



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям  
и экономике транспорта****Тридцать четвертая сессия**

Женева, 15–17 сентября 2021 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Устойчивая городская мобильность, велосипедное  
движение и общественный транспорт****Общеввропейский генеральный план для велосипедного  
движения ОПТОСОЗ: инфраструктурный модуль —  
состояние и предложение по дальнейшим действиям****Записка секретариата****I. Введение**

1. Настоящий документ был подготовлен секретариатом в соответствии с просьбой Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) на ее тридцать третьей сессии представить на рассмотрение тридцать четвертой сессии модуль инфраструктуры для велосипедного движения в качестве официального документа, а также предложения и соображения по его дальнейшей разработке. Документ основывается на информации, представленной в рабочем документе ECE/TRANS/WP.5/2021/6.

**II. Национальные сети: в направлении общеввропейского  
инфраструктурного модуля для велосипедного движения**

2. В настоящем разделе представлена информация о национальных велосипедных сетях, собранная к маю 2021 года в рамках процесса, направленного на разработку общеввропейского инфраструктурного модуля для велосипедного движения. В нем рассматриваются последующие шаги по разработке полного модуля.

3. Данные о своих национальных велосипедных сетях смогли предоставить Австрия, Бельгия, Венгрия, Греция, Дания, Ирландия, Нидерланды, Норвегия, Соединенное Королевство, Словения, Франция, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария. Такие национальные данные включают в себя соответствующие страновые данные по сети ЕвроВело.



4. Различные дополнительные национальные координационные центры и координаторы сети ЕвроВело заявили о своей готовности предоставить данные на более позднем этапе с соблюдением необходимых технических требований, а именно:

- в формате шейп-файла (расширение файла .SHP) или ESRI ArcMap (база геоданных);
- шейп-файлы должны включать информацию об используемой проектируемой системе координат;
- каждый элемент, например, существующий или планируемый маршрут, должен также иметь уникальный идентификатор. По возможности следует указать и любое другое поле, содержащее дополнительную информацию.

5. Все собранные данные были представлены на платформе Географической информационной системы (ГИС) ЕЭК. На карте 1 представлены данные о национальных велосипедных сетях.

6. При увеличении масштаба приграничных регионов становится очевидным, что в некоторых случаях национальные велосипедные сети имеют трансграничное соединение, тогда как в других случаях международных смычек, по-видимому, нет. Одним из многочисленных преимуществ представления данных о национальных велосипедных сетях на платформе ГИС является то, что на ней отражаются недостающие звенья между национальными велосипедными сетями, для которых можно предложить соединительные маршруты. Наличие планируемой международной сети должно также способствовать предпринимаемым национальными, региональными и местными органами власти усилиям по мобилизации финансовых ресурсов.

7. Ожидается, что по итогам сбора данных на следующем этапе работы удастся составить полное представление о национальных велосипедных сетях если не всех, то большинства стран региона ЕЭК. Будет проведена оценка соединений между национальными сетями, имеющая целью выявить недостающие звенья и предложить соединительные маршруты. Предусмотрен сбор данных о географическом положении маршрутов, а также о видах их инфраструктуры. Последние подлежат классификации в соответствии с видами, предложенными в документе ECE/TRANS/WP.5/2021/6. Органам, отвечающим за велосипедные сети, предлагается поддержать эту деятельность и представить секретариату соответствующие данные.

Рисунок

**Графическое отображение всех данных, полученных к настоящему времени**



### **III. Соображения по поводу работы, проделанной до настоящего времени**

8. Велосипедная инфраструктура претерпела значительную эволюцию, продиктованную необходимостью обслуживать растущее число велосипедистов, совершающих ежедневные маятниковые поездки, а также занимающихся велотуризмом. Как показано в документе ECE/TRANS/WP.5/2021/6, если для отдельных видов инфраструктуры определения были согласованы на международном уровне и закреплены в международных соглашениях, то для других — нет. В то же время считается, что наличие общепринятых определений для различных видов велосипедной инфраструктуры и их универсальное применение внесет большую лепту в дело дальнейшего развития и обеспечения безопасности велосипедного движения, поскольку удастся добиться стандартизации велосипедной инфраструктуры.

9. Как явствует из проведенного анализа, для некоторых видов инфраструктуры будущая стандартизация потребует разработки новых дорожных знаков, которые в настоящее время не включены в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Они могут быть разработаны, например, для «велосипедной улицы» и «необязательной велосипедной дорожки/рекомендованного маршрута». В последнем случае представляется вполне достаточным проанализировать определение рекомендованного маршрута, фигурирующее в «Предложении по поправкам к

приложениям 1 и 3», представленном Группой экспертов по дорожным знакам и сигналам (ЕЭК ООН, 2019b).

10. Имеются данные, свидетельствующие о том, что создание велосипедной инфраструктуры является весьма рентабельным по сравнению с другими видами транспорта и что она дает преимущества, которые значительно перевешивают затраты. Кроме того, конкретно оговаривается, что именно характеризует хорошую сеть/хороший маршрут:

- единство сети, обеспеченное путем соединения городов и поселков в регионе с хорошо развитыми и непрерывными велосипедными маршрутами и при наличии соединений с другими видами транспорта;
- наличие хороших дорожных знаков и указателей;
- регулярное техническое обслуживание; и
- соответствующее предложение дополнительных услуг — размещение, рестораны, аренда и ремонт велосипедов и т. д.;
- координация и развитие сети могут осуществляться различными способами. Например, хорошей практикой считается создание специальных региональных комитетов, отвечающих за региональные сети, их целостность и соединение с соседними сетями;
- развитие и популяризация велосипедной сети имеют важное значение для обеспечения мобильности, активного досуга и туризма. Это, например, позволит гражданам открыть в непосредственной близости от себя высококачественные туристические возможности, причем весьма экологичные.

