

РОЛЬ ВЕЛОСИПЕДОВ В ИЗМЕНЕНИИ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Российский и зарубежный опыт



Редакторы: Марсель Рётиг, Дарья Ефименко

Фонд имени Фридриха Эберта, г. Москва

ВЫХОДНЫЕ ДАННЫЕ:

Редакторы: Марсель Рётиг, Дарья Ефименко:

Роль велосипедов в изменении системы городского транспорта – российский и зарубежный опыт.

г. Москва, Фонд имени Фридриха Эберта, 2014 г.

Перевод с английского: Анастасия Шамотко

Эта публикация была составлена на основе выступлений, представленных докладчиками на Международной конференции по развитию велосипедной инфраструктуры, прошедшей 16 и 17 мая 2014 г. в Санкт-Петербурге.

Конференция была организована Фондом имени Фридриха Эберта совместно с Северо-Западным (г. Санкт-Петербург) филиалом Российской правовой академии Министерства Юстиции РФ, Гамбургским клубом Санкт-Петербурга, организациями «Велосипедизация», «ВелоПитер» и газетой «The Village», Институтом стратегии устойчивого развития и Русско-Немецким бюро экологической информации.

Тексты ориентированы на широкую публику и рекомендованы студентам, ученым, активистам велосипедного движения, политикам и проектировщикам дорожного движения.

ISBN 978-5-902293-17-0

© Филиал Фонда имени Фридриха Эберта в Российской Федерации, 2014 г.

РОЛЬ ВЕЛОСИПЕДОВ В ИЗМЕНЕНИИ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Российский и зарубежный опыт

по материалам конференции 16-17 мая 2014 г.
в Санкт-Петербурге

Редакторы:

Марсель Рётиг, Дарья Ефименко

в сотрудничестве с

Сабриной Шерф



*Law Academy of
the Ministry of Justice of
the Russian Federation*



Hamburg Club



**Велосипедизация
Санкт-Петербурга**

Velosipedisation



VeloPiter

The Village

The Village



*Institute of Sustainable
Development Strategy*



*German-Russian
Environmental Bureau*

Фонд имени Фридриха Эберта, г. Москва

СОДЕРЖАНИЕ

- 04 **Рудольф Трауб-Мерц**, Фонд имени Фридриха Эберта
Первая в России международная конференция по развитию велосипедной инфраструктуры
- 06 **Марсель Рётиг**, Фонд имени Фридриха Эберта
Устойчивая транспортная политика с учетом более активного содействия развитию велосипедной инфраструктуры
- 10 **Георгий Сафонов**, НИУ ВШЭ, г. Москва
Использование велосипедов: экономические аспекты
- 12 **Маркус Аппенцеллер**, MLA+, г. Роттердам
Велодвижение: прошлое, настоящее и будущее
- 20 **Аннетте Квадвлиг**, Немецкий велосипедный союз ADFC, г. Бонн
Лоббирование интересов велосипедистов: пример Немецкого велосипедного союза ADFC

- 26 **Фритс Бредаль**, Датская федерация велосипедистов
Пример Копенгагена
- 32 **ПеккаТахкола**, NavicoLtd / Федерация зимнего велотранспорта
Пример Оулу
- 48 **Марек Салермо**, Отдел планирования транспортных потоков, Департамент городского планирования г. Хельсинки
Пример Хельсинки
- 57 **Ник Олдворс**, Департамент транспорта г. Лондона, проект городского общественного велопроката «Barclays Cycle Hire»
Пример Лондона
- 72 **Раймунд Бродэль**, Департамент мобильности, Министерство экономики, транспорта и инноваций, г. Гамбург
Пример Гамбурга

- 102 Организаторы
- 104 Фотографии конференции



ПРИМЕРЫ

- 78 **Алексей Митяев и Ольга Мальцева**, Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы
[Пример Москвы](#)
- 87 **Максим Кис**, «Пермская дирекция дорожного движения»
[Пример Перми](#)
- 92 **Игорь Титов**, клуб «ВелоВоронеж»
[Пример Воронежа](#)
- 95 **Владимир Злоказов**, урбанист
[Пример Екатеринбурга](#)
- 98 **Дарья Табачникова**, координатор общественного движения «Велосипедизация Петербурга»
[Пилотные проекты развития велосипедного движения в г. Санкт-Петербурге](#)

Рудольф Трауб-Мерц, Фонд имени Фридриха Эберта:

ПЕРВАЯ В РОССИИ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ ВЕЛОСИПЕДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Каждый, кто когда-либо сталкивался с уличным движением в крупных городах России, знает о хаосе и опасностях, которые оно в себе несет. В любой момент российская система дорожного движения может дать сбой из-за наличия большого количества автомобилей, которые имеют слишком большую мощность, слишком шумные и чрезмерно загрязняют окружающую среду. Жители больших городов ежедневно сталкиваются с проблемами, связанными с перегруженностью центральной части городов, а также с уличными пробками в направлении спальных районов. Автомобиль превратился в символ статуса и стал транспортным средством, которое выбирают обеспеченные представители городской элиты, даже в тех случаях, когда они могут достичь своей цели быстрее с помощью грандиозной, но, увы, еще более перегруженной системы метро. Добираться на работу пешком также проблематично, так как участники дорожного движения в городских агломерациях, вместо того чтобы следовать правилам уличного движения, выбирают подход «кто сильнее, тот и прав». Каждого, кто в таких условиях, решит добираться на работу на велосипеде, будут, скорее всего, считать безумным.

Однако они все-таки существуют – отважные велосипедисты России, и некоторые из них объединяются и начинают бороться за улучшение городских транспортных систем. Фонд имени Фридриха Эберта собрал вместе несколько таких групп, для того чтобы они могли обменяться идеями и обсудить возможности их практической реализации. На удивление, многие российские города смогли бы создать благоприятные условия для развития велодвижения, если бы существующая инфраструктура была налажена соответствующим образом. Широкие улицы, созданные когда-то для военных парадов, имеют достаточно места для каждого. С недавних пор в департаментах городской администрации стало заметным переосмысление планирования уличного движения, а концепции рационального использования транспортных магистралей стали частью политических дебатов. Кроме того, обнаружилось, что растет общественная поддержка таких высказываний, как «автомобиль не обязательно является самым рациональным средством передвижения в уже переполненном центре города». Именно поэтому 16 и 17 мая 2014 г. в Санкт-Петербурге Фонд имени Фридриха Эберта иници-

ировал дискуссию о перспективах развития благоприятной велосреды в России, для того чтобы поставить эти идеи на повестку дня. В итоге состоялась первая в России масштабная международная конференция по развитию велосипедной инфраструктуры. С помощью этой публикации мы бы хотели не только выразить свое уважение и поддержку российским велоактивистам, но также поблагодарить наших партнеров, без которых эта замечательная конференция никогда не состоялась бы: Северо-Западный (г. Санкт-Петербург) филиал Российской правовой академии Министерства юстиции Российской Федерации, активистов «Велосипедизации» и Гамбургский клуб Санкт-Петербурга.

В Санкт-Петербурге мы не только организовали выступления авторитетных докладчиков и экспертов из городов, в которых уже проводились велосипедные кампании (Роттердам, Гамбург и Копенгаген), но и способствовали активному обмену опытом с российскими велоактивистами. Мы также пригласили представителей так называемых «сложных» городов, которые, несмотря на все проблемы, сумели внедрить хорошо продуманные меры для улучшения транспортной инфраструктуры. Ярким примером является Лондон, где мэр города Борис Джонсон верит в окончательную победу велосипеда. Мы также рассмотрели примеры таких северных городов, как Хельсинки и Оулу в Финляндии, в которых основная масса жителей передвигается с помощью велосипедов даже при температурах ниже нуля, во время глубокой зимы. Посыл очевиден: если изменение мышления стало возможным в Лондоне или Хельсинки, тогда оно возможно и в Москве, и в Санкт-Петербурге, и в других городах России. Поэтому мы рады собрать в этой публикации вдохновляющие примеры российских и европейских городов, которые находятся на пути к тому, чтобы создать благоприятные условия для велосипедистов. Мы надеемся, что в будущем больше городов последует их примеру.

Однако дискуссии в барочных залах Санкт-Петербурга будут малоэффективными, если не озвучивать свои требования на улицах, которым, собственно говоря, и принадлежит велосипед. Можно себе представить, как сложно организовать демонстрацию в России. До последнего момента мы не были уверены, что у нас вообще что-либо получится. Мы надеялись на 50, максимум 100 участников. Но их было намного больше. Более 600 человек согласились участвовать в нашей велосипедной демонстрации в Санкт-Петербурге. Наш маршрут проходил через центр города, площадь перед Эрмитажем, и далее – вдоль Невского проспекта. Велосипедисты всех возрастов и социальных групп присоединились к нам. Удивительное зрелище не только для потрясенных регулировщиков дорожного движения, но и для многих туристов, которые встречались нам по пути, а также работников телевидения, снимавших репортаж об этом событии, не говоря уже о водителях автомобилей. Все они с большим вниманием наблюдали за велосипедистами – новой надеждой российских перегруженных улиц.

Марсель Рётиг, Фонд имени Фридриха Эберта:

УСТОЙЧИВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА С УЧЕТОМ БОЛЕЕ АКТИВНОГО СОДЕЙСТВИЯ РАЗВИТИЮ ВЕЛОСИПЕДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Езда на велосипеде приятна и приносит удовольствие. Езда на велосипеде полезна для здоровья. Езда на велосипеде – это недорого. Езда на велосипеде благоприятна для окружающей среды. Но в Москве езда на велосипеде обычно представляет собой воскресное катание по Парку им. Горького. Возможно, это приятная и полезная поездка, но она не решает проблемы перегруженных улиц и даже несет дополнительную нагрузку для воскресного уличного движения. Просто поставить велосипед на дорогу для многих кажется невероятной затеей.

На сегодняшний день, во многих городах Европы, таких как Амстердам или Копенгаген, велосипедисты составляют две трети всех участников движения. Другими словами, для большинства жителей мегаполисов вполне реально пользоваться велосипедом, а не автомобилем. Однако не все могут ездить на велосипеде каждый день, именно поэтому стоит рассматривать велосипед не в качестве конкурента, а, скорее, в качестве дополнения к другим видам общественного транспорта. Особенно большой потенциал велосипеда имеют при поездках на работу и с работы. Только сравните: в Германии 35% жителей районов, удаленных от центра, используют велосипед, чтобы добраться на работу, в России же пока эта цифра составляет менее 1 %.

Да, автомобиль передвигается очень быстро! По немецкому автобану вполне реально скорость 200 км/ч, и таким образом можно за очень короткое время добраться из пункта А в пункт Б. Но сколько времени и энергии мы в действительности тратим на наши автомобили, учитывая время, проведенное не в поездке? Как написал известный философ Иван Иллич¹: «Среднестатистический американец посвящает более 1600 часов в год своей машине. Он сидит в ней в то время, когда она едет, и в то время, когда она простаивает на дороге в ожидании возможности снова продолжить путь. Он паркует ее и тратит время на

¹ Ivan Illich: *Energy and Equity*, Harper & Row Publishers 1974.

ее поиски. Он зарабатывает деньги, чтобы потратить их на нее и оплатить ежемесячный взнос за кредит. Он работает, чтобы оплачивать бензин, дорожные пошлины, страховку, налоги и билеты. Он тратит четыре из шестнадцати часов своей активной деятельности на дорогу или подготовку к ней. И эта цифра не учитывает время, потраченное на другие виды деятельности, продиктованные транспортом: время, проведенное в больницах, судах по делам о нарушении безопасности движения и гаражах; время, потраченное на просмотр рекламы автомобилей или посещение встреч, цель которых – просвещение потребителей для улучшения качества следующей покупки автомобиля». Как уже было отмечено, среднестатистический работающий человек тратит больше усилий на то, чтобы передвигаться на автомобиле, чем на традиционном велосипеде. Иллич опередил свое время.

Со времен использования лошадей в качестве средства передвижения многое улучшилось, или же нет? Во всяком случае, средняя скорость уличного движения в таких городах, как Лондон, почти не увеличилась, несмотря на миллиарды долларов инвестиций, вложенных в инфраструктуру. Это происходит из-за постоянно растущей перегруженности улиц транспортом. В Лондоне XIX века кареты, запряженные лошадьми, передвигались по улицам, уложенным брусчаткой, на медленной скорости – 16 км/ч. Сегодня средняя скорость автомобилей в Лондоне составляет приблизительно 19 км/ч, что не сильно отличается от старых времен.

Тот факт, что в больших городах передвижение на велосипеде быстрее, чем на автомобиле был уже давно известен во многих местах: в таком огромном городе, как Москва, средняя скорость автомобилей составляет приблизительно от 7 до 11 км/ч. В то же время средняя скорость велосипеда в городах с развитой велосипедной инфраструктурой – приблизительно 15 км/ч. Давайте рассмотрим пример Москвы, учитывая достоверные цифры и факты:

- Со времен распада Советского Союза все больше людей могли позволить себе автомобиль. На сегодняшний день в Москве зарегистрировано приблизительно 4,5 млн автомобилей. К тому же, большое число автомобилей из других регионов России ежедневно приезжают в город. Но дороги Москвы были рассчитаны максимум на 4 млн автомобилей, таким образом, количество транспортных средств, которые используются на московских дорогах, уже превышает предусмотренную норму. В результате: шум, смог и перегруженность улиц.
- Сеть городских улиц в Москве насчитывает всего 1300 км. По международным стандартам это очень мало. И это значит, что каждый третий житель

Москвы ежедневно застревает в пробках. Даже запрет на проезд грузовиков в период с 7 до 22 часов в пределах центра города не смог существенно улучшить ситуацию. То же касается введения на дорогах выделенных полос для автобусов, которые большинство водителей просто игнорируют.

- В дополнение к вышесказанному заметим, что, доехав до центра города, очень сложно найти место для парковки своего автомобиля. Это полная катастрофа!
- Если вышеприведенные аргументы кажутся неубедительными, то стоит отметить, что, согласно прогнозам, количество автомобилей на улицах Москвы удвоится на протяжении следующего десятилетия. Это, в свою очередь, уменьшит среднюю скорость автомобиля до 4-6 км/ч, что приравнивается к скорости пешехода. Кто еще захочет пользоваться автомобилем к этому времени?

“ СЕТЬ ГОРОДСКИХ УЛИЦ В МОСКВЕ НАСЧИТЫВАЕТ ВСЕГО 1300 КМ. ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ ЭТО ОЧЕНЬ МАЛО.

И все-таки Москва не была бы Москвой, если бы город не начал работать над схемой значительного расширения сети общественного

транспорта и развития социальной и коммерческой инфраструктуры пригорода. Например, торговые центры все чаще открываются на окраинах города с целью уменьшения уличного движения в центре города. Велосипеды также сыграют важную роль: планы городских властей по инвестированию в велосипедную инфраструктуру предусматривают увеличение доли велосипедных поездок в общем числе совершаемых поездок до 1 % к 2020 году (в сравнении с сегодняшними 0,04%) – высокий показатель, но еще не радикальная перемена. В Лондоне около 2,5% всех поездок на работу в 2011 г. были совершены с помощью велосипеда, в Берлине – 13%, в Мюнхене – 15%, а в Амстердаме – поразжающее число – 37%.

Итак, ожидается ли в будущем революция в отношении городской администрации к транспортной политике? Вряд ли! Принцип контроля уличного движения будущего очевиден: нам нужно заставить двигаться людей, а не автомобили! И во многих городах уже невозможно расширять улицы и освобождать больше пространства для транспортных средств, не превращая при этом нашу среду в непригодную для жизни. В частности, у нас больше не осталось места для строительства новых дорог. Как же большее количество людей сможет передвигаться по территории того же размера в будущем? Это станет возможно только в случае популяризации триады, включающей пешеходную, велосипедную и транспортную инфраструктуру.

Ключевой вопрос будущего: продолжим ли мы следовать по пути автомобилизации и разрушать города все большим количеством машин и дорог, либо мы заменим автомобили с помощью разумного использования общественного транспорта и велосипедов? Мы не хотим демонизировать автомобиль. Наоборот, у автомобилей есть будущее, но скорее в контексте междугородних путешествий, поездок в отдаленные регионы и в сельской местности. Но центр города должен принадлежать другим транспортным средствам.

Для того чтобы воплотить такое кардинальное изменение курса в городах России, нельзя возлагать все надежды на градостроителей и представителей городских администраций. Необходимо также гражданское движение. История других городов показала, что такие движения нуждаются в каком-то импульсе, стимулирующем их развитие. Такой импульс может возникнуть под влиянием негативных факторов, таких как рост цен на бензин и дорожных пошлин, или под влиянием демонстраций против загрязнения городов. Все эти факторы могут склонить чашу весов в пользу велосипеда, но до того, как это случится, общество может понести значительные социальные потери. Более разумное решение проблемы предполагает попытки более активных и ответственных политиков инициировать необходимые меры, как показал успешный пример Бориса Джонсона, мэра г. Лондона. И нам необходимо не забывать о том времени, когда велосипеды были основным средством передвижения (перед появлением автомобиля). Возвращение к тем временам реально; более того, езда на велосипедах в будущем станет гораздо комфортнее, чем полвека назад.

Георгий Сафонов, НИУ ВШЭ, г. Москва:

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЕЛОСИПЕДОВ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

Развитие велосипедного транспорта привлекает внимание широкого круга исследователей, от спортсменов и экологов до политиков. Есть свой взгляд на эту тему и у экономистов, а также всех тех, кто умеет и предпочитает оценивать происходящее, в том числе с помощью финансовых показателей.

Что же прежде всего интересует экономистов в изучении такого феномена, как велосипедизация в крупных городских агломерациях? Можно выделить несколько важнейших показателей:

- Экономия топлива
- Снижение загрязнения: выбросов CO², CO, NO_x, твердых частиц и др.
- Улучшение здоровья населения
- Снижение загруженности автодорог в пиковые периоды и многое другое.

Мировым лидером в развитии «активного» транспорта, включая велосипеды, пешеходное движение, общественный транспорт, является Швейцария. При этом крупнейшие велосипедные державы (по показателю % от общего количества перевозок) – Нидерланды, Дания, Швеция, Финляндия, Германия и Бельгия.

