

ВЕЛОСИПЕД —
ПРОСТОЕ РЕШЕНИЕ
СЛОЖНЫХ ПРОБЛЕМ



РАЗВИТИЕ ГОРОДСКОГО ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ В БЕЛАРУСИ В 2017–2019 гг.: ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ И ДОСТИГНУТЫЙ ПРОГРЕСС

ОБЗОРНЫЙ ДОКЛАД

Антон Борисенко

ПРОЕКТ
«ГОРОДСКОЕ ВЕЛОДВИЖЕНИЕ
В БЕЛАРУСИ»
финансируется Европейским союзом



Март 2020



МИНСКОЕ
ВЕЛОСИПЕДНОЕ
ОБЩЕСТВО



ЦЕНТР
ЭКОЛОГИЧЕСКИХ
РЕШЕНИЙ

ОГЛАВЛЕНИЕ



Введение	3
Список экспертов, на чьих интервью основан доклад	4
Документы и материалы, использованные для подготовки доклада	5
Список использованных сокращений	6
Список таблиц	7
1. Техническое регулирование велосипедного движения	8
1.1 Правила дорожного движения	8
1.2 Правила перевозки велосипедов в общественном транспорте	12
1.3 Технические стандарты	14
1.4 Общие планы городов и планы транспортного развития	19
Резюме	20
2. Нормативное регулирование велосипедного движения	21
2.1. Принятие национальной концепции развития велодвижения	21
2.2. Проект Национальной стратегии устойчивого развития Республики Беларусь на период до 2035 года (НСУР-2035)	22
2.3. Стратегические действия городов	23
2.4. План развития велодвижения в Минске	25
2.5. Трудности закрепления стратегий развития велодвижения в городах	27
Резюме	28
3. Существующая инфраструктура велосипедного движения	29
3.1 Велосипедная инфраструктура в Минске	30
3.2 Велосипедная инфраструктура в Бресте	34
3.3 Велосипедная инфраструктура в Гродно	37
Резюме	39
4. Велосипед как вид городского транспорта в общественном восприятии	40
4.1. Численность велосипедистов в городах	40
4.2. Поездки на велосипеде в структуре утилитарных передвижений с использованием транспорта	41
4.3. Особенности использования велосипеда в городах	43
4.4. Барьеры к повседневному использованию велосипеда	45
4.5. Популяризация велодвижения	47
Резюме	50
5. Заинтересованные стороны	51
5.1. Принятие решений о развитии велодвижения в Беларуси	51
5.2. Отношение частного бизнеса к развитию велодвижения	54
5.3. Неформальная сеть велоорганизаций	55
Резюме	58
Заключение	59

ВВЕДЕНИЕ



История развития городского велосипедного движения в Беларуси начинается с дорогого проекта обособленной велодорожки в Минске (2009) и продолжается дальнейшими попытками создать транспортную инфраструктуру без серьёзных финансовых затрат, например, в виде размеченных полос на тротуарах. Фрагментированное развитие велосипедной инфраструктуры в значительной степени продолжается до настоящего момента. В городах постепенно решаются локальные проблемы технического характера, однако никакой реальной политической воли для развития велодвижения не было до 2017 года, пока в городах не появились координационные советы и рабочие группы по данному направлению.

В марте 2017 года учреждение «Центр экологических решений» и общественное объединение «Минское велосипедное общество» начали реализацию проекта «Развитие городского велосипедного движения в интересах общественности Республики Беларусь», финансируемого Европейским союзом. Основной целью проекта было устранить текущие барьеры в развитии городского велосипедного движения и помочь городам Беларуси разобраться с тем, как развивать велосипедное движение, а городским велоинициативам стать сильными и компетентными.

К 2017 году в городах было заметное количество людей, готовых начать использование велосипеда для повседневных перемещений — по словам председателя ОО «Минское велосипедное общество» Павла Горбунова, «на тот момент велосипед уже стал массово восприниматься как на городской транспорт, т.е. проблемы отношения к велосипеду со стороны горожан только как к спортивному снаряду не стояло». Эксперт по вопросам развития велосипедной инфраструктуры Евгений Хоружий отмечает, что «на старте проекта казалось, что основная проблема состоит в отсутствии нормативного регулирования по проектированию велосипедной инфраструктуры и в отсутствии хороших примеров реализации велоинфраструктурных решений».

В настоящем обзорном докладе рассматриваются изменения, которых удалось достигнуть в процессе реализации проекта «Городское велодвижение в Беларуси» до 1 марта 2020 года.

Автор благодарит всех людей, которые внесли вклад в подготовку настоящего обзора. Я выражаю искреннюю благодарность Дарье Чумаковой, заместителю директора учреждения «Центр экологических решений» и менеджеру проекта, и Павлу Горбунову, председателю правления ОО «Минское велосипедное общество», за стратегическое руководство и поддержку при проведении обзора. Особая благодарность выражается экспертам в развитии велодвижения Евгению Хоружему, Павлу Нищенко, Анастасии Янчевской, Юлии Коледа, Евгению Таргонскому и Олесе Округ, которые согласились встретиться с автором и ответить на вопросы.

СПИСОК ЭКСПЕРТОВ, НА ЧЬИХ ИНТЕРВЬЮ ОСНОВАН ДОКЛАД



Павел Горбунов, председатель ОО «Минское велосипедное общество», тематический координатор проекта «Развитие городского велосипедного движения в интересах общественности Республики Беларусь», финансируемого Европейским союзом

Юлия Коледа, член правления ООВ «ВелоГродно», помощник проекта «Развитие городского велосипедного движения в интересах общественности Республики Беларусь», финансируемого Европейским союзом

Павел Нищенко, специалист по развитию велодвижения в г. Минск, проект «Развитие городского велосипедного движения в интересах общественности Республики Беларусь», финансируемого Европейским союзом

Олеся Округ, заведующая сектором спорта и туризма Брестского городского исполнительного комитета

Евгений Таргонский, эксперт по развитию велосипедной инфраструктуры ИПУ «За ВелоБрест»

Евгений Хоружий, тематический эксперт по вопросам развития велосипедной инфраструктуры проекта «Развитие городского велосипедного движения в интересах общественности Республики Беларусь», финансируемого Европейским союзом

Анастасия Янчевская, директор ОО «Минское велосипедное общество», организатор мероприятий и специалист по связям со средствами массовой информации и общественностью проекта «Развитие городского велосипедного движения в интересах общественности Республики Беларусь», финансируемого Европейским союзом

ДОКУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ, ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ДОКЛАДА



Главный источник информации, документов и материалов по теме развития велодвижения в Беларуси, использованный при подготовке настоящего доклада — сайт <https://rovar.info/>, особенно его разделы «Города» и «Библиотека».

В анализе ПДД в отношении велосипедистов использованы материалы из журнала для городских велосипедистов «Урбаноид», <https://www.urbanoid.by>.

Много полезной информации и комментариев по отдельным событиям, связанным с развитием велодвижения в белорусских городах, было найдено в местных СМИ: Минск-Новости (<https://minsknews.by/>), Газета Слонимская (<https://www.gs.by>), Вечерний Брест (<https://vb.by>). Отдельно стоит отметить публикации на велосипедную тематику на портале TUT.by.

В анализе отношения горожан к использованию велосипеда как повседневного вида транспорта использованы результаты социологических опросов, сделанных по инициативе Минского велосипедного общества и Центра экологических решений исследовательскими компаниями Novak (опросы 2016, 2017 годов) и Satio (опрос и натурные наблюдения в 2019 году). Также были использованы замеры и результаты статистического исследования мобильности населения г. Минска, выполненные УП «Минскградо» в 2016 году.

Более детальную информацию о проблемах, связанных с инфраструктурой велосипедного движения в Беларуси, и инженерно-технические решения для улучшения велоинфраструктуры, можно найти в обзоре «Оценка текущих проблем и текущей ситуации, связанной с развитием городского велосипедного движения в Беларуси», подготовленном экспертами Энн Дрюес Петтинга и Виллемом Саломонс.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СОКРАЩЕНИЙ



БАЭС	Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте
БЖД	Белорусская железная дорога
ГАИ	Государственная автомобильная инспекция
ГВД	Городское велосипедное движение
ДТП	Дорожно-транспортное происшествие
ЕНМ	Европейская неделя мобильности
ЖКХ	Жилищно-коммунальное хозяйство
ЖЭС	Жилищно-эксплуатационная служба
КСОД	Комплексная схема организации дорожного движения
МАиС	Министерство Архитектуры и строительства
МВД	Министерство внутренних дел
МВО	Минское велосипедное общество
МКАД	Минская кольцевая автомобильная дорога
ПДД	Правила дорожного движения
ПДП	План детального проектирования
ПУГМ	План устойчивой городской мобильности
СПМ	Средства персональной мобильности
СТБ	Государственные стандарты Республики Беларусь
ТКП	Технический кодекс установившейся практики
УДС	Улично-дорожная сеть

СПИСОК ТАБЛИЦ



- Таблица 1.* Краткий свод действующих ПДД, относящихся к велосипедистам.
- Таблица 2.* Перечень технических документов, регулирующих развитие инфраструктуры велодвижения.
- Таблица 3.* Наличие общих планов городов и планов транспортного развития по отдельным городам.
- Таблица 4.* Стратегические действия городов по развитию велосипедного движения.
- Таблица 5.* Стратегические и тактические цели Плана развития велодвижения в Минске.
- Таблица 6.* Развитие велосипедной инфраструктуры в Минске.
- Таблица 7.* Развитие велосипедной инфраструктуры в Бресте.
- Таблица 8.* Развитие велосипедной инфраструктуры в Гродно.
- Таблица 9.* Уровень автомобилизации и велосипедизации в Минске, Бресте, Гомеле и Гродно в 2019 году.
- Таблица 10.* Доля утилитарных поездок на велосипеде в городах.
- Таблица 11.* Скорость и длина поездок на велосипеде в Минске, Бресте, Гомеле и Гродно.
- Таблица 12.* Утилитарные поездки в тёплое, прохладное и холодное время года.
- Таблица 13.* Отношение горожан к развитию велодвижения.
- Таблица 14.* Негосударственные организации и инициативы, которые вовлечены в развитии велосипедного движения в городах.

1. ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ



В данном разделе рассматривается техническое регулирование велосипедного движения — самый инертный и с трудом поддающийся изменениям уровень развития велодружественности. Последовательно проанализировано состояние правил дорожного движения в отношении к велосипедистам и правил перевозки велосипедов в общественном транспорте, специфика действующих технических стандартов, наличие или отсутствие планов отдельных городов и планов транспортного движения в городах (Минск, Брест, Гродно, Гомель, Могилёв, Вилейка, Слоним).

1.1 Правила дорожного движения

28 ноября 2005 года Указом Президента Республики Беларусь №551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» была утверждена новая редакция ПДД, согласно которой велосипедисты получили уникальный в международном законодательстве статус участников дорожного движения, которым запрещено двигаться по проезжей части. В соответствии с пунктом 148 главы 20 ПДД:

Движение на велосипеде должно осуществляться по велосипедной дорожке, а при ее отсутствии — по обочине, тротуару или пешеходной дорожке, не создавая препятствия для безопасного движения пешеходов. При отсутствии указанных элементов дороги или невозможности движения по ним допускается движение велосипедистов по проезжей части дороги в один ряд не далее 1 метра от ее правого края.¹

По словам Павла Горбунова за этим изменением стояло нежелание ухудшать дорожный травматизм, который, с ростом велодвижения определенно бы возник. Чтобы обезопасить присутствие велосипедистов на проезжей части пришлось бы оперативно создавать велосипедную инфраструктуру, на которую следовало бы выделять средства и, что сложнее, менять дорожные приоритеты, которые в первую очередь в то время (да и во многом сейчас) были направлены на удобство пользования автомобилем, а не на приоритет движения пассажирского транспорта, пешеходов или велосипедистов.

С другой стороны, нахождение на тротуаре обезопасило велосипедистов, и дало возможность пересаживаться на велосипед самых осторожных участников. Таким образом, если, например, в Берлине велосипедисты активно требуют создание велоинфраструктуры для безопасного передвижения (в том числе с детьми), то в крупных городах Беларуси к этому же требо-

¹ ПДД Республики Беларусь, Указ Президента Республики Беларусь 28.11.2005 №551, Глава 20 пункт 148.

ванию подошли с другой стороны — с запросом, в первую очередь, на удобную, безбордюрную, и лишь во вторую очередь, безопасную (отделённую и от автомобилей и от пешеходов) велоинфраструктуру.

По словам Павла Нищенко, вытеснение велосипедистов на тротуар также стало катализатором активности велосипедистов.

С тех пор ПДД принципиально не изменялись. В 2011, 2012, 2013, 2014 и 2015 годах вносились корректирующие поправки, которые не затрагивали положение велосипедистов.

Таблица 1.

Краткий свод действующих ПДД, относящихся к велосипедистам

Движение по дорогам	Пересечение проезжей части, правила приоритета	Дополнительные требования
<p>Ездить на велосипеде можно только по велосипедной дорожке, а если ее нет — по обочине, тротуару или пешеходной дорожке. По проезжей части можно ехать только когда вело- или пешеходной дорожки, тротуара или обочины нет или двигаться по ним невозможно.</p> <p>Во дворах и парках, по тротуарам, по велосипедным или пешеходным дорожкам можно ездить в любом возрасте. Когда выезжать на проезжую часть разрешено, делать это без сопровождения взрослых можно с 14 лет. Велосипедистам любого возраста запрещено ездить по автомагистралям.</p>	<p>Ехать на велосипеде по пешеходному переходу нельзя. Необходимо остановиться, сойти с велосипеда и перейти дорогу, катая велосипед рядом с собой.</p> <p>Переезжать проезжую часть можно только если на дороге есть разметка, обозначающая пересечение с велосипедной дорожкой. Если в этом месте нет светофора, то в большинстве случаев сначала едут автомобили, потом велосипедисты.</p> <p>Запрещается поворачивать налево или разворачиваться на дороге с трамвайными путями или с двумя и более полосами движения.</p> <p>Перед любым маневром (поворотом, остановкой) рекомендуется предупредить других участников дорожного движения о своих действиях при помощи рук.</p>	<p>У велосипеда должны быть исправны тормоза, рулевое управление и звуковой сигнал — звонок или гудок. Также должно быть установлено зеркало заднего вида и световозвращатели: белого цвета — спереди, красного — сзади, и оранжевого — с каждой боковой стороны. Ездить в темное время суток или в туман можно, но на велосипеде должны гореть фонари: спереди — с белым светом, сзади — с красным.</p> <p>Запрещается:</p> <p>Ездить пьяным или под воздействием наркотиков.</p> <p>Ездить под воздействием лекарственных средств, снижающих внимание и быстроту реакции, в болезненном или утомленном состоянии.</p> <p>Пользоваться во время езды телефоном, если это нельзя делать без помощи рук.</p> <p>Ездить в снегопад или гололедицу.</p> <p>Ездить, не держась за руль или не держа ноги на педалях.</p> <p>Перевозить пассажиров. Детей до 7 лет на дополнительном специально оборудованном сидении — можно.</p> <p>Перевозить грузы, которые мешают управлять велосипедом или торчат более чем на полметра в стороны, вперед или назад.</p> <p>Буксировать велосипед или велосипедом.</p>

Действующие ПДД в отношении велосипедистов несовершенны, поскольку оставляют место неоднозначным толкованиям:

- При каких условиях фиксируется невозможность движения по обочине, тротуару или пешеходной дорожке, не создавая препятствия для безопасного движения пешеходов? (Например, на тротуаре разобрана плитка, под колесами песок — считается ли это невозможным для движения?)
- При столкновении велосипедиста и пешехода на велодорожке, где, казалось бы, прав должен быть велосипедист, которому «пешеход не должен создавать препятствий», в ходе разбирательств суд не всегда принимал сторону велосипедиста.
- Действуют ли во дворах запреты на использование велосипедов без фонарей и зеркала заднего вида, или на езде, не держась за руль? (Например, нарушает ли Правила подросток 15 лет, который ездит у себя во дворе на велике без фонарей и зеркала заднего вида?)
- Как интерпретировать отсутствующие в ПДД знаки и разметку на велодорожках и велопереездах? (Например, знак «пешеходный переход» с добавленным к фигурке человека силуэтом велосипедиста).
- Кроме того, не ясны правовые аспекты определений «велодорожка», «велопереезд».

Действующие ПДД в отношении велосипедистов во многом устарели и не предусматривают изменения в использовании горожанами велосипедов и других средств персональной мобильности:

- Распространение электровелосипедов, электросамокатов, роликов, скейтов, гироскутеров, сигвеев, моноколес требует учитывать новых участников дорожного движения на улицах городов.
- Требование обязательного наличия зеркала заднего вида на велосипеде противоречит Венской конвенции о дорожном движении, к которой присоединилась Беларусь. Формулировка о запрете на движение на велосипеде в снегопад и гололед устарела (непонятно чем обусловлен этот запрет в случае, если велосипедист движется по тротуару, и если и рискует, то только своим здоровьем, в продаже есть шипованные шины, целиком решающие проблему скользкого покрытия).
- Действующие ПДД в отношении велосипедистов ограничивают возможности технических решений по развитию велоинфраструктуры в городах:
- Велодорожка на тротуаре (отделённая разделительной полосой, конструктивно отделённая) возможна только для новых или целиком реконструируемых улиц, но что делать с существующими улицами, улицами в небольших городах (с плохими тротуарами), улицами с низким автомобильным движением?
- Отсутствуют возможности организовать совместное движение велосипедов и автомобилей по проезжей части, реализовывать велополосы, контрполосы, движение на перекрёстках.

МВО сформулировало свои предложения и рекомендации по улучшению ПДД ещё в 2015 году, в рамках проекта по созданию городской велоинфраструктуры и устойчивой городской мобильности в городе Полоцке (2014–2017 гг.). В 2018 году они были включены в новый проект Закона РБ «О дорожном движении», который был подготовлен УГАИ МВД. В мае 2019 года были проведены общественные обсуждения законопроекта. 15 мая 2019 года экспертная команда проекта «Городское велодвижение в Беларуси» передала ГАИ свои корректирующие предложения в новую редакцию ПДД. По состоянию на 1 марта 2020 года законопроект ещё не был утверждён.

В новой редакции ПДД предусматривается возможность двигаться по проезжей части на успокоенных улицах, поскольку введено важное понятие «Зона с ограничением максимальной скорости движения» (можно будет создавать в городах зоны 30 км/час), где велосипедисты будут иметь право двигаться по проезжей части. Велосипедисты смогут не спешиваться на регулируемых переходах, но обязаны при этом двигаться со скоростью идущего пешехода. На нерегулируемых переходах велосипедисты по-прежнему будут обязаны спешиваться. Также в законопроекте предлагаются нововведения по разметке и информационным знакам/ табличкам: введены понятие «дорога с велосипедной дорожкой», табличка «не касается велосипедистов», упрощено требование по маркировке велосипедной дорожки (формально теперь нет необходимости устанавливать знаки после каждого перекрёстка). Эти нововведения позволят проще организовывать велополосы на проезжей части и упростить их обозначение. В редакции убраны некоторые противоречия толкования приоритета проезда в различных случаях (например, 136 и 150 пунктов правил).