11. Считается, что сеть ЕвроВело добилась больших успехов в создании костяка многих национальных, региональных и местных сетей по всей Европе. ЕвроВело пользуется большой популярностью среди велосипедистов и велотуристов и соединяет европейские страны и регионы, в том числе отдаленные. Она представляет собой растущую и очень динамичную сеть велосипедных маршрутов, пользователей и профессионалов, которая создает рабочие места и способствует экономическому росту. Поскольку почти половина сети все еще находится на стадии планирования и развития, необходимы дальнейшие инвестиции, чтобы использовать высокий потенциал для велосипедного движения за пределами наиболее развитых и популярных направлений. Таким образом, сеть ЕвроВело может служить основой для создания ключевых общеевропейских велосипедных маршрутов и сети как части общеевропейского инфраструктурного модуля для велосипедного движения.

12. Важно отметить, что, как показали уже предпринятые усилия, разработка инфраструктурного модуля диктует необходимость дальнейших усилий по сбору данных, а также рассмотрения и согласования в конечном итоге определений различных видов велосипедной инфраструктуры, приведенных в документе ECE/TRANS/WP.5/2021/6, с тем чтобы они могли лечь в основу при установлении новых международных стандартов.

13. Истинность и актуальность вышеизложенного подчеркивается фактом принятия на пятом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена, май 2021 года) Общеевропейского генерального плана по велосипедному движению, в котором инфраструктурный модуль, процесс разработки которого был инициирован в рамках WP.5, рассматривается как важнейший элемент для достижения целей генерального плана.

14. Более того, в главе 5 принятого генерального плана, посвященной совместным действиям в направлении более активной мобильности в общеевропейском регионе, предусмотрены действия по разработке и завершению инфраструктурного модуля. Для сохранения набранного темпа и обеспечения непрерывности работы над инфраструктурным модулем предлагается создать группу, которая непосредственно занималась бы такой деятельностью.

## **IV. Проект предложения о мандате на 2022–2024 годы и круге ведения для группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры в общеевропейском регионе**

### **A. Мандат**

15. Группе экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры в общеевропейском регионе (Группа экспертов) поручено активизировать разработку инфраструктурного модуля для общеевропейского региона. В рамках этой задачи основной упор делается на: i) сборе данных о национальных велосипедных сетях, анализе данных и предложении общеевропейских маршрутов на основе национальных маршрутов, входящих в общеевропейскую велосипедную сеть; и ii) разработке надлежащих определений для различных видов велосипедной инфраструктуры, а также новых дорожных знаков, которые — в дополнение к существующим знакам, предусмотренным Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года, — должны использоваться для обозначения маршрутов.

16. Мандат предлагается на период 2022–2024 годов.

### **B. Круг ведения**

#### **1. Задачи**

17. В соответствии с принятым генеральным планом стимулирования велосипедного движения Группа экспертов должна:

a) служить платформой для сбора, интеграции и анализа поступающих от государств — членов ЕЭК данных о национальных велосипедных сетях;

b) предложить международные велосипедные маршруты, которые войдут в общеевропейскую велосипедную сеть; маршруты будут предлагаться исходя из данных о национальных сетях и результатов проведенного анализа, а также с учетом сети ЕвроВело;

c) работать на базе подготовленных к настоящему времени проектов определений, представленных в документе ECE/TRANS/WP.5/2021/6, и, по мере необходимости, совершенствовать их;

d) обсудить дорожные знаки, введенные недавно в некоторых странах ЕЭК для облегчения велосипедного движения, и предложить дорожные знаки, которые следует рассмотреть на предмет включения в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года; и

e) подготовить заключительный доклад о достигнутых результатах.

#### **2. Методы работы**

18. Группа экспертов учреждается и будет функционировать в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК, утвержденными Исполнительным комитетом ЕЭК 31 марта 2010 года (ECE/EX/2/Rev.1).

19. Ожидается, что Группа экспертов будет проводить свои совещания не реже одного раза в четыре–пять месяцев. Эти совещания следует проводить во Дворце Наций в Женеве, за исключением совещаний, которые страны или партнерские организации будут принимать у себя.

20. Председатель Группы экспертов должен представлять доклад о текущей работе на ежегодной сессии Рабочей группы WP.5, а на сессии, запланированной на сентябрь 2024 года, он должен представить окончательный доклад. Надлежит подготовить дополнительный доклад для Глобального форума по безопасности дорожного

движения (WP.1) о проделанной работе, касающейся определений различных видов велосипедной инфраструктуры, а также дорожных знаков.

21. Совещания должны проводиться на официальных языках ЕЭК.

22. Участие в работе Группы экспертов открыто для всех стран — членов ЕЭК и экспертов. В ее работе предлагается принять участие заинтересованным межправительственным и неправительственным организациям, которые могут высказывать свои экспертные мнения в соответствии с правилами и существующей практикой Организации Объединенных Наций.

23. Группа экспертов должна действовать на основе принципа инклюзивности и обеспечить активное участие в своей работе экспертов из всех стран — членов ЕЭК, и в особенности из стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии.

### **3. Секретариат**

24. ЕЭК будет обеспечивать секретариатское обслуживание Группы экспертов и тесное сотрудничество с обслуживающим ОПТОСОЗ совместным секретариатом ЕЭК-ВОЗ/Европа.

---