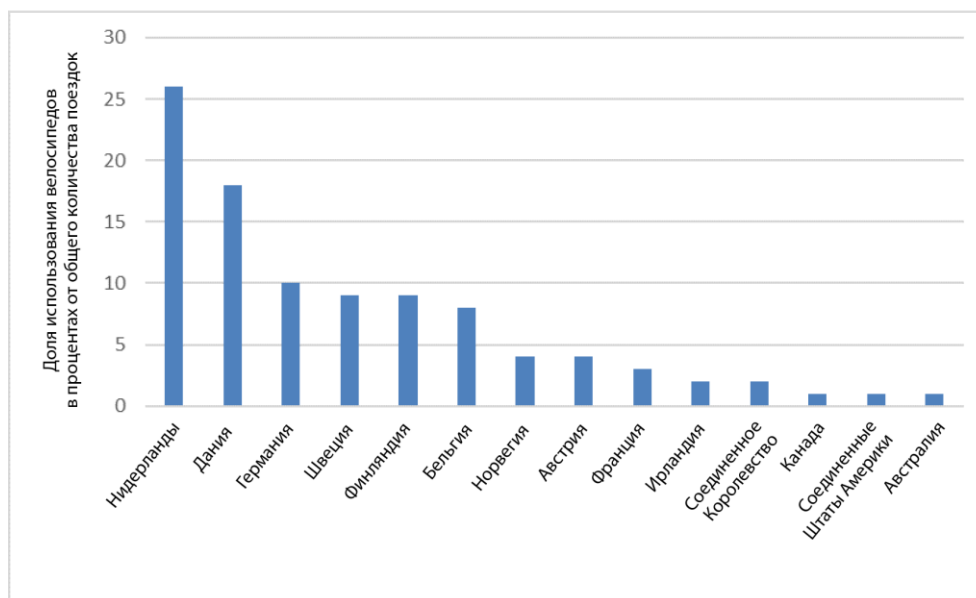
² https://issuu.com/conebi/docs/european_bicycle_industry___market__8e7511a5a2e3fe.

³ <http://www.rolandberger.com/en/Publications/Bike-Sharing-Cornerstone-in-future-urban-mobility.html>.

14. Доля велосипедного движения в регионе, по оценкам, колеблется от 27 % до почти нулевого значения, причем самые высокие показатели наблюдаются в Нидерландах и Дании (диаграмма I).

Диаграмма I

Доля использования велосипедов в процентах от общего количества поездок в отдельных странах⁴



Источник: John Pucher and Ralph Buehler, *City Cycling* (Cambridge, Massachusetts and London, MIT Press, 2012).

15. Типичные подходы стран, ориентированных на велосипедное движение, показывают, что потребности велосипедистов следует поощрять как один из равноправных компонентов комплексной политики в сфере транспорта и мобильности. Это требует наличия на всех уровнях мощной политической поддержки, необходимой для развития национальной культуры велосипедного движения. С учетом недавно проведенного ЕФВ исследования, посвященного национальной политике и планам в области велосипедного движения, и постоянного обновления этой информации активными членами Партнерства ОПТОСОЗ в настоящее время национальными планами или аналогичными стратегическими документами по велосипедному движению располагают 16 стран: Австрия, Бельгия (причем Фламандский регион, столичный регион Брюсселя и Валлонский регион имеют свои собственные планы), Венгрия, Германия, Дания, Ирландия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (причем Англия, Северная Ирландия, Уэльс и Шотландия имеют свои собственные планы), Финляндия, Франция, Чехия, Швейцария и Швеция. Италия, Мальта, Российская Федерация и Словения в настоящее время разрабатывают подобные планы.

16. Статистические данные Европейской комиссии свидетельствуют о том, что в странах, имеющих национальный план развития велосипедного движения, выше доля лиц, использующих велосипед в качестве предпочтительного вида транспорта⁵.

⁴ Диаграмма I будет заменена диаграммой с указанием числа километров, преодолеваемых на велосипеде.

⁵ https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/S2017_82_2_422A_422B.

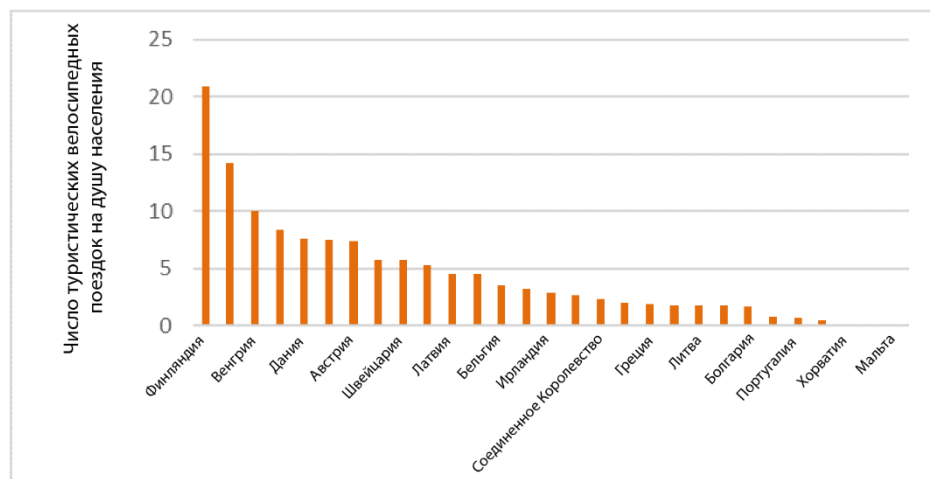
Вставка 1

Состояние велосипедного движения

Велосипедный туризм обладает большим потенциалом, особенно для периферийных районов, открывая широкие возможности для развития новых туристических регионов. В Европейском союзе туристы ежегодно совершают более 2,2 млрд велосипедных поездок и 20 млн велосипедных поездок с ночевкой, и таким образом подобный туризм является одним из важных факторов регионального экономического развития.

Диаграмма II

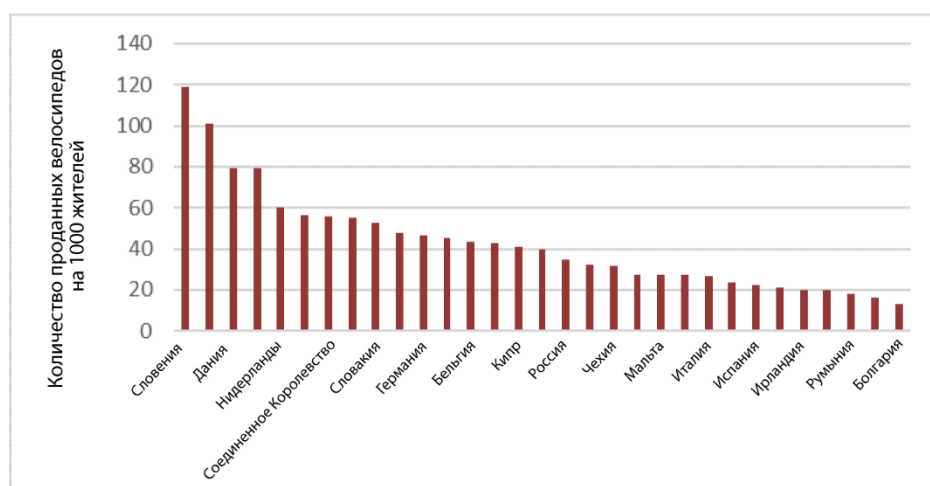
Велосипедный туризм — число поездок на душу населения



Источник: Европейская федерация велосипедистов, *Cycling Barometer 2013*; Швейцарское федеральное управление автомобильных дорог, «Velofahren in der Schweiz 2014», в *Materialien Langsamverkehr*, vol. 132 (2015).

Диаграмма III

Продажи велосипедов



Источник: Для Европейского союза — Конфедерация европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ), *European bicycle market: Industry & Market Profile*, 2013 edition; для Российской Федерации и Украины — прямое сообщение КОНЕБИ (н/о) и статистическая база данных ЕЭК (<http://w3.unece.org/PXWeb/en>) по демографическим данным; для Швейцарии — Vélosuisse (Swiss Association of Bicycle Suppliers), *Marché suisse de la bicyclette 2015* (2016) и Swiss Federal Statistical Office, *Bilanz der ständigen Wohnbevölkerung, 1861–2016*, 30 August 2017.

III. Преимущества велосипедного движения

17. В этой главе основное внимание уделяется преимуществам регулярного пользования велосипедом, связанным с транспортом, окружающей средой и охраной здоровья, экономикой и рынком труда. Преимущества рассчитываются путем применения современных инструментов (например, инструмента экономической оценки пользы для здоровья (ИЭОПЗ) от ходьбы пешком и езды на велосипеде ВОЗ/Европа⁶), разработанных в результате исследований на основе предположения о том, что цель удвоения масштабов велосипедного движения в регионе будет достигнута. Приводятся ссылки на цели ОПТОСОЗ.

18. Велосипедное движение способствует осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и достижению Целей в области устойчивого развития⁷. Особенно актуальными являются Цель 1 (повсеместная ликвидация нищеты во всех ее формах), Цель 2 (ликвидация голода, обеспечение продовольственной безопасности и улучшение питания и содействие устойчивому развитию сельского хозяйства), Цель 3 (обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте), Цель 5 (обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек), Цель 7 (обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех), Цель 8 (содействие неуклонному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работы для всех), Цель 9 (создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям), Цель 11 (обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов), Цель 12 (обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства), Цель 13 (принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями) и Цель 17 (укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития)⁸. Ходьба пешком и велосипедное движение являются надежным способом передвижения, вызванного необходимостью, особенно на короткие и средние расстояния, даже во время событий, вызывающих перебои в работе транспортной системы, таких как пандемия. Содействуя развитию велосипедного движения, мы предпринимаем необходимые шаги для повышения устойчивости нашей транспортной системы в будущем.

19. Хотя многие страны общеевропейского региона ведут статистический учет числа километров, преодолеваемых на велосипеде⁹, в тех странах, где такая статистика не ведется, члены Партнерства работали над расчетом преимуществ велосипедного движения совместно с экспертами¹⁰.

A. Вклад в устойчивое экономическое развитие и создание рабочих мест

20. Удвоение масштабов велосипедного движения создаст дополнительные рабочие места и увеличит объем розничных продаж велосипедов. Велосипедисты также поддерживают сельскую и местную экономику (вставка 2).