Почему велосипедный транспорт так важен для людей, какие факторы определяют его «экономическое» значение?

На первый взгляд, главным экономическим преимуществом велосипедного движения является экономия на топливе и содержании автомобильного и другие видов транспорта. Стоимость велосипеда относительно невелика, горючего он не использует, парковки (почти) не требует.

Но есть и другие выгоды, прежде всего, это здоровье человека, ведь использование велосипедов позволяет избежать недостаточной физической нагрузки, приводящей к таким заболеваниям, как:

- Болезни сердечно-сосудистой системы
- Повышенное давление
- Депрессия
- Диабет
- Остеопороз
- Рак и др.

Выгоды для здоровья можно оценивать и в денежном выражении. Так, по данным исследования, проведенного в США (Grabow et al, 2011), был сформулирован следующий вывод: если бы 50% коротких поездок совершалось на велосипедах в штатах Среднего Запада (33 млн чел), снижение смертности составило бы 1100 в год. Выгоды от улучшения качества воздуха и здоровья населения – 7 млрд долл/год. А переход с автомобильных на велосипедные поездки в Европе на расстояние до 5 км – выгоды для здоровья 1300 евро в год (Rabl & de Nazelle, 2012)

Для владельцев недвижимости велосипеды также имеют существенное значение (если они об этом знают, конечно). Так, стоимость недвижимости вблизи велосипедных дорожек выше: в Огайо на 4% выше при расстоянии 1000 футов до дорожек (Karadeniz, 2008), а в Лондоне - на 5% выше (Buchanan, 2007).

Посчитаны выгоды и для экономики в целом. Так, в Орегоне выгоды от велосипедной инфраструктуры (Gotschi, 2011): до 600 млн долларов США- здоровье, до 218 млн долларов - экономия топлива. Каждый новый велосипедист приносит экономических выгод на 4000 евро в год (Saelensminde, 2002). А в Новой Зеландии каждая миля велосипедных дорожек дает выгоду в \$1,92 в год.

Важный показатель – снижение текущих затрат на использование транспорта. Например, снижение пиковой загрузки автодорог при переходе на велосипеды в Англии экономит 0,4 доллара на каждый километр пути (SQW, 2007), а экономия затрат на паркинг – до \$3000 в год (Litman, 2009).

Выгоды от снижения автомобильных аварий – до 5 центов на 1 милю проезда в городе (Litman, 2009). Замечено также снижение аварий с фатальным исходом при увеличении «активного» транспорта в городах (Jacobsen, 2003).

Экономисты могут рассчитать в денежном выражении и эффект от снижения загрязнения окружающей среды: выбросов озона, CO², NO_x, твердых частиц, шума, загрязнение воды и почвы. По данным исследования 2007 года, выгоды от снижения загрязнения – до 10 центов на 1 милю проезда (SQW, 2007 и др.). Велосипедами используется в 18-20 раз меньше территории и времени для 20 мин. поездок, чем на личном автотранспорте (Bruun&Vuchic, 1995), что также является «экономическим» благом и ресурсом.

Создание новых рабочих мест при строительстве велосипедных дорожек в 1,5-2 раза выше, чем для автодорог (Garret-Peltier, 2010). Поддержка локальных производителей: велосипедисты чаще покупают местные товары и услуги, чем автомобилисты.

Учитывая, что мировым сообществом поставлена цель – сократить выбросы парниковых газов (прежде всего углекислого газа) на 50% к 2050 году, велосипедный транспорт получает дополнительное преимущество, т.к. он не приводит к выбросам CO². В Великобритании поставлена цель снижения выбросов CO² в целом по стране на 80% к 2050 году. На личном примере подтверждено – отказ от активных поездок на автомобиле позволяет снизить мой собственный углеродный след на 80%.

МАРКУС АППЕНЦЕЛЛЕР, MLA+, РОТТЕРДАМ:

ВЕЛОДВИЖЕНИЕ: ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ

В 1897 г. американский бизнесмен по имени Горас Доббинс начал строительство частной велосипедной магистрали «superhighway», которая проходила от Пасадены до Лос-Анджелеса. Невероятно для сегодняшнего дня, но в те времена, до появления автомобиля и на пике всемирного велосипедного бума, эта идея привлекла внимание нескольких очень влиятельных экономических агентов. И магистраль была построена.



Частная велосипедная магистраль «superhighway» Гораса Доббинса.

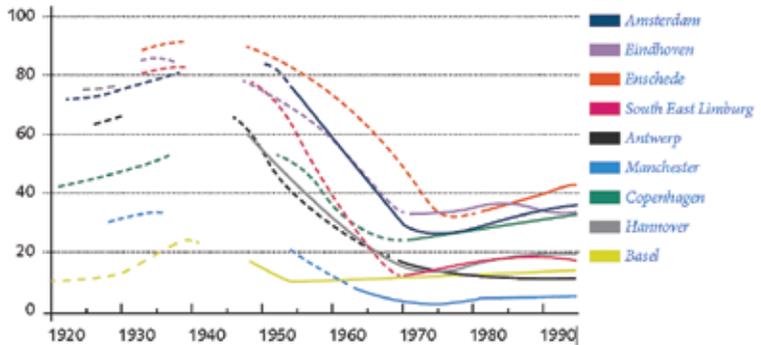


1930 гг.: Велосипед является самым популярным видом транспорта в Нидерландах



1970 гг.: Автомобиль победил в Нидерландах

Доля поездок на велосипеде в общем количестве совершенных перемещений



Не позднее 1930-х гг. велосипед стал самым популярным транспортным средством в Нидерландах, как это показано на фотографии, но в 1970-х гг. автомобиль опередил велосипед.

Доля поездок на велосипедах в общем числе совершаемых перемещений в крупных голландских и других европейских городах достигла своего пика в конце 1930-х гг. Всего несколько лет назад доля велосипедистов снова начала увеличиваться. Это был поворотный момент, когда стала набирать силу обратная тенденция.

В 1970-х гг. в Нидерландах произошла так называемая «Вело-революция» (велосипедная революция), когда начались первые массовые митинги против растущего количества машин («Прекратите убивать наших детей!»). В 1975 г. 400 детей погибли в результате несчастных случаев, связанных с транспортными средствами (в 2010 г. этот показатель был гораздо ниже – 14 детей). Более того, нефтяной кризис 1970-х гг. и сопровождавший его рост цен на бензин заставили людей заново открыть для себя велосипед и частично отказаться от автомобиля.



Прекратите убивать наших детей!

1975 г.: 400 детей погибли в результате несчастных случаев, связанных с транспортными средствами

2010 г.: погибли 14 детей



Нефтяной кризис заставил жителей пересмотреть использование автомобиля в пользу велосипеда.



В результате прекращения работы общественного транспорта на несколько дней люди пересели на велосипеды



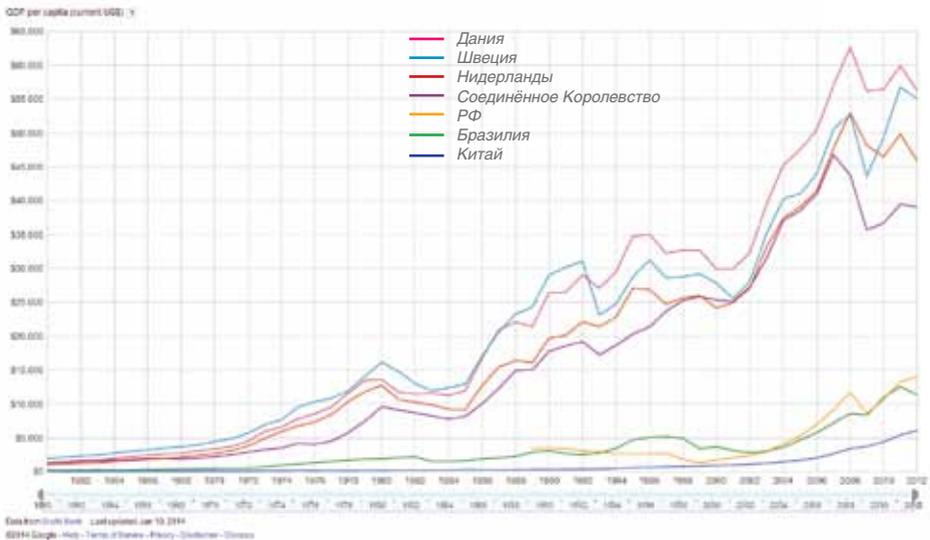
Плохой воздух: толчок для развития в Китае?

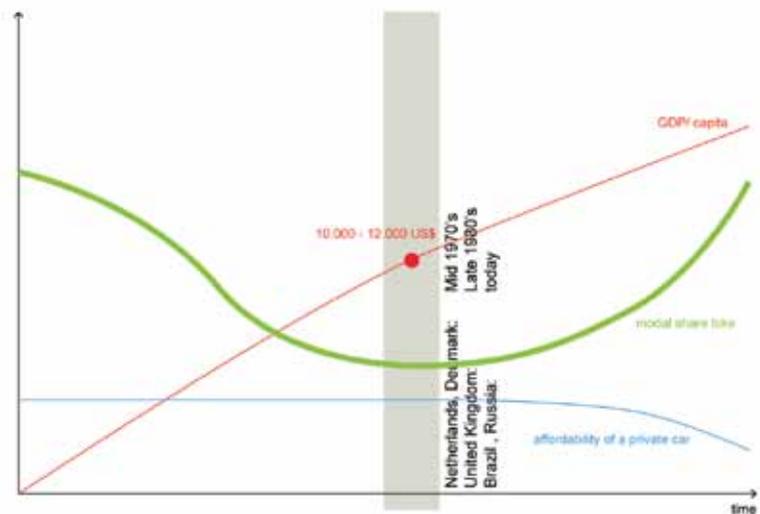
Существуют и другие международные примеры отдельно взятых событий, которые кардинально меняли ситуацию, в результате чего велосипеды начинали чаще использоваться как средство передвижения. Например, взрывы бомб в Лондонском метро в 2005 г., которые на несколько дней прервали работу общественного транспорта, в результате чего жители города заново открыли для себя велосипеды, или массовые протесты 2013 г. в Бразилии. Социальные волнения заставили правительство инвестировать в инфраструктуру, чтобы менее обеспеченные слои населения также могли пользоваться, наряду с другими услугами, велосипедами. В отдельных городах загрязнение окружающей среды является основной проблемой. Эта проблема особенно остро стоит в Китае с его печально известным высоким уровнем загрязненности воздуха в мегаполисах. Это факт мог бы стать переломным и послужить толчком для развития велосипедного движения в Китае.

Данная карта демонстрирует, как центр Санкт-Петербурга столкнулся с проблемой транспортного коллапса. Это могло бы стать фактором, способным изменить ситуацию в пользу развития велосипедного движения вдоль реки Невы.



Роль благосостояния как движущей силы велосипедизации продемонстрирована двумя графиками: сознательное отношение к окружающей среде начинает развиваться, как правило, в тот момент, когда ВВП на душу населения достигает интервала 10 000–15 000 \$ в год. То же самое происходит и с велосипедами!





Распространенные контраргументы против велодвижения:

1. ВЕЛОДВИЖЕНИЕ...

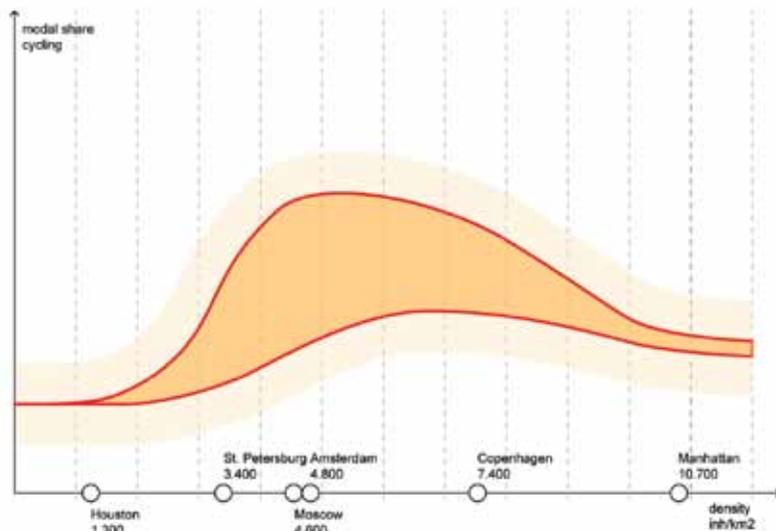


... Возможно только
в густонаселенных местах.



... Возможно только
в безопасных местах.

Но если проанализировать популярность велосипедов в соотношении с плотностью населения, можно увидеть другую картину:

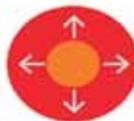


Также исследование показывает, что велодвижение уменьшает уровень преступности и увеличивает уровень безопасности с точки зрения населения.

2. ВЕЛОДВИЖЕНИЕ...



... Возможно только
в плоских местах.



... Возможно только
в компактных местах.



Однако: технологии могут сделать велодвижение более популярным в горных районах, как, например, это сделал обычный «подъемник для велосипедов» в г. Тронхейм, Норвегия.

И еще: не обязательно постоянно пользоваться велосипедом. Велосипед является отличной альтернативой в больших городах, когда его комбинируют с общественным транспортом (удобная велопарковка в Женеве, Швейцария).

3. ВЕЛОДВИЖЕНИЕ...



.....Требует особых климатических условий

Это не так: все зависит от отношения к велосипедным дорожкам и от их приоритетности при очистке снега. Давайте посмотрим на пример велосипедных дорожек г. Копенгагена в Дании (см. фото на следующей странице слева). Технологии могут использоваться не только для выпуска более совершенных автомобилей, но и для улучшения велодорожек, как например, предложенные велодорожки в Катаре, оборудованные кондиционерами (см. фото на следующей странице справа). В конце концов, все дело в подходящей одежде. Сегодня велосипедная промышленность предлагает удобную водонепроницаемую одежду.

ВЕЛОДВИЖЕНИЕ – ЭТО СЕРЬЕЗНЫЙ БИЗНЕС!

Велосипеды приносят в бюджет ЕС 200 миллиардов евро ежегодно. Развивающаяся «велосипедная экономика» состоит из:

- Интегрированной транспортной системы
- Изменений в транспортной политике



- Рационализации поведения частных домохозяйств и государства в сторону большей бережливости
- Использования велосипедов в повседневной жизни
- Велосипедного туризма (развивающийся бизнес)
- Велодвижения и эффективного использования энергии
- Велодвижения и здоровья
- Велодвижения и общества

Выводы:

1. Езда на велосипедах недорогая и не требует больших затрат на инфраструктуру – давайте же воспользуемся этим!
2. В будущем меньше людей смогут позволить себе, либо захотят приобретать автомобиль. Новые формы совместного пользования также снизят необходимость иметь автомобиль, особенно в таких городах, как Санкт-Петербург, где езда на машине уже отнимает массу времени.
3. В городах уже происходят культурные изменения: мобильные телефоны и ноутбуки стали новыми символами статуса, а автомобили являются ими уже не в такой степени. Так зачем же приобретать машину? Санкт-Петербург в этом не исключение!
4. Проблемы транспортной системы в таком городе, как Санкт-Петербург, не могут быть решены с помощью строительства новых автодорог без разрушения при этом исторической части города. Единственными альтернативами автомобилю, которые требуют меньше пространства, являются велосипеды и общественный транспорт!

АННЕТТЕ КВАДВЛИГ, НЕМЕЦКИЙ ВЕЛОСИПЕДНЫЙ СОЮЗ, Г. БОНН:

ЛОББИРОВАНИЕ ИНТЕРЕСОВ ВЕЛО- ЛЮБИТЕЛЕЙ – ПРИМЕР НЕМЕЦКОГО ВЕЛОСИПЕДНОГО СОЮЗА ADFC

ЧТО ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ НЕМЕЦКИЙ ВЕЛОСИПЕДНЫЙ СОЮЗ ADFC?

Немецкий велосипедный союз ADFC был основан в г. Бремен в 1979 г. Новая организация очень хорошо вписалась в политический ландшафт тех времен. В то время движение за охрану окружающей среды становилось популярным в промышленных странах Европы, и велосипед снова становился важным транспортным средством. Эта тенденция продолжается и сегодня.

На сегодняшний день Немецкий велосипедный союз насчитывает более 145 000 членов. Он представляет интересы людей, которые ежедневно ездят на велосипеде, а также используют его во время досуга. Немецкий велосипедный союз ADFC активно занимается лоббированием интересов велолюбителей на всех политических уровнях, начиная с муниципального и заканчивая Европейским Союзом. На Европейском уровне эта организация является членом Европейской Велосипедной Федерации (ЕВФ).

С помощью собственного журнала, брошюр, флаеров, конференций, ярмарок и СМИ, организация популяризирует свои инновационные подходы и успешные стратегии по развитию велосипедизации.

ОРГАНИЗАЦИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЕ

Существуют четыре организационных уровня:

Национальный союз находится в г. Берлине. Ежегодно проходит встреча делегаций на национальном уровне. Каждые два года делегаты выбирают национальный совет, который работает на общественных началах. Немецкий велосипедный союз нанимает около 30 профессионалов, и оплата их труда финансируется членскими взносами.

Государственные союзы находятся в столицах 16 федеральных земель.

В Германии в целом существует более 400 **региональных союзов**, которые имеют свои представительства в примерно 60 больших городах. В рамках ре-

гиональных союзов могут также формироваться районные и местные группы. Члены организации имеют официальную страховку на все случаи, связанные с ездой на велосипеде. Они могут принимать участие в бесплатных велосипедных поездках для местного населения.

Бюджет Немецкого велосипедного союза ADFC в 2013 г. составил 5 млн евро. Две трети бюджета финансируется за счет членских взносов.

ЗАДАЧИ НЕМЕЦКОГО ВЕЛОСИПЕДНОГО СОЮЗА ADFC

Немецкий велосипедный союз ADFC активно работает в следующих областях:

- **планирование уличного движения**
- **транспортная политика**
- **туризм**

Организация также активно работает над вопросами защиты окружающей среды, общественного здоровья, защиты прав потребителей и образования в сфере технологий, безопасности и транспорта.

Немецкий велосипедный союз ADFC двигается в ногу со временем, так как все больше людей понимают важность велосипеда для поездок на короткие дистанции.

