


Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**

 Группа экспертов по модулю
велосипедной инфраструктуры

Вторая сессия

Женева, 28 и 29 ноября 2022 года

**Доклад Группы экспертов по модулю велосипедной
инфраструктуры о работе ее второй сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	2
III. Велосипедная сеть Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (пункт 2 повестки дня)	5–15	2
IV. Определения и стандарты велосипедной инфраструктуры (пункт 3 повестки дня)	16–28	4
V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)	29–30	5
VI. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 5 повестки дня)	31–32	6
VII. Резюме основных решений (пункт 6 повестки дня)	33	6



I. Участники

1. Группа экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (далее именуемая GE.5) провела свою вторую сессию 28 и 29 ноября 2022 года. Сессия прошла под председательством г-на Г. Стеклачича (Словения) в формате гибридного совещания, участвовать в котором можно было в виртуальном режиме с использованием платформы Zoom или очно.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК): Армении, Венгрии, Германии, Ирландии, Испании, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии, Франции и Швейцарии.
3. На сессии были представлены следующие неправительственные организации: «Байк ин тайм» (Румыния); Европейская федерация велосипедистов (ЕФВ); Ассоциация энергоэффективности и защиты окружающей среды («Энверчевко») и Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2

4. GE.5 утвердила повестку дня второй сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2.

III. Велосипедная сеть Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № 1 и 2

5. GE.5 провела обзор данных о национальной велосипедной инфраструктуре в странах Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций, размещенных на платформе Географической информационной системы (ГИС) Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры (МОМТИ) под руководством ЕЭК. Она приветствовала появление на платформе данных из Израиля.
6. Далее группа вновь обратилась к Германии с просьбой предоставить данные о велосипедной сети для включения в МОМТИ ЕЭК. Просьба направить данные в секретариат до конца февраля 2023 года была адресована и другим странам, располагающим данными о своих велосипедных сетях. Секретариату было поручено совместно с координаторами стран работать над включением в структуру платформы МОМТИ новых данных о велосипедных сетях.
7. GE.5 с удовлетворением приняла к сведению прогресс, достигнутый Испанией в осуществлении национальной стратегии развития велосипедного движения, и в частности успехи, достигнутые в деле обозначения национальной велосипедной сети в соответствии с национальным руководством. Группа приветствовала намерение Испании утвердить свою национальную велосипедную сеть в январе 2023 года и соответственно представить данные о сети в секретариат до конца февраля 2023 года.
8. GE.5 рассмотрела также представленные Нидерландами результаты европейского проекта по использованию данных. Проект предполагает, что решения в сфере велосипедного движения должны быть основаны на информации, полученной в ходе сбора и анализа данных. Таким образом, при выборе стратегических мер следует руководствоваться данными. При этом было признано, что формировать смысловое содержание данных о велосипедном движении не всегда просто.

9. ЕФВ сообщила GE.5 о новых изменениях, относящихся к сети «ЕвроВело». Сообщение включало информацию о праздновании 21 ноября 2022 года 25-летия «ЕвроВело» — крупнейшей сети веломаршрутов в мире, — а также о картах маршрутов в формате GPX, которые с июля 2022 года можно загружать с веб-сайта «ЕвроВело». Также были представлены новые данные из Центра данных «ЕвроВело», согласно которым в 2021 году для велосипедного движения было доступно 64 % сети, а с января по октябрь 2022 года, по сравнению с 2019 годом, число используемых велосипедов увеличилось на 11 %. Что касается будущей деятельности, то Всемирная туристская организация и ЕФВ ищут спонсоров для проведения нового исследования по велосипедному туризму в Европе применительно к сети «ЕвроВело».

10. Далее GE.5 обсудила неофициальный документ № 1, содержащий проект руководства по обозначению национальных велосипедных сетей. Проект руководства был подготовлен секретариатом в соответствии с просьбой, высказанной GE.5 на ее первой сессии. Он был разработан на основе Руководства по определению национальной сети велосипедных маршрутов, подготовленного в рамках проекта «Планы развития велосипедного движения в регионе Дуная», а также других доступных материалов. В руководстве GE.5 решила указать, что в качестве магистральных маршрутов следует учитывать не только сети муниципального и регионального уровня, но в целом все ранее существовавшие сети. GE.5 решила также более подробно проанализировать различия в целевых потребностях велосипедистов, будь то велосипедисты продвинутого уровня и уязвимые велосипедисты или лица, которые пользуются велосипедом для отдыха или ежедневных поездок на работу, поскольку эти различия могут повлиять на проектирование сетей велосипедных маршрутов, в частности обусловить необходимость планирования на некоторых участках двух отдельных велосипедных маршрутов.