⁶ <https://www.heatwalkingcycling.org/#homepage>.

⁷ <https://sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300>.

⁸ <https://ecf.com/groups/cycling-delivers-global-goals>.

⁹ Австрия, Бельгия, Германия, Дания, Ирландия, Италия, Кипр, Нидерланды, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Финляндия, Франция, Швейцария, Швеция.

¹⁰ За исключением Канады и Соединенных Штатов Америки.

Вставка 2

Велосипедное движение способствует устойчивому экономическому развитию и созданию рабочих мест

Велосипедное движение создает рабочие места! Около 750 000 рабочих мест в общеевропейском регионе связаны с велосипедным движением, и это число в последние годы только растет¹¹. В число соответствующих экономических секторов входят строительство и техническое обслуживание инфраструктуры для велосипедного движения, индустрия велогонок, исследования, связанные с велосипедным спортом, ремонт велосипедов, планы проката велосипедов и велосипедные службы доставки. Расчеты на основе доклада *Cycling Works: Jobs and Job-Creation in the Cycling Economy* («Успех велосипедного движения: занятость и создание рабочих мест в велосипедной экономике»)¹² свидетельствуют о том, что удвоение доли велосипедного движения в Европейском союзе (8 % по состоянию на 2014 год) позволит дополнительно создать 400 000 рабочих мест и получить 3,5 млрд евро с розничных продаж велосипедов.

Велосипедное движение поддерживает сельскую и местную экономику. По данным одного исследования, велосипедисты тратят в среднем в три–четыре раза больше денег в каждом из посещенных мест, чем автомобилисты¹³, однако велосипедисты ежедневно преодолевают более короткие расстояния, чем они могли бы преодолеть на машине, и поэтому предпочитают местные магазины торговым центрам, расположенным за пределами города. Таким образом, велосипедное движение стимулирует местные источники снабжения и тщательную разработку комплекса жилых районов и сопутствующей инфраструктуры в качестве основы для устойчивого проживания.

В. Поддержка устойчивой мобильности

21. Велосипед является одним из наиболее пространственно-эффективных видов транспорта и наиболее быстрым и эффективным способом перемещения на расстояния до пяти километров. Удвоение масштабов велосипедного движения в регионе приведет к увеличению доли общественного пространства, доступного для людей, за счет снижения загруженности автодорог, что принесет косвенные экономические выгоды в размере 4,9 млрд евро (вставка 3).

Вставка 3

Велосипедное движение поддерживает устойчивую мобильность

Европейские города сталкиваются с ростом урбанизации и численности населения при ограниченности общественного пространства. Городские сооружения редко позволяют строительство дополнительных полос для движения транспорта, а нынешняя инфраструктура находится на пределе своих возможностей.

В октябре 2018 года на неофициальном совещании министров окружающей среды и транспорта Европейского союза была одобрена Грацкая декларация¹⁴, в которой Европейской комиссии было предложено разработать и осуществить всеобъемлющую стратегию устойчивой, чистой, безопасной, доступной и

¹¹ <https://thepep.unece.org/node/86>.

¹² <https://ecf.com/groups/cycling-works-jobs-and-job-creation-cycling-economy>.

¹³ https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/campaign/0902_ctc_newvision_final-low-res.pdf.

¹⁴ <http://www.eu2018.at/latest-news/news/10-30-Graz-Declaration.html>.

инклюзивной мобильности в Европе и наметить путь к ее осуществлению, а к 2021 году — соответствующие пакеты мер. В Грацкой декларации была учтена Декларация о велосипедном движении — безопасном для климата виде транспорта, принятая в октябре 2015 года¹⁵. Велосипед является одним из наиболее пространственно-эффективных видов транспорта. Автомобиль, находящийся на стоянке, требует более чем в 8 раз, а движущийся автомобиль — в 28 раз больше пространства, чем движущийся велосипед¹⁶. В результате десятилетий ориентированного на автомобили планирования в таких городах, как Берлин, пространство, отведенное для движения автомобилей, в 19 раз больше, чем пространство, выделенное велосипедистам¹⁷. Удвоение масштабов велосипедного движения сделает значительную долю общественного пространства доступной для людей.

Значительную долю ежедневных поездок на автомобиле можно заменить ездой на велосипеде, поскольку свыше 50 % всех поездок совершаются на расстоянии менее 5 километров¹⁸. При наличии надлежащей инфраструктуры езда на велосипеде является наиболее быстрым и эффективным способом для покрытия небольших расстояний, поскольку велосипедисты обычно могут следовать до места назначения самым прямым маршрутом и на более высокой средней скорости. В общеевропейском регионе на велосипеде преодолевается около 131 млрд пассажиро-километров в год, заменяя примерно 42 млрд пассажиро-километров в год, преодолеваемых на автомобиле, и удвоение масштабов велосипедного движения увеличит количество перераспределенных километров в два раза. Это предположение основано на текущих данных: средний показатель для анализируемых районов общеевропейского региона составляет 144 км в год. Однако следует отметить, что езда на велосипеде заменяет не только поездки на автомобиле (32 %), но и поездки на общественном транспорте (42 %), а также ходьбу пешком (26 %). Новые изобретения, такие как электрические велосипеды, составляют положительную конкуренцию автомобилям для поездок на расстояния до 10 километров¹⁹, а электрические грузовые велосипеды являются эффективными, когда движение автотранспорта ограничено или запрещено. В сравнении с ходьбой пешком, езда на велосипеде расширяет районы обслуживания дорог, ведущих на станции и с них, с двух до шести километров при одинаковом расходе энергии²⁰.

Пространственная эффективность велосипедного движения помогает избежать заторов, позволяя преобразовать районы, в которых ранее доминировало автомобильное движение, в места отдыха, обеспечивающие высокое качество условий жизни. Велосипедное движение не зависит от расписания и внешних источников энергии. Уменьшение заторов путем удвоения масштабов велосипедного движения принесет косвенные экономические выгоды в размере 4,9 млрд евро²¹.

¹⁵ <http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiqués/2015/10/07-info-transport-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode---2015-10-06.pdf>.

¹⁶ <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts>.

¹⁷ http://www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf.

¹⁸ <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sources-methodes/enquete-nomenclature/1543/139/enquete-nationale-transport-deplacements-entd-2008.html>; информация, полученная от Федерального министерства транспорта, строительства и городского развития Германии (2016 год).

¹⁹ http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp_electric_bikes_get_things_rolling.pdf.

²⁰ Hermann Knoflacher, *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung* (Vienna, Böhlau Verlag, 2017).

²¹ На основе оценки того, во что обходятся заторы, согласно WebTAG Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (<http://www.gov.uk/guidance/transport->

Замена автомобильных поездок велосипедными поездками сокращает расходы муниципалитетов на строительство и содержание дорог. По результатам исследований Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), посвященным данным об инвестициях в инфраструктуру²² и техническом обслуживании инфраструктуры²³, удвоение нынешних масштабов велосипедного движения в странах, которые включены в оценки, сэкономит 0,7 млрд евро в сфере инвестиций в дорожную инфраструктуру и 0,4 млрд евро в сфере технического обслуживания дорог.

После ходьбы пешком велосипедное движение является наиболее дешевым способом передвижения. Поскольку велосипеды более доступны и более демократичны, чем автомобили, то их может позволить себе большее число людей. Таким образом, велосипедное движение имеет прямые социальные преимущества, делая мобильность более демократичной, повышая самостоятельность и способствуя достижению Цели 10 в области устойчивого развития (сокращение неравенства внутри стран и между ними).

С. Сокращение объема выбросов и экономия энергии

22. Транспортный сектор является одним из основных источников выбросов ПГ и единственным сектором, где уровень выбросов увеличился с 1990 года. Замена пассажиро-километры, преодолеваемые на автомобиле, велосипедное движение напрямую ведет к снижению потребления топлива, выбросов парниковых газов, загрязнителей воздуха и шума. Удвоение масштабов велосипедного движения в регионе повлечет за собой следующие косвенные экономические выгоды:

- a) сокращение объема выбросов ПГ на 8 млн т CO₂, включая экономию в размере 1,1 млрд евро в год;
- b) снижение уровня загрязнения воздуха и шума, включая экономию 0,8 млрд евро в год;
- c) экономию на топливе до 2,6 млрд евро в год (вставка 4).

Вставка 4

Велосипедное движение сокращает объем выбросов и экономит энергию

В Парижском соглашении, принятом в контексте Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, предлагается ограничить повышение температуры величиной, которая была бы значительно меньше 2 °C (или даже 1,5 °C, если ставить перед собой амбициозную цель). Предыдущая цель потребует сократить объем выбросов ПГ на 80–95 % к 2050 году²⁴. Замена пассажиро-километры, преодолеваемые на автомобиле, велосипедное движение напрямую ведет к снижению потребления топлива, выбросов парниковых газов, загрязнителей воздуха и шума. По данным ЕФВ, выбросы пассажирских автомобилей составляют около 271 г CO₂ на километр²⁵. Удвоение нынешних показателей велосипедного движения позволит сократить

[analysis-guidance-webtag](#)). См. также Европейский климатический фонд, «Annual Report 2016: Embracing Tipping Points» («Ежегодный доклад, 2016 год: анализ критических точек»).

²² <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm>.

²³ <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-maintenance.htm>.

²⁴ http://www.roadmap2050.eu/attachments/files/Volume1_fullreport_PressPack.pdf. См. также Рамочную конвенцию Организации Объединенных Наций об изменении климата, *Данные национальных кадастров парниковых газов за период 1990–2013 годов* (FCCC/SBI/2015/21).

²⁵ <https://ecf.com/groups/cycle-more-often-2-cool-down-planet-quantifying-co2-savings-cycling>.

объем выбросов ПГ на 8 млн т CO₂, что принесет косвенные экономические выгоды в размере 1,1 млрд евро в год²⁶.

Источником таких загрязнителей воздуха, как оксиды азота (NO_x) и твердые частицы (ТЧ), чаще всего является транспорт. NO_x в основном выбрасывается дизельными транспортными средствами и в некоторых городах превышает предельные значения, совместимые со здоровьем. В результате этого число зон с низким уровнем выбросов растет. Кроме того, по оценкам ВОЗ, почти 83 % населения городов, по которым существуют данные о ТЧ, подвергаются воздействию концентраций частиц диаметром менее 10 мкм (ТЧ10), что превышает уровень, указанный в Рекомендациях ВОЗ по качеству воздуха²⁷. Велосипедное движение, в результате которого не выделяются ни NO_x, ни ТЧ, значительно повышает качество воздуха, особенно там, где это более всего необходимо — в городах.