По новым ПДД ожидается упрощение «зимних» правил — запрет на движение в снегопад и гололедицу теперь остаётся только при движении по проезжей части. По тротуару и велодорожке можно будет ехать на велосипеде в любую погоду. В новых ПДД убрано требование об обязательном наличии зеркала. Вводится обязательное требование по использованию на загородных дорогах в ночное время светоотражающих жилетов.

Наконец, в новой редакции ПДД впервые появятся определения электровелосипеда и средств персональной мобильности, которые сейчас находятся в серой правовой зоне.

По словам Павла Горбунова и Евгения Хоружего, в новой редакции ПДД ожидаются значительные улучшения по большинству насущных вопросов за исключением пункта, который разрешает велосипедисту всё-таки двигаться по проезжей части или хотя бы выбирать, где двигаться — по проезжей части или тротуару. **Самый значимый для развития велодвижения в городах вопрос — пока почти без движения.**

Позиция МВО остаётся неизменной — нужно со временем вернуть возможность передвигаться на велосипеде по проезжей части или, по крайней мере, давать решать самому велосипедисту где ему передвигаться безопасно (многие чувствуют себя как раз небезопасно на тротуаре среди пешеходов). Но, при этом понятно, что в настоящее время на крупных улицах больших

городов при существующем скоростном режиме в 60 км/час (в то время как практически все остальные страны Европы имеют ограничение в 50 км/час) двигаться на велосипеде небезопасно.

Средства персональной мобильности (СПМ), являются новшеством и, в том числе, вызовом для стран Европы с развитой велоинфраструктурой. Безусловные преимущества СПМ (экологичность, экономичность, мобильность, скорость, отсутствие требования к большому пространству для парковки и для движения) по мнению Павла Горбунова приведут к тому, что города будут стремиться вписать их в своё пространство, адаптировать свою транспортную инфраструктуру, с некоторым регулированием кого допускать к движению, а кого нет. Это несколько уравнивает положение Беларуси, которой не нужно переделывать существующую велоинфраструктуру, а нужно создавать её с нуля, с остальными странами. И это же может позволить ей стать в том числе и мировым новатором в этой сфере.

1.2 Правила перевозки велосипедов в общественном транспорте

Правила перевозки велосипедов в поездах и на автобусах различаются.

Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования², утвержденные постановлением Совета Министров РБ от 17.07.2015 № 609, **не выделяют велосипед как отдельный род предметов и для него действуют обычные правила перевозки ручной клади:** сумма трех измерений которых не должна превышать 200 сантиметров и весовых — не более 36 кг. Обычный велосипед лишь в полностью разобранном виде вписывается в габаритные нормы и перевозится в счет нормы бесплатного провоза ручной клади.

Частично разобранные велосипеды (снятое одно колесо или сложенная рама) редко удаётся вписать в это требование — в габарит вписываются только компактные модели. Если же габариты ручной клади (в т.ч. велосипеда) превышают 200 см по сумме трёх измерений, то перевозка производится при условии приобретения одного дополнительного полного проездного документа (билета). По словам Евгения Хоружего и Павла Горбунова, фактически закрепилась невозможность провезти велосипед без полной разборки бесплатно.

Перевозимые предметы должны размещаться в пассажирских вагонах на местах, предназначенных для размещения ручной клади, исходя из конструктивных особенностей вагона. Не допускается размещение ручной клади (велосипедов) в проходах между сиденьями, в коридорах и тамбурах вагонов. При оформлении дополнительно проездного документа в плацкартные, купейные, СВ вагоны, разобранный и упакованный велосипед допускается размещать на выкупленном месте, при этом ручная кладь не должна создавать неудобства другим пассажирам.

В поездах городских линий разрешается перевозить велосипеды в неразобранном виде в вагоне № 3 не более трех штук с обеспечением крепе-

² Раздел «Часто задаваемые вопросы при перевозке велосипедов» на официальном сайте Белорусской железной дороги, https://www.rw.by/help/transportation_of_baggage/.

ния к штанге, расположенной на площадке для крупногабаритной ручной клади. В поездах, сформированных из моторвагонного подвижного состава серии ЭПр в пятивагонном исполнении, разрешается перевозить велосипеды на специально оборудованных местах № 10, 11, 12 в вагоне № 4 (на один дополнительно оформленный проездной документ).

Эксперты проекта положительно оценивают появление специально оборудованных мест для велосипедов в поездах БЖД. Однако они отмечают также, что текущая плата за перевозку велосипеда в неразобранном виде довольно велика, она равна стоимости билета на пассажира. Многие страны для стимулирования желаемой интермодальности (комбинирования экологичного велосипедного передвижения с экологичным железнодорожным сообщением) как раз делают послабление для велосипедистов.

Что касается перевозки велосипеда в автобусах, в соответствии с новой редакцией Правил автомобильных перевозок пассажиров, утвержденных постановлением Совета Министров Беларуси от 31.08.2018 № 636, **с согласия автомобильного перевозчика можно перевозить велосипед в неразобранном виде на специально оборудованных для этого местах.** По словам Сергея Дубины, начальника управления автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, это скорее намерение на перспективу и рекомендация производителям подвижного состава, работающего в городском и пригородном сообщении³.

В черновом проекте изменения данных Правил, вынесенном на общественное обсуждение 2 мая 2019 года, отсутствовала возможность перевозки велосипедов. Представители МВО и экспертной команды проекта направили свои замечания и предложения в Минтранс и параллельно организовали небольшую общественную кампанию, создав на сайте petitions.by петицию с предложением разрешить провоз велосипедов в новых правилах автомобильных перевозок пассажиров.

По словам Павла Горбунова, появившаяся в результате компромиссная формулировка адекватна: перевозчик решает сам готов ли он переводить велосипедистов и при наличии или увеличении спроса может определить центральную площадку в автобусе (где можно перевозить, например, детские коляски) для размещения велосипедов или создавать навесные кронштейны крепления спереди и сзади автобуса.

По словам Евгения Хоружего, в текущей редакции правил остается нерешенной проблема, с которой сталкиваются велосипедисты в Минске и других крупных городах, когда в случае неполадок с велосипедом или внезапной плохой погодой стало невозможно воспользоваться общественным транспортом даже не в час пик, не мешая при этом другим пассажирам. Велосипедисту остаётся в таком случае вызывать такси с объёмным багажником.

³ Магда Крепак, Минтранс: с согласия перевозчика можно будет провозить неразобранный велосипед в транспорте // Минск-Новости, 13 сентября 2018 года, <https://minsknews.by/mintrans-s-soglasiya-perevozchika-mozhno-budet-provozit-nerazobrannyiy-velosiped-v-transporte/>.

1.3 Технические стандарты

К действующим техническим документам, которые так или иначе влияют на развитие инфраструктуры городского велодвижения, относятся технические кодексы сложившейся практики (ТКП) и государственные стандарты Республики Беларусь (СТБ) и Таможенного союза.

Таблица 2.

Перечень технических документов, регулирующих развитие инфраструктуры велодвижения⁴

Название документа	Содержание	Дата введения
СТБ 1140-99. Знаки дорожные. Общие технические условия.	Распространяется на дорожные знаки, предназначенные для информирования участников дорожного движения, в том числе и велосипедного, об условиях, направлениях и режимах движения на дорогах.	01.10.2001
ТКП 45-03.02-6-2005. Благоустройство территорий. Дорожные одежды с покрытием из плит тротуарных. Правила проектирования.	Распространяется на благоустройство территорий и устанавливает правила проектирования дорожных одежд с покрытием из плит тротуарных пешеходных путей и зон.	01.01.2006
ТКП 45-03.02-7-2005. Благоустройство территорий. Дорожные одежды с покрытием из плит тротуарных. Правила устройства.	Распространяется на благоустройство территорий и устанавливает правила устройства дорожных одежд с покрытием из плит тротуарных пешеходных путей и зон.	01.01.2006
ТКП 45-3.03-19-2009. Автомобильные дороги. Нормы проектирования.	Распространяется на автомобильные дороги и устанавливает нормы их проектирования.	01.07.2006
ТКП 172-2009. Обустройство мест производства работ при строительстве, реконструкции и содержании автомобильных дорог и улиц населённых пунктов.	Распространяется на организацию движения транспортных средств, в том числе и велосипедов, и пешеходов в местах производства дорожных работ.	01.05.2009
ТКП 45-3.01-118-2008. Градостроительство. Схема комплексной территориальной организации региона (области, района, группы районов). Правила проектирования.	Устанавливает требования в составе, порядку разработки и согласованию градостроительных проектов общего планирования регионального уровня — схем комплексной территориальной организации областей, районов и их групп на территории Республики Беларусь.	01.07.2009

⁴ См. раздел Библиотека/Стандарты и постановления Беларуси на сайте rovar.info, <https://rovar.info/library/standarty-i-postanovleniya-belarusi/>.