11. GE.5 согласилась с восемью предложенными этапами обозначения велосипедной сети. По ее мнению, этап 1 предполагает также налаживание сотрудничества между различными группами заинтересованных сторон, которые будут участвовать в последующих этапах обозначения сети. В описание этапа 3 следует включить более четкую ссылку на сбор и анализ данных. В описании этапа 7 следует указать преимущества велосипедного движения, которые лягут в основу аргументации для обеспечения финансирования создания сети. Такие уточнения были бы особенно полезны странам, которые еще не приняли твердого решения о пропагандировании велосипедного движения в качестве средства индивидуальной мобильности.

12. GE.5 просила экспертов направить в секретариат любые дополнительные комментарии в письменном виде до конца 2022 года.

13. GE.5 рассмотрела также неофициальный документ № 2, содержащий обзор ряда международных методик/стандартов, касающихся параметров велосипедных маршрутов, и соображения относительно ряда подходов к классификации пользователей и маршрутов. GE.5 согласовала четыре ключевых параметра, которые необходимо учитывать при определении соответствующего вида инфраструктуры. К ним относятся: интенсивность движения автотранспорта (т. е. число транспортных средств в день с выделением доли высокоинтенсивного движения), интенсивность велосипедного движения (т. е. число велосипедистов в день), ограничение скорости в соотношении с фактической скоростью движения автотранспорта и ширина объектов инфраструктуры. Эти четыре параметра следует подкрепить параметрами, определяющими качество инфраструктуры и влияющими на комфорт и безопасность велосипедистов, которые пользуются инфраструктурой. Секретариату и ЕФВ было предложено соответствующим образом реорганизовать параметры.

14. По вопросу классификации пользователей GE.5 согласовала их разделение на три группы. К первой группе относятся «обычные» велосипедисты, для которых следует установить минимально приемлемые значения параметров инфраструктуры. Во вторую группу входят «осведомленные» велосипедисты. В третью группу включаются «особые» велосипедисты (например, управляющие грузовыми велосипедами либо уязвимые велосипедисты). Для второй и третьей групп следует

рекомендовать установление более высоких значений параметров. GE.5 дополнительно рассмотрит вопрос о наилучших наименованиях каждой из групп.

15. GE.5 просила секретариат и ЕФВ подготовить таблицы с предложениями относительно значений параметров в разбивке по трем согласованным категориям пользователей каждого из согласованных типов инфраструктуры для рассмотрения на следующей сессии. В первом разделе этого документа следует объединить информацию о параметрах и категориях пользователей.

IV. Определения и стандарты велосипедной инфраструктуры (пункт 3 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № 3 и 4

16. GE.5 продолжила рассмотрение общих определений для различных типов велосипедной инфраструктуры, содержащихся в документе ECE/TRANS/WP.5/2021/6, начиная с термина «разноуровневый велосипедный переезд», и вынесла следующие рекомендации:

- вынесенная вперед стоп-линия/буферная зона для велосипедистов/ велосипедный «карман» и не прямой/Г-образный/двухэтапный поворот — важные элементы инфраструктуры для велосипедистов, для которых следует выработать общие определения. Кроме того, их следует обозначать с помощью согласованных знаков и разметки. Поэтому следует обратиться к Группе экспертов по дорожным знакам и сигналам за рекомендациями по схемам знаков и разметке. Секретариату GE.5 было поручено поддерживать связь с секретариатом родственной группы экспертов;
- применение исключения для велосипедистов на светофоре требует дополнительного обсуждения и представления странами, использующими этот тип инфраструктуры, подтверждающей информации о том, что он не снижает безопасность любых участников дорожного движения, особенно велосипедистов. Странам, имеющим опыт использования данного типа инфраструктуры, было предложено поделиться им на следующей сессии;
- термин «путевые указатели» не требует общего определения;
- определению термина «велосипедная трасса» следует уделить дополнительное внимание. Примеры определений этого типа инфраструктуры следует запросить у стран. Странам также было предложено поделиться своим опытом использования такого типа инфраструктуры.

17. Далее GE.5 обсудила неофициальный документ № 3, содержащий соображения и предложения относительно определений термина «велосипед» и существующих положений о разметке и сигналах светофора, относящихся к велосипедистам.

18. GE.5 рассмотрела предлагаемое изменение определения термина «велосипед» с проведением различия между понятиями «велосипед», «скоростной велосипед» и «грузовой велосипед». Она обсудила скорость и ширину в качестве ключевых параметров для возможной классификации типов велосипедов. GE.5 решила, что обсуждение необходимо продолжить, причем важным вкладом в это обсуждение станет сбор различных определений, разработанных странами. С этой целью секретариату было поручено собрать эти определения от стран и обобщить их. Кроме того, следует обратиться к представителям отрасли с просьбой высказать дополнительные соображения по этому вопросу.