Косвенные экономические выгоды от снижения уровня загрязнения воздуха путем удвоения нынешних показателей велосипедного движения составят 0,4 млрд евро в год. Если предположить, что автопарк включает в себя 41 % дизельных автомобилей и 54 % карбюраторных автомобилей²⁸ и что доля парка, отвечающая стандартам выбросов²⁹, известна, то расходы, связанные с загрязнением воздуха, можно рассчитать, используя *Справочник по внешним издержкам транспорта*³⁰.

Косвенные экономические выгоды от снижения уровня загрязнения воздуха путем удвоения нынешних показателей велосипедного движения составят 0,4 млрд евро в год. Европейское агентство по окружающей среде заявляет, что «дорожное движение является преобладающим источником экологического шума, причем, по оценкам, 125 млн человек в Европейском союзе страдают от уровней шума, превышающего 55 децибел (дБ) (уровень день–вечер–ночь)»³¹. Поскольку велосипедное движение бесшумно, то увеличение его доли — особенно в городах, где плотность населения высока, а расстояния между домами и транспортными маршрутами невелики — приведет к сокращению шумового загрязнения и повышению качества жизни.

За исключением случаев, когда электрические велосипеды заряжаются с использованием энергии, производимой на основе ископаемых видов топлива, езда на велосипеде не требует таких видов топлива. Косвенные экономические выгоды от снижения уровня загрязнения воздуха путем удвоения нынешних показателей велосипедного движения составят 2,6 млрд евро в год. Замена пассажиро-километров, преодолеваемых на автомобиле, ведет к сокращению потребления топлива. Эти выгоды вычислялись из расчета цен на топливо в

²⁶ Европейская экономическая комиссия, ForFITS Model: Assessing Future CO₂ Emissions (n.d.), URL: http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html; там же, «Разработка и внедрение инструмента мониторинга и оценки выбросов CO₂ во внутреннем транспорте для облегчения смягчения последствий изменения климата», неофициальный документ № 2 семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту (Женева, 10–13 октября 2017 года); и Michael Replogle and Lew Fulton, «A Global High Shift Scenario: Impacts and Potential for More Public Transport, Walking, and Cycling with Lower Car Use», в International Journal of Sustainable Transportation, vol. 8 (2014). С обновленным исследованием Института политики в области транспорта и развития и Калифорнийского университета в Дэвисе можно ознакомиться на сайте http://www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf.

²⁷ <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/publications/2013/health-effects-of-particulate-matter.-policy-implications-for-countries-in-eastern-europe,-caucasus-and-central-asia-2013>.

²⁸ <http://www.acea.be/statistics/article/vehicles-in-use-europe-2017>.

²⁹ <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-1>.

³⁰ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/handbook_on_external_costs_of_transport_2014_0.pdf.

³¹ <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>.

размере 0,08 евро на километр и 1,32 евро за литр (средняя стоимость дизельного топлива и бензина, Евростат, 2014 год) и среднего потребления топлива в размере 6,1 л на 100 км (ЕЭК). Таким образом, велосипедное движение способствует декарбонизации экономики.

D. Более здоровое и безопасное общество

23. Велосипедное движение сокращает масштабы гиподинамии и сидячего образа жизни, воздействие которых на здоровье оценивается в 54 млрд долл. США в виде прямой медицинской помощи и еще в 14 млрд долл. США в плане снижения производительности труда. Удвоение нынешних масштабов велосипедного движения приведет к сокращению показателей отсутствия на рабочем месте, в результате чего будут получены косвенные экономические выгоды в размере до 7 млрд евро в год. Оно также позволит предотвратить 30 000 смертей и даст прямые экономические выгоды в размере 78 млрд евро (вставка 5). Во время пандемии велосипедное движение стало как эффективным способом соблюдения физического дистанцирования и удовлетворения минимальных потребностей в ежедневной физической активности, так и эффективным средством передвижения в случае необходимости. В ситуации, когда люди стремятся свести к минимуму протяженность перемещений, ходьба пешком и езда на велосипеде оказались более подходящими способами передвижения.

Вставка 5

Велосипедное движение способствует формированию более здорового и безопасного общества

Физическая активность приносит отдельным лицам, общинам и странам многочисленные медицинские, социальные, экологические, культурные и экономические выгоды. Регулярная активность является одним из установленных факторов профилактики основных неинфекционных заболеваний, таких как болезни сердца, инсульт, инсулинонезависимый диабет, а также рак молочной железы и рак толстой кишки. Она также помогает предупредить другие важные факторы риска неинфекционных заболеваний, таких как гипертония и ожирение, и связана с улучшением состояния психического здоровья, отсрочкой наступления деменции и повышением качества жизни и благополучия.

По данным ВОЗ, уровни недостаточной физической активности в мире высоки: 23 % взрослых и 81 % подростков не выполняют глобальные минимальные рекомендации в отношении физической активности (150 минут физической активности средней интенсивности в неделю для взрослых и не менее 60 минут физической активности средней и высокой интенсивности ежедневно для детей и молодежи в возрасте от 5 до 17 лет). В глобальном масштабе затраты на гиподинамию, по оценкам, в 2013 году составили 54 млрд долл. США в виде прямой медицинской помощи, а еще 14 млрд долл. США были недополучены в связи со снижением производительности труда³².

Велосипедное движение значительно снижает показатель гиподинамии. Было установлено, что регулярная езда на велосипеде на работу сокращает общий риск смертности примерно на 10 %³³. Хотя активным путешественникам следует принимать во внимание такие опасности для здоровья, как повышенный риск травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и показатель загрязненности вдыхаемого воздуха, польза физической активности

³² <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272722/9789241514187-eng.pdf>.

³³ <https://ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12966-014-0132-x>.

для здоровья перевешивает связанные с ней угрозы или издержки при медианном показателе 9:1³⁴.

Сокращение показателей отсутствия на рабочем месте при удвоении нынешних масштабов велосипедного движения принесет косвенные экономические выгоды в размере 7 млрд евро в год³⁵. Значительная доля велосипедного движения в рамках ежедневных поездок оказывает существенное влияние на психическое и физическое здоровье велосипедистов, сокращая число нерабочих дней по болезни, расходы на государственное и частное медицинское страхование и показатели потери персонала.

Удвоение нынешних масштабов велосипедного движения позволит предотвратить 30 000 смертей (главным образом в результате увеличения физической активности) и обеспечит косвенную выгоду в размере 78 млрд евро в год³⁶.

Вместе с тем для обеспечения полной реализации всех преимуществ велосипедного движения в плане здоровья крайне важно решить вопросы безопасности. Специализированная инфраструктура для велосипедного движения и конструкция дорог, направленная на снижение средней скорости движения автомобилей, будут способствовать езде на велосипеде и уменьшению числа и тяжести столкновений с легковыми автомобилями, велосипедистами и пешеходами.

Используя данные ОЭСР о смертности в результате дорожных аварий³⁷, оценки травматизма в Европейском союзе³⁸ и сведения ИЭОПЗ об издержках, связанных с жертвами, косвенные экономические выгоды предотвращения дорожно-транспортных происшествий (сокращение смертности и тяжелого или легкого травматизма) путем удвоения нынешних масштабов велосипедного движения можно оценить в 3,0 млрд евро в год. Согласно проведенному Германией исследованию затрат и выгод³⁹, косвенные экономические выгоды предотвращения материального ущерба от дорожно-транспортных происшествий после удвоения нынешних масштабов велосипедного движения в регионе составят 4,9 млрд евро в год.

Е. Инклюзивные, безопасные, комфортные и устойчивые пространства

24. Велосипеды могут перевозить то же количество людей, что и личные автомобили, занимая при этом гораздо меньше места (вставка 6). Инвестиции в инфраструктуру для велосипедного движения сводят к минимуму уплотнение почвы (покрытие земной поверхности непроницаемым материалом) и имеют преимущества с точки зрения затрат. Перепланировка районов движения с учетом езды на велосипеде создает ценное общественное пространство, улучшая качество жизни всех жителей. Удобные для велосипедистов уличную планировку и пространства совместного пользования можно легче приспособить к меняющимся условиям (как это было

³⁴ Natalie Mueller and others, «Health impact assessment of active transportation: A systematic review», in *Preventive Medicine*, vol. 76 (2015), pp. 103–114.

³⁵ Расчеты на основе ИЭОПЗ для стран, охваченных оценкой.

³⁶ Расчеты на основе ИЭОПЗ.

³⁷ <https://data.oecd.org/transport/road-accidents.htm>.

³⁸ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/.

³⁹ Wolfgang Röhling and Tanja Schäfer, *Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen – Schlussbericht* (Denzlingen, Germany, Transport Consulting International, 2008).

продемонстрировано во время пандемии), повышая тем самым устойчивость транспортных систем.

Вставка 6

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

Пространство и почва являются ограниченными ресурсами. Таким образом, сведение к минимуму покрытия почвы и использования земли для транспортной инфраструктуры является экономической и экологической необходимостью. Значительные части Европы сильно фрагментированы из-за транспортной инфраструктуры и разрастания городов. В частности, в городских районах почва покрывается в результате увеличения объемов строительства жилья и инфраструктуры. В число преимуществ инфраструктуры для велосипедного движения в сравнении с автомобильной инфраструктурой входят снижение уровня покрытия почв и фрагментации, а также сокращение издержек. Перепланировка районов движения с учетом езды на велосипеде, включающая в себя зеленые зоны и публичные парки, способствует созданию ценного общественного пространства и пригодных для жизни областей, тем самым повышая качество жизни всех лиц.

Как видно из диаграммы IV, велосипеды могут перевозить то же количество людей, что и личные автомобили, занимая при этом гораздо меньше места, особенно в городах. В центре многих городов автомобили, находящиеся на стоянке, занимают ценное общественное пространство, однако эту проблему можно решить, удвоив масштабы велосипедного движения. Велосипедное движение полезно для комплексного подхода к транспорту и городскому планированию, при котором следует учитывать экологическое и социальное качество района по мнению жителей, трудящихся, клиентов и посетителей.