Название документа	Содержание	Дата введения
ТКП 45-3.01-116-2008. Градостроительство. Населенные пункты. Нормы планирования и застройки.	Устанавливает нормы по планировке и застройке населенных пунктов (поселений), обязательные для всех физических и юридических лиц, осуществляющих архитектурную, градостроительную и строительную деятельность на территории Беларуси. Технический кодекс устанавливает нормы и правила формирования ландшафтно-рекреационных территорий пригородных зон. ТКП разработан с учетом особенностей градостроительного развития Минска.	01.07.2009
ТКП 45-3.02-70-2009. Благоустройство территорий. Асфальтовые покрытия. Правила устройства.	Распространяется на благоустройство территорий и устанавливает правила устройства асфальтобетонных покрытий внутриквартальных проездов, пешеходных путей и зон.	01.01.2010
СТБ 2030-2010. Среда обитания для физически ослабленных лиц.	Устанавливает основные положения среды обитания для физически ослабленных лиц различных категорий, соблюдение которых обеспечивает им возможность самостоятельной деятельности, способствует их социальной интеграции, создает необходимые жизненные условия. Требования СТБ 2030 применяются при разработке нормативной базы и проектной документации на объекты генерального и детального планирования, а также на общедоступные объекты строительства и специальные объекты.	01.08.2010 изменения №2: 01.01.2014
ТКП 45-3.03-227-2010. Улицы населённых пунктов. Строительные нормы проектирования.	Устанавливает строительные нормы проектирования улиц населенных пунктов и распространяется на проектирование нового строительства, реконструкции, капитального ремонта (модернизации) улиц городов, поселков и сельских населенных пунктов, в том числе улиц, являющихся продолжением автомобильных дорог общего пользования в пределах перспективных границ населенных пунктов, а также на разработку градостроительной документации.	01.07.2011
СТБ 1231-2012. Разметка дорожная. Общие технические условия.	Устанавливает общие технические требования к дорожной разметке (в том числе велосипедных дорожек и полос), применяемой на дорогах, предназначенной для организации дорожного движения самостоятельно или в сочетании с другими техническими средствами организации дорожного движения в соответствии с СТБ 1300.	01.01.2013
ТКП 45-3.01-284-2014. Градостроительство. Градостроительный проект детального планирования. Состав и порядок разработки.	ТКП 45-3.01-284-2014 устанавливает требования к составу, содержанию, порядку разработки, согласования и общественного обсуждения градостроительных проектов детального планирования частей городов, поселков городского типа, сельских населенных пунктов, а также жилых, общественных, производственных, ландшафтно-рекреационных и других территорий, в том числе расположенных за пределами населенных пунктов.	01.04.2014

Название документа	Содержание	Дата введения
ТКП 45-3.01-285-2014. Градостроительство. Градостроительный проект специального планирования. Состав и порядок разработки.	ТКП 45-3.01-285-2014 устанавливает основные положения, а также общие требования и рекомендации по разработке градостроительных проектов специального планирования. Конкретные требования к составу, содержанию, порядку проектирования и согласования градостроительных проектов специального планирования устанавливаются в задании на проектирование в соответствии с отраслевой спецификой и с учетом сложности проектируемых объектов.	01.04.2014
ТКП 45-3.01-286-2014. Градостроительство. Градостроительный проект общего планирования. Генеральный план населенных пунктов. Состав и порядок разработки.	ТКП 45-3.01-285-2014 устанавливает требования к составу, содержанию, порядку разработки и согласования генеральных планов городских и сельских населенных пунктов на территории Республики Беларусь.	01.04.2014
СТБ 1300-2014. Технические средства организации движения. Правила применения.	Устанавливает правила применения на автомобильных дорогах общего пользования, улицах населенных пунктов, а также автомобильных дорогах необщего пользования, железнодорожных переездах технические средства организации дорожного движения.	01.09.2014 изменение №1: 30.12.2014
ГОСТ 33150-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования.	Межгосударственный ГОСТ Таможенного союза и распространяется и на Беларусь. Устанавливает общие требования к проектированию пешеходных и велосипедных дорожек на автомобильных дорогах общего пользования (загородные дороги), их размещению и основным параметрам в целях обеспечения безопасности дорожного движения.	02.01.2016 с правом досрочного применения
ТКП 586-2016. Автомобильные дороги. Порядок проведения работ по организации дорожного движения при содержании.	Распространяется на автомобильные дороги общего пользования, содержит классификацию видов работ по организации дорожного движения, требования к управлению дорожным движением на автомобильных дорогах, к разработке, составу, содержанию и оформлению технической документации по организации дорожного движения.	01.12.2016

За последние 5 лет в технические стандарты были внесены только два важных для развития велоинфраструктуры изменения:

- В 2014 году СТБ 2030-2010. «Среда обитания для физически ослабленных лиц» был дополнен требованием при новом строительстве или при реконструкции не допускать перепад высот бортового камня (бордюров) в местах пересечения пути движения по тротуару с проезжей частью улиц, основных проездов. Это означает, что если бордюры понижались или если улица реконструировалась после 1 января 2014 года и бордюры оказались «не в ноль» — то это прямое нарушение стандарта, в случае которого можно подавать жалобу.

- В 2018 году в ТКП 45-3.01-116-2008. «Градостроительство. Населенные пункты. Нормы планирования и застройки» появилось требование при проектировании территории новой многоквартирной жилой застройки предусматривать места для хранения велосипедов, принадлежащих гражданам, из расчета не менее одного места на велопарковку на 10 квартир. То есть с 1 ноября 2018 года в проектах многоквартирных жилых домов должны быть заложены велопарковки. Безусловный плюс, что появилась такая норма, задающая направление проектирования. Однако, эта норма не учитывает реальную потребность населения и не способна покрыть существующий спрос. Экспертная команда проекта «Городское велодвижение в Беларуси» в конце 2019 года внесла предложение предусмотреть наличие мест постоянного хранения велосипедов в количестве не менее 0,5 места на каждое домохозяйство (квартиру), что соответствует реальному спросу. В конце 2019 года в Проект новой редакции данного ТКП такая норма уже была вписана.

В целом же требования к проектированию велоинфраструктуры в перечисленных технических документах занимают маргинальное место. Так, в ТКП «Улицы населенных пунктов» данной теме уделяется не более страницы текста. Тем не менее, в п.5.5.6 данного документа можно найти требования к размещению велопарковок, чем успешно пользовались велоактивисты в 2012–2015 гг для отстаивания своих интересов.

В ТКП 586-2016 «Автомобильные дороги» пункт 10 посвящен организации движения пешеходов и велосипедистов:

10.4 ... Тротуары или пешеходные дорожки рекомендуется устраивать на автомобильных дорогах всех категорий, проходящих через населенные пункты, и на подходах к ним. На автомобильных дорогах I-III категорий тротуары или пешеходные дорожки обязательны на всех участках, проходящих через населенные пункты, и на подходах к ним независимо от интенсивности движения пешеходов.

Тем не менее, поскольку данная норма не носит обязательный характер, на практике ею часто пренебрегают.

МВО и другие заинтересованные стороны предприняли несколько попыток сфокусировать внимание городских проектировщиков на развитии инфраструктуры велосипедного движения.

Ещё в 2012 году БелНИИП Градостроительства по заданию Министерства архитектуры и строительства (МАиС) разработало «Методические рекомендации по проектированию велодорожек в населенных пунктах», которые имели необязательный характер. 16 июля 2017 года МВО предоставило свои предложения по изменению Методических рекомендаций.

В ноябре 2017 года МАиС приступило к разработке первого «велосипедного» ТКП, обязательного к применению. Предложения, составленные экспертной командой проекта «Городское велодвижение в Беларуси», были

направлены до завершения Первоначального приёма рекомендаций 15 января 2018 года. Однако на момент составления обзора работа по созданию стандарта была «заморожена» МАиС.

В 2018 году УП «Минскградо» начало разработку ТКП «Градостроительство. Правила застройки и планировки г. Минска». Стандарт устанавливает нормы по градостроительному проектированию г. Минска в пределах городской черты, обязательные для всех физических и юридических лиц, осуществляющих архитектурную, градостроительную и строительную деятельность на территории Республики Беларусь, независимо от форм собственности и подчиненности. Один из разделов документа посвящен планировочной организации путей велодвижения. Первоначальный приём рекомендаций был завершён 12 октября 2018 года. Экспертная команда проекта «Городское велодвижение в Беларуси» составила предложения и дополнения к тексту стандарта, который касается планирования велоинфраструктуры и отправила их в УП «Минскградо» 25 сентября 2018 года. На момент написания настоящего обзорного доклада работа по согласованию и утверждению данного технического документа не была завершена.

Ситуация с «подвешенными» ТКП «Велосипедная инфраструктура» и ТКП «Градостроительство. Правила застройки и планировки г. Минска» приводит к тому, что в 2017–2019 гг. продолжают появляться масштабные автомобиле-ориентированные проекты, не учитывающие в полной мере интересы города, велосипедистов и пешеходов. Павел Нищенко приводит пример реконструкции проспекта Дзержинского в Минске, которая была сделана без внимания к принципам удобного для жизни города — результатом неудачного проектирования стали подземные переходы практически на каждом перекрестке, слишком широкая проезжая часть и высокая скорость автомобилей, отсутствие зелени, пешеходов и велосипедистов. Павел Горбунов приводит в пример реконструкции улицы Куйбышева в 2017 году, улицы Богдановича в районе перекрестка Сторожевской в 2018 году и улицы Первомайской в районе железнодорожного вокзала в 2019 году. Все эти улицы после реконструкции остались без велодорожек, поскольку приоритет в распределении пространства отдают не велодвижению. Тем не менее, если ширины улицы хватает и нет очевидных проблем с проектированием, велодорожки в Минске проект всё-таки закладывают, как это случилось при реконструкции улицы Клары Цеткин в 2019 году.

Павел Горбунов и Евгений Хоружий отмечают также, что «проектировщики помимо стандартов и генпланов городов, которые нечетко предписывают необходимость создавать велоинфраструктуру и нечетко же описывают требования к ней, руководствуются различными дополнительными соображениями. Подходы проектных организаций различаются. Например, в Бресте создаётся достаточно много велодорожек на улицах в процессе их реконструкции – здесь у проектировщиков уже выработано достаточно хорошее понимание как нужно проектировать и они понимают необходимость такого рода решений. С другой стороны в Гомеле и уровень проектирования слабее, и проектировщики «боятся госэкспертизы», которая могла бы сослаться на то, что «нигде в документах явно не прописана необходимость создавать велодорожку на данной улице, а, значит, и быть её в проекте не должно».