Во время очередной встречи в 2013 г. в городе Аахен организация посвятила достаточно внимания этому вопросу. Новая программа транспортной политики, разработанная Немецким велосипедным союзом, была представлена с большим энтузиазмом. Она начинается такими словами: «У нас есть видение: в 2025 г. люди будут добираться до своего места назначения быстро, комфортно, без больших финансовых затрат и нанесения вреда окружающей среде. Для того чтобы сделать это возможным, мы поддерживаем развитие транспортной системы, основанной на коротких маршрутах и разумных сочетаниях различных видов транспорта. И ключевая роль при этом отведена велосипеду».

Союз ADFC работает над поэтапной реализацией этой концепции. Вся многоаспектная деятельность союза, начиная от лоббирования в городских администрациях и заканчивая велосипедными поездками по выходным, а также общением с министерствами и специализированными организациями, возможна только благодаря усиленному труду многих тысяч активистов, работающих на общественных началах.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НЕМЕЦКОГО ВЕЛОСИПЕДНОГО СОЮЗА ADFC В Г. БОНН, А ТАКЖЕ В РЕГИОНЕ РЕЙН-ЗИГ

Наш региональный союз был основан в 1979 г. Теперь он насчитывает более 4 тысяч членов и является крупнейшим региональным союзом ADFC, включая 15 городских районов и местных групп. Примерно 200 человек работают в нем в свое свободное время на волонтерских началах. У нас есть свой офис, который называется RadHouse. Он открыт на протяжении двух часов в сутки, и мы предлагаем нашим посетителям консультации и разнообразные брошюры, флаеры и велосипедные карты. Здесь они могут поставить свои велосипеды на кодовый замок, для того чтобы защитить их от краж. По вечерам проходят лекции о велосипедных поездках и тренинги по глобальной навигационной системе GPS. Также совет союза и многие рабочие группы организуют здесь свои встречи.

КОМАНДА ПО ПЛАНИРОВАНИЮ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

Команда по планированию уличного движения встречается раз в месяц и обсуждает как текущие, так и крупные вопросы. К текущим вопросам относятся: ямы на велосипедных дорожках, заросшие тропинки, расчистка снега и опасные перекрестки. К вопросам крупного масштаба относятся: планирование велосипедного движения в новых условиях возле главного железнодорожного вокзала. Как убедить политиков и жителей города, что площадь перед железнодорожным вокзалом нужно перекрыть для машин и сделать открытой только для трамваев, автобусов, велосипедистов и пешеходов?

Специалисты ADFC по планированию уличного движения встречаются с представителями городской администрации в рамках «рабочей группы, занимающейся вопросами инфраструктуры». На таких встречах союз ADFC выдвигает предложения, касающиеся того, как сделать планирование города более комфортным для развития велодвижения. Специалисты ADFC добиваются открытия улиц с односторонним движением для велосипедистов и адаптации светофоров в соответствии с нуждами велосипедистов. Они работают над открытием большего количества велопарковок и мест велопроката, а также над сооружением новых велодорожек во время строительства или реконструкции мостов, улиц и перекрестков.

Эта работа часто требует терпения и решительности. Лоббирование интересов автомобилистов проводится очень активно, и на развитие велодвижения часто не остается средств.

Но существуют также истории успеха. В 2012 г. администрация г. Бонн решила создать сеть велосипедных улиц. Решение, в основном, базировалось на концепциях союза ADFC. Велосипеды на специально выделенных велосипедных улицах получают приоритет над автомобилями, кроме того, будет введено ограничение скорости для автомобилей до 30 км/ч. Скоро велосипедистам выделят маршруты с севера на юг и с востока на запад, для того чтобы они могли добраться до места назначения безопасно и быстро.

Союз ADFC организовал много национальных тестов, предоставляющих возможность велосипедистам оценить «велосипедный климат» их города. Бонн взял это за пример и на протяжении последних двух лет организовывал свой собственный тест на определение «велосипедного климата».

Группа по планированию уличного движения постоянно поддерживает связь с представителями правоохранительных органов, выдвигает предложения по предотвращению аварий и улучшению системы дорожных знаков. Группа также проводит оценку отчетов о дорожных происшествиях.

Во время муниципальных выборов мы также озвучиваем и формулируем наши требования к политическим партиям касательно велосипедного движения и обсуждаем эти вопросы с общественностью. Кроме того, мы устанавливаем информационные стенды.

Союз ADFC г. Бонн выпускает свой собственный план города для велосипедистов, на котором отмечены все велодорожки, расположенные возле основных автомагистралей.

ЭКСКУРСИИ, ОРГАНИЗОВАННЫЕ СОЮЗОМ ADFC

80 наших профессиональных экскурсоводов каждый год проводят почти 500 экскурсионных туров по г. Бонн и его окрестностям, учитывая разные вкусы и требования: кофейные туры на комфортной скорости на дистанциях протяженностью от 15 до 20 км, либо скоростные велотуры на дистанциях протяженностью 70-100 км. Для любителей культуры и истории предлагаются туры различной тематики.

Как национальные, так и местные офисы Немецкого велосипедного союза ADFC постоянно поддерживают связь с политиками, которые работают в области туризма. Союз ADFC активно участвует в консультациях при планировании туристических велотуров. Союз также помогает разрабатывать индивидуальные велотуры, консультируя по интернету.

УЧАСТИЕ В ВЕЛОСИПЕДНЫХ СОБЫТИЯХ СОЮЗА ADFC

Город Бонн ежегодно проводит велосипедный день под названием Cycle Action Day. ADFC является одним из организаторов этого мероприятия и обеспечивает работу информационного стенда на Рыночной площади.

На протяжении многих лет, в период с июня по август, ADFC вместе с компанией, занимающейся медицинским страхованием, организует кампанию под названием «Добирайся на велосипеде на работу». Ее цель – популяризировать здоровый образ жизни при помощи велосипеда. Активисты союза ADFC обращаются к работодателям с просьбой поддержать эту кампанию. Они поощряют всех своих работников оставить свои автомобили дома и добираться на работу на велосипедах. Формируются команды, которые соревнуются между собой, и в итоге победители получают ценные призы. В 2013 г. почти 400 компаний и 3000 велосипедистов приняли участие в этой кампании, организованной в г. Бонн и его окрестностях.

Раз в год местная радиостанция Radio Bonn/Rhein-Sieg дарит своим десяткам слушателям бесплатную однонедельную велосипедную экскурсию, организацией которой занимаются гиды союза ADFC.

ЯРМАРКА ВЕЛОСИПЕДНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ ОТ СОЮЗА ADFC

В 2014 г. была проведена 16-я Ярмарка велосипедных путешествий. Это крупнейшая ярмарка такого рода в федеральной земле Северный Рейн-Вестфалия, которая ежегодно привлекает 130 волонтеров, около 4000 посетителей и 100 участников. Люди приходят на ярмарку в поисках новых идей для своего следующего отпуска. На ярмарке проводится множество тематических лекций.

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ШКОЛА СОЮЗА ADFC

Многие взрослые никогда не учились езде на велосипеде или же забыли, как это делается. Велосипедная школа союза ADFC приходит на помощь таким людям: у нас есть команда тренеров, которые могут научить вас езде на велосипеде за короткий однонедельный курс. Уровень успешности составляет 100%. Основные участники курса – иммигранты. Они рады расширить круг своих возможностей, обучившись езде на велосипеде. ADFC также предлагает очень популярный курс езды на электровелосипедах, который предлагает их владельцам научиться правильно пользоваться своими скоростными велосипедами.

СОБСТВЕННЫЕ СМИ СОЮЗА ADFC, Г. БОНН/РЕЙН-ЗИГ

Журнал Ruckwind издается ежеквартально тиражом в 12 тыс. экземпляров. Члены союза получают его бесплатно, журнал можно также найти в библиотеках, спортивных центрах, кафе, кинотеатрах и магазинах. Электронная новостная рассылка служит дополнением к этому журналу. Региональный офис ADFC также имеет свой веб-сайт: www.adfc-bonn.de.

ДО ИДЕАЛЬНОГО ВЕЛОСИПЕДНОГО ГОРОДА ВСЕ ЕЩЕ ДАЛЕКО

Мы считаем, что при всех схемах развития городов автомобильное движение продолжает играть слишком большую роль. Тем не менее, значительное количество исследований демонстрируют, что все больше жителей городов хотят, чтобы их площади не были загромождены автомобилями, стремятся к широким пешеходным зонам и велосипедным дорожкам. Все дело в качестве жизни. И политики знают об этом. Им также известно, что инвестиции в велосипедную инфраструктуру имеют большую ценность. Но еще предстоит долгий путь от знаний до их последовательного внедрения в жизнь.

Велодвижение имеет поддержку в г. Бонн, но с точки зрения союза ADFC эта поддержка недостаточно активна.

ВЕЛОСИПЕДИСТЫ ВСЕГО МИРА, ОБЪЕДИНЯЙТЕСЬ!

Не стоит воспринимать самоотверженность активистов ADFC как нечто должное. Они зачастую работают дополнительно, после тяжелого трудового дня, и так на протяжении всего года.

Откуда же у нас берется этот энтузиазм и энергия для всего этого? Каждый день мы помним о том, что:

Езда на велосипеде – это автономия.

Езда на велосипеде – это радость жизни.

Езда на велосипеде – это наслаждение.

Езда на велосипеде – это свобода.

Езда на велосипеде – это счастье.

Поэтому мы говорим: пусть живет международная велосипедная солидарность!



ФРИТС БРЕДАЛЬ, ДАТСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ВЕЛОСИПЕДИСТОВ:

ПРИМЕР КОПЕНГАГЕНА

Руководитель туристического бюро «Wonderful Copenhagen» Ларс Бернхард Йоргенсен отмечает, что велосипедное движение стало неотъемлемой частью датского подхода к транспортной системе. И этот посыл становится все более отчетливым и ясным, когда речь идет о стране с нейтральным уровнем выбросов углерода, развитие которой нацелено на зеленый рост, сбережение энергии и безопасные для климата решения.

Велосипедное движение Копенгагена имеет давние традиции. Уже в начале XX века велосипед стал распространенным средством передвижения. В 1890 г. в городе было 2500 велосипедов, а всего 17 лет спустя эта цифра увеличилась до 80 000. Уже тогда Копенгаген считался самым «велосипедным» городом Европы. На сегодняшний день езда на велосипеде является частью стиля жизни города. Многие были предприняты за последние годы. Например, общее расстояние, которое все вместе взятые жители города преодолевают на велосипеде, увеличилось на 36% по сравнению с 1996 г. Сегодня горожане ежедневно проезжают 1,27 млн км. Возможно, это наивысший показатель за последние 50 лет.

36% всех поездок на работу или учебу в Копенгагене совершаются на велосипеде, при этом 52% жителей города добираются на работу или учебу с помощью велосипеда. Более того, перемещения на велосипеде составляют 26% от всех поездок в Копенгагене. Кроме этого, город заботится о том, чтобы сделать улицы безопасными для велосипедистов. За последние годы чувство безопасности выросло на 50%, а это означает, что трое из четырех горожан чувствуют себя в безопасности, либо в абсолютной безопасности, передвигаясь на велосипеде. В 2012 г. количество серьезных аварий с участием велосипедистов составило 102 случая, тогда как в 1996 г. этот показатель составлял 252 аварии. При этом, учитывая тот факт, что количество велопоездок увеличилось с тех пор на 36% (за тот же период времени), риск серьезных аварий с участием велосипедистов уменьшился в три раза по сравнению с 1996 г. А это означает, что сегодня каждый велосипедист должен в среднем проехать 100 раз вокруг земного шара (4,1 млн км), перед тем как с ним произойдет серьезная дорожная авария. 550 000 жителей Копенгагена владеют 650 000 велосипедов, а это



1,2 велосипеда на одного жителя города. Для сравнения: количество автомобилей составляет 125 000, а это означает, что на каждый автомобиль в городе имеется 5,2 велосипеда. В общем и целом, это очень позитивная статистика для столицы Дании!

Езда на велосипеде не является целью как таковой, это, скорее, приоритетная стратегия политиков, с целью создания более благоприятных условий для жизни в городе. Копенгаген уже сейчас является городом, комфортным для велодвижения. Каждое утро сотни тысяч жителей города выбирают велосипед как самое естественное средство передвижения в мире. Жители Копенгагена выбирают велосипед, так как именно с его помощью можно быстрее и проще путешествовать по городу. Если число велосипедистов увеличится, возникнет необходимость сделать велосипед самым быстрым и простым транспортным средством для еще большего числа людей. А этого невозможно добиться, если не уделять особого внимания развитию благоприятной для велодвижения инфраструктуры и исследованию новых направлений. Поэтому это и есть два ключевых принципа в развитии велодвижения: приоритизация и инновации. Оба они описаны в Стратегии по развитию велосипедной инфраструктуры Копенгагена 2011-2012 г. («Хорошо, лучше, еще лучше»).

Что написано в стратегии:

«Велосипедные дорожки г. Копенгагена уже перегружены в часы пик. Необходимо предоставить велосипедистам больше места для передвижения по основным маршрутам с целью увеличения их чувства безопасности, создания необходимых условий для езды на велосипеде на комфортной для них скорости, а также формирования более привлекательного имиджа велодвижения для тех, кто еще боится сесть на велосипед. В некоторых местах существующие велодорожки будут расширены, а в других необходимо будет перенести велодорожки, убрав их с переполненных маршрутов. Для того чтобы обратить внимание



граждан на важность соблюдения правил уличного движения, расширение инфраструктуры будет сопровождаться соответствующими мероприятиями.

Также нужно уменьшить время, необходимое для того, чтобы добраться до пункта назначения на велосипеде, в сравнении с другими транспортными средствами. Для этого следует создать кратчайшие пути, например, с помощью туннелей, мостов через реки, железнодорожные пути и автомагистрали. Более того, необходимо предпринять такие меры, как например: разрешить велосипедное реверсивное движение на улицах с односторонним движением и велодвижение вдоль площадей, увеличить количество «зеленых волн» для велосипедистов. И наконец, пытаясь превратить велосипед в более приоритетное транспортное средство, важно замедлить движение автотранспорта в жилых районах, например, возле школ.

Одна из уникальных особенностей Копенгагена – это его велосипедные дорожки. Именно поэтому развитие сети велодорожек имеет огромное значение. Если мы хотим привлечь больше горожан к велодвижению, необходимо быть готовыми к внедрению новых концепций (как инфраструктурных, так и другого рода решений). Сюда можно отнести, например, введение одностороннего уличного движения для автомобилей, с целью создания большего пространства, благотворно влияющего на развитие велодвижения; создание новых велопарковок – включая парковки для грузовых велосипедов, а также инициативы, которые превратят улицы, уложенные брусчаткой, в привлекательные веломаршруты. Такие нововведения, как создание подножек на перекрестках, установка велосипедных насосов, будут иметь практическую ценность. Товариществам в рамках муниципалитетов следует включить велосипед в повестку дня, так как с его помощью можно улучшить здоровье и качество интеграции. Кроме этого, партнерские отношения с компаниями, торговыми районами, поставщиками услуг общественного транспорта и соседними муниципалитетами

могут обеспечить оптимальный эффект и дать начало разным инициативам. В конечном итоге, важно систематически проводить информационные кампании, фокусирующиеся на определенных целевых категориях граждан, у которых есть потенциал чаще пользоваться велосипедом.

Копенгаген также находится на пути развития «умных улиц»: в 2025 г. улицы смогут самостоятельно решать проблему перегруженности дорог, часа пик при совершении покупок, вечерней и ночной жизни. Благодаря использованию интеллектуальной транспортной системы ITS улицы станут более приспособленными к изменениям транспортных потоков. LED светодиоды, вмонтированные в асфальт, будут показывать, какое транспортное средство имеет приоритет и когда именно. На некоторых участках дорог можно установить только одностороннее движение для автомобилей на протяжении определенной части дня, а велодорожки можно расширить во время утреннего часа пик за счет тротуаров. Тротуары можно затем расширить в середине дня, когда возрастает количество пешеходов и уменьшается количество велосипедистов. Давая возможность улицам следовать естественному ритму города, а не наоборот, город станет более активным и благоприятным для жизни.

Грузовые велосипеды имеют возрастающее значение для стратегии Копенгагена: 17% семей города владеют такими велосипедами. Особенно часто эти транспортные средства используются для перевозки детей, при покупках, и часто они выступают альтернативой автомобилю: четверть владельцев грузовых велосипедов говорят, что их велосипед полностью заменяет им автомобиль. К 2025 г. откроются отличные парковки для грузовых велосипедов в жилых кварталах, офисных районах и торговых центрах. Кроме этого, грузовые велосипеды станут неотъемлемой частью системы логистики Копенгагена. На смену пилотным проектам, посвященным парковкам для грузовых велосипедов, придут реальные логистические решения, принятые в сотрудничестве с представителями бизнеса, товариществами собственников жилья и застройщиками. Также Копенгаген поддерживает шоппинг на велосипедах: в 2009 г. поездки за покупками составили 34% от общего количества поездок жителей города, а доля велосипедных поездок в общем количестве составила 27%. В 2025 г. снова стартует регулярная кампания, направленная на популяризацию велосипеда как транспортного средства для совершения покупок. Такие кампании будут сопровождаться некоторыми улучшениями (например, открытием окон для обслуживания велосипедистов, совершающих покупки, либо паркующих велосипед). Эти меры будут осуществляться при сотрудничестве с местными предпринимателями и жителями города. На торговых улицах велопарковки были запроектированы изначально.

В 2025 г. система велопроката будет неотъемлемой частью системы общественного транспорта в столице и станет на один уровень с автобусами, поездами и метро. Это будет касаться и систем оплаты, функционирования и маркетинга. Сочетание велосипедов и общественного транспорта является конкурентной альтернативой автомобилям в данном регионе. В 2011 г. в Копенгагене объявили конкурс проектов по развитию новой системы велопроката, которая стала функционировать уже в 2013 г. С такими новыми технологиями, как приложения для смартфонов, будет несложно найти свободный велосипед, узнать о кратчайшем маршруте, погодных условиях и о проводимых в городе мероприятиях.