Качество района в значительной степени определяется условиями в общественных местах, в том числе на улицах и в парках, где люди естественным образом взаимодействуют друг с другом и своей общиной, а значит и государственной политикой и решениями в области территориально-пространственного планирования.

В рамках комплексного подхода к транспорту и городскому планированию основное внимание будет уделяться многофункциональному развитию, которое сокращает расстояния, преодолеваемые в ходе поездок, и способствует ходьбе пешком и езде на велосипеде. Надлежащее сочетание плотности населения и многофункционального землепользования может значительно увеличить масштабы велосипедного движения.



Г. Совокупные выгоды

25. Нынешние выгоды составляют в общей сложности более 130 млрд евро в год и достигнут уровня более 260 млрд евро в случае удвоения масштабов велосипедного движения в регионе. Совокупные выгоды будут еще больше, поскольку некоторые важные преимущества, такие как эстетика, справедливость и равенство, не подлежат количественному исчислению в денежном выражении.

IV. Рекомендации

26. В нижеследующих рекомендациях предлагаются возможные меры для поощрения велосипедного движения. Каждая страна может выбирать меры, наиболее применимые к собственным нуждам, с учетом своей административной системы (ответственность за велосипедное движение, если таковая имеется, может быть разделена между различными правительственными секторами и административными органами на национальном, региональном и местном уровнях), географических условий (включая климат) и других страновых факторов. Особое внимание следует уделить рекомендациям, включенным в тему 11 и содержащим руководящие указания в отношении надлежащих мер по повышению устойчивости транспортной системы в случае пандемий и других кризисных ситуаций.

27. С более подробным описанием рекомендаций, в том числе перечнем примеров передовой практики, можно ознакомиться в наборе инструментальных средств по поощрению развития велосипедного движения, основанном на наилучшем

имеющемся опыте в странах общеевропейского региона и представленном в виде приложения к настоящему Плану.

1. Разработка и осуществление национальной политики в области велосипедного движения на основе национального плана развития велосипедного движения

28. В некоторых странах общеевропейского региона велосипедное движение не рассматривается в качестве равноправного вида транспорта и не в полной мере отражено в национальной политике в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, а во многих случаях оно даже не включено в программы подготовки будущих специалистов по городскому планированию.

29. Систематический план, принятый на международном уровне, поможет национальным и местным заинтересованным субъектам оптимизировать усилия по стимулированию развития велосипедного движения в целях решения вышеупомянутых проблем. Национальные планы развития велосипедного движения являются стратегически важными программными документами, обеспечивающими рамочную основу для расширения велосипедного движения на различных политических уровнях и служащими поддержкой для усилий региональных и местных органов власти.

30. Эффективность осуществления национальных планов развития велосипедного движения доказали следующие дополнительные меры: подготовка кадров (наращивание потенциала) для основных заинтересованных сторон; создание сети заинтересованных субъектов; и назначение национального сотрудника по вопросам велосипедного движения для руководства процессом его стимулирования.

Рекомендация 1.1: разработать (и/или обновить) и осуществлять национальный план развития велосипедного движения

31. Национальный план развития велосипедного движения обеспечивает основу для стимулирования велосипедного транспорта на национальном уровне. Этот план и содержащиеся в нем цели и рекомендации должны отражать характеристики страны и включать в себя политику и стратегии в области велосипедного движения. Национальным органам следует координировать, контролировать и обновлять осуществление плана и обеспечивать участие всех соответствующих заинтересованных субъектов на региональном и местном уровнях.

Рекомендация 1.2: создать действенные рабочие группы и назначить национального сотрудника по вопросам велосипедного движения

32. Для того чтобы улучшить понимание нужд и потребностей велосипедного движения, необходимо обеспечить контакты и регулярный обмен мнениями между заинтересованными субъектами на местном, региональном и национальном уровнях, а также между секторами транспорта, здравоохранения, окружающей среды и экономики.

33. Странам следует учредить должность национального сотрудника по вопросам велосипедного движения (для стран, которые только начинают стимулировать велосипедное движение) или экспертно-консультационный центр в области велосипедного движения (для стран с более продолжительным опытом в данной сфере). Такой национальный сотрудник/экспертно-консультационный центр в идеале должен пользоваться поддержкой всех соответствующих министерств, а также иметь конкретный мандат и четкий профиль или описание. Сотрудник или директор экспертно-консультационного центра должен тратить 100 % своего рабочего времени на решение вопросов развития велосипедного движения, быть технически компетентным, иметь полномочия для налаживания контактов с различными заинтересованными субъектами, выполнять функции в области координации и

стимулирования, быть приверженцем и энтузиастом велосипедного движения, а также регулярно ездить на велосипеде.

Рекомендация 1.3: учредить национальный центр знаний или «велосипедную академию» для подготовки специалистов и повышения их квалификации

34. Просвещение, обучение и повышение осведомленности являются наиболее эффективными методами передачи знаний и продвижения решений, ориентированных на велосипедное движение. «Велосипедные академии» — платформы для обмена ноу-хау, связанные с международной сетью, — могут обеспечить необходимую профессиональную подготовку и повышение квалификации. Они могут быть увязаны с существующими научно-исследовательскими институтами (актуальными для велосипедного движения), информационно-пропагандистскими группами, неправительственными организациями, посольствами велосипедного движения и международными и местными группами экспертов.

2. Совершенствование нормативно-правовой базы для стимулирования велосипедного движения

35. Ряд стран приняли правила и стандарты, адаптированные к потребностям велосипедистов, так что другие страны могут воспользоваться их опытом.

36. Несмотря на различия в нормативно-правовых базах, национальные власти могут принять передовую практику других стран: шаги, предпринимаемые в целях обеспечения безопасности велосипедистов и пешеходов (например, правила дорожного движения, указатели направлений и сигналы светофора), следует систематизировать и оценивать в целях использования в других странах. Установление общих стандартов для большегрузных транспортных средств (БГТС) может снизить или даже устранить «мертвые зоны» и повысить безопасность пешеходов и велосипедистов.

37. Совершенствование нормативно-правовых баз может способствовать беспрепятственному сосуществованию всех видов транспорта. Оно позволяет повысить уровень безопасности, предусматривает четкие указания для всех заинтересованных субъектов и признает велосипедное движение в качестве привлекательного вида транспорта.

38. Другие типы транспортных средств, такие как грузовые велосипеды, трехколесные велосипеды для доставки грузов, ручные велосипеды и велосипеды со вспомогательной электрической тягой, открывают широкий спектр возможностей для новых групп пользователей, претендуют на существующую инфраструктуру и зачастую не подпадают под регулирование и стандартизацию. Их следует использовать как можно более эффективно, с тем чтобы реализовать их потенциал и увеличить долю езды на велосипеде, ходьбы пешком и общественного транспорта в перевозках, и в то же время необходимо следить за тем, чтобы не поставить под угрозу безопасность или удобство других уязвимых участников дорожного движения.

Рекомендация 2.1: рассмотреть вопрос о включении благоприятных для велосипедного движения положений в законодательство и руководящие документы в области дорожного движения

39. Во многих законах и руководящих документах в области дорожного движения до сих пор отсутствуют положения, направленные на стимулирование велосипедного движения и повышение безопасности велосипедистов. Государствам — членам ЕЭК и ВОЗ следует рассмотреть вопрос о принятии норм и принципов, которые оказались эффективными. Новые правила, которые согласуются с национальными приоритетами и условиями, должны быть испытаны и оценены с точки зрения их воздействия на безопасность, дорожное движение и комфорт.

Рекомендация 2.2: создать условия дорожного движения, благоприятные для езды на велосипеде

40. На скоростных шоссе или дорогах с высокой плотностью движения разделение инфраструктуры усиливает у велосипедистов ощущение безопасности и может привлечь больше людей к езде на велосипеде. «Там, где велосипеды и механические транспортные средства движутся вместе, скорость, по возможности, должна быть ограничена менее чем 30 км/ч, однако следует следить за тем, чтобы устройства контроля скорости не создавали опасности для велосипедистов. В случае если скорость не может быть снижена или она оправдана плотностью движения, власти должны стремиться разделить велосипедное движение и движение механических транспортных средств, когда это целесообразно»⁴⁰.

Рекомендация 2.3: усовершенствовать и унифицировать технические требования к транспортным средствам (оборудованию)

41. Для других транспортных средств, таких как грузовые велосипеды и трехколесные велосипеды для доставки грузов, следует унифицировать процедуры выдачи разрешений и классификации, с тем чтобы установить правила безопасности и поведения и создать транснациональную стандартизацию в целях разработки новой нормы ЕЭК–ВОЗ/Европа. В целях сокращения числа случаев травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов местные, национальные и международные технические требования к проектированию БГТС должны решать проблему «мертвых зон», и, кроме того, необходимо разработать руководящие принципы в отношении ограничения доступа БГТС или грузовиков в городские районы и государственных закупок БГТС в таких районах. В настоящее время первоначальная подготовка профессиональных водителей в Европейском союзе включает в себя велосипедное движение и вождение в городских условиях⁴¹.

3. Создание удобной для пользователей инфраструктуры велосипедного движения

42. Инфраструктура для велосипедного движения сооружается, регулируется, поощряется и обслуживается на различных административных уровнях. Для соединения этих уровней необходимо стратегическое планирование (например, основная трансграничная инфраструктура, такая как ЕвроВело, и более густые национальные сети). Во многих странах существующие нормы проектирования не отражают потребности велосипедистов и не обеспечивают согласованную и привлекательную велосипедную сеть; следует создать трансевропейскую сеть велосипедного движения с постоянной взаимосвязанной структурой. Европейские велосипедные маршруты следует планировать с учетом того, что национальные дороги должны служить основой сети, региональные и местные дороги — связывать общины, а некоторые участки — удовлетворять множественные потребности. Разработка общей методологии может служить руководством для национальных, региональных и местных органов власти. На каждом уровне необходимо дополнительное руководство, поощрение, мониторинг и техническое обслуживание инфраструктуры велосипедного движения. Итогом подобного подхода будет повышение безопасности, удобства и удовлетворенности существующих и поощрение потенциальных велосипедистов.

⁴⁰ Organisation for Economic Co-operation and Development, *Cycling, Health and Safety* (Paris, 2013).

⁴¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32018L0645>.