1.4 Общие планы городов и планы транспортного развития

Четкое обозначение необходимости создания велоинфраструктуры в генпланах городов позволило проектировщикам получить формальное основание для закладывания велодорожек в проект.

По словам Павла Нищенко, общие планы развития городов (генпланы) формируют самый первый уровень проектирования велоинфраструктуры, общее видение, в котором закладывается, где в перспективе будут проходить велодорожки (схемы велосипедной сети). В Генплане Минска на 2016–2020 годы впервые заложены схемы веломаршрутов, которые в будущем должны учитываться проектировщиками конкретных улиц. Тем не менее, сейчас эти схемы находятся в транспортном разделе Генплана, тогда как для дальнейшего развития необходим отдельный велосипедный раздел.

В [основных положениях Генплана Минска](#) несколько раз упоминаются принципы удобного города, в частности, впервые было заявлено, что Минск должен развиваться не как автомобиле-ориентированный город, а как город удобный для пешеходов и велосипедистов. Конкретные инфраструктурные проекты в городе, однако, реализуются вопреки принципам, декларированным в Генплане, поскольку принципы удобного города ещё не осознаны исполнителями.

В 2018–2019 гг. проходили общественные обсуждения Генпланов Бреста и Гродно. Отдельные предложения представителей ООВ «ВелоГродно» и экспертной команды проекта «Городское велодвижение в Беларуси» попали в проект общего плана города. Что касается общего плана Бреста, представители ИПУ «ЗаВелоБрест» и экспертной команды проекта внесли свои предложения в проект в 2018 году, но документ всё ещё окончательно не утвержден.

Таблица 3.

Наличие общих планов городов и планов транспортного развития по отдельным городам⁵

Город	Общий план города	План транспортного развития
Минск	Декларируются принципы города, удобного для жизни	В Генплане заложены схемы веломаршрутов
Брест	Разрабатывается, не утвержден	Должен быть разработан в 2019–2025 гг.
Гродно ⁶	Текст положений в разделе «Градостроительные проекты по реализации генерального плана» дополнен следующим абзацем: «Комплексная схема развития велосипедного движения города и прилегающих территорий»	Предложение ВелоГродно по пересмотру структуры транспортных коммуникаций в части пешеходного, велосипедного и общественного транспорта в целях снижения экологической нагрузки, снижения необходимости выделения все больших площадей под автомобильное движение было не принято в связи с (внимание!) высоким уровнем автомобилизации населения г. Гродно.
Гомель	Утвержден в 2016 году, раздела по велодвижению нет	Должен быть разработан и утверждён в 2017–2020 гг.

⁵ См. раздел Города на сайте rovar.info.

⁶ Что приняли в Генплан города из предложений ВелоГродно?, <https://velogrodno.by/infrastruktura/cto-prinyali-v-genplan-goroda-iz-predlozhenij-velogrodno.html/>.

Резюме

В период 2017–2019 гг. решительных изменений в техническом регулировании велосипедного движения не произошло. Тем не менее за время благодаря работе проекта были подготовлены условия, благодаря которым изменения в техническом регулировании велосипедного движения могут стать более основательными:

1. Новая редакция ПДД разработана, но пока не принята. В проекте новой редакции ПДД устраняется большинство неясных и устаревших пунктов, относящихся к положению велосипедистов, впервые появятся определения средств персональной мобильности. ПДД становятся более лояльными для велосипедистов, более гармонизированы с общемировым подходом, позволяют создавать велодорожки различных типов. При этом, в проекте редакции не удалось значительно ослабить запрет на движения велосипедистов по проезжей части. Правила разработаны в консультации с экспертной командой проекта «Городское велодвижение в Беларуси».
2. В правилах перевозки багажа в общественном транспорте велосипед не рассматривается отдельно. Велоактивистам коллективными усилиями удалось добиться компромиссной формулировки относительно перевозки велосипедов.
3. Проект ТКП «Велосипедная инфраструктура» находится без движения на рассмотрении в МАиС. В конце 2019 года были достигнуты договоренности на разработку документа в 2021 году.
4. Установлены обязательные требования по обустройству велопарков в жилой застройке.
5. Проект ТКП «Градостроительство. Правила застройки и планировки г. Минска» находится в состоянии разработки.
6. В общих планах городов начали появляться Схемы городской велосипедной сети, но пока что нет отдельного раздела по велосипедному движению (за исключением г. Гродно). В общие планы городов, которые находились в разработке, внесены предложения, фокусирующие градостроителей на принципах города, удобного для велосипедистов и пешеходов.

2. НОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ



В данном разделе описываются нормативные документы, регулирующие развитие велосипедного движения, и характеризуются значительные изменения на уровне стратегического отношения к велодружественности в Беларуси. Принятие Национальной велоконцепции, создание рабочих групп при исполкомах городов и разработка стратегических документов на местном уровне задают новую рамку для системного развития велосипедного движения.

2.1. Принятие национальной концепции развития велодвижения

Первая попытка отнестись к развитию городского велосипедного движения в Беларуси стратегически была предпринята в 2010 году, когда Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте (БАЭС) совместно с ГАИ Минска разработали первую концепцию развития велодвижения в Минске. Её результатом стало появление списка улиц, на тротуарах которых наносилась специальная разметка. Кроме того предусматривалось создание выделенной велодорожки; планировалось, что по ней за день будет проезжать 300–500 велосипедистов. Сегодня по Свислочскому «велобану» (велосипедной дорожке вдоль реки Свислочь) в наиболее интенсивное время проезжает 300–500 велосипедистов в час. В минской велоконцепции были смоделированы три сценария развития велодвижения — базовый, пессимистический и оптимистический. На момент создания концепции доля поездок оценивалась в 0,07% от всех поездок (4 800 уникальных поездок в день). Уже в 2016 году стало ясно, что уровень развития велодвижения превосходит даже оптимистический прогноз: доля утилитарных и рекреационных поездок на велосипеде составляла от 0,4% до 1,2% всех транспортных перемещений, или 69 000 уникальных поездок ежедневно⁷.

В 2016 году развитие велодвижения было заложено в План устойчивой городской мобильности в Полоцке и Новополоцке. К 2017 году были разработаны концепции развития велодвижения в Могилеве и Бресте. Однако в целом, по словам Павла Горбунова ни один из городов не относился к велосипеду серьёзно, стратегически, с четким планированием и выполнением запланированных действий. Отношение городских администраций было скорее декларативным, без особенного понимания комплекса необходимых мероприятий.

После продолжительной подготовительной работы 11 января 2018 года протоколом заседания Постоянной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь была принята «Концепция развития велосипедного движения в Республике Беларусь» (или Национальная велоконцепция). Это стало первым настоящим прорывом

⁷ Замеры и статистическое исследование УП «Минскградо», июнь 2016 года.

в нормативном регулировании велосипедного движения. Согласно этому рабочему, определяющему документу к 2030 году доля поездок на велосипедах должна достигнуть:

- в крупных городах с численностью населения от 50 тысяч человек — до 8–10%;
- в малых городах с численностью населения менее 50 тысяч человек и ПГТ — до 15–20%;
- в агрогородках и сельских населённых пунктах — свыше 40%.

Велосипед должен стать утилитарным транспортным средством, чтобы установленные показатели были достигнуты. Второй основной целью национальной велоконцепции является снижение количества пострадавших в ДТП велосипедистов и уменьшение количества погибших не менее чем на 25% к 2030 году по сравнению с 2018 годом. Наконец, третьей ключевой целью поставлено создание условий для развития велотуризма.

В то же время Национальная велоконцепция лишь устанавливает целевые индикаторы, но не предусматривает механизмов их достижения, ответственных исполнителей и отдельного бюджета. По словам Павла Горбунова, самые важные действия должны сделать местные власти городов на своём уровне, поскольку именно у них есть полномочия, ресурсы и понимание, что нужно делать с городом. Однако здесь важно системное отношение: разработать общую концепцию развития велодвижения, затем — рассчитанную на 5 лет стратегию, затем годовые планы действий, которые затем шаг за шагом исполнять. По состоянию на сентябрь 2019 года стратегическое видение и детальные годовые планы действий по развитию велосипедного движения есть только у активистов и отдельных руководителей в Минске и Бресте. В результате типичной нерешаемой проблемой во всех остальных городах является реконструкция улиц без учета велодвижения, притом, что эти улицы могут быть критически важны для устойчивой транспортной мобильности в городе.

2.2. Проект Национальной стратегии устойчивого развития Республики Беларусь на период до 2035 года (НСУР-2035)

Каждые 5 лет в Беларуси разрабатывается новая редакция Национальной стратегии устойчивого развития Республики Беларусь, рассчитанная на 15 лет. Эксперты МВО подавали свои предложения о включении необходимости развивать велодвижение в проект НСУР-2030, однако в то время эти предложения были отклонены.

В тексте Проекта НСУР-2035, разработанном в 2018–2020 годах и опубликованном зимой 2020 года для внесения предложений от общественности, впервые упоминается о необходимости развивать велосипедное движение и популяризировать средства персональной мобильности. Таким образом, стратегическое отношение к велодружественности зафиксировано в одном из самых важных концептуальных документов Беларуси.

2.3. Стратегические действия городов

После принятия Национальной велоконцепции в 2018 году Брестский и Гомельский облисполкомы разработали планы действий, в Минске был принят Стратегический план до 2020 года. Отдельные попытки стратегических действий предприняты исполкомами Бреста, Полоцка и Новополоцка, Гродно, Вилейки. Чуть менее уверенные действия зафиксированы в Чаусах, Орше, Кобрине, Жодине и Лиде. Большинство готовых городских велоконцепций были созданы экспертами МВО, концепция города Гродно разработана экспертами ВелоГродно, концепция города Бреста разработана экспертами ЗаВелоБрест (при поддержке МВО и экспертной команды проекта «Городское велодвижение в Беларуси»).