Хорошие велопарковки не только станут полезными для велосипедистов и пешеходов, но и улучшат вид города. В 2025 г. в Копенгагене число велосипедов все еще будет превышать количество мест на велопарковках. Но с помощью скоординированных действий, направленных на улучшение условий и материальной базы – в сотрудничестве с магазинами, предпринимателями и поставщиками услуг общественного транспорта – уровень удовлетворения жителей города велопарковками значительно вырастет» (Стратегия по развитию велосипедной инфраструктуры Копенгагена, 2012 г.).

ПОДВОДЯ ИТОГИ, ПРИВЕДЕМ ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ СТРАТЕГИИ ПО РАЗВИТИЮ ВЕЛОСИПЕДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КОПЕНГАГЕНА:

ВРЕМЯ В ПОЕЗДКЕ

- Открыть велосипедные магистрали (сеть маршрутов в административном регионе Ховедстаден).
- Создать кратчайшие маршруты (небольшие). В общей сложности 200-400 маршрутов, включая велосипедное реверсивное движение на улицах с односторонним движением, мостики, и т. д.
- Создать кратчайшие маршруты (большие): 5-8 мостов/уличных туннелей.
- Использовать интеллектуальную транспортную систему ITS на маршрутах с «зелеными волнами» для велосипедистов.
- Наладить инфраструктуру для электрических велосипедов и популяризировать их использование.
- Предоставлять информацию о наилучших маршрутах (информационные указатели, навигационная система GPS).
- При необходимости ограничить скорость автомобилей, например, возле школ.
- Улучшить сочетание системы метро, поездов, автобусов и велосипедов, включая схему велопроката и более комфортные парковки на велостанциях.

- Учесть увеличение плотности населения.
- Организовать кампании по развитию более толерантного поведения при подаче сигнала и обгоне.
- Наладить сотрудничество с правоохранительными органами относительно изменений правил дорожного движения, внедрить велосипедное реверсивное движение на улицах с односторонним движением, а также меры, разрешающие велосипедисту поворот направо на красный свет.

ЧУВСТВО БЕЗОПАСНОСТИ

- Создать зеленые веломаршруты.
- Перепланировать перекрестки (с велодорожками, ведущими прямо до перекрестка, и сдерживающими стоп-линиями для автомобилей).
- Расширить велодорожки на труднопроходимых участках.
- Открыть новые велодорожки и велосипедные полосы (30-40 км).
- Расширить велодорожки в целом (10-30 км).
- Нарисовать полосы на широких и перегруженных велодорожках.
- Создать улицы для велосипедистов и автобусов.
- Организовать кампании, направленные на развитие более терпимого отношения и правильного поведения на дорогах.
- Организовать более безопасные маршруты, ведущие к школам.
- Транспортная политика в разных школах г. Копенгагена.

КОМФОРТ

- Использовать надлежащий асфальт на велодорожках.
- Улучшить систему уборки и очищения от снега.
- Сделать велопарковки более эффективными (улучшить инфраструктуру, наладить партнерские отношения, начать сбор брошенных велосипедов).
- Предложить новые услуги (велосипедные насосы, фонтаны, мобильные приложения для велосипедистов, информация о погоде, и т. д.).
- Наладить сотрудничество с работодателями и образовательными заведениями касательно материальной и информационной базы для велосипедистов.
- Улучшить условия для работающих граждан (открыть новые парковки, раздевалки, пункты ремонта велосипедов, и т.д.).
- Предложить новые услуги (парковка велосипедов служащими, обработка поверхности брусчатки, и т. д.).



ПЕККА ТАХКОЛА, NAVICO LTD / ФЕДЕРАЦИЯ
ЗИМНЕГО ВЕЛОТРАНСПОРТА:

ПРИМЕР ОУЛУ





ВЕЛОСИПЕДЫ В ОУЛУ. ФАКТЫ

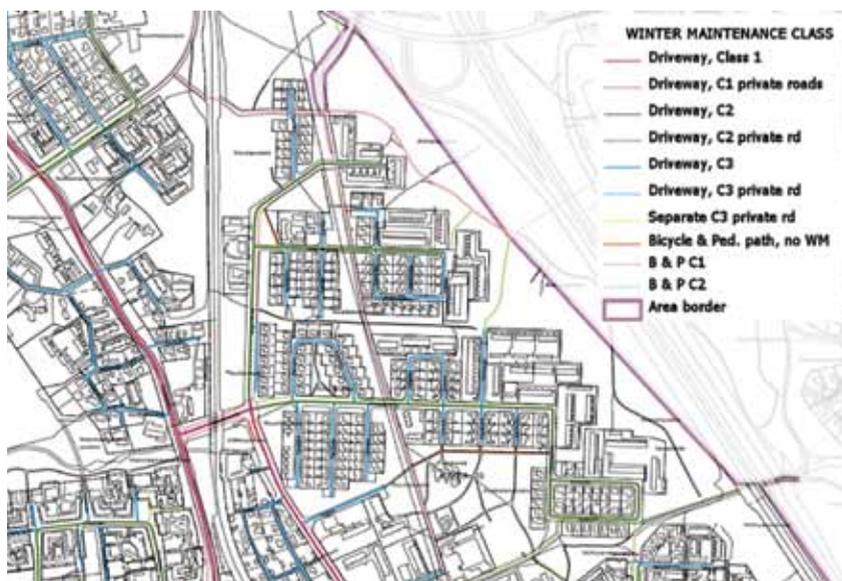
- 800 км дорожек – 4.3 м на жителя
- Дорожки, параллельные проезжей части, отделены зеленой полосой, которая также используется для уборки снега
- Дорожки внутри городских объектов
- Все дорожки освещаются
- 98 % работают в зимнее время
- Обслуживание основных дорожек приоритетнее, чем обслуживание проезжей части
- В любую точку можно попасть на велосипеде
- Проезды под самыми загруженными перекрестками



ОК. 200 ПРОЕЗДОВ
ПОД ДОРОГАМИ ДЛЯ
ВЕЛОСИПЕДИСТОВ И
ПЕШЕХОДОВ



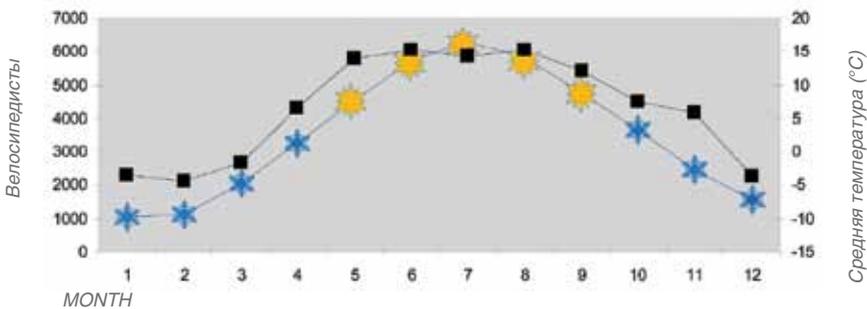
ОБСЛУЖИВАНИЕ В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ



ВЕЛОСИПЕДИСТЫ В ОУЛУ

23%	Не ездят на велосипеде
20%	Ездят не часто
15%	Часто ездят летом, никогда зимой
13%	Часто ездят летом, не часто зимой
29%	Часто ездят круглый год Ездят на велосипеде каждый день или несколько раз в неделю как в летний, так и в зимний периоды

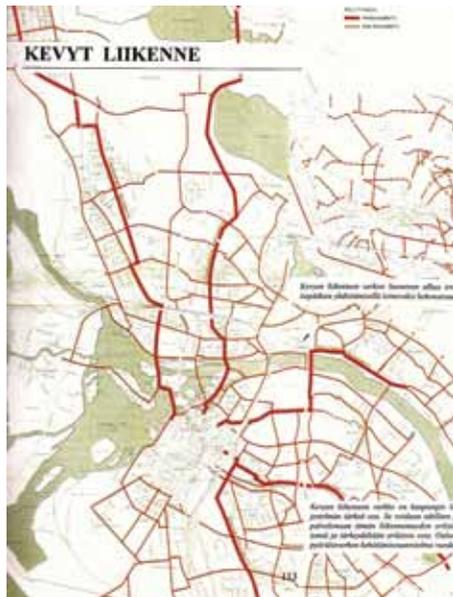
СЕЗОНЫ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОУЛУ, ФИНЛЯНДИЯ



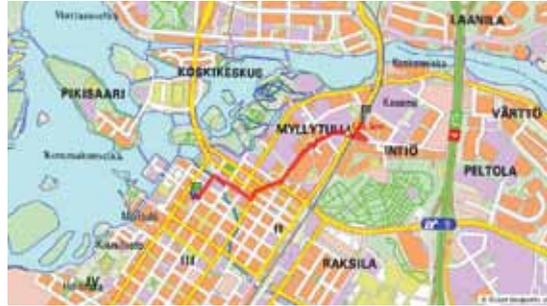
- 22 % велосипедистов используют шлем
- 35 % велосипедистов используют шипованную резину

ИСТОРИЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОУЛУ

- 1969 г. – План транспортной системы
 - Впервые включены велосипедное и пешеходное движение
- 1972 г. – План развития городского велосипедного и пешеходного движения
 - Широкая сеть дорожек, отделенная от проезжей части, по всему городу
 - Отдельное финансирование вело- и пешеходных проектов
 - Основное строительство за счет стороннего финансирования
 - С тех пор планирование велосипедного и пешеходного движения стали «частью системы»
- 1981 г. - План развития велосипедного и пешеходного движения в центре города

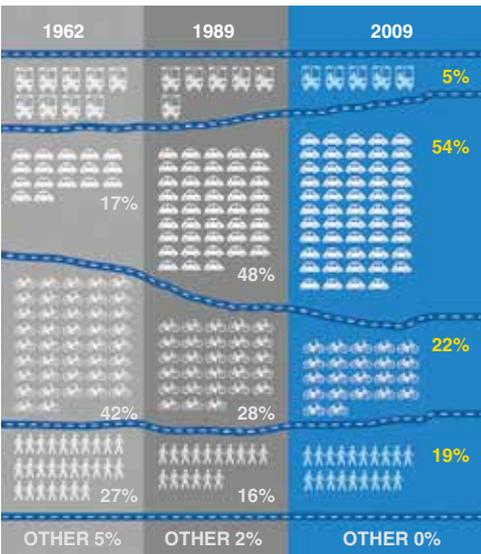


- 1987 г. – открыта пешеходная зона Ротуаари
- 1993 г. – первое расширение Ротуаари
- 2007 г. – региональная стратегия велосипедного и пешеходного движения
- 2010 г. – Городской план развития велосипедного и пешеходного движения
- 2011–2013 гг. – дальнейшее расширение Ротуаари, монтаж обогрева дорожного покрытия



- 2012 г. – онлайн-сервис планирования велопоездки (<http://pk.oulu.fi>)
- 2013 г. – международный конгресс по зимнему велосипедному движению (www.wintercycling.org)
- 2013 г. – проект координации велосипедного движения
- 2013 г. – проект Cycle4it
- 2013–2014 гг. – кампания по развитию зимнего велосипедного движения





РАЗЛИЧНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

- Популярность общественного транспорта падает
- Количество личных автомобилей по-прежнему растет
- Наконец виден рост популярности пешеходного и велосипедного движения после многолетнего спада

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

- Открытие зимнего сезона велосипедного движения
- Кубок по зимнему велоспорту Оулу
- Велонеделя в Оулу
- Европейская неделя мобильности
- Зимний день «На работу на велосипеде»
- Кампания по развитию зимнего велосипедного движения
- Велонеделя в Оулу
- Европейская неделя мобильности
- Основание велосипедной НПО
- Кампания идей
- Продукция I Bike Oulu



ДАЛЬНЕЙШИЕ ВЫЗОВЫ

- Завершение системы скоростных велотрасс Oulun Raitit
- Работа с политиками и жителями
- Велонавигатор для смартфонов?



Университетская трасса ALPPILAN RAITTI

Преимущества от выпрямления

- Сокращение расстояния на 250 м
- Экономия времени 60 с
- Экономия в год 200 000 €



ВВЕРХ ПО ЛЕСТНИЦЕ: ПЕРВЫЕ ШАГИ



Photo: Pekka Tahkola

- Создание возможностей
- Для кого?
- Изменения необходимы!
- Планирование использования земли и планирование дорожного движения
- Планирование круглогодичного велосипедного движения

ПОЧЕМУ Я СОВЕРШАЮ ИЛИ НЕ СОВЕРШАЮ ПОЕЗДКИ НА ВЕЛОСИПЕДЕ ЗИМОЙ

ДА (в порядке значимости)

- хорошая зарядка
- быстрее
- дешевле
- свобода передвижения
- психологические причины (приятно!)
- другие причины
- экологичность
- удобные веломаршруты
- нет своей машины
- неудобный маршрут общественного транспорта
- мне нравятся непогода и экстремальные условия

НЕТ (в порядке значимости)

- слишком скользко
- слишком холодно
- слишком опасно
- плохой уровень зимнего обслуживания
- слишком сложно
- другие причины
- расстояние слишком большое (для зимы)
- на месте следования нет душа и других условий
- причины, связанные со здоровьем
- слишком долго ехать зимой
- плохо с парковкой
- слишком темно



Опрос проводился в 4 городах Финляндии

КАК ПОМОЧЬ ЧЕЛОВЕКУ НАЧАТЬ ЕЗДИТЬ НА ВЕЛОСИПЕДЕ ЗИМОЙ?

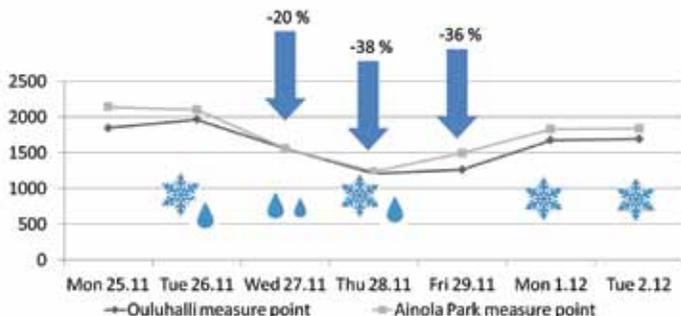
Я БЫ ПОЕХАЛ, ЕСЛИ БЫ

(в порядке важности)

- обслуживание зимой было бы лучше
- у меня был бы подходящий зимний велосипед (второй велосипед)
- более короткий путь
- “никогда!”
- другие причины
- на месте назначения был хороший душ и другая инфраструктура
- доктор прописал
- с парковкой было лучше
- не надо было бы везти детей
- сотрудники поддержали



КАК ПЛОХИЕ ДОРОГИ ВЛИЯЮТ НА КОЛИЧЕСТВО ВЕЛОСИПЕДИСТОВ



Мин. температура
Макс. температура

-5	-8	1	-4	-9	-12	-18
0	4	6	4	-4	-3	2

ЦЕНА ПОТЕРИ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ



ДЕЛО НЕ В ОБОРУДОВАНИИ....



ИТАК, ВЫ ХОТИТЕ ЕЗДИТЬ НА ВЕЛОСИПЕДЕ ЗИМОЙ?

Пособие для велосипедистов.

Стандартная экипировка велосипедиста – включая

зимнюю одежду..... € , стоимость варьируется

принадлежности для велосипедной езды в зимнее время:

свитер из мериносовой шерсти с длинными рукавами.....	75 €
утепляющие наколенники.....	25 €
очки.....	20 €
спортивная майка из мериносовой шерсти с короткими рукавами.....	75 €
ветрозащитная куртка.....	110 €
водонепроницаемая обувь для велосипедиста.....	230 €
носки для велосипедиста.....	15 €
велосипедные шорты.....	75 €
велосипедная шапочка.....	20 €

велосипедные перчатки зимние.....	60 €
велосипедная каска.....	150 €
велосипедная повязка.....	15 €
любовь к велосипедам.....	бесплатно
итого.....	870 €

В этот перечень не включены крутые модели велосипедов, с особыми приспособлениями для поездок в зимнее время

Руководство для всех остальных

стандартный набор одежды	
– включая зимнюю одежду	€, стоимость варьируется
одежда для велосипедной езды в зимнее время:	
итого.....	0 €

В этот перечень не включены обычные велосипеды, находящиеся в гараже/купленные на блошином рынке.

Источник: www.copenhageneze.com



NAVICO LTD – КООРДИНАЦИЯ
ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ.
УЗНАЙТЕ БОЛЬШЕ!

NAVICO OY
KIRKKOKATU 8 A 9
90100 OULU, FINLAND
+358(0)45 876 3276
PEKKA.TANKOLA@NAVICO.FI



МАРЕК САЛЕРМО, ОТДЕЛ ПЛАНИРОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ, ДЕПАРТАМЕНТ
ГОРОДСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ Г. ХЕЛЬСИНКИ:

ПРИМЕР ХЕЛЬСИНКИ

ИЗНАЧАЛЬНО ВЕЛОСИПЕД БЫЛ ТИПИЧНЫМ СРЕДСТВОМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ...

1939



(Фото: Хельсинки)

НО ПОЗЖЕ ЕГО МЕСТО ЗАНЯЛ АВТОМОБИЛЬ, И О ВЕЛОСИПЕДЕ ЗАБЫЛИ...

1970



(Фото: Городской музей г. Хельсинки)

НОВЫЙ ПОДХОД К ПЛАНИРОВАНИЮ ГОРОДОВ

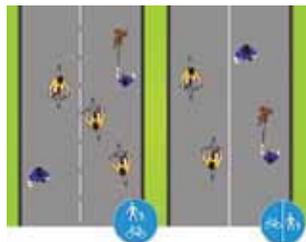
1970...



... 2000

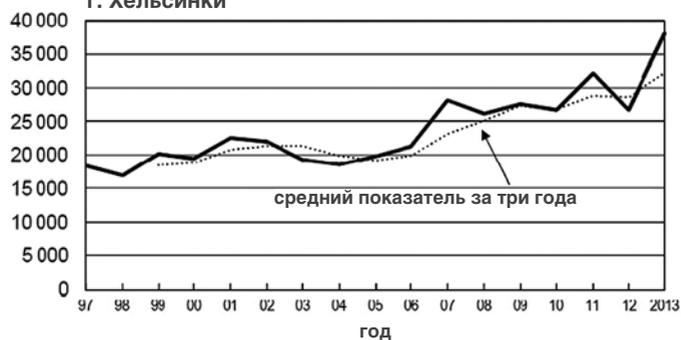


СИТУАЦИЯ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ:



- 1200 км велодорожек
- Большинство из них комбинированные дорожки для пешеходов и велосипедистов

Велосипедисты, пересекающие территорию
г. Хельсинки



Велодвижение развивается...