Рекомендация 3.1: развивать или расширять методологию и контролировать внедрение трансевропейской сети велосипедного движения

43. Посредством скоординированного подхода с участием государств — членов ЕЭК и ВОЗ/Европа ЕЭК следует содействовать развитию трансевропейской сети велосипедного движения, основанной на официальных национальных велосипедных маршрутах и сетях ЕвроВело и включающей в себя городские сети и региональные велосипедные маршруты⁴². Создание такой сети поможет национальным и региональным правительствам в выявлении, разработке и определении приоритетности основных коридоров велосипедного движения (см. рекомендацию 3.2). Национальные, региональные и местные органы власти могут связаться с международными финансовыми учреждениями и другими международными донорами, представив им более структурированные и готовые к финансированию предложения по проектам (см. рекомендацию 5.2).

Рекомендация 3.2: координировать создание и техническое обслуживание трансевропейских, национальных, региональных и местных сетей велосипедного движения

44. Развитие сетей национальных велосипедных маршрутов следует координировать на национальном уровне, тогда как региональные и местные сети велосипедного движения должны координироваться соответствующими органами. Они могут включать в себя трансевропейские маршруты (см. рекомендацию 3.1) и/или соединяться с сетями соседних стран. Такие сети должны создаваться в партнерстве с соответствующими национальными, региональными и местными органами власти и заинтересованными субъектами с учетом их компетенции, с тем чтобы обеспечить надлежащую инфраструктуру для различных поставленных целей.

Рекомендация 3.3: стандартизировать инфраструктуру для велосипедного движения

45. Минимальные стандарты качества инфраструктуры, обеспечивающие согласованность, прямооту, безопасность, комфорт и привлекательность сетей велосипедного движения, должны быть приняты на как можно более высоком уровне и как минимум в качестве одного из условий для всех проектов, финансируемых за счет государств, Европейского союза и международных финансовых учреждений (см. рекомендацию 3.1). В целях лучшего принятия процесса стандартизации он должен сопровождаться информационно-пропагандистскими и учебными мероприятиями. Эти минимальные стандарты качества должны учитываться в других стандартах инфраструктуры, например касающихся конструкции мостов или туннелей.

4. Обеспечение устойчивых инвестиций и эффективных механизмов финансирования

46. Для того чтобы добиться сдвига в распределении перевозок в пользу велосипедного движения, необходимы инвестиции в инфраструктуру и пропагандистская деятельность (см. рекомендацию 5.6). Однако велосипедное движение в редких случаях считается равноправным видом транспорта или включается в национальные инвестиционные планы. Неотъемлемой частью разработки национальных планов развития велосипедного движения должно быть выделение достаточных бюджетных ресурсов. Опыт показывает, что стабильный минимальный уровень инвестиций является необходимым условием для значительного улучшения условий езды на велосипеде. Финансирование должно

⁴² С информацией о велосипедной инфраструктуре в регионе ЕЭК можно ознакомиться в рамках проводимого в настоящее время исследования, результаты которого будут представлены на пятом Совещании высокого уровня.

гарантироваться на всех административных уровнях в целях содействия внедрению мер велосипедного движения и обеспечения технического обслуживания инфраструктуры. Поскольку компетенции в областях, относящихся к велосипедному движению, варьируются от страны к стране, определенную долю национального бюджета на перевозки следует выделять на велосипедное движение на всех уровнях управления. Для обоснования бюджетных ассигнований в рамках анализа затрат и выгод следует использовать новые показатели, в которых учитываются преимущества велосипедного движения. Это позволит повысить осведомленность о подобных выгодах и изменить отношение органов государственной власти и источников финансирования. Международные планы могут обеспечить финансирование на первых этапах осуществления проектов, но редко используются в полную силу.

Рекомендация 4.1: разработать устойчивые национальные планы финансирования для стимулирования велосипедного движения

47. Один из вариантов деятельности национальных органов власти заключается в разработке планов финансирования для поддержки усилий местных или региональных органов по стимулированию велосипедного движения. Велосипедное движение должно рассматриваться наравне с другими видами транспорта при определении финансовых средств и получении доступа к ним, в том числе для целей инфраструктуры (примеры приведены в приложении II к Плану). Крайне важно поддерживать адекватный уровень инвестиций в долгосрочной перспективе, с тем чтобы достичь постоянного перераспределения перевозок по видам транспорта. Помимо финансового участия государственного сектора следует изучить возможности финансирования со стороны частного сектора (например, системы публичного проката велосипедов) и другие финансовые транспортные регуляторы (например, плата за въезд в места скопления автомобильного транспорта, сборы за стоянку и налог на бензин). В свете существенной пользы езды на велосипеде для здоровья одним из вариантов, особенно для принятия пропагандистских мер, может стать финансирование из средств, предназначенных для проведения профилактики, со стороны компаний, оказывающих услуги медицинского страхования (см. рекомендацию 6.1).

Рекомендация 4.2: установить тесное сотрудничество с международными финансовыми учреждениями в целях обеспечения финансирования инфраструктуры для велосипедного движения

48. Проекты создания инфраструктуры для велосипедного движения имеют очень высокую окупаемость — до 17-кратной (см. приложение II к Плану). В силу этого инвестиции в велосипедное движение должны быть привлекательными для международных финансовых учреждений и других доноров. Привлечение финансовых учреждений может стать основой для дополнительных возможностей финансирования. Зачастую доноры располагают особыми условиями и правилами для финансирования инфраструктурных проектов, которые требуют стандартизированных ключевых показателей эффективности и других соответствующих данных (см. рекомендацию 8.1). Проведение международных рабочих совещаний по вопросам финансирования должно помочь направляющим заявкам сторонам в предоставлении необходимой информации и повысить осведомленность финансовых учреждений о преимуществах инвестиций в проекты развития велосипедного движения.

Рекомендация 4.3: рассмотреть вопрос о влиянии велосипедного движения на инвестиционные решения

49. Рассмотрение вопроса о влиянии велосипедного движения и воздействии на него должно быть стандартной процедурой в рамках анализа транспортных проектов с точки зрения затрат и выгод и должно включать в себя проблемы воздействия на транспорт, окружающую среду и охрану здоровья. Этот вопрос следует решать в транснациональном масштабе, разрабатывая согласованную на международном уровне методологию в области транспорта или городского развития в сотрудничестве

с международными финансовыми учреждениями, международными учреждениями по вопросам развития, ЕЭК и ВОЗ. Этот процесс должен включать в себя обзор существующих анализов затрат и выгод в государствах — членах ЕЭК и ВОЗ/Европа, а также определение выгод и затрат. Необходимо разработать руководящие указания в отношении оценки воздействия транспорта или городских инициатив на здоровье (например, использование ИЭОПЗ), включая их влияние на велосипедное движение (см. рекомендацию 8.3). Оценка воздействия на окружающую среду или, в соответствующих случаях, стратегическая экологическая оценка должны быть стандартной процедурой для транспортных проектов, планов, программ и политики.

5. Включение велосипедного движения в процессы планирования и содействия мультимодальности

50. Велосипедное движение зачастую в недостаточной степени интегрировано в транспортную систему, что ограничивает возможности для повседневной езды на велосипеде на короткие расстояния. Тот факт, что инфраструктура для велосипедного движения рассматривается только на самых последних этапах осуществления проектов в области развития, когда вся остальная инфраструктура и объекты уже готовы, ведет к удорожанию последующей адаптации.

51. Велосипедное движение следует включать в разработку предписаний в области планирования инфраструктуры. Принципы планирования с учетом велосипедного движения должны последовательно применяться в ходе самого процесса, если только они не оказываются несостоятельными. Езда на велосипеде является наиболее распространенным способом повседневного перемещения на короткие расстояния, и ее масштабы могут быть увеличены путем интеграции в транспортную систему в целом. Тесное сотрудничество со всеми соответствующими заинтересованными субъектами поможет обеспечить более эффективное функционирование транспортной цепи.

52. Территориально-пространственное планирование и планирование землепользования с учетом велосипедного движения сделает заметным наиболее существенное изменение: оно сократит нужды в области транспорта, обеспечит пространство для движения немеханических транспортных средств и будет способствовать появлению более пригодных для жизни и привлекательных городов и населенных пунктов.

Рекомендация 5.1: включить велосипедное движение во все виды планирования инфраструктуры

53. В нормативно-правовых актах на всех административных уровнях должны устанавливаться основные принципы планирования инфраструктуры для велосипедного движения. Все соответствующие технические данные должны быть представлены в руководящих принципах планирования, руководствах и стандартах проектирования велосипедного движения, при этом необходимо обеспечивать гибкость в целях учета местных, региональных и национальных условий. Руководящие принципы, руководства и стандарты следует пропагандировать и регулярно обновлять. Кроме того, необходимы тесное сотрудничество и согласование с соответствующими институтами, учреждениями и затрагиваемыми субъектами в рамках адаптации существующих нормативно-правовых актов. Этот процесс следует завершать разработкой нормативно-правовых актов и планов, за которыми должен следовать мониторинг их осуществления.

Рекомендация 5.2: учитывать велосипедное движение в процессе пространственного планирования и включать его в строительные нормы

54. Территориально-пространственное планирование должно способствовать краткосрочным поездкам на велосипеде за счет обеспечения надлежащего землепользования и учета потребностей велосипедистов и движения немеханических

транспортных средств в целом. В тех случаях, когда все основные общественные услуги предоставляются на местном уровне, поездки на автомобиле могут быть заменены ездой на велосипеде и ходьбой пешком.

55. В строительных нормах, где учитывается велосипедное движение, должны содержаться подробные требования (в том числе относительно защищенных стоянок для велосипедов, зарядных устройств, расположения входов, широких дверей, больших лифтов, помещений для переодевания, камер хранения и стендов для ремонта) ко всем новым проектам в области развития.

Рекомендация 5.3: содействовать мультимодальности (езда на велосипеде, общественный транспорт и ходьба пешком)

56. В целях содействия велосипедному движению общественный транспорт должен быть приспособлен для комфортной и доступной перевозки велосипедов. Плавный переход между велосипедной сетью и платформой следует обеспечивать за счет пандусов, специальных лестниц или лифтов. Ответственные учреждения должны включать необходимые характеристики транспортного средства или услуги в тендерную документацию для государственных закупок и внедрять привлекательные тарифные системы.

57. Мультимодальные системы планирования маршрута, приложения и системы информации о дорожном движении должны включать в себя сети велосипедного движения и планы публичного проката велосипедов. Внедрение новых систем электронных билетов и карт мобильности должно распространяться на все устойчивые виды транспорта, включая общественный транспорт, прокат автомобилей, прокат велосипедов и защищенные стоянки для велосипедов.