Важнейшим инструментом реализации Национальной велоконцепции на уровне городов является создание рабочих групп и городских советов при местных исполкомах. Как минимум, такие советы становятся площадкой для обмена информацией, как максимум — органом, принимающим решения и ответственным за стратегичность действий. В идеальном случае в городские советы должны входить все вовлеченные в развитие велодвижения стороны: председатель или зампредседателя исполкома, общественные велоорганизации, ГАИ, финансовое управление, управления спорта и туризма, управление транспорта и связи, управление по идеологии, культуре и делам молодежи, комитет архитектуры и градостроительства, проектные организации, Гордорстрой, Горремавтодор, внешние эксперты.

За два с половиной года действия проекта городские советы появились в Минске (2017), Бресте (2017) и Гродно (2018); рабочая группа при исполкоме была создана в Гомеле (2019). Решающую роль для содержательной работы городских советов или рабочих групп играет активность местных общественных вело-организаций и политическая поддержка на уровне председателя исполкома города. По словам Олеси Округ, заведующей сектором спорта и туризма Брестского горисполкома, комиссия по развитию велодвижения при исполкоме формально существовала давно, но активизировалась лишь в 2017 году, когда удалось «наладить взаимопонимание между общественными активистами и городскими властями»:

В первую очередь, мы нашли взаимопонимание между любителями велосипедного движения и властью города. Изначально было много велосипедных обществ, которые только требовали действий от города. Проводились совещания, подписывались протоколы, принимались постановления — и со стороны самих активистов ничего не делалось. Когда мы просили дать предложения — что вы хотите изменить, покажите нам, на что обратить внимание — никакого взаимопонимания не было. За последние два года взаимопонимание достигнуто по всем пунктам. Работаем мы с одним велодвижением — ЗаВелоБрест, под эгидой которого объединились все брестские велоактивисты. Это люди, которые не просто говорят, но и делают, и делают многое.

По словам Павла Горбунова и Евгения Хоружего, для активизации работы в городах критически важна политическая воля высшего руководства города, что означает большое влияние человеческого фактора:

Городские администрации различаются по отношению к развитию велодвижения, и самое сильное влияние оказывает человеческий фактор. Всё держится на председателе или зампредела исполкома, который бы хотел это делать. И дальше все очень шатко потому, что люди часто меняют должности. Если успел подготовить и утвердить документ, есть шанс, что оно пойдёт дальше. Не успел — все ограничится годовым планом мероприятий по агитации езды на велосипедах и велопробегом. Часто бывает, если нет четкой поддержки со стороны председателя, то местное ГАИ зачастую придерживается позиции «развивайте велосипедное движение как угодно, только не лезьте к нам на проезжую часть». И это практически перечеркивает все возможности серьёзных изменений, особенно в маленьких городах. Если есть выраженный интерес и активность на уровне председателя или зампредела, городского ГАИ — там развитие велодвижения может пойти очень быстро. Если активность проявляет только управление спорта и туризма, подчиняющееся заместителю председателя, — их действий может не хватить на то, чтобы в городе появились велосипедные дорожки и другие изменения. Ведь вопросы создания велоинфраструктуры находится вне их полномочий.

В Таблице 4 приведены данные о разработке городских концепций развития велодвижения, стратегических пятилетних планах, наличии городских советов или рабочих групп при исполкомах в основных городах проекта (Минск, Брест, Гродно, Гомель, Могилёв, Вилейка, Слоним) и других, проявивших активность, городах.

Таблица 4.

Стратегические действия городов по развитию велосипедного движения⁸

Города	Городская концепция развития велодвижения	Стратегический пятилетний план	Городские советы и рабочие группы при исполкомах
<i>Базовые города проекта</i>			
Минск	Принята (2011)	Стратегический план на 2018–2020 гг.	Был с 2017 по начало 2019
Брест	Разработана (2018), вложена в ещё не принятый комплексный документ	концепция Симбиосити по 2050 год.	Есть (2018)
Гомель	Разработана (2019)		Есть (2019)
Гродно	Разработана (2019)		Есть (2018)
Могилев	Разработана (2016), разработана детальная концепция для центра города (2019)		
Вилейка	Разработана (2018)		
Слоним	Разработана (2019)		
<i>Другие города</i>			
Полоцк и Новополоцк	Концепция вложена в принятый комплексный документ (ПУГМ)		Есть (2017)

⁸ См. раздел Города на сайте rovar.info.

Города	Городская концепция развития велодвижения	Стратегический пятилетний план	Городские советы и рабочие группы при исполкомах
Лида	Разработана (2018)		
Солигорск	Разработана (2018)		
Быхов	Разработана (2019)		
Чаусы	Разработана (2018)		
Мосты	Разработана (2019)		
Кричев	Разработана (2019)		

Несмотря на то, что во многих городах уже появились разработанные концепции развития велодвижения, в некоторых городах созданы городские советы и рабочие группы при исполкомах, в период 2017–2019 гг. практически не удалось добиться принятия стратегических пятилетних планов. Эксперт Павел Горбунов объясняет это тем, что такие планы накладывают на местные власти дополнительные обязательства, необходимость комплексных действий, по которым нужно отчитываться — при том, что для местных исполнительных властей, возможно, и так существует слишком много стратегий и планов, т.е. для них это лишняя нагрузка. Кроме того, чиновники привычны к работе с годовыми городскими планами, тогда как создание пятилетней стратегии, на основе которой уже и разрабатываются конкретные годовые планы, воспринимается как слишком абстрактное и теоретическое упражнение.

Стратегический план, принятый в Минске, изначально разрабатывался на три года, для остальных городов МВО разрабатывает более долговременные стратегии чтобы задать общее направление и указать ориентиры развития велосипедного движения, которых часто не хватает местным властям. Как отмечает Павел Горбунов, более детальный план действий означает более плотную работу с городом, и это же предполагает, что в городе должны быть местные активисты, которые будут инициировать конкретное наполнение городских годовых планов.

2.4. План развития велодвижения в Минске

Стратегический документ городского уровня, который удалось разработать после утверждения Национальной велоцепции, — «Стратегический план обеспечения развития велосипедного движения в г. Минске до 2020 г.». В этом документе, принятом в 2018 году и представляющем компромисс между годовым рабочим планом действий и пятилетней стратегией, закреплены цели и задачи развития велосипедного движения и определены конкретные действия для их достижения, рассчитанные на три года.

Принципиальной целью развития велосипедного движения в Минске до 2020 года является улучшение здоровья и качества жизни жителей города Минска за счет масштабного использования преимуществ велосипедного движения. К этому году доля передвижений на велосипеде в общей структуре поездок с использованием всех видов городского транспорта должна превысить 2%.

**Стратегические и тактические цели
Плана развития велодвижения в Минске**

Стратегические цели	Тактические цели
<ol style="list-style-type: none"> 1. Предотвращение гибели велосипедистов в ДТП (принцип «Видение — Ноль»). 2. Рост количества велосипедистов: не менее 20% в год (достижение к 2020-му году доли использования велосипеда в 2%). 3. Строительство велосипедной инфраструктуры: 500 километров велосипедных путей, увязанных в единую сеть, отвечающих критериям качества. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Предотвращение роста количества ДТП с пострадавшими с участием велосипедистов в условиях роста велосипедного движения; 2. Рост количества велосипедистов среди студентов учебных заведений: не менее 25% в год; 3. Рост количества участников ежегодных массовых мероприятий велосипедной тематики: не менее 10% в год.

Кроме того, в документе поставлены основные задачи в области инфраструктуры:

- Требуется создание оператора развития велосипедного движения;
- Требуется создание отдельной велосипедной сети, как правило в виде изолированных велосипедных дорожек;
- Требуется обеспечение безопасных велопереездов через МКАД;
- Требуется обеспечение велопереездов на перекрёстках с подземными переходами;
- Требуется создание условий хранения велосипедов для иногородних студентов;
- Требуется создание городского автоматизированного велопроката.

Таким образом, минская стратегия фокусируется на правильном организационном взаимодействии, создании велосипедной сети, безопасности велодвижения; в ней предполагается активное вовлечение в велосипедное движение студентов ВУЗов, делается акцент на развитии велостиля и городской культуры. С точки зрения инфраструктуры велосипедного движения приоритетными названы создание и распространение велогаражей и создание системы городского автоматизированного велопроката. В фокус стратегии Минска не попали: интеграция велодвижения с общественным транспортом (за исключением запланированных велопарковок у метро), стимулирование поездок детей на велосипеде в школу и создание условий для въездного велотуризма.

По состоянию на конец сентября 2019 года большинство районных администраций города Минска ознакомлены с планом развития велодвижения в городе до 2020-го года, однако по мнению экспертов, данный документ не стал весомым аргументом в процедуре принятия решений.

2.5. Трудности закрепления стратегий развития велодвижения в городах

По мнению экспертов, несмотря на принятие Национальной велоконцепции и разработку городских стратегий развития велодвижения подход городских властей к планированию городского и транспортного развития не удалось изменить: отработанная процедура проектирования остаётся во многом неизменной и не учитывает в полной мере недавно принятые программные документы.

Переход от Национальной велоконцепции к разработке стратегий осложняется высокой текучестью кадрового состава в городских исполкомах. Даже в Минске, где имеется подписанный стратегический план, в 2019-м году сменилось руководство города и новое воспринимает план как необязательный. Совет по развитию велодвижения, созданный по инициативе зампреда горисполкома в 2018 году, после смены руководства города также приостановил свою активность. Другой пример — город Солигорск, в котором начатая в 2019 году работа по стратегическому планированию приостановилась, поскольку сменился председатель исполкома.