КАКОЙ ОПЫТ МЫ ПОЛУЧИЛИ?



Комбинация велосипедных и пешеходных дорожек не всегда является хорошим вариантом...



Нет необходимости везде открывать велодорожки...

Необходимо уделять больше внимания развитию качественного велодвижения, а не просто освобождать улицы от автомобилей!!!

СРАВНИТЕ ГУСТОТУ ВЕЛОДОРОЖЕК В Г. ХЕЛЬСИНКИ И Г. КОПЕНГАГЕНЕ

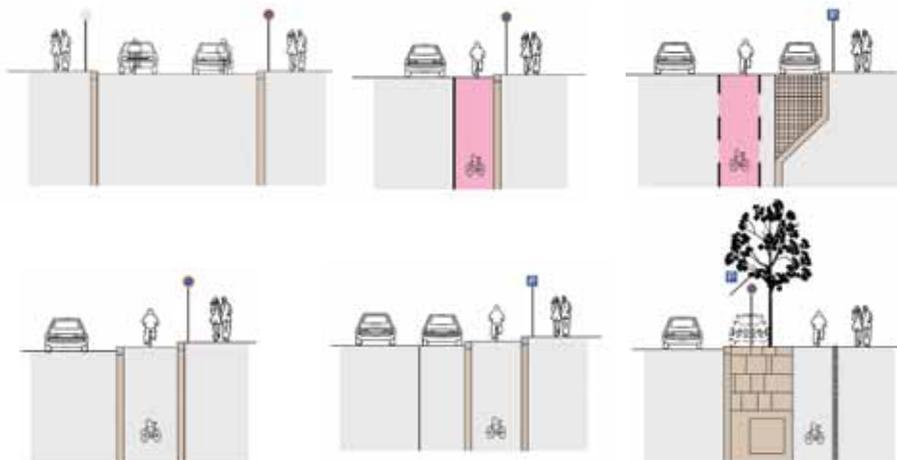


Нет необходимости в таком большом количестве велодорожек...
Необходимо ограничить скорость уличного движения!!!



Нужно делать акцент на функциональности!

НОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ПЛАНИРОВАНИЯ ГОРОДА (2013):



Важно отделить велосипедистов от пешеходов!

ПЕРЕКРЕСТКИ



г. Стокгольм



г. Копенгаген



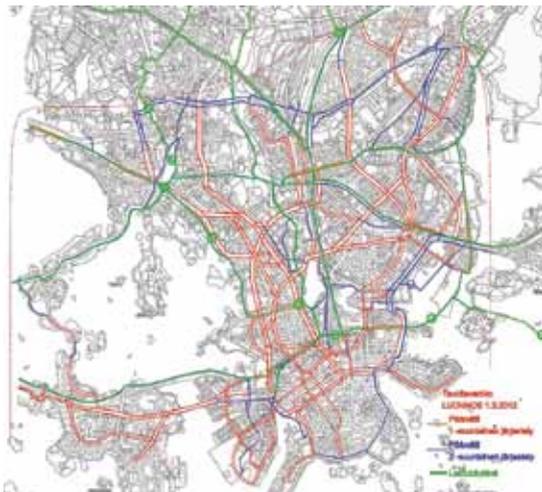
Ситуация на данный момент...



Ситуация в будущем...

НОВЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ВЕЛОСИПЕДНОЙ СЕТИ В ПРЕДЕЛАХ ГОРОДА

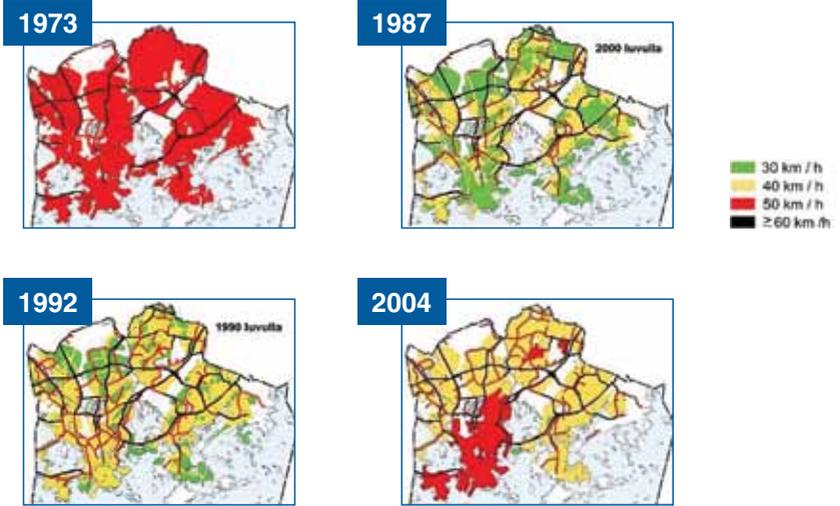
- Концепция 2025 г.
- Внимание развитию качественного велодвижения на каждой улице.
- Велодорожки в большинстве своем с односторонним движением.
- Основные веломаршруты вдоль главных магистралей.
- Проезды в жилых кварталах в качестве путей сообщения для местного транспорта (без велодорожек).



ОДИН ЗА ВСЕХ, И ВСЕ ЗА ОДНОГО...



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ, ПРИНЯТЫЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ



ПОЛИТИКА ПАРКОВОК



Парковаться легко и недорого...

**Ввести больше ограничений
и сделать парковку дороже**

Новая стратегия парковок 2014 г.

НОВЫЙ ПЛАН МОБИЛЬНОСТИ 2014 Г...



Приоритизация транспортных средств:

1. Пешеходы
2. Велосипедисты
3. Общественный транспорт
4. Логистика
5. Личные автомобили



НИК ОЛДВОРС, ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА
Г. ЛОНДОНА, ПРОЕКТ ГОРОДСКОГО
ВЕЛОПРОКАТА BARCLAYS CYCLE HIRE:



ПРИМЕР ЛОНДОНА

ВСТУПЛЕНИЕ

СТРЕМЛЕНИЕ К РОСТУ



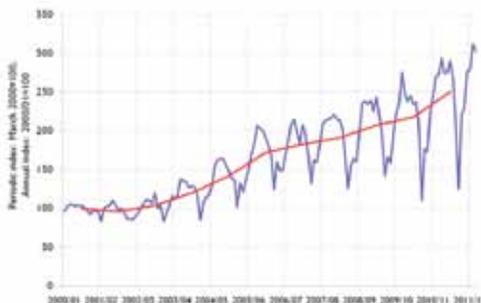
"Я считаю, что
велосипедизированный
город – это
цивилизованный город"

Борис Джонсон, мэр Лондона

Цель: на 400 % увеличить количество велосипедистов и развить велоинфраструктуру к 2026 году

РОСТ КОЛИЧЕСТВА ВЕЛОСИПЕДОВ

570,000 велопоездок в день совершают лондонцы сегодня



На **173%** возросло кол-во велосипедов на основных магистралях города с 2000/2001 по 2010/2011 годы.

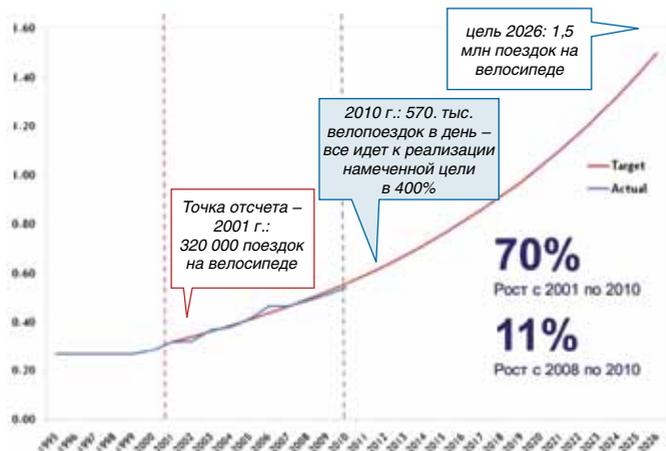


23% лондонцев в прошлом году хоть раз сели за руль велосипеда



35% всех домохозяйств имеют двухколесного друга (на 8% больше, чем в прошлом году)

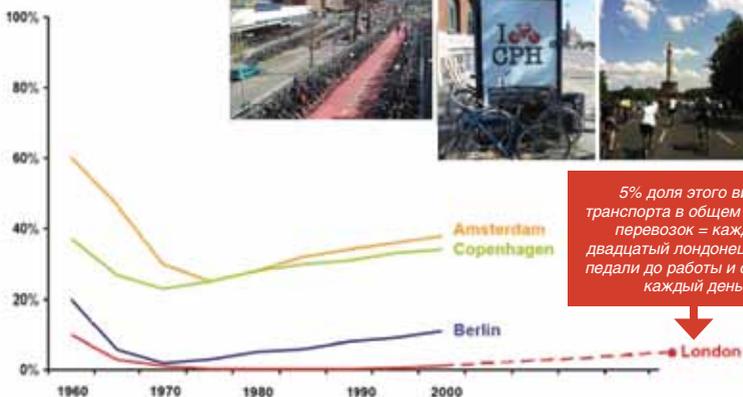
ДИНАМИКА РОСТА КОЛИЧЕСТВА ВЕЛОПЕЗДОК В НАСТОЯЩИЙ МОМЕНТ – НА ПРАВИЛЬНОМ ПУТИ



ВСТУПЛЕНИЕ

В СРАВНЕНИИ С ДРУГИМИ ГОРОДАМИ

Cycle trips as % of total trips



ПОТЕНЦИАЛ ЕЗДЫ НА ВЕЛОСИПЕДАХ КТО ЧАЩЕ ПОЛЬЗУЕТСЯ ВЕЛОСИПЕДОМ?



ЖИТЕЛИ ГОРОДА

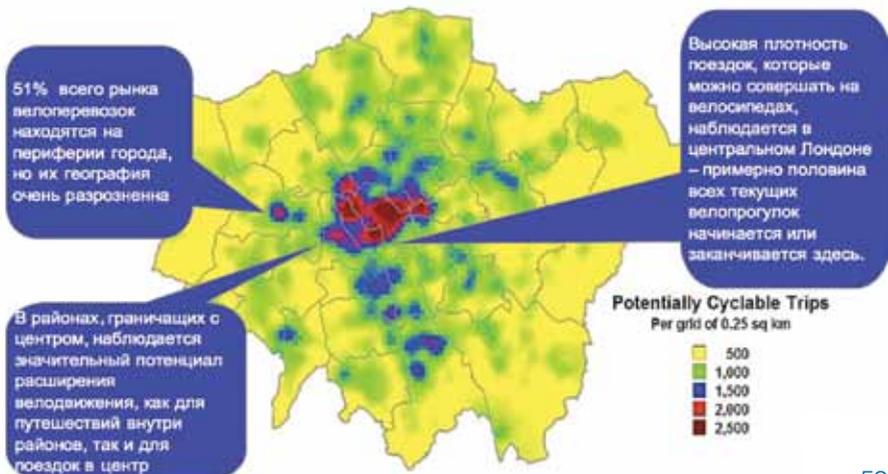
МОЛОДЫЕ ПАРЫ И СЕМЬИ

ЖИТЕЛИ ПРИГОРОДА

ХОРОШО ЗАРАБАТЫВАЮЩИЕ
СПЕЦИАЛИСТЫ

ПОТЕНЦИАЛ ЕЗДЫ НА ВЕЛОСИПЕДАХ В ЧЕМ СОСТОИТ ПОТЕНЦИАЛ?

4,3 млн. поездок в день потенциально можно совершать на велосипедах.
Если посмотреть на их географию, то мы увидим следующую картину:



ЧТО ОСТАНАВЛИВАЕТ ЛЮДЕЙ ОТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ?



Страх и уязвимость
«Я переживаю за свою
безопасность»



Недостаток уверенности
«Я давно не пользовался
велосипедом»



Дефицит инфраструктуры
«Существует дефицит
технических средств»



Физическая форма
«Я в плохой физической
форме для того, чтобы
пользоваться велосипедом»



Привлекательность
«Я не считаю себя
типичным велосипедистом»



**Целесообразность/
альтернативы**
«Это несовместимо с моим
активным образом жизни»



Доступность велосипедов
«Я не могу себе позволить
велосипед»

ЧТО МЕШАЕТ ВЕЛОСИПЕДИЗАЦИИ

Психологические ограничения

- Ощущение безопасности
- Неуверенность
- Удобство личного авто
- Считается несовместимым с определенным уровнем жизни
- Маргинализация велосипедистов
- Необходимость физ. нагрузок и повышенная перспирация
- Боязнь кражи/ущерб
- Боязнь пробок

Физические ограничения

- Доступность
- Отсутствие парковок
- Отсутствие спец. разделов
- Высокая скорость транспортных потоков
- Велоинфраструктура на перекрестках и велодорожки
- Наличие барьеров на пути (крупные магистрали)
- Плохое дорожное покрытие



ВЗГЛЯД МЭРА НА ВЕЛОСИПЕДИЗАЦИЮ ЛОНДОНА



Цель: **рост велодвижения на 400% к 2026 г.**

“За следующие 10 лет общие инвестиции в велоинфраструктуру составят **£913 млн**, в три раза больше первоначальных планов.”

“Мы **«нормализуем»** велодвижение, сделав его комфортным для всех. Сотни тысяч людей всех **возрастов, цветов кожи и социальных групп** во всех уголках Лондона однажды поймут, что велосипед изменил их жизнь.”



“Моя мечта – **Велосипедный скоростной диаметр**, протяженностью как минимум 15 миль, будет полностью изолирован от другого транспорта.....”



“Ни одна фура не должна допускаться в город, если на ней не будет специальной **защиты для велосипедистов**, а водитель не обучен правилам вождения в условиях велодвижения.”

“..помощь велодвижению – это не просто помочь его участникам. Такая инициатива **улучшит мир вокруг нас**. Станет меньше машин, больше деревьев и других общественных пространств, где можно будет присесть отдохнуть и перекусить.”



“К 2020 г. сеть велодорожек **станет понятнее и удобнее**. Мы хотим изменить природу велопроездов, привлечь в велодвижение тысячи тех, кто **еще пока не с нами**.”

ВНЕДРЕНИЕ ПАКЕТА МЕРОПРИЯТИЙ

<p>Строительство</p>	<p>Инфраструктура Велопарковки Флагманские проекты</p>	   
<p>Поддержка</p>	<p>Меры поддержки Безопасность и сохранность Обучение Создание карт</p>	   
<p>Продвижение</p>	<p>Рекламные акции Флагманские проекты Ответственное велоспользование</p>	<p>sky ride</p>   

ЦЕНТРАЛЬНАЯ СЕТЬ ВЕЛОСИПЕДНЫХ ДОРОЖЕК

■ Велосипедные магистрали

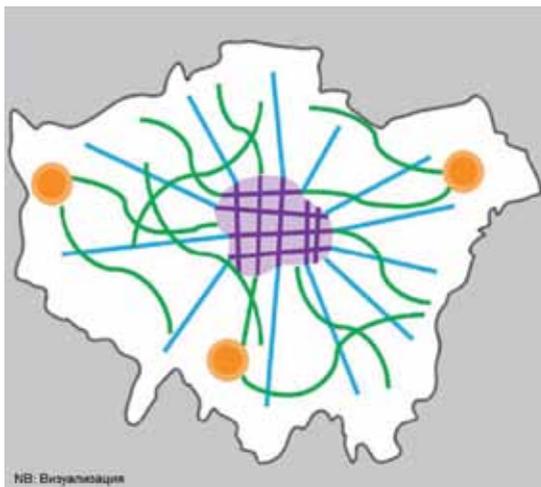
Высокая пропускная способность. Скоростные дороги вдоль основных транспортных артерий для регулярных пользователей.

■ Велопроезды

Менее интенсивное движение, прямые дорожки по живописным и незагруженным улочкам для тех, кто предпочитает комфортное путешествие.

■ Центральная сеть велодорог

Высококачественная велодорожная сеть для больших потоков, построенная на сочетании магистралей и велопроездов, включая и велосипедный скоростной диаметр.



■ Маленькие Голландии

До 4 лондонских округов-волонтеров будут превращены в маленькие Голландии, в которые будут вкладываться значительные средства для создания велоинфраструктуры на небольшом пространстве.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВЕЛОСИПЕДОВ



- План действий по улучшению безопасности велодвижения был принят в марте 2010 года. Вторая часть выйдет весной 2014-го.
- **49%** пешеходов сообщает о своем нежелании пересаживаться на велосипеды в связи с повышенной опасностью этого вида транспорта
- План предполагает принятие мер для снижения количества **наиболее частых дорожных происшествий с участием велосипедистов**
 - В половине случаев в происшествии участвуют грузовые автомобили
 - 85% всех смертельных случаев становятся результатом происшествий на перекрестках



- В плане изложены **52 меры**, включающие в себя :
 - Повышение осведомленности посредством образовательных программ и тренингов
 - Меры предотвращения столкновения при сближении с грузовым транспортом
 - Целевые инфраструктурные улучшения
 - Строгое пресечение любых проявлений асоциального и незаконного поведения на дорогах

ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ

ЧТО ДО СИХ ПОР СПОСОБСТВОВАЛО РОСТУ?

Политическая поддержка и четкие цели

Мэр – сочувствующий велосипедист и он призывает к росту велодвижения на 400% к 2026 году

Изучение сути проблемы и анализ

Целевой подход, ориентация на те районы, где имеется высокий потенциал, а также реализация широкого пакета мер в рамках всего города

Флагманские проекты

Качественные улучшения городской среды и велосипедной инфраструктуры, вдохновляющие людей на то, чтобы сесть за руль велосипеда



ВЕЛОПРОКАТ – НОВЫЙ ВИД ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Задача проекта – расширить возможности путешествия на короткие дистанции с помощью велосипедов, создав такую сеть велопрокатов, которые были бы доступны для большинства населения, внося вклад в создание велосипедизированного города.