19. В отношении положений о световых дорожных сигналах, закрепленных в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, GE.5 отметила, что предусмотренные этими положениями варианты световых дорожных сигналов, предназначенных для велосипедистов, не включают вариант сигналов с изображениями велосипеда красного, желтого и зеленого цветов на черном фоне. GE.5 решила, что такой вариант представляется наиболее подходящим и наглядным для обозначения того, что световые дорожные сигналы предназначаются

исключительно для велосипедистов. Поэтому GE.5 решила выдвинуть предложение о внесении изменений в пункт 13 статьи 23.

20. Кроме того, GE.5 согласилась с тем, что в пункт 13 статьи 23 желательно включить световые сигналы, четко указывающие направление для велосипедистов, а также световой сигнал, указывающий на обнаружение велосипедиста. С этой целью Группа решила выдвинуть предложение о внесении в пункт 13 дополнений (в виде пунктов 13 а) и 13 б)), которые касаются световых сигналов, обозначающих направление движения для велосипедистов, и световых сигналов, указывающих на обнаружение велосипедиста.

21. GE.5 также согласилась с тем, что в тексте положений Конвенции было бы полезно не исключать возможность общего светового дорожного сигнала для велосипедистов и пешеходов, и с этой целью решила выдвинуть предложение о внесении изменений в статью 24.

22. GE.5 поручила секретариату подготовить официальный документ, содержащий согласованные предложения по внесению изменений в статьи 23 и 24 Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

23. По вопросу разметки и дорожных знаков для указания предварительного выбора полосы движения GE.5 рассмотрела предложения по внесению изменений в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года и решила запросить мнение Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам относительно предлагаемого знака и разметки. Группа поручила секретариату поддерживать связь с секретариатом родственной группы экспертов.

24. Далее GE.5 решила рассмотреть предложения по внесению конкретных изменений в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, если это будет сочтено желательным с учетом подготовленных общих определений типов инфраструктуры для велосипедного движения. С этой целью GE.5 поручила секретариату и ЕФВ оценить вероятность того, что принятые определения потребуют внесения предложений о добавлениях или изменениях к положениям Конвенции в дополнение к уже подготовленным или рассмотренным предложениям. Секретариату было поручено представить результаты этой оценки на следующей сессии.

25. GE.5 обсудила также неофициальный документ № 4, содержащий предложения по измененным и дополнительным определениям для типов велосипедной инфраструктуры.

26. GE.5 приветствовала новые предложения относительно общих определений терминов «велосипедная дорожка» и «улица со встречным велосипедным движением». GE.5 внесла к ним дополнительные изменения, удалив прямые ссылки на дорожные знаки.

27. GE.5 также рассмотрела и приняла предложенные определения терминов «рекомендуемая велосипедная полоса движения» (с небольшим изменением), «совмещенная велосипедно-автотранспортная полоса», «дорога 2 + 1» и «велосипедная парковка». Было решено, что для термина «зона смешанного использования» специального определения не требуется, а обсуждение вопроса о необходимости определения терминов «стойка для парковки велосипеда» и «бокс для парковки велосипеда» следует продолжить.

28. GE.5 поручила секретариату подготовить к следующей сессии официальный документ, содержащий все общие определения типов велосипедной инфраструктуры, которые были согласованы в ходе первых двух сессий.

V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)

29. Представитель секретариата ОПТОСОЗ проинформировал GE.5 о предстоящих мероприятиях в рамках Программы.

30. Секретариат сообщил GE.5, что Нидерланды взяли на себя обязательство по финансированию, нацеленному на поддержку деятельности Группы. Такое финансирование потенциально может быть направлено на организацию рабочего совещания по обозначению национальных велосипедных сетей для стран, не имеющих опыта в этой области. GE.5 приветствовала эту идею и отметила, что рабочее совещание можно приурочить к одному из предстоящих совещаний ОПТОСОЗ либо провести в связи с совещанием ОПТОСОЗ или другим соответствующим мероприятием.

VI. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 5 повестки дня)

31. Секретариат проинформировал GE.5, что ее следующее совещание планируется провести в Женеве 23 и 24 марта 2023 года.

32. Секретариат сообщил также, что следующая сессия будет проведена в очном формате, поскольку проведение совещаний в гибридном формате с 1 января 2023 года будет оплачиваться из внебюджетных средств, предназначенных для организации подобных совещаний, а такими средствами GE.5 в настоящее время не располагает.

VII. Резюме основных решений (пункт 6 повестки дня)

33. Секретариат представил резюме решений, принятых GE.5. Полный доклад о работе сессии, подготовленный секретариатом в консультации с заместителем Председателя, будет распространен в электронном виде после сессии для утверждения.