Ещё одна из причин — отсутствие в городских администрациях отдела, который бы занимался общетранспортным планированием. Если велодвижение вписывается в городскую транспортную политику, то городская транспортная политика должна соответственно меняться. Города должны начать управлять транспортным спросом, а не реактивно реагировать на транспортную ситуацию, указывают на проблему Павел Горбунов и Евгений Хоружий:

Увеличивается количество автомобилей и на улице образуется пробка. Если у города есть деньги — город начинает увеличивать количество автомобильных полос. Следовательно ещё больше людей покупает автомобили и через три года на этой улице новая пробка и надо ещё увеличивать количество автомобильных полос и уже убирать деревья. Всё это уже давно изучено в странах Евросоюза. Правильнее было бы управлять спросом за счёт платных парковок и других запретительных мер, чтобы в городе было нужное количество поездок на автомобиле. Нужно улучшать дорожную безопасность, законодательно делать скорость в городах 50 км/час, а не 60 км/час, менять характер улиц. У нас многие улицы — напоминают автострады. Надо чтобы автомобили двигались медленнее, а ситуация была более безопасная и предсказуемая.

Важно закрепить на законодательном уровне пирамиду приоритетов. Если мы тратим деньги города и выбираем, что нам построить автомобильную полосу или велодорожку и велосипедные гаражи, то правильнее выбрать второе. Нужно смотреть экономику и поощрять этот транспорт, сделать удобнее велосипедистам. Если сделать более удобные условия — люди поедут.

Резюме

В период 2017–2019 гг. удалось добиться принятия важного рамочного документа — Концепции развития велосипедного движения в Республике Беларусь, установившей амбициозные целевые показатели и приоритеты. Конкретные стратегические действия по развитию велодвижения и движения на средствах персональной мобильности должны осуществляться на уровне городов, однако к настоящему моменту у городов (за исключением Минска и Бреста) нет стратегического видения и проработанных годовых программ.

За два с половиной года действия проекта в Минске, Бресте, Гродно и Гомеле появились координационные городские советы или рабочие группы при исполкомах — органы, ответственные за принятие решений по развитию велодвижения. Решающую роль для содержательной работы этих органов играет активность местных общественных вело-организаций и политическая поддержка на уровне председателя исполкома. Основные проблемы, которые затрудняют достижение целей Национальной велоконцепции и стратегические действия городов — высокая текучесть кадрового состава в городских исполкомах и отсутствие в городских администрациях отдела, который бы занимался общестранспортным планированием.

3. СУЩЕСТВУЮЩАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ



В данном разделе описаны особенности существующей (текущей) велосипедной инфраструктуры и характеризуются произошедшие за период действия проекта изменения. Последовательно рассматривается состояние инфраструктуры перегонов и перекрёстков, велопарковок и велогаражей, технических средств организации дорожного движения, возможностей интермодального использования велосипедов и городского велопроката по трем ключевым городам (Минск, Брест, Гродно).

Развитие велосипедной инфраструктуры в Беларуси начиналось с появления единичных, разрозненных, не связанных в сеть велодорожек в городах и за городом, часто неудовлетворительного качества. Так называемые «велодорожки» на тротуарах были короткими, вели из ниоткуда в никуда и разрывались на перекрёстках и остановках общественного транспорта; реальная потребность в таких велодорожках не учитывалась. Кроме того, довольно остро стояла проблема наличия на них высоких бордюров.

В конце нулевых годов в городах начинают появляться обособленные и выделенные велодорожки; самый известный пример — создание «велобана» вдоль Свислочи в Минске в 2010 году. Часто материал таких велодорожек был плохого качества: плитка с фаской, которая вызывает заметную вибрацию при езде и более скользкая, по сравнению с асфальтом. Довольно часто ширина велосипедной или пешеходной частей дорожек была недостаточна.

Наконец, во второй половине 2010-х появились первые велодорожки, выделенные за счет проезжей части: Полоцк (2016), Давид-Городок (2017), Брест (2017–2018), Минск (2019). Эти решения пока не могут стать массовыми, поскольку для них нужны успокоенные улицы, по которым автомобиль движется со скоростью не выше 30 км/ час.

В целом, происходит процесс создания велосипедной инфраструктуры в белорусских городах нормализуется, хотя её качество неидеально. Тем не менее, по словам Евгения Хоружего, «как минимум, резервируется территория, которую потом можно переделать, сделать более качественной».

3.1 Велосипедная инфраструктура в Минске

Минск — город, хорошо подходящий для развития велодвижения: относительно плоский, с широкими улицами, где при правильном планировании достаточно места для организации велосипедных дорог, с хорошо очищаемыми тротуарами в зимнее время года.

Иногда говорят, что Минск — слишком большой город для велосипедного движения. Однако примеры других городов — в Берлине живет 3.5 млн человек, 12% поездок совершается на велосипеде, в агломерации Копенгагена живет 2.0 млн. человек, 50% поездок совершается на велосипеде — показывают, что постановка амбициозных целей необходима, а их выполнение вполне достижимо. В начале 2017 года Минск относился к так называемым городам-стартерам в развитии велодвижения, в которых уровень использования велосипеда составляет около 1% от всех транспортных перемещений. Два года спустя можно говорить о том, что движение в нужную сторону продолжается.

Таблица 6.

Развитие велосипедной инфраструктуры в Минске

	Начало 2017	Октябрь 2019
Обособленные велодорожки, км	47	55
Совмещенные с тротуарами велопешеходные дорожки, км	93	196
Велопереезды, ед.	800	>1000
Велопарковки, ед.	>200	≈1000
Велогаражи, ед.	менее 10	>40
Городской велопрокат, количество велосипедов	—	2000

На начало 2017 года Минск лидировал по развитию велосипедного движения в Беларуси в количественных показателях. В городе было реализовано около 140 км велопутей, из них 47 км — выделенные велодорожки, создано около 800 велопереездов. Основной проблемой велосипедной инфраструктуры в Минске тот момент была несвязность велосипедной сети: велодорожки часто прерывались на перекрестках, возле остановок, на подземных переходах, просто в узких местах. Кроме того, велополосы на тротуаре часто были нефункциональны, они не отделялись от пешеходной части ни материалом поверхности, ни перепадом высот, вследствие чего пешеходы двигались по велодорожке.

За два с половиной года километраж велопешеходных дорожек, совмещенных с тротуарами, вырос в два раза, до 196 км. При этом, из 196 км совмещенных дорожек только половина таковыми действительно является. Например, в эту категорию попадают тротуары, на которых установлен знак «Начало пешеходной дорожки с разрешенным движением велосипедистов», хотя такая дорожка ничем не отличается от тротуара без знаков и разметки. Также на части тротуаров даже отделенная полосой велодорожка в будущем должна быть преобразована, так как она зачастую отделяет пешеходов и ве-

лосипедистов неэффективно. Поэтому, «работающими» из этих 196 километров нужно признать не более 40 километров, а на остальных улицах при развитии велосипедного движения придется создавать более качественную инфраструктуру. Что касается выделенных велодорожек, то их протяженность в Минске за два с половиной года увеличилась лишь на 8 километров.

По словам Павла Нищенко, самый интенсивный велосипедный маршрут на сегодня — велодорожка вдоль Свислочи, на всём протяжении которой встречаются места, проблемные в эксплуатации: места, где она разрывается; неудобные мосты на которые не заехать на велосипеде; места пересечения велодорожки и основных улиц, в которых отсутствуют организованные съезды на велодорожку и образуются наезженные тропы; велодорожка заканчивается разворотным кольцом, тогда как многие хотели бы ехать дальше, за кольцевую, в сторону Минского моря.

Чтобы развитие велодвижения проходило интенсивнее, в Минске должна меняться велоинфраструктура. Для комфортного передвижения на велосипеде по городу необходимо 500 км велосипедных путей и к 2019 году построено только примерно 20% от нужного километража. Чтобы достигнуть запланированной цели в 500 км хотя бы к 2027 году, Минску нужно приращивать по 50 километров велосипедных путей в год, поэтому роста всего на 8 км выделенных велодорожек за последний год совершенно недостаточно.

Среди положительных моментов в изменении инфраструктуры велосипедного движения в Минске можно отметить уже отлаженный процесс понижения бордюрных камней при строительстве или реконструкции тротуара: для этого в каждом районе города разработаны планы благоустройства и работает сервис 115.БЕЛ, с помощью которого велосипедисты оперативно отправляют жалобы о нарушении норм. Кроме того, в городе хорошо проработан вопрос с велопарковками (МВО даже перестало их подсчитывать). Велопарковки ставят как районные администрации, так и частный бизнес; если начиналось всё с десяти парковок, то сейчас их уже больше тысячи. В 2019 году велопарковки появились возле нескольких станций метро, Белорусская железная дорога планирует установить типовые конструкции на всех своих станциях.

В период действия проекта в Минске произошли прорывные изменения по трём инфраструктурным элементам: появились велогаражи (крытые места хранения велосипедов), организована велополоса на проезжей части в центре города, создан первый автоматизированный городской велопрокат.

Велогаражи

В 2018 и 2019 годах случился новый решающий перелом с точки зрения инфраструктуры хранения велосипедов. Отсутствие мест для хранения велосипеда — одна из самых часто называемых причин отказа от езды на нем, многие горожане не готовы поднимать свои велосипеды на высокие этажи. Ещё в 2016 году прогрессивные застройщики Новой Боровой начали строить велогаражи из расчета одно место для хранения велосипеда на каждого жителя, и стало ясно, что это востребовано горожанами, все велогаражи в Боровлянах заполнены.