БАРЬЕРЫ ВЕЛОСИПЕДИЗАЦИИ :

- Доступность велостранспорта
- Хранение
- Кражи
- Ремонт
- Имидж велосипедистов
- Популярность



ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ

- **Соотношение** – больше велопарковок, чем велосипедов, для того чтобы увеличить шансы при поиске места парковки.
- **Густота** – разветвленная сеть велопарковок для большего удобства.
- **Фиксированные велопарковки** – для обеспечения предсказуемости расположения парковок и упорядоченного размещения велосипедов.
- **Тарифная Зона 1** – достаточно большая территория для функционирования системы и одновременно достаточно небольшая для того, чтобы своевременно обеспечить ее внедрение.
- Не обслуживает сегмент жителей пригорода (являлся первоначальным принципом, который с тех пор претерпел изменения).
- **Перераспределение** – ограниченная поддержка автомобильных транспортных средств, с целью поддержки доступности велосипедов.
- **Спонсорство** с целью поддержки финансового обеспечения – уличную рекламу не будут предлагать в качестве части контракта, как это делается в Париже.

СИСТЕМА ВЕЛОПРОКАТА Г. ЛОНДОНА



«Эта система превратит столицу в город велосипедистов, в котором использование двухколесных транспортных средств станет нормой, а не диковинкой»

- Запущена 30 июля 2010 года
- Доступна 24 часа в сутки.
- Территория покрытия 44 км² – приблизительно тарифная Зона 1.
- 6000 велосипедов, 400 велосипедных пунктов, 10 200 велопарковок.
- Члены (регулярные) либо случайные пользователи.
- Чем короче поездка, тем дешевле тариф.

РАСШИРЕНИЕ ВЕЛОПРОКАТА В ЛОНДОНЕ

- В марте 2014 г. с помощью второго этапа по расширению на восток велопрокат был внедрен на территории Восточного Лондона, в районе зданий Олимпийского наследия, квартала Кэнери Уорф и нескольких недостаточно экономически развитых районов.
- В декабре 2014 г. на юго-западе Лондона был успешно запущен третий этап. Благодаря этому, на юге реки Темза появились новые транспортные альтернативы, а также это способствовало появлению новой станции на юге Лондона.





Современная карта местности

НА КАКОМ ЭТАПЕ МЫ СЕЙЧАС НАХОДИМСЯ?

Общее количество велопрокатов с момента запуска проекта:

28 млн.

Общее количество членов с момента запуска проекта: 195 000.

Рекорд: В месяц: август 2012 – 1,163 млн. В день: 30 апреля 2014 – 49 014.

Территория покрытия: 100 км², 725 велосипедных пунктов проката, 19 тыс. велопарковок.

Количество велосипедов: 11 тыс. велосипедов (приблизительно 10 тыс. на улицах, в соотношении 1:1,8).

Количество членов: 60 тыс. активных членов.

Расходы: За финансовый год 2012/13 – £24 млн.

Доход от платы за проезд: £7,7 млн (32%), банк Barclays £5 млн, чистый убыток - £11,3 млн в год

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ

На улицах:

Два велосипедных депо: Angel (север), Clapham (юг)

- Центры управления велодвижением, велосервис и ремонт, электрики.
- 28 больших фургонов, используемых для восстановления баланса (18 велосипедов на 1 фургон).
- 10 фургонов с короткой колесной базой для электриков, уборщиков.

Контактный центр:

Находится в Энфилде, Северный Лондон

- Отвечает на звонки и электронные сообщения, оформляет членство.
- Помогает клиентам находить велосипедные пункты.
- 24-часовая помощь при аварийных случаях.

Персонал насчитывает около 250 человек, включая вспомогательный персонал, IT специалистов, и т.д.



ВЫЗОВЫ

Финансирование: Часто схемы по велопрокату внедряют с амбицией самофинансирования, но ни одна из них так не работает!

Почему:

- Общественный транспорт – акцент на услугах, а не на прибыли (например, контактный центр).
- Удовлетворение нужд жителей пригорода стоит больших денег, особенно в часы пик.
- Площадь, отведенная под станции в ключевых районах – в центре города земля дорогая.
- При планировании цен простои обычно также включены.

Политическая схема подразумевает высококлассный, некоммерческий подход к принятию решений. Легкая мишень для критики недоброжелательной прессой, даже если проект популярен!

Ожидания: Пользователи ожидают, что велосипед будет предоставлен по первому требованию. Восстановление баланса не может удовлетворить это ожидание в часы пик (пробки и физическая способность).

Постоянная потребность в улучшениях и расширении схемы проката, но многие сложности не на виду (IT и восстановление баланса).

ВОЗМОЖНОСТИ...

Финансы: Все модели общественного транспорта в Великобритании субсидируются; общество понимает, что велопрокат в Лондоне на сегодняшний день также субсидируется.

Модель финансирования дает свободу в предоставлении качественных услуг. Система общественного велопроката Barclays Cycle Hire располагает одним из наилучших контактных центров в стране; восстановление баланса велосипеда продолжается ежедневно 24 часа в сутки, 365 дней в году.

Политическая схема всегда подразумевает интерес! Не так сложно привлечь общественное внимание и финансирование, как при менее известных схемах. Пространство для экспериментов с целью удовлетворения спроса. Общество ценит усилия.

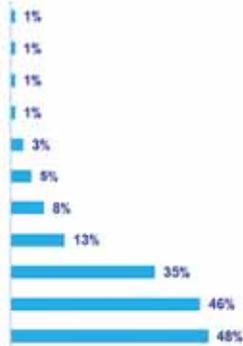
Потребность в улучшениях означает, что политики никогда не потеряют интерес к этой теме, так как есть возможность проведения общественных мероприятий, а также привлечения внимания к своей личности.

Пользователи велопроката – молодые, динамичные, технически подкованные, предприимчивые и активные люди. Нет недостатка интереса среди студентов университетов, работников социальных медиа и представителей бизнеса.

ВЛИЯНИЕ: ИЗМЕНЕНИЕ ПОВЕДЕНИЯ

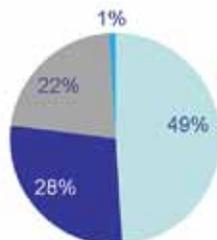
- 8% купили велосипеды
- 20% купили сопутствующие товары для велопроездов
- 17% стали больше времени проводить за рулем велосипеда
- Изменение пассажиропотока на разных видах общественного транспорта :

Проваз
Стандартное такси
Мотоцикл/мопед/скутер
Легкое метро
Машина, млинван
Поезд
Лондонское черное такси
Собственный велосипед (не прокат)
Автобус
Метро
Пешком (5 мин и больше)



ВЛИЯНИЕ: НОВЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ BARCLAYS CYCLE HIRE

Стали ли вы чаще использовать свой велосипед/сели за руль велосипеда в Лондоне из-за общегородского велопроката Barclays Cycle Hire



- Да, я начал кататься
- Да, я стал кататься чаще
- Нет
- Не знаю

ЧТО БУДЕТ ДАЛЬШЕ...

Расширение: В сторону Олимпийского парка, но без масштабных расширений, которые имели место ранее.

Интенсификация: Больше велопрокатных станций в ключевых районах. Увеличение густоты поездок и повышение удовлетворения нужд клиентов.

Инновации:

- Мобильные приложения, помогающие приобрести доступ к велосипеду, а также организовать соревнования для членов, вовлечь их в «игру» велопроката.
- Больше учебных велосипедных центров.
- Инициативы, способствующие поездкам в обратном направлении.

Система снабжения и модель предоставления услуг: попытка горизонтально интегрироваться с другими видами транспорта г. Лондона, включая...

Платежная интеграция с другими видами транспорта; технологически очень сложная, но очень логичная для пользователя.



РАЙМУНД БРОДЭЛЬ, ДЕПАРТАМЕНТ
МОБИЛЬНОСТИ, МИНИСТЕРСТВО
ЭКОНОМИКИ, ТРАНСПОРТА И ИННОВАЦИЙ,
ВОЛЬНЫЙ И ГАНЗЕЙСКИЙ ГОРОД ГАМБУРГ

ПРИМЕР ГАМБУРГА

Город Гамбург расположен в северной части Германии на реке Эльба, на расстоянии 100 км от побережья Северного моря. Численность населения – 1,8 млн человек, это второй по величине город Германии и один из важнейших центров европейской экономики. В Гамбурге находится второй в Европе по величине порт для грузовых кораблей (после г. Роттердама), и девятый по величине в мире. Благодаря этому, г. Гамбург является лидирующим центром торговли Германии, а также исполняет роль традиционных торговых ворот, особенно для стран Центральной и Восточной Европы. Гамбург насчитывает более 36 000 торговых компаний и более 125 000 рабочих мест в данном секторе.

В 2008 г. доля поездок на велосипеде в общем числе совершенных жителями Гамбурга поездок составила 12%, что на 3% выше, чем в 2002 г. С целью увеличения доли велосипедистов в дорожном движении городские власти руководствуются комплексным Планом развития велосипедной инфраструктуры в г. Гамбурге («Cycling Action Plan»), переизданным в 2008 г.



План развития велосипедной инфраструктуры в Гамбурге 2008 г. лежит в основе городской стратегии по развитию велодвижения и включает велосипед в систему общественного транспорта. Это означает, что велосипед признается полноценным транспортным средством. К самым важным целям плана относятся: увеличение вдвое доли велосипедного движения до 18% (в сравнении с уровнем 2002 г.), улучшение уровня безопасности на дорогах, расширение сети велосипедных маршрутов, создание более благоприятного климата для велодвижения и налаживание связей с общественностью, в долгосрочной перспективе – обеспечение стабильной системы финансирования.

Для того чтобы воплотить амбициозный план в жизнь, городская администрация уделяет внимание приоритетным аспектам, как например, развитие инфраструктуры для велосипедного движения, велопарковки, интеграция велосипедов в систему общественного транспорта и улучшение уровня безопасности на дорогах. Данные меры сопровождаются стратегией по связям с общественностью, нацеленной на улучшение имиджа велосипеда, развитие велосипедного туризма, открытие велосипедных сервисных центров, а также налаживание системы качественного управления и мониторинга.



Помимо велосипедной инфраструктуры, на основных улицах существует 14 так называемых «веломаршрутов», в которые входит 280-ти километровая сеть дорожек. Это особые маршруты, зачастую лежащие за пределами основных магистралей. Благодаря этим маршрутам езда на велосипеде становится более приятной, безопасной и быстрой.



Веломаршрут 11

Мост для пешеходов и велосипедистов
Клютьенфельдер

Веломаршрут 6

Айльбекпарк



Веломаршруты 7/ 8/ 9 ул. Штайнтордам, Штайнторваль,
Менкебергштрассе: буферная зона для велосипедистов
перед перекрестком



ул. Хаммер Штайндамм, велосипедная полоса



Веломаршрут для досуга 5 / Эльберадвег: Маршрут на длинную дистанцию г. Гамбурга / г. Рюген, велодорожка Татенбергервег

Город Гамбург также делает акцент на законодательных аспектах и соблюдении правил дорожного движения.



разграниченные пешеходная и велосипедная дорожки



общая пешеходная и велосипедная дорожка



дорожка для велосипедов

Кроме этого, власти города внедрили систему велопроката под названием «Stadt Rad Hamburg». Система начала функционировать в 2009 г., и с тех пор постоянно расширялась. В 2013 г. она охватывала 1650 велосипедов на 130 станциях велопроката; 221 000 человек воспользовались этими станциями в 2013 г. и с их помощью совершили 2 055 000 поездок.

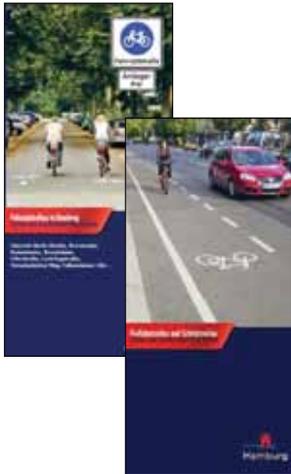
Год	Число велосипедов	Количество станций велопроката	Число клиентов	Количество поездок
2009	800	68	36,500	306,000
2010	1,000	72	77,200	726,000
2011	1,500	106	131,000	1,300,000
2012	1,650	123	185,500	2,050,000
2013	1,650	130	221,000	2,055,000



С целью еще большей популяризации велодвижения, Гамбург работает над интеграцией велосипедов в систему общественного транспорта с помощью особой программы под названием SwitchH. Эта программа позволяет передвигаться индивидуально, на автобусе, автомобиле, взятом на прокат велосипеде, поезде или пароме, и предлагает индивидуальные маршруты в зависимости от желания пассажира. Она поддерживается онлайн платформой и имеет соответствующее приложение для мобильных телефонов.



Все эти меры сопровождаются кампаниями, направленными на развитие связей с общественностью, для того чтобы повысить уровень информированности жителей и дать им возможность узнать о том, что может предложить им город. Более того, доступна дополнительная информация о веломаршрутах Гамбурга, велосипедных дорожках и безопасности дорожного движения.





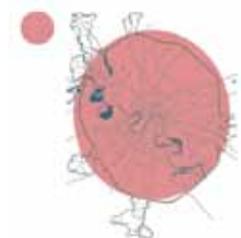
АЛЕКСЕЙ МИТЯЕВ И ОЛЬГА МАЛЬЦЕВА,
ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА
И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА МОСКВЫ

ПРИМЕР МОСКВЫ

Оживленная и многонациональная столица Российской Федерации является одной из крупнейших городских агломераций в Европе. Всем известно, что Москва – это политический, экономический и культурный центр, и являясь таковым, имеет огромный потенциал стать центром велосипедного движения. Переход некоторых жителей города от машин и других моторизованных транспортных средств на индивидуальные виды транспорта поможет решить две важные проблемы г. Москвы: уменьшит давление на постоянно перегруженные улицы и улучшит качество воздуха. Адаптация обширного городского ландшафта Москвы с учетом потребностей велосипедистов – может показаться сложной и продолжительной работой. Однако Москва уже представила несколько инновационных подходов и даже сделала первые шаги на пути развития комплексной велосипедной инфраструктуры в пределах города.

Москва имеет огромный потенциал для велосипедного движения. Согласно статистике города, численность занятого населения всех вместе взятых районов Москвы составляет 6,6 миллионов человек. Из них всего 8 000 поездок в день было совершено с помощью собственных велосипедов жителей города (данные за 2013 г.). Кроме этого, ежедневно 550 поездок совершались на велосипедах, взятых напрокат. Эти данные касаются всего 0,04 % всех ежедневных поездок на работу и домой. Город планирует увеличить эту долю до 1 % к 2020 г. с помощью инвестиций в велосипедную инфраструктуру. Примеры таких городов, как Лондон и Нью-Йорк, показали, что увеличение велосипедной сети и велодорожек способствует развитию велодвижения и помогает преодолеть первоначальную инертность.

6,6 миллионов занятого населения во всех районах Москвы



2013

0,04% всех поездок

8 000 велопоездок в день
на собственном велосипеде

550 поездок в день
на арендованном велосипеде

2020

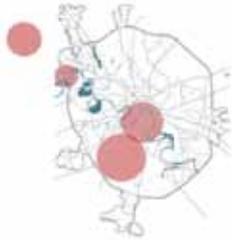
1% всех поездок

200 000 велопоездок в день
на собственном велосипеде

25 000 поездок в день
на арендованном велосипеде

ПИЛОТНЫЕ РЕГИОНЫ

1,4 миллиона занятого населения



2013

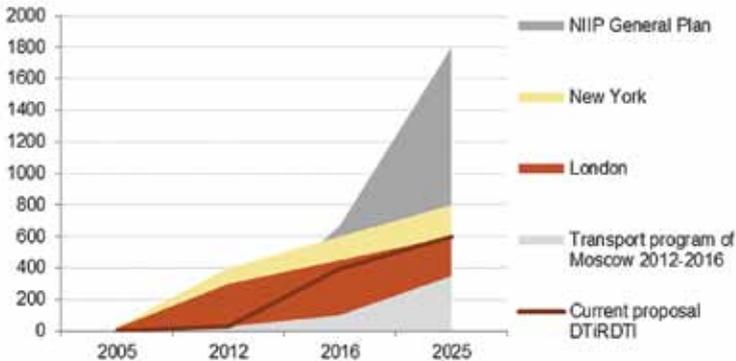
0,04% всех поездок

1 680 поездок в день

2020

1% всех поездок

42 000 поездок в день



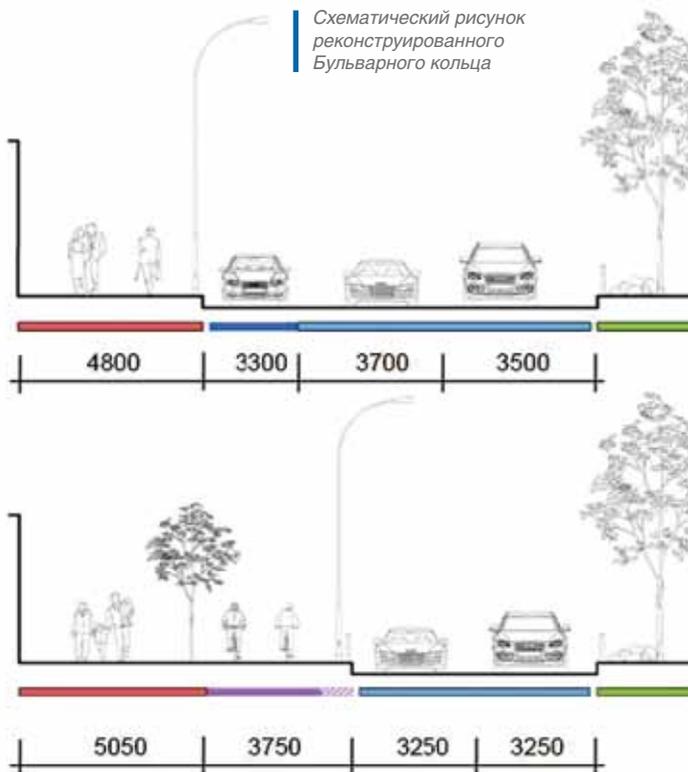
Длина велодорожек

Хотя Москва не внедряет собственную велосипедную систему с нуля, ей все-таки предстоит столкнуться со значительными сложностями. На сегодняшний день существует почти 150 км велосипедных дорожек, 340 новых маршрутов были уже представлены на рассмотрение городскими округами и 50 маршрутов самими велоактивистами. Однако, эти маршруты еще не были интегрированы в комплексную систему, и пока нет систематического подхода к порядку, в котором будут рассматриваться предложения о новых маршрутах. По этой причине, городские власти приняли решение концентрироваться на приоритетных районах в 2015 г. В этих пилотных районах, будут внедрены полномасштабные велосипедные проекты, которые позволят учитывать приоритеты системы. Сейчас разрабатывается полный список задействованных улиц.

Кроме этого, на сегодняшний день городские власти работают над долгосрочной стратегией для велосипедистов и пешеходов 2020 г. Сейчас они находятся на этапе анализа: статистики аварийных случаев, основных популярных веломаршрутов, структуры города и других аспектов, которые помогут создать наложенную и хорошо развитую сеть безопасных для велодвижения улиц.

Создание одного из таких веломаршрутов запланировано на 2015 г. вдоль территории Бульварного кольца. Реорганизация отрезка протяженностью 6,4 км на Бульварном кольце свидетельствует о том, что существующую инфраструктуру можно адаптировать в соответствии с потребностями велосипедистов. В случае Бульварного кольца, вместо трех существующих автомобильных полос были запроектированы две, после чего дорога стала отвечать дорожным нормам, и это позволило освободить место для парковки. Власти решили развивать велосипедную инфраструктуру на одном уровне с пешеходными тротуарами, для того, чтобы пешеходы могли пользоваться велодорожками зимой, когда потребность в пространстве для передвижения на велосипеде низкая. Столбики будут отделять велодорожки от проезжей части, во избежание несанкционированной парковки на велодорожках. Один из возможных вариантов создания велосипедной дорожки показан на рисунке внизу. Сейчас ведутся переговоры с экспертами и обществом о возможностях наилучшего развития инфраструктуры на одной из самых важных магистралей г. Москвы.

Схематический рисунок
реконструированного
Бульварного кольца





Источник: ДТИРДТИ и МосгортрансНИИпроект

Фотографии Бульварного кольца до и после реконструкции

Создание велосипедных дорожек не делает автоматически город комфортнее для развития велодвижения. Для развития велосипедной инфраструктуры в городе такого масштаба и с таким дорожным движением как Москва, необходимо разработать стратегию безопасных парковок, а также внедрить альтернативные виды собственности, с помощью аренды велосипедов. Власти Москвы решили создать разнообразные условия для парковки велосипедов, приемлемые как для краткосрочных, так и долгосрочных парковок, а также внедрить систему велопроката, подобную тем, которые уже существуют в Лондоне, Барселоне и Париже. В 2013 г. уже существовало 79 велостанций с 550 велосипедами, и в том же 2013 г. приблизительно 20 000 уникальных пользователей зарегистрировались в системе велопроката. Опыт велопроката оказался позитивным, так как всего 16 велосипедов из 550 (или 3,4%) были украдены в первый год функционирования системы проката. Согласно соцопросам, большинство велопоездки до сих пор совершались в качестве прогулок, и лишь в 35 % случаев велосипед использовался как средство передвижения. При запланированном расширении велосипедной сети, это доля должна увеличиться.



На сегодняшний день пользователи имеют доступ к 150 пунктам велопроката и 1,2 тысячам велосипедов. По состоянию на октябрь 2014 г., более 58 тысяч пользователей зарегистрировались в системе и более 43 тысяч записались на этот сезон. Этим летом было зарегистрировано более 100 тысяч поездок, 70% из них – бесплатные поездки, длительностью менее получаса. 2,5 тысяч людей воспользовались счетом своей карточки «Тройка», для того чтобы взять велосипед на прокат.



Зеленый цвет = Существующие пункты велопроката

Серый цвет = Будущие пункты велопроката

Требования новой системы:

- ✓ Терминалы с солнечными батареями
- ✓ Более рациональная конструкция
- ✓ Электронная блокировка велосипеда позволит разблокировать велосипед без использования терминала
- ✓ Регистрация пользователей с помощью терминала
- ✓ Мобильные приложения для iOS, Android, Windows Phone
- ✓ Идентификация пользователей с помощью карточек «Тройка»
- ✓ Дополнительные функции терминалов, например: оплата за парковку автомобиля и пополнение карточек «Тройка»



Москва занимает значительную территорию. По этой причине, поездки на велосипедах на длинные дистанции могут быть иногда слишком утомительными. Именно поэтому власти города разрабатывают план интеграции системы велосипедной инфраструктуры в существующую сеть общественного транспорта. Начиная с февраля 2014 г., велосипеды разрешено перевозить на общественном транспорте бесплатно. Перевозка велосипедов разрешена на всех маршрутах городской системы общественного транспорта, кроме маршрутов пригородных поездов во время часа пик. Испытательный период 2013 г. показал оптимистические результаты, и в 2014 г. власти снова ввели бесплатную перевозку велосипедов, с целью интеграции велосипедного движения в систему общественного транспорта.



Перевозка велосипедов в наземном городском транспорте



Бесплатная перевозка велосипедов в городском общественном транспорте начиная с 18.02.14:

- Перевозка велосипедов разрешена на всех маршрутах городского общественного транспорта
- Перевозка велосипедов бесплатная
- Пассажиры могут перевозить максимум один велосипед на человека
- Велосипеды необходимо заносить в салон транспортного средства через вторые двери, и пассажир должен оплатить свой проезд у вторых дверей
- В вагоне, пассажир должен убедиться, что его велосипед прочно закреплен на период поездки

Бесплатная перевозка велосипедов в пригородных поездах, кроме часа пик

- С 2013 г. разрешены бесплатные перевозки велосипедов с 11.00 до 16.00, в качестве испытательного периода
- В 2014 г. повторно ввели бесплатную перевозку велосипедов; сейчас идет обсуждение увеличения времени бесплатной перевозки и анализируется собранная статистика

Новые правила дорожного движения учитывают внедрение и развитие новой велосипедной инфраструктуры. Дополнительные дорожные знаки помогут пешеходам, водителям транспортных средств и велосипедистам проще передвигаться по городу и улучшат понимание приоритетности использования определенных дорог. Уже созданы правила, которые будут лучше защищать несовершеннолетних и юных участников дорожного движения:

Новая классификация велосипедной инфраструктуры, спецификация терминов:

- Велодорожки
- Дорожки общего пользования для велосипедистов и пешеходов
- Велосипедные полосы
- Тротуар, велосипедист, пешеходная дорожка
- Новые дорожные знаки

Теперь правилам для велосипедистов отведена отдельная глава (раньше они были включены в одну главу с правилами для передвижения животных и гужевых перевозок)

Новые приоритеты для велосипедистов на дорогах:

- При повороте направо или налево, водители должны сначала пропустить пешеходов и велосипедистов, пересекающих проезжую часть, на которой обозначен поворот

Также были предусмотрены правила для несовершеннолетних велосипедистов:

- Лицам от 14 лет разрешается ездить по велодорожкам, дорожкам общего пользования или велосипедным полосам, а также в виде исключения по тротуарам и пешеходным дорожкам
- Лицам от 7 до 14 лет разрешается ездить исключительно по тротуарам, пешеходным дорожкам, велодорожкам, дорожкам общего пользования для велосипедистов и пешеходов, а также в пешеходных зонах
- Лицам до 7 лет разрешается ездить исключительно по тротуарам, пешеходным дорожкам и дорожкам общего пользования (по стороне пешеходной дорожки), а также в пешеходных зонах



4.4.1. Велосипедная дорожка или полоса



4.4.2. Конец велосипедной дорожки или полосы



4.5.2. Дорожка общего пользования для велосипедистов и пешеходов



4.5.3. Конец дорожки общего пользования для велосипедистов и пешеходов



4.5.4. и 4.5.5. Дорожка для велосипедистов и пешеходов, отделенная от проезжей части



4.5.6. и 4.5.7. Конец дорожки для велосипедистов и пешеходов, отделенной от проезжей части



5.11.2. Дорога с велосипедной полосой



5.13.3. и 5.13.4. Выход на дорогу с велосипедной полосой

При сотрудничестве со страховыми компаниями городские власти внедрили меры, позволяющие сделать положение велосипедистов более безопасным и законным. Сюда входят страхование велосипедов против краж, повреждений и нанесения ущерба со стороны третьих лиц. Кроме этого, велосипеды стали частью схемы страхования гражданской ответственности.

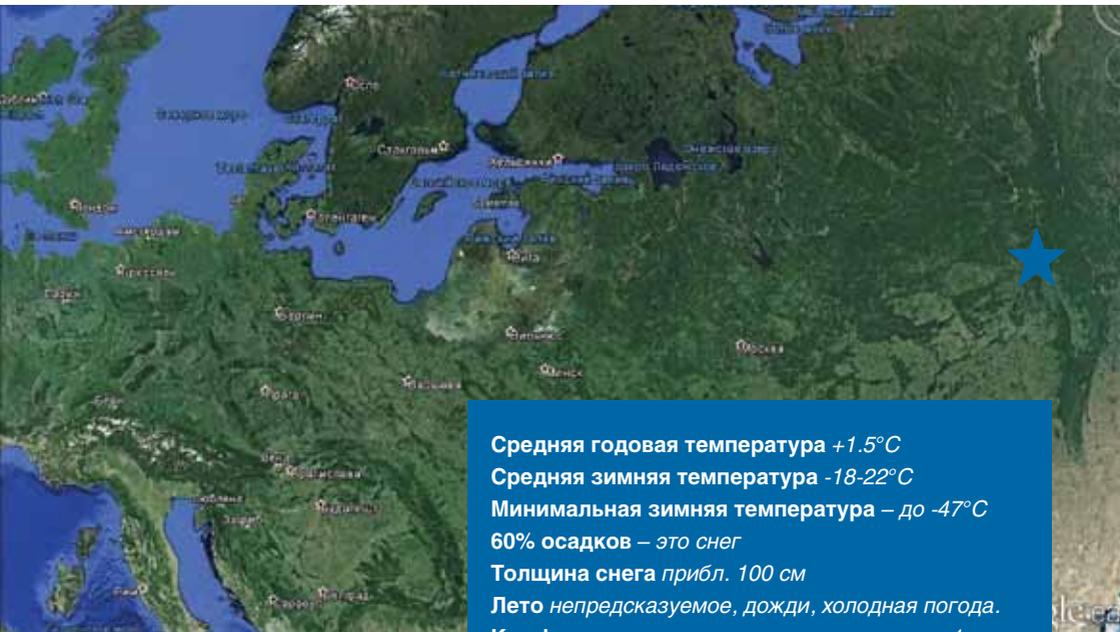
Был запущен пилотный проект в сотрудничестве с одной партнерской компанией, который продолжался с августа по октябрь 2014 г. Проект предлагал страхование велосипедов от краж, страхование ответственности и страхование от несчастных случаев. В 2015 г. мы планируем расширить это сотрудничество с большим количеством страховых компаний.



МАКСИМ КИС, «ПЕРМСКАЯ ДИРЕКЦИЯ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

ПРИМЕР ПЕРМИ

Город Пермь находится на берегах реки Кама, которая является главным притоком величественной Волги, и протекает возле Уральских гор. Население города – чуть меньше 1 миллиона жителей. Город лежит на сложном рельефе. Климат в данной местности континентальный – короткое жаркое лето и продолжительная зима с температурой ниже -20 градусов Цельсия. Кроме этого плотность заселения города неравномерна. Город соединяет в себе отдаленные друг от друга промышленные конгломерации. Максим Кис, представляющий «Пермскую дирекцию дорожного движения», показал, как правильное планирование транспортной системы города может, несмотря на все это, сделать велодвижение реальным.

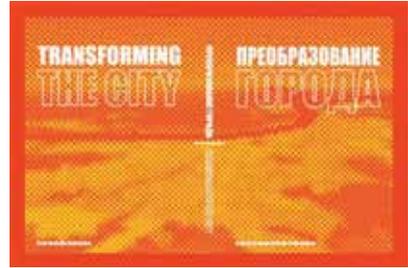


Средняя годовая температура +1.5°С
Средняя зимняя температура -18-22°С
Минимальная зимняя температура – до -47°С
60% осадков – это снег
Толщина снега прибл. 100 см
Лето непредсказуемое, дожди, холодная погода.
Комфортная погода для велосипедов – с 1 мая по 15 сентября

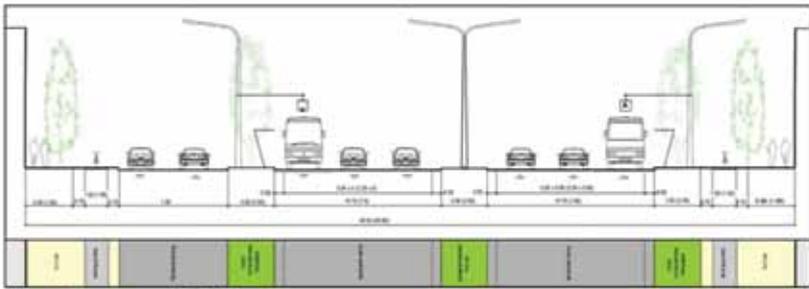
Развитие велодвижения в промышленном городе с континентальным климатом довольно проблематично. Для Перми это означает относительно короткий велосипедный сезон с пыльными улицами в летнюю пору. Однако зимой улицы не поддерживаются в надлежащем порядке, поэтому ездить на велосипеде становится еще сложнее. В данный момент существует недостаточно инвестиций в транспортную инфраструктуру города, поэтому уличное движение продолжает быть опасным для жизни велосипедистов. В прошлом году произошло более 30 дорожных происшествий, в которых пострадали велосипедисты. Территория города имеет большую протяженность, и велосипедистам нужно преодолевать значительные расстояния для того, чтобы добраться до центра города. Кроме этого, велосипедисты нуждаются в местах, где они могут оставить свои велосипеды в безопасности. Все эти факторы приводят к тому, что жители пользуются велосипедами, в основном, только в свое свободное время. Но власти г. Пермь поставили задачу увеличить долю пассажиров, пользующихся велосипедами.



В прошлые годы город уже увеличил количество велосипедистов, и сейчас активно функционирует велосипедное сообщество, которое может пожинать плоды своих достижений. Во время открытия велосипедного сезона в 2013 г. более 2500 велосипедистов приняли участие в мероприятии и продемонстрировали свою поддержку велодвижению. Большинство активистов — это студенты, но мэр г. Пермь, тоже является сторонником велодвижения. Как результат – велосипедизация была интегрирована в генеральный план развития города Пермь.



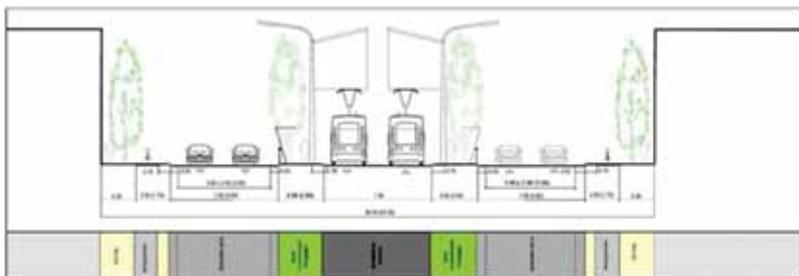
УЛИЦЫ И ДОРОГИ ОБЩЕГОРОДСКИЕ



Улицы общегородские - УО (п/р)А
 продольные и раздельные с выделенной автобусной линией

Например, план развития города приспособливает улицы с учетом потребностей велосипедистов и внедряет временные и постоянные велосипедные полосы. По проекту, велосипедные дорожки отделены от существующих дорог и пешеходных зон, а временные летние велодорожки будут существовать на территории, используемой зимой для сбрасывания снега. В некоторых районах ставятся временные пластиковые разделительные столбики для отделения велосипедных дорожек от проезжей части дороги. Это позволяет быстро устанавливать новые велодорожки и совершать испытательные заезды в специально отведенных для этого местах.

УЛИЦЫ И ДОРОГИ РАЙОННЫЕ



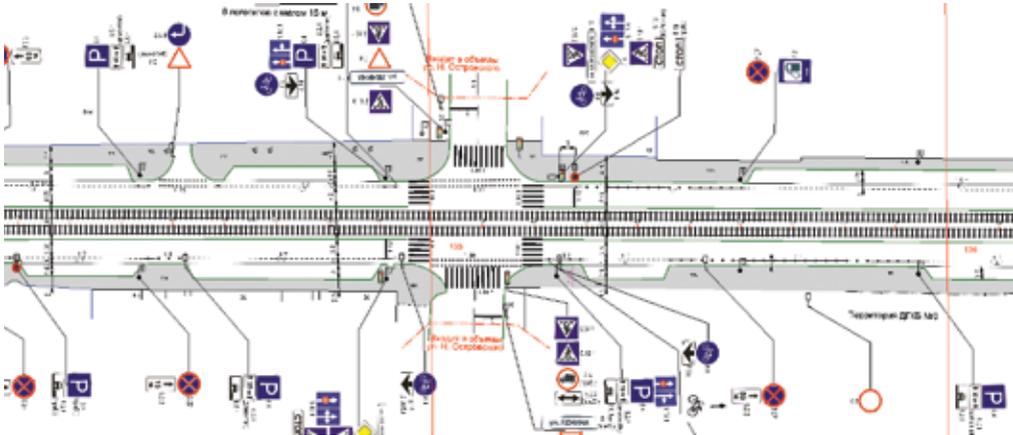
Улицы районные - УР (пр/ц)

продольные и радиальные центр города, центры районов с выделенной тротуарной линией

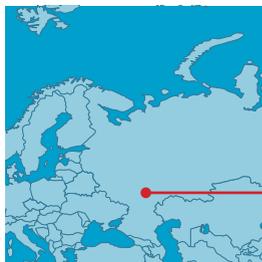
Градостроители г. Пермь считают, что эти несложные нововведения увеличат ощущение безопасности среди велосипедистов, так как теперь велодорожки четко отделены от проезжей части. Благодаря этому, использование велодорожек становится более привлекательным для велосипедистов, а также избавляет их от необходимости использовать тротуары при поездках на велосипеде. Таким образом, велопоездки становятся более безопасными как для велосипедистов, так и для пешеходов. Велодорожки также оказывают позитивное влияние на автотранспорт, так как они не позволяют водителям парковаться на обочине улиц. В дополнение к вышесказанному, велодорожки сужают место, отведенное для движения автомобилей, и это, в свою очередь, заставляет водителей двигаться медленнее.



Влияние ярких столбиков, отделяющих велодорожки от пешеходной зоны и проезжей части, имеет двойной эффект: столбики сдерживают пешеходов от передвижения по велодорожкам и, таким образом, увеличивают уровень безопасности прохожих. С такой же целью город ввел новые дорожные знаки вдоль велосипедных дорожек.



Ответственное планирование является важным элементом в стремлении властей г. Пермь популяризировать велодвижение. Несколько муниципальных департаментов внесли развитие велодвижения в список своих задач, в частности департаменты: дорожного движения, градостроительства, потребительского рынка, физической культуры и спорта, семейной и молодежной политики и обеспечения безопасности дорожного движения. Несмотря на это, до сих пор не запланировано создание системы совместного пользования велосипедами. Вместо этого, частные станции проката удовлетворяют потребности жителей города, которые еще не решились приобрести свой собственный велосипед.



ИГОРЬ ТИТОВ, КЛУБ «ВЕЛОВОРОНЕЖ»:

ПРИМЕР ВОРОНЕЖА

Город Воронеж находится на расстоянии 500 км от столицы России. На сегодняшний день город также пытается получить статус своего рода столицы, превратившись в велосипедную столицу России. Велосипедисты-энтузиасты всего города объединились в клубе «ВелоВоронеж», организации, работающей над тем, чтобы сделать велодвижение более безопасным, быстрым и приятным с помощью улучшения велосипедной инфраструктуры и привлечения к этой работе местных чиновников и предпринимателей.

Воронеж насчитывает активное сообщество, состоящее из более чем 800 велосипедистов. Они собираются вместе в клубе «ВелоВоронеж» для того, чтобы обсудить будущие изменения в велосипедной сети, а также проинформировать общество по данной теме. Мероприятия, организованные клубом, иногда привлекают до 2 тысяч участников, и происходят как в пределах города, так и за его пределами. Фотография внизу демонстрирует мероприятие по развитию велодвижения, которое состоялось после конференции, посвященной развитию велосипедной инфраструктуры в г. Санкт-Петербурге, организованной Фондом Фридриха Эберта в сотрудничестве с клубом «ВелоВоронеж».



Также, активисты клуба налаживают тесные отношения с представителями городской власти, с целью продвижения трансформационных процессов в городе в сторону развития более благоприятных для велодвижения условий в будущем. Совместными усилиями, клуб «ВелоВоронеж» и мэрия города установили около 150 велопарковок, рассчитанных на от 2 до 10 велосипедов, а также более крупные парковки для 14 и 50 велосипедов соответственно. Активисты клуба также консультировались с рядом организаций относительно постройки новых велосипедных парковок, дизайна велодорожек, и других элементов велосипедной инфраструктуры и городского ландшафта.



Превращение города Воронеж в велосипедную столицу России связано также с социальными аспектами: вместе с другими велосипедистами-энтузиастами, «ВелоВоронеж» регулярно представляет свои идеи, планы и стратегии в средствах массовой информации, а также организывает консультации заинтересованных групп с представителями местных общин относительно отдельных проектов. Иногда клубу оказывают поддержку как местные чиновники, которые готовы к внесению изменений в ландшафт города, так и социально ответственные компании.



Но деятельность клуба не ограничивается только этим. В 2015 г. «ВелоВоронеж» планирует установить 300 дополнительных велопарковок и разработать генеральный план велодорожек в пределах городской черты до конца 2014 г. В то же время, организация планирует увеличить количество велосипедистов, с помощью открытия 5 станций велопроката в 2015 г. и внедрения программы велопроката, с, как минимум, 50 станциями проката в 2018 г., для того чтобы достигнуть цели – 10 тысяч регулярных велосипедистов в г. Воронеже в 2018 г. «ВелоВоронеж» будет продолжать свои информационные кампании с помощью организации общественных мероприятий и планирует проводить велосипедные фестивали, рассчитанные на 2-3 тысячи участников, два раза в год.



«Веловоронеж» также работает на международном уровне. Активисты клуба уже успели обменяться идеями с представителями других городов с развитым велодвижением, как например, Лондон и самый холодный город велосипедистов-энтузиастов в Европе – Оулу, расположенный на севере Финляндии.



ВЛАДИМИР ЗЛОКАЗОВ, УРБАНИСТ:

ПРИМЕР ЕКАТЕРИНБУРГА

Екатеринбург – четвертый по величине город России, с населением, приблизительно, 1,4 миллиона человек (данные за 2010 г.). Он расположен на границе Европы и Азии, имеет в основном равнинный ландшафт, но очень длинные зимы. Блогер Владимир Злоказов определил, что необходимо сделать для развития велодвижения в таких условиях.

Начать велосипедную революцию: если политики, гражданское общество, градостроители и инженеры объединят свои усилия, они смогут добиться перемен и обеспечить необходимую базу для финансирования.



Велосипедные дорожки вдоль ул. Большакова в Екатеринбурге: местные инициативные группы протестировали идеальную ширину будущих велосипедных дорожек.

Хороший план может поменять правила игры: чиновники, занимающиеся планированием города, должны разработать сетевой план для всех частных и общественных проектов в городе. На его основе необходимо разработать предварительный план велосипедных путей и открыть для него целевой фонд.



Приспособление городской транспортной системы: почему только автомобили могут передвигаться по сети многополосных дорог? Совершенствование дорожной системы, которая будет учитывать потребности велосипедистов, поможет более рационально воспользоваться существующей инфраструктурой и обеспечит плавный переход к городу с благоприятной атмосферой для развития велодвижения.



Нужно вовлечь градостроителей и инженеров в сообщество велосипедистов: служащие, которые несут ответственность за развитие и согласование велосипедной инфраструктуры, должны хорошо понимать велосипедистов и их ежедневные нужды. Таким образом, город наверняка сможет построить функционирующую сеть велодорожек.

Финансовые вопросы: в это же время, необходимо заложить отдельный целевой бюджет, с помощью которого можно будет расширить велосипедную сеть. Кроме этого, можно обеспечить финансирование с помощью уже существующих программ. Сюда входят все проекты, запланированные и утвержденные городскими властями, например, ремонтные работы, реконструкция и постройка новых дорог. Частные лица, способные разработать надлежащий проект, также должны принимать участие в развитии велосипедной инфраструктуры, например, организовывая велопарковки, и т.д.



ДАРЬЯ ТАБАЧНИКОВА, КООРДИНАТОР ОБЩЕСТВЕННОГО ДВИЖЕНИЯ «ВЕЛОСИПЕДИЗАЦИЯ ПЕТЕРБУРГА»:

ПИЛОТНЫЕ СХЕМЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ В Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Развитие велосипедной инфраструктуры в г. Санкт-Петербурге, а также многих других городах мира, является абсолютно новой, нелегкой, продолжительной и масштабной задачей, реализация которой, может полностью изменить внешний вид города и значительно повлиять на его будущее.

Перед принятием важных решений, подготовкой концепций, генеральных планов и проектных работ, обязательно необходимо внедрять пилотные схемы на каждом этапе этого многолетнего проекта. Но, к сожалению, это не всегда работает.

Комитет по развитию транспортной инфраструктуры г. Санкт-Петербурга (КРТИ) отвечает за развитие велосипедной инфраструктуры города. Он также финансирует масштабные проекты, (например, постройку магистрали «Западный скоростной диаметр»), а также постройку мостов, туннелей и автодорог. Комитет по транспорту – это отдельный комитет, занимающийся исключительно вопросами общественного транспорта. Вопросы городской мобильности, транспорта и инфраструктуры теперь разделены между двумя комитетами, что часто приводит к их несогласованным действиям и решению проблем дорожного движения, в основном, с помощью строительства новых дорог, либо расширения уже существующих.

Хотя расширение велосипедной инфраструктуры также могло стать масштабным проектом КРТИ, на сегодняшний день политики недостаточно заинтересованы в его внедрении, кроме того, они не осознают преимуществ и выгод рационального развития городской инфраструктуры.



Типичная велодорожка 2000-х — заканчивается на перекрестках, расположена в парке, двухполосная, 2013 г. Фотография, сделанная организацией «Велосипедизация Петербурга».

Тем не менее, на данный момент (по состоянию на сентябрь 2014 г.) в Санкт-Петербурге уже существует несколько велосипедных дорожек, построенных в начале 2000-х согласно советским нормам, общей длиной 26,5 км. Они появились после того, как Валентина Матвиенко, экс-губернатор г. Санкт-Петербурга, посетила Амстердам и очень вдохновилась примером этого города. Эти велодорожки расположены, в основном, в парках, они не соединяются между собой, не ведут к каким-либо достопримечательностям и заканчиваются перед каждым перекрестком. Все они постепенно изнашиваются.

В 2013 г. городская администрация сделала первый шаг навстречу велосипедистам, в ответ на требования «Велосипедизации Петербурга» - и открыла 400 велопарковок во всех районах города, но, на данный момент, ни одну из них нельзя использовать из-за плохого дизайна – велосипеды либо падают, либо гнутся их спицы. По нашему требованию, некоторые из них улучшили, но боль-



Непригодные для использования велопарковки, установленные городской администрацией, 2013 г. Фотография, сделанная организацией «Велосипедизация Петербурга».



Предприниматели начинают устанавливать аккуратные, и комфортные для использования велопарковки (velorarkk.ru), 2014 г. Фотография, сделанная организацией «Велосипедизация Петербурга».

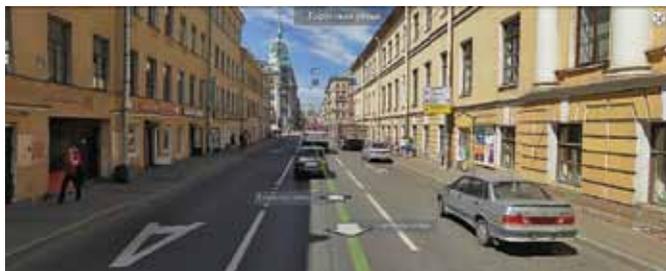
шинство районных администраций отказались это сделать. Если бы власти изначально организовали велопарковки в качестве пилотного проекта и заранее проконсультировались с экспертами, они могли бы сэкономить на городском бюджете, и смогли бы сразу увидеть, каким высоким спросом пользуются эти велопарковки. Тем не менее, сейчас частные предприниматели все активнее устанавливают велопарковки, которые являются более комфортными и привлекательными для использования, чем те, которые были установлены городскими властями.

В июне 2014 г. при поддержке Банка Москвы была внедрена система велопроката. На сегодняшний день функционируют 29 велостанций со 170 велосипедами. Губернатор г. Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко и президент ОАО «Банк Москвы» Михаил Кузовлев посетили церемонию, посвященную открытию системы велопроката. И хотя губернатор не пользуется велосипедом, он заявил: «На сегодняшний день велосипед впервые становится альтернативой частному автомобилю и общественному транспорту». Если этот проект окажется успешным, количество велостанций будет увеличено в следующем году. Это очень хороший пример того, как необходимо использовать пилотный подход при внедрении велосипедной инфраструктуры.



Начало пилотной системы велопроката в г. Санкт-Петербурге, 2014 г. Фотография, сделанная городской администрацией г. Санкт-Петербурга.

В 2013 г. отправляя большое количество предложений для проекта Стратегии социально-экономического развития г. Санкт-Петербурга – 2030 г. и Стратегии развития транспортной инфраструктуры г. Санкт-Петербурга, нам удалось внести в оба документа вопрос о велосипедном движении, и в особенности пункт о «развитии велосипедной инфраструктуры», как одного из приоритетных направлений для будущего развития г. Санкт-Петербурга. Был открыт конкурс на разработку проекта 16-ти веломаршрутов по всему г. Санкт-Петербургу. Дата окончания конкурса – декабрь 2014 г.



ул. Гороховая сегодня (сентябрь, 2014 г.).



Визуализация ул. Гороховой с возможной велосипедной полосой (предложение Ольги Боевой, организация «Велосипедизация Петербурга»).

Казалось бы, это хорошие новости, но не стоит забывать, что конечный результат может не оправдать ожиданий. Очевиден тот факт, что сегодня дорожные инженеры, без специализированного образования и опыта работы в развитии велосипедной инфраструктуры, не могут предоставить квалифицированные услуги при разработке проектов веломаршрутов по всему городу. В конечном счете, на данный момент в России нет специалистов по развитию велосипедной инфраструктуры. История с неудачными велопарковками повторяется, но уже на более серьезном уровне.

Итак, при запуске проектов по развитию велодвижения, городским властям стоит учитывать следующие факторы:

- необходимы консультации с велоактивистами, для того, чтобы лучше понять современные подходы к планированию велосипедного движения, выбирать лучшие примеры из практики и получать общие знания;
- использовать международный опыт и лучшие примеры, особенно во время первых шагов планирования;
- консультироваться с международными экспертами, особенно при внедрении пилотных проектов;
- проводить пилотные проекты и проектирование перед началом масштабных проектов.

Если игнорировать эти очевидные факторы, городские власти рискуют построить старомодную, непрактичную и небезопасную велосипедную инфраструктуру, которую, через несколько лет, придется снова менять.

ОРГАНИЗАТОРЫ



Фонд имени Фридриха Эберта

осуществляет свою деятельность в России с момента основания московского офиса в 1989 году. Целью Фонда является внесение вклада в российско-германский диалог и во взаимодействие между Россией и Европой. Центральные офисы Фонда расположены в Бонне и Берлине, по всему миру функционируют более 100 региональных представительств. Целями Фонда Эберта являются:

- Политическое и общественное образование для приобщения к демократическим ценностям;
- Поддержка национального и международного общественно-политического диалога, содействие установлению взаимопонимания между народами разных стран;
- Поддержка одаренных и общественно активных студентов и молодых ученых в Германии и за рубежом путем предоставления стипендий;
- Научно-исследовательская деятельность в собственных организациях и поддержка других научных учреждений, особенно в сфере общественной истории, экономической политики, трудовых и социальных отношений.



Российская правовая академия Министерства юстиции Российской Федерации

является центральным научным и образовательным учреждением Минюста России. Это один из крупнейших ведомственных юридических вузов страны. Более 40 лет РПА Минюста России готовит кадры с высшим юридическим образованием и организует повышение квалификации работников органов юстиции. Располагаясь в Москве, академия имеет 14 филиалов в различных регионах страны. Около 7000 студентов обучаются в этих филиалах и более 1000 специалистов ежегодно проходят курс повышения квалификации, чтобы быть в курсе текущих изменений законодательства.



Русско-Немецкое бюро экологической информации (РНЭИ)

существует с начала 2009 г. РНЭИ ставит своей целью сбор и распространение информации о проблемах окружающей среды, охране климата, а также экологическое просвещение и укрепление связей между экспертами обеих стран. С начала 2009 г. РНЭИ проводит экпросветительские мероприятия в различных регионах России и Германии. Начиная с августа 2012 года, один раз в полгода, РНЭИ выпускает сборник статей, исследований, аналитических публикаций и интервью, связанных как с экологической, так и с правовой тематикой. Большую помощь в реализации проекта оказывают Немецкий федеральный фонд окружающей среды и программа международного развития «Хлеб для мира».

Гамбургский клуб в Санкт-Петербурге – это представительство Русско-немецкого общества Гамбурга в Санкт-Петербурге. Клуб уже с 1993 г. традиционно поддерживает социальные, культурные и образовательные гражданские инициативы, нацеленные на укрепление гражданского общества и сотрудничество городов-побратимов. Развитие велосипедной инфраструктуры и городского транспорта – это важные задачи для устойчивого развития как в Петербурге, так и в Гамбурге. Поэтому Гамбургский Клуб будет продолжать создавать новые рамки и платформы для общения на эту тему и обмена опытом между городами.



Велосипедизация Санкт-Петербурга — это общественный проект, который добивается, чтобы в городе появилась удобная и безопасная велосипедная инфраструктура. Проект объединяет более 10 000 горожан, которые формируют запрос на появление велосипедной инфраструктуры, и усилия всех заинтересованных в развитии велосипедного движения в Санкт-Петербурге сторон. Целями организации являются распространение лучшей международной практики, консультирование при проектных работах, проведение профессиональных конференций по развитию велосипедной инфраструктуры, производство и установка велопарковок, обучение правильной и безопасной езде по дорогам на велосипеде, проведение крупнейших городских мероприятий, связанных с использованием велосипеда.



ВелоПитер – крупнейший в России велосипедный клуб, объединяющий велотуристов и любителей велосипеда. ВелоПитер также занимается выпуском книг по велосипедной тематике, велосипедных путеводителей, проведением массовых велосипедных акций и велопробегов, в том числе экстремальных (по Арктическим льдам). Специалисты клуба привлекались к разработке ПДД РФ в части, касающейся движения велосипедистов, консультировали комитеты Петербурга по вопросам создания велосипедной инфраструктуры, помогли в разработке Концепции велосипедизации Санкт-Петербурга.



The Village – это городская интернет-газета, публикующая материалы о культурной и общественной жизни, развлечениях, услугах, еде и людях в Москве и Санкт-Петербурге.



Институт стратегии устойчивого развития был официально зарегистрирован как Автономная некоммерческая организация в 2013 году, но деятельность начал осуществлять значительно раньше. Миссией ИСУР в настоящее время является объединение усилий экспертного сообщества Санкт-Петербурга, Северо-Запада и других регионов России по продвижению стратегий устойчивого развития, нового «зеленого» системного междисциплинарного мышления через образование, исследовательские проекты, дискуссии, поддержку инициатив гражданского общества; содействие международному сотрудничеству и взаимопониманию, обмену опытом.



ФОТОГРАФИИ КОНФЕРЕНЦИИ



РОЛЬ ВЕЛОСИПЕДОВ В
ИЗМЕНЕНИИ СИСТЕМЫ
ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА
Российский и зарубежный опыт

16-17 мая 2014 г.
Санкт-Петербург