58. Для поддержки мультимодальности и интеграции велосипедного движения в сеть инфраструктуры необходимо создать учреждения по вопросам мультимодальных перевозок. Для этого следует определить соответствующие учреждения и достичь соглашения о базовых принципах сотрудничества.

6. Поощрение велосипедного движения посредством стимулирования и регулирования мобильности

59. Многие страны предлагают налоговые стимулы людям, которые пользуются своими автомобилями или общественным транспортом для ежедневных поездок на работу и обратно. И только несколько стран делают то же самое для езды на велосипеде. Финансовые стимулы являются мощным инструментом, который может изменить поведение и повысить статус велосипедного движения. Недавнее внедрение электрических велосипедов расширяет сферу использования велосипедов далеко за пределы сферы использования обычных велосипедов с точки зрения расстояния и удобства. Тем не менее этот потенциал задействован не в полной мере из-за значительно более высокой стоимости электрических велосипедов. Цель заключается в том, чтобы признать и поощрять велосипедное движение в качестве равноправного вида транспорта в налоговой системе при одновременном повышении уровня осведомленности и его положительной оценке общественностью.

60. В число финансовых стимулов могут входить налоговые льготы, установка компаниями инфраструктуры для велосипедного движения и субсидии на поездки на работу на велосипеде. В рамках схем финансирования транспортных средств на электротяге следует поощрять как электромобили, так и электрические велосипеды. Пропагандистские кампании должны повышать осведомленность о велосипедном движении и его преимуществах в целях изменения поведения и ориентироваться на привлечение групп лиц, которые ранее на велосипеде не ездили.

Рекомендация 6.1: ввести налоговые стимулы за езду на велосипеде

61. В зависимости от национальной налоговой системы цель создания равных возможностей для поездок на работу может быть достигнута различными путями. В качестве примеров налоговых стимулов можно привести введение не облагаемого налогом бюджета на мобильность, не облагаемое налогом возмещение расходов на каждый километр поездок на работу на велосипеде, налоговые льготы для велосипедистов, инфраструктуру для велосипедного движения для трудящихся и содействие использованию велосипеда для деловых поездок. В случае отсутствия политического большинства при введении конкретных налоговых льгот для велосипедного движения ликвидация субсидий на поездки на работу на автомобиле может уравнивать налоговые условия для всех видов транспорта. После введения налоговых стимулов крайне важно пропагандировать их, с тем чтобы повышать осведомленность работодателей и других потенциальных бенефициаров.

Рекомендация 6.2: предоставлять общинам, компаниям и потребителям финансовую поддержку для покупки велосипедов (например, электрических или грузовых)

62. Более широкое распространение высококачественных традиционных велосипедов и инновационных велосипедов, таких как электрические педальные велосипеды («педелек»), складные велосипеды и грузовые велосипеды, может изменить поведение и помочь отказаться от поездок на автомобиле или микроавтобусе. Таким образом, все стратегии и планы финансирования средств передвижения на электрической тяге должны включать в себя электрические велосипеды. На рынках с низким объемом продаж общая субсидия в размере 500 евро на электрические велосипеды и 1000 евро на электрические грузовые велосипеды может способствовать сокращению разницы с ценами на обычные велосипеды и облегчить развитие рынка. В странах, где на электрические велосипеды уже приходится значительная доля рынка, налоговые стимулы должны быть направлены на использование велосипедов, хотя планы финансовой поддержки (особенно для электровелосипедов и электрических грузовых велосипедов вследствие их более высокой цены, а также для малых предприятий) также имеют право на существование.

Рекомендация 6.3: стимулировать использование велосипедного движения посредством управления мобильностью

63. Кампании по стимулированию езды на велосипеде как в повседневной жизни, так и в туристических целях являются необходимой частью усилий по созданию культуры велосипедного движения. Управление мобильностью предоставляет широкий спектр инструментов для стимулирования велосипедного движения и других устойчивых видов транспорта посредством включения регулирования спроса на использование автомобилей и изменения установок и поведения путешественников. В основе управления мобильностью лежат «мягкие» меры, такие как информирование, стимулирование, организация, координация, просвещение и обучение, распределение и поддержка, которые повышают эффективность «жестких» мер (например, новые велосипедные дорожки). Во многих случаях ответственность за эти меры лежит на органах местного и/или регионального уровня. Национальные власти должны четко понимать свои функции и обязанности и создавать надлежащие рамки для поддержки местных и региональных усилий.

7. Улучшение здоровья и повышение безопасности

64. Ежегодно около 1 млн смертей в регионе ВОЗ/Европа объясняются недостаточной физической активностью⁴³. Активная мобильность в виде велосипедного движения как средства передвижения является весьма перспективным

⁴³ <http://www.who.int/nmh/publications/ncd-status-report-2014/en/>.

подходом к интеграции физической активности в повседневную жизнь. Меры, направленные на повышение безопасности велосипедистов должны стать составной частью национальных и международных стратегий в области безопасности дорожного движения.

Рекомендация 7.1: повышать осведомленность медицинских работников и укреплять их потенциал для пропаганды велосипедного движения в качестве одного из инструментов стимулирования физической активности и укрепления здоровья населения

65. Регулярная езда на велосипеде приносит значительную пользу с точки зрения здоровья. Государственные медицинские работники могут стать мощным рупором, выступая за включение велосипедного движения в политику и мероприятия в области здравоохранения. Это требует разработки хорошо структурированных и удобных для пользователей руководящих принципов, адресованных врачам и государственным медицинским работникам, повышения осведомленности общественности о связи между активной мобильностью и здоровьем и решения вопросов, связанных с конкретными заболеваниями. Руководящие принципы, основанные на надежных научных данных, должны включать в себя езду на велосипеде как профилактическую или реабилитационную меру при некоторых заболеваниях, а также как меру профилактики различных неинфекционных заболеваний. В них также должна быть представлена четкая информация о рекомендованной скорости и продолжительности езды на велосипеде при конкретных болезнях с учетом таких факторов, как возраст и вес. Информационно-пропагандистская деятельность в целях стимулирования езды на велосипеде должна выходить за рамки сектора здравоохранения, с тем чтобы соответствовать образовательным, профессиональным и рекреационным условиям, в которых живут и работают люди. Ввиду уменьшения опасности неинфекционных заболеваний медицинские страховые компании, возможно, пожелают рассмотреть возможность предоставления финансовых стимулов для своих клиентов, которые регулярно ездят на велосипеде.

Рекомендация 7.2: включить вопросы, связанные со здоровьем и велосипедным движением, в программы формального и неформального образования и мероприятия по повышению осведомленности общественности

66. Преимущества езды на велосипеде с точки зрения здоровья следует широко пропагандировать в рамках формального и неформального образования на всех его этапах, начиная с раннего детства. Министерство здравоохранения и министерство образования должны включать вопросы полезности езды на велосипеде для здоровья, а также правила дорожного движения и проблемы безопасности дорожного движения в учебные программы. Например, для учителей и родителей могут быть разработаны пособия, написанные в четком, лаконичном и удобном для пользователя стиле, за которыми последуют учебные и просветительские мероприятия. Детям и молодежи должна быть предоставлена возможность развивать велосипедные навыки и практиковать их безопасно. Необходимо искать возможности создания безопасной инфраструктуры для велосипедного движения, включая охраняемые места для стоянки, и содействия регулярной езде на велосипеде в школы, университеты и другие учебные и досуговые заведения. Эти меры должны быть интегрированы в планы школ по управлению мобильностью.

Рекомендация 7.3: включить вопросы велосипедного движения в стратегии безопасности дорожного движения

67. Повышение безопасности дорожного движения для велосипедистов требует комплексного подхода и должно быть интегрировано в политику в области безопасности дорожного движения. Такие инициативы, как управление инфраструктурой и регламентирование скорости, рассматриваются в разделах 2 и 3. Улучшение поведения участников дорожного движения посредством более эффективного информирования, просвещения, повышения осведомленности и

обеспечения соблюдения правил дорожного движения является одним из важных аспектов политики в области безопасности дорожного движения так же, как и безопасность транспортных средств, особенно механических. Современные технологические достижения, такие как интеллектуальная система выбора адекватной скорости (ИСА) и автоматические системы экстренного торможения (АСЭТ), а также средства обеспечения безопасности грузовиков, такие как улучшенный прямой обзор и помощь при поворотах, будут оказывать позитивное воздействие на велосипедистов и пешеходов и должны учитываться при установлении стандартов ЕЭК в отношении транспортных средств.

8. Улучшение статистических данных о велосипедном движении для использования при мониторинге и сопоставительном анализе на основе эталонных показателей

68. Оценка преимуществ использования велосипеда требует систематического сбора статистических данных. База сопоставимых и достоверных статистических данных для общеевропейского региона является одним из необходимых условий для проведения мониторинга и сравнительного анализа показателей для стимулирования велосипедного движения.

69. Первый шаг будет заключаться в том, чтобы подготовить общий обзор имеющихся данных на региональном, национальном и общеевропейском уровнях. Следующий шаг будет предполагать сбор сопоставимых и надежных статистических данных с использованием минимального набора показателей, включая долю велосипедного движения, ежегодное число пассажиро-километров, преодолеваемых на велосипеде, на душу населения, число национальных планов развития велосипедного движения (состояние: разработаны, приняты или осуществлены), ежегодное число погибших на каждый километр, преодоленный на велосипеде, число стран, применяющих ИЭОПЗ для езды на велосипеде и ходьбы пешком, количество километров инфраструктуры для велосипедного движения, среднее число велосипедов на одного жителя и на одно домашнее хозяйство и число продаваемых ежегодно велосипедов. С появлением цифровой формы информации и новых технологий могут быть разработаны новые способы сбора статистических данных (см. раздел 10). Цель состоит в том, чтобы собрать исходные данные на национальном уровне за 2020 год.

70. Эта общая база данных будет оказывать непосредственное влияние на доверие к аргументам заинтересованных субъектов в пользу велосипедного движения и использоваться в ходе обсуждений более высоких бюджетных ассигнований на велосипедное движение с финансовыми учреждениями и налогоплательщиками. Она также будет служить в качестве мощного инструмента мониторинга и оценки для сравнения эффективности мер и выявления факторов успеха (мер, могущих служить примером передовой практики для других стран), которые будут привлекать средства на инвестиции, обещающие наибольшую отдачу.

Рекомендация 8.1: предоставлять достаточные и надежные статистические данные для мониторинга уровня велосипедного движения

71. Для оценки воздействия велосипедного движения с использованием общей методологии и мониторинга прогресса в деле осуществления Общеевропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения необходим минимальный набор данных. На основе вышеупомянутого обзора имеющихся данных на региональном, национальном и европейском уровнях (включая качество) будет подготовлен минимальный набор сопоставимых, надежных и согласованных статистических данных (например, посредством применения Руководящих принципов Евростата относительно мобильности пассажиров или итогов проекта SHANTI)⁴⁴.

⁴⁴ <https://circabc.europa.eu/sd/a/72b395b9-031e-424a-bee3-a34a1684d048/SHANTI%2520Eurostat%2520June%252017.pptx>.

Кроме того, рекомендуется провести (или обновить) в каждой стране национальное обследование поездок. Эта дополнительная информация позволит обеспечить более четкое представление о поведении, потребностях и предпочтениях велосипедистов.

Рекомендация 8.2: оказывать странам поддержку в усилиях по сбору систематизированных данных, сопоставимых на международном уровне

72. Рабочая группа по статистике транспорта Комитета ЕЭК по внутреннему транспорту в сотрудничестве с Евростатом и Международным транспортным форумом уже обеспечивает признанную на международном уровне основу и методологию для сбора статистических данных в области транспорта, которая должна быть расширена за счет включения подробных статистических данных, связанных с велосипедным движением (таких, как количество километров, преодолеваемых на велосипеде, и смертность в результате происшествий, связанных с велосипедом), используя при возможности существующие системы сбора данных.

Рекомендация 8.3: обратить особое внимание на преимущества велосипедного движения посредством разработки и применения общих инструментов

73. ИЭОПЗ может использоваться для оценки пользы от сокращения смертности в результате регулярной ходьбы пешком или езды на велосипеде. Этот инструмент предназначен для оказания специалистам по городскому планированию, транспортным ведомствам и медицинским работникам помощи в деле привлечения новых инвестиций в активную мобильность и количественного определения экономической ценности активного движения. Последняя версия ИЭОПЗ включает в себя новые модули смертности в результате загрязнения воздуха и дорожно-транспортного травматизма, а также модуль для оценки изменений уровня выбросов углерода в результате перераспределения перевозок по видам транспорта в пользу езды на велосипеде и ходьбы пешком. Дальнейшие усовершенствования и дополнительные инструменты необходимы для оценки и освещения воздействия велосипедного движения на экономику с использованием общей методологии и согласованных данных.

9. Поощрение велосипедного туризма

74. Велосипедный туризм и рекреационные прогулки на велосипеде, хорошо зарекомендовавшие себя во многих европейских странах, вносят все более значительный вклад в национальную экономику. По данным исследования, проведенного в 2012 году по поручению Европейского парламента, и исследования ОПТОСОЗ–Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде относительно экологических рабочих мест в сфере велосипедного движения⁴⁵, велосипедный туризм вносит более 44 млрд евро в год в экономику Европейского союза, Норвегии и Швейцарии вместе взятых, а также имеет определенные экологические и социальные выгоды. Тем не менее по-прежнему часто наблюдается отсутствие координации между различными уровнями ответственности за разработку маршрутов велосипедного туризма и оказание сопутствующих услуг, таких как общественный транспорт и жилье. Для обеспечения постоянного увеличения объемов велосипедного туризма и рекреационных прогулок на велосипеде жизненно необходимо следить за их развитием на национальном уровне путем создания национальных координационных центров велосипедного туризма и объединения соответствующих поставщиков услуг в рамках систем обслуживания велосипедного движения. Кроме того, необходимо принять и осуществлять национальный стандарт сигнализации в рамках сети велосипедных маршрутов. Если эти меры разрабатываются на основе целостного подхода, то велосипедный туризм будет

⁴⁵ <https://thepep.unece.org/node/86>.

охватывать более широкую долю рынка и станет более доступным, служа в качестве портала для последующего использования велосипедов в повседневной жизни.

Рекомендация 9.1: учредить национальные координационные центры велосипедного туризма

75. Успех направлений велосипедного туризма требует создания организационных структур для координации мер, связанных с ЕвроВело, и других необходимых действий на национальном уровне. Такая схема координации, как правило, включает в себя соответствующее национальное министерство или орган по туризму, национальное министерство или орган по вопросам автомагистралей или транспорта, региональные органы власти, организации велосипедного движения (представляющие интересы пользователей), организации, представляющие интересы поставщиков услуг (например, в сфере жилья), и государственных транспортных операторов. В дополнение к выявлению заинтересованных субъектов необходимо определить структуру, правовой статус, задачи и функции координационного центра. Страны, которые только начинают стимулировать велосипедный туризм, могут начать с создания рабочей группы с контактным лицом для ответов на первоначальные запросы, тогда как страны с давней традицией велосипедного туризма могут создать полномасштабный координационный центр. Приоритеты и действия должны обсуждаться в ходе рабочих совещаний с участием заинтересованных субъектов, а финансирование должно быть гарантировано.

Рекомендация 9.2: ввести национальную систему обслуживания велосипедного движения

76. Туристы, путешествующие на велосипеде, имеют особые потребности (например, безопасные и надежные стоянки велосипедов и инструменты для устранения незначительных механических поломок), и поставщики услуг, которые соответствуют этим требованиям, могут рекламировать себя среди потенциальных клиентов через национальные системы обслуживания велосипедного движения; они созданы во многих странах и зачастую находятся в ведении национального координационного центра ЕвроВело (см. рекомендацию 3.1). Однако в некоторых странах таких программ не имеется, а в других — разнообразие региональных систем создает путаницу для пользователей. Существующие системы должны координироваться на национальном уровне, поэтому необходимо согласовать единый комплекс критериев и модель финансирования, включая маркетинг, информационно-пропагандистские и учебные мероприятия.

Рекомендация 9.3: принять и осуществлять национальные руководящие принципы для сигнализации в рамках сети велосипедных маршрутов

77. Некоторые страны не имеют национальных руководящих принципов или стандарта для сигнализации на велосипедных маршрутах. Это создает опасность применения разных знаков в разных регионах или их полного отсутствия. Национальные органы власти по вопросам автомагистралей или транспорта и правительства должны играть координирующую роль в разработке стандартов и принятии соответствующих нормативно-правовых актов (см. приложение II к Плану). Поскольку они будут осуществляться на местном или региональном уровне, участие всех заинтересованных субъектов в ходе подготовительного этапа имеет крайне важное значение.

10. Использование новых технологий и инноваций

78. В последние годы ускорился процесс технологического развития, поэтому на рынке появились новые виды велосипедов, аналогичные транспортные средства и инструменты, которые поддерживают велосипедное движение и могут сделать езду на велосипеде более привлекательной, безопасной и удобной. Электрические велосипеды

становятся все более популярными как для отдыха, так и для поездок на работу, демонстрируя преимущества вспомогательного электрического привода. Среднее расстояние, покрываемое во время ежедневных поездок на работу, может быть почти удвоено при использовании электрических велосипедов и скоростных электровелосипедов.

79. Кроме того, велосипедистам стали доступны такие инновационные элементы, как программы для планирования путешествий и маршрутов, сенсоры для сбора данных и транспортные средства на электротяге. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) могут улучшить регулирование дорожного движения посредством коммуникации между велосипедами и светофорами, а новые технологии помогут привлечь внимание потоки велосипедистов и определить их приоритетность. Данные можно получать из размещенных на велосипедах этикеток или через приложения на смартфонах велосипедистов. Приложения также могут предотвращать кражи велосипедов, оповещать велосипедистов о свободных местах на крупных стоянках велосипедов, улучшать указатели и предоставлять цифровые информационные услуги. Кроме того, следует иметь в виду, что создание отдельных полос для самоуправляющихся автомобилей может привести к сокращению пространства для велосипедистов в центральной части городов, поэтому его следует избегать.

80. Разнородные технологии, связанные с велосипедным сектором, являются частью нерегулируемой отрасли, которая с трудом поддается систематизации. Роль правительства можно расширить путем разработки повесток дня, принятия более открытых стандартов и поощрения сотрудничества, что стимулирует велосипедное движение и приносит пользу потребителям.

Рекомендация 10.1: поощрение инноваций в области транспортных средств и инфраструктуры

81. Правительства могут играть важную роль в поощрении и финансировании инноваций применительно к велосипедам и велосипедной инфраструктуре. Например, инновации в отношении велосипедов могут помочь пожилым людям продолжать безопасно пользоваться велосипедами до более старшего возраста. К таким инновациям относятся: седла, которые автоматически опускаются при остановке велосипедиста, что позволяет пожилым людям в неподвижном состоянии вставить обеими ногами на землю, и рули, которые автоматически стабилизируются, обеспечивая безопасное передвижение на велосипеде на низких скоростях. Примером полезной инновации в области инфраструктуры является датчик дождя на светофорах, который позволяет отдавать предпочтение велосипедистам во время дождей.

Рекомендация 10.2: внедрять открытые стандарты обмена данными и использовать «умные» данные для улучшения условий велосипедного движения

82. Появление многочисленных форм сбора данных и инновационных приложений привело к нетранспарентному многообразию стандартов. Поскольку каждый разработчик уделяет основное внимание соблюдению своих собственных стандартов, обмен данными носит ограниченный характер. Введение открытых стандартов на уровне Европейского союза или ЕЭК сделает приложения доступными для широкой общественности и будет способствовать улучшению делового сотрудничества. В число возможных приложений входят информация о поездках различными видами транспорта, публичный прокат велосипедов, велосипедные парки и предотвращение краж велосипедов.

83. Лучшее понимание того, когда и где люди ездят на велосипеде, а когда и где — нет, какие маршруты они выбирают и какие скорости являются наиболее распространенными, будет способствовать разработке стратегий (см. рекомендации 8.1 и 8.2), направленных на то, чтобы стимулировать велосипедное движение и сделать его более удобным.

84. Правительствам следует сотрудничать с третьими сторонами и разрабатывать стратегии обмена информацией, с тем чтобы данные, собранные у велосипедистов, можно было использовать для совершенствования велосипедного движения в городских районах и обеспечения его доступности для заинтересованных сторон. Например, системы публичного проката велосипедов в различных городах и странах могут выиграть от открытых стандартов и взаимодополняемых систем, особенно с учетом роста мобильности как услуги.

Рекомендация 10.3: поддерживать новаторские подходы с использованием велосипедного движения к доставке товаров конечному пользователю

85. Вопрос доставки товаров конечному пользователю в рамках электронной торговли и «домашних магазинов» имеет существенное значение для устойчивости городов и обеспечения безопасности пешеходов и велосипедистов. Инновационные грузовые велосипеды являются решением этой проблемы. Соответствующие товары и транспортные средства должны быть идентифицированы и испытаны в местных условиях, а в законодательство или нормативно-правовые акты следует, при необходимости, внести поправки. Преимущества недавно разработанных решений необходимо тщательно оценивать. Поддержка и надзор должны обеспечиваться национальными министерствами. Для сохранения доступности и жизнеспособности городов необходимо уменьшить количество автомобилей, въезжающих во внутренние районы городов. Во многих городах могут быть реализованы стимулирующие решения для пассажирского транспорта при приближении к месту назначения, такие как парковки с последующим перемещением на велосипеде и поощрение совместного использования велосипедов, в сочетании с мерами по управлению мобильностью, включая повышение стоимости парковки.

11. Поощрение велосипедного движения для создания более устойчивой транспортной системы

86. 11 марта 2020 года ВОЗ объявила вспышку COVID-19 пандемией. Население и экономика стран серьезно пострадали от этой пандемии, повлекшей за собой незапланированные изменения, в том числе в области мобильности и транспорта.

87. Во время изоляции резко сократились выбросы от транспорта из-за ограниченного передвижения транспортных средств, в том числе моторизованных. Больше всего пострадал общественный транспорт, поскольку пассажиры избегали пользования им из опасения заразиться или потому, что пассажироместимость транспортных средств была уменьшена в целях соблюдения требований физического дистанцирования. Ходьба пешком и велосипедное движение стали надежным способом передвижения, вызванного необходимостью, в силу трех основных причин:

- a) обеспечения физического дистанцирования во время передвижения;
- b) изменения характера передвижения, так как многие взрослые и дети перешли на удаленную работу/учебу из-за ограничений, связанных с изоляцией, и за счет этого удовлетворяют свои повседневные потребности в непосредственной близости от дома;
- c) частичной замены общественного транспорта.

88. Три вышеупомянутые причины способствуют повышению устойчивости городов к возможным будущим потрясениям аналогичного характера, а также вносят вклад в охрану здоровья и окружающей среды и приносят экономические выгоды. В связи с этим ВОЗ рекомендовала совершать во время изоляции необходимые

перемещения пешком или на велосипеде в тех случаях, когда это возможно (ВОЗ, 2020 год)⁴⁶.

89. Связь между активной мобильностью и устойчивостью городов двоякая. С одной стороны, увеличение количества поездок на велосипеде (и пеших перемещений) способствует лучшему перераспределению долей перевозок различными видами транспорта, так как снижает зависимость от частного транспорта и уменьшает переполненность общественного транспорта, тем самым поддерживая его жизненно важную функцию и делая его более доступным для тех, кто нуждается в его использовании. С другой стороны, это увеличение способствует переходу к модели «города шаговой доступности», в котором граждане могут удовлетворять свои основные повседневные потребности в пределах пешей или велосипедной досягаемости.

90. Существующие планы на случай чрезвычайных ситуаций не предусматривали мер, позволяющих растущему числу велосипедистов и пешеходов безопасно передвигаться, соблюдая при этом физическое дистанцирование, во время пандемии, и многим городам пришлось прибегнуть к чрезвычайным мерам, чтобы повысить процент населения, передвигающегося пешком и на велосипедах. Часто это достигалось за счет перераспределения места, выделенного под автомобильное движение, для создания более приятного, привлекательного пространства. Во многих случаях перераспределение общественного пространства осуществлялось с помощью временных мер, принятие которых, как правило, не оспаривалось в силу их сравнительно низкой стоимости и низкого уровня конкуренции с частным и общественным транспортом, использование которого сократилось. Некоторые из этих мер можно было бы сохранить и после окончания чрезвычайной ситуации, а в ряде городов меры по перераспределению пространства в целях поощрения активного передвижения были включены в планы мобильности на период после изоляции.

91. Кроме того, эти меры, пусть даже временные, позволили многим гражданам получить опыт передвижения на велосипеде или пешком в более безопасных условиях, что, возможно, способствовало зарождению нового спроса и усилению политической поддержки мер по содействию активной мобильности. Многие города и центральные правительства начали прокладывать специальные велосипедные дорожки, сокращая ограничения скорости и предоставляя субсидии на покупку велосипедов для поощрения велосипедного движения.

Рекомендация 11.1: обеспечить справедливое перераспределение дорожного пространства между всеми участниками дорожного движения

92. Ситуация, сложившаяся во время пандемии, показала, что органы местного самоуправления городских районов должны рассмотреть вопрос о перераспределении дорожного пространства, чтобы предусмотреть место для пешеходов и велосипедистов. Главный принцип должен заключаться в том, что пешеходы и велосипедисты являются равноправными участниками уличного дорожного движения, а общественное пространство должно быть справедливо поделено между всеми участниками.

93. Новые объекты инфраструктуры велосипедного движения, например вспомогательные (или временные) велосипедные дорожки, и расширение тротуаров делают передвижение, вызванное необходимостью, возможным и безопасным. Сужение дорог, предназначенных для моторизованного транспорта, также может способствовать поддержанию спокойного движения, так как на более широких полосах водители непроизвольно увеличивают скорость, что подвергает еще большей опасности пользователей немоторизованного транспорта.

⁴⁶ См. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/technical-guidance/moving-around-during-the-covid-19-outbreak>.

Рекомендация 11.2: оптимизировать общественные места и сделать их привлекательными и приятными

94. Помимо расширения тротуаров и введения новых объектов инфраструктуры велосипедного движения, перераспределение места, выделенного под автомобильное движение, должно способствовать созданию более приятных, привлекательных пространств и делать города более удобными для жизни. Соответствующие стратегии включают: создание парклетов⁴⁷; установку элементов адаптации к изменению климата, таких как тентовые навесы; и городское планирование. Во время пандемии тактическое размещение таких элементов, как дорожные конусы, пластиковые столбики и строительные ограждения, стало недорогим временным способом внести изменения в инфраструктуру и освободить место, выделенное под парковки и автомобильное движение. Общие пространства являются постоянными элементами дорожной сети, которые могут быть легко адаптированы к изменяющимся базовым условиям. Такие многофункциональные уличные зоны служат в качестве надлежащих инструментов для повышения устойчивости городов.

Рекомендация 11.3: интегрировать велосипедное движение в планы действий на случай чрезвычайных ситуаций

95. Даже во время изоляции велосипеды представляли собой средство передвижения (помимо ходьбы пешком), которое было доступно для перемещения, вызванного необходимостью, даже в тех случаях, когда общественный транспорт и поездки на собственном автомобиле были невозможны или недоступны. Помимо обеспечения того, чтобы имеющаяся инфраструктура для велосипедного движения могла удовлетворить потребности потенциальной волны новых велосипедистов, лицам, ответственными за принятие решений, необходимо разработать планы повышения безопасности (например, путем введения зон с низкой скоростью движения), создать новые велосипедные парковки, предусмотреть дополнительные (электрические) велосипеды в уже существующих пунктах аренды/совместного пользования и внедрить новые или расширить существующие схемы субсидирования для покупки новых (электрических) или грузовых велосипедов. Эти меры являются неотъемлемой частью планов (в области велосипедного движения/транспорта) на случай чрезвычайных ситуаций, которые облегчают реагирование на текущую или любую будущую пандемию. К разработке этих планов должны быть привлечены все соответствующие заинтересованные стороны, включая гражданское общество.

V. Создание условий для будущей деятельности

96. С момента проведения четвертого Совещания высокого уровня члены Партнерства ОПТОСОЗ поощряют развитие велосипедного движения тесно сотрудничают в процессе подготовки проекта общеевропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения. Это сотрудничество будет продолжаться и после его принятия.

97. Партнерство будет продолжать обмениваться примерами передовой практики и контролировать осуществление этого плана после 2019 года, а также будет стремиться расширить свой географический охват, так чтобы он включал в себя страны, которые ранее не были задействованы в данном процессе. Оно будет ежегодно представлять доклад Руководящему комитету ОПТОСОЗ и подготовится к среднесрочному обзору выполнения генерального плана на шестом Совещании высокого уровня.

98. Следует установить тесные связи между Партнерством и, например, Академией ОПТОСОЗ и национальными центрами знаний (см. рекомендацию 1.3) для содействия обмену ноу-хау и оказания поддержки в наращивании потенциала, необходимого для успешной реализации этого плана.

⁴⁷ Расширение тротуаров, предоставляющее больше места и удобства для пешеходов.

99. Дальнейшая разработка и внедрение трансъевропейской сети велосипедного движения будет иметь ключевое значение для достижения целей, поставленных в плане. В этой связи исключительную важность приобретет тесное сотрудничество с международными финансовыми учреждениями и другими донорами. Финансирование со стороны Международного валютного фонда, Европейского инвестиционного банка и других аналогичных учреждений позволит увеличить имеющийся бюджет на мероприятия по стимулированию велосипедного движения и вывести его за рамки инвестиций на национальном уровне и на уровне Европейского союза. Кроме того, разработка и принятие плана отвечает важному предварительному условию для обращения к международным финансовым учреждениям и другим донорам, поскольку обеспечивает предоставление структурированных данных и информации в привлекательной для них форме. Следующий шаг будет заключаться в организации рабочих совещаний по финансированию с участием представителей различных финансовых учреждений в целях обсуждения вариантов финансирования проектов, кратко представленных в более полном техническом варианте указанного плана.

100. Эти мероприятия будут способствовать осуществлению плана, за которым, возможно, последуют предложения о возможном правовом инструменте для укрепления деятельности в соответствии с нашей концепцией.

101. Наконец, участие ОПТОСОЗ не должно ограничиваться удвоением масштабов велосипедного движения; польза от него также очевидна и в случае ходьбы. Расширение сферы охвата работы, с тем чтобы она включала в себя весь спектр активной мобильности, станет следующим логическим шагом на пути к реализации концепции ОПТОСОЗ.