Впервые экспериментальный велогаараж в Минске появился на улице Голубева в 2017 году, затем велогааражи стали делать себе возле офисов крупные IT-организации, например, Епам.

Другим драйвером появления велогааражей в Минске стали студенты, живущие в университетских общежитиях. Проблема хранения велосипеда в общежитии стоит ещё острее, чем в обычном многоквартирном доме. Особенно активно проявили себя в решении этой проблемы студенты БНТУ. Так, студент специальности «водоснабжение и водоотведение» и велоактивист Евгений Рудский больше года пытался договориться с администрацией общежития, студенческим советом, деканатом, ректоратом БНТУ о строительстве места для хранения велосипедов для студентов, живущих в общежитии. На индивидуальном уровне добиться результата не удавалось и потребовались более системные действия: Евгений Рудский решил создавать общественную организацию.

1 сентября 2017 года при поддержке проекта «Городское велодвижение в Беларуси» появилось молодежное общественное объединение велолюбителей «Солянка». Активисты своими силами разработали проект велогааража, согласовали проект с районной администрацией и руководством университета и нашли финансирование: часть денег заработали самостоятельно, часть — получили в качестве спонсорской поддержки от магазина «Велогалерея», наконец, строительство велогааража было поддержано МВО. К концу 2018 года велосипедный гараж на улице Копиевича (Уручье) был построен. Велогаараж рассчитан на хранение 40 велосипедов, в нём есть инструменты и насос.

В 2018 году велогааражи начали появляться на отдельных автомобильных парковках и даже в городских дворах, причем инициаторами были либо сам город (администрации районов) либо ТСЖ. В результате, сейчас в Минске имеется около 40 велогааражей. Однако, по словам эксперта Павла Нищенко, дальнейшее развитие упирается в отсутствие нормативной базы, юридического механизма для системной установки велогааражей:

До конца не проработан механизм, кто за них отвечает, как они эксплуатируются и могут ли жители сами вскладчину поставить велогаараж или для этого нужно решение исполкома. Сейчас, к примеру, глава Заводского района директивно поручает своим коммунальным службам поставить 9 гаражей; ЖЭС звонит нам, в МВО, и спрашивает, где поставить велогааражи? А мы, собрав мнения велосипедистов и сделав свой анализ, отвечаем. МВО считает, что обустроить велогааражи нужно не только за счёт городского бюджета, но и с помощью инвестиций частного бизнеса или за счёт средств заинтересованных местных жителей. Мы за то, чтобы велогааражи появлялись и в старых, сложившихся районах, но там юридические проблемы с возможностью использовать землю.

В Стратегическом плане по развитию велодвижения в Минске есть отдельный фокус на стимулировании студентов к использованию велосипеда как вида городского транспорта. С точки зрения инфраструктуры хранения велосипедов для студентов ситуация такова: на осень 2018 года велопарковки были возле 40 корпусов минских ВУЗов (48% университетских зданий в городе), а велогааражи — лишь у двух из 79 общежитий (2,5%).

Велополоса на проезжей части в центре города

Второй главный инфраструктурный прорыв последних лет в Минске, по словам Павла Нищенко, — создание велополосы на улице Веры Хоружей. По планам она должна была появиться весной 2018 года, но фактически проект удалось реализовать годом позже. В целом на его согласование понадобилось 3 года:

Само проектное решение менялось несколько раз. Его разрабатывали эксперты БАЭС при участии МВО, позже подключались и другие, например, приезжали эксперты из Голландии. В самом ГАИ, понятно, мы согласовывали с разными звеньями и уровнями, и каждый видел по-своему этот процесс. Предусматривались все возможные конфликтные ситуации, его делали максимально безопасным для всех участников дорожного движения. Это было в новинку для Минска, все уже отвыкли, забыли, что когда-то велосипедисты могли двигаться по проезжей части. Поэтому ГАИ очень трепетно относилось ко всем нюансам, пересечениям потоков велосипедистов и автомобилей.

Это действительно достижение консенсуса и колоссальный успех. Даже когда окончательно согласовали, мы не знали, будет ли реализован проект. Потому что это зависело не от нас и даже не от ГАИ, а от руководства города. Проект мог быть и не реализован.

Создание велополосы увеличило интенсивность движения велосипедистов по улице в 1,5 раза: в теплое время года только по велополосам проезжает около 500 велосипедистов в сутки (некоторые велосипедисты пока что избегают ей пользоваться). Такое решение подходит не для каждой минской улицы, но там, где тротуары узкие или много пешеходов, это лучший вариант. Важно отметить, что появление велополос на проезжей части безопасно только при снижении максимальной скорости для автомобилей до 50 км/ч на этих участках.

По словам Евгения Хоружего, это первый в Минске случай, когда опробовали другой способ организации движения, чем просто отдельная конструктивно выделенная велосипедная дорожка. Более того, место для велосипедистов выделили за счёт сужения проезжей части. Несмотря на то, что по факту эти крайние полосы использовались для парковки, которая там запрещена, тем не менее, у автомобилистов что-то «забрали».

По словам Павла Горбунова, в каком-то смысле столице создавать велоинфраструктуру сейчас сложнее, чем любому другому городу: здесь более интенсивное движение, и найти улицу для пилотного проекта, чтобы при не пострадала пропускная способность почти нереально. Для пилотного проекта рассматривалось около десятка улиц и было важно подобрать самую подходящую: где-то слишком высокая скорость автомобилей, где-то узко, где-то парковка, где-то достаточно широкая тротуарная зона. В любом случае в текущих условиях это решение не под каждую улицу, но один из отработанных вариантов, которые должны быть в арсенале у проектировщика.

Городской велопрокат и прокат электросамокатов

В Стратегическом плане по развитию велодвижения в Минске говорилось о необходимости создания системы автоматизированного городского велопроката, который мог бы дополнить общественный транспорт и предоставить жителям и туристам доступ к велосипеду для кратковременных поездок по городу как альтернативу автомобильному транспорту, тем самым улучшая транспортную и экологическую обстановку. Индикатором достижения цели было поставлено наличие действующей системы, предоставляющей не менее 150 велосипедов.

Весной 2019 года в Минске появился автоматизированный шеринг самокатов Eleven (500 электросамокатов), а следом за ним сервис велошеринга Kolobike (2000 велосипедов) — созданные частным белорусскими инвесторами. По словам Евгения Хоружего, «город до конца не определился со своим отношением, нужен ли такой сервис для горожан, хотя необходимость подобного решения созрела в Минске давно, и наконец-то появился инвестор, который не побоялся вложить свои деньги в развитие велопроката».

Павел Горбунов отмечает, что оба проекта можно считать успешными, благодаря которым количество велопоездки на велосипедах и СПМ в городе выросло, по предварительным оценкам, на 30%. Автоматизированный велошеринг увеличил количество поездок в городе на 15% за счёт вовлечения начинающих велосипедистов, у которых нет собственного велосипеда, а также за счёт конкуренции с такси на небольших расстояниях в ночное время, когда общественный транспорт заканчивает свою работу. Ещё 15% поездок добавили поездки на электросамокатах (как прокатных, так и личных). Сезон 2019 года показал, что велосипедное движение нужно понимать шире и учитывать пользователей СПМ, которые по типу похожи на велосипедистов и создают дополнительную нагрузку на тротуары.

3.2 Велосипедная инфраструктура в Бресте

Брест лидирует в развитии велосипедного движения в Беларуси. Хотя город имеет большую площадь, максимальная дистанция от окраины до центра — всего 7 км (30 минут на велосипеде). А это типичная длина городской велосипедной поездки в странах с развитым велодвижением. Важно, что Брест — это один из самых тёплых городов Беларуси, а пока что белорусы психологически относят велосипед к видам транспорта для тёплого сезона.

Кроме того, историческое наследие, близость к Польше, Украине и Беловежской пуще, лёгкое транспортное сообщение, расположенность на лучшей туристической магистрали — всё это вместе создают прекрасный туристический потенциал. Туристов в городе много уже сегодня. Река Мухавец, городские зелёные зоны и пригородные леса создают также прекрасный рекреационный потенциал.

Развитие велосипедной инфраструктуры в Бресте

	Начало 2017	Октябрь 2019
Обособленные велодорожки, км	8,8	10,6
Совмещенные с тротуарами велопешеходные дорожки, км	67,5	70,7
Велопереезды, ед.	<10	>50
Велопарковки, ед.	>200	>350
Велогаражи, ед.	0	0
Городской велопрокат, количество велосипедов	—	100

Ещё до 2017 года в Бресте было создано 67,5 км велопешеходных дорожек на тротуарах, начали появляться велопереезды для пересечения велосипедистами проезжей части без спешивания, были занижены бордюры на основных велосипедных артериях. «Брест, наверное, лидирует по количеству изменений на квадратный километр», говорит Павел Горбунов. По словам Олеси Округ и Евгения Таргонского, в последние годы в Бресте активно строятся новые микрорайоны, в которых изначально предусматривается создание отдельной велосипедной инфраструктуры, в частности обособленных велодорожек с асфальтовым покрытием. При реконструкции улиц также появляются велодорожки и велопереезды, занижаются бордюры путем опускания самого бордюрного камня. Однако в историческом центре города изменений практически не происходит, хотя там он имеет хороший потенциал для развития велодвижения, но не за счет тротуаров, а за счет проезжей части улиц с успокоенным дорожным движением. Это признают не только вело-активисты, но и представители городской администрации.

Настоящим лидером в развитии велодвижения в Беларуси в 2017–2019 гг. Брест делает появление обособленных велодорожек на проезжей части. В сентябре 2017 года в велосипедистам разрешили двигаться по проезжей части улицы Янки Купалы, создав для этого необходимые условия: совместили проезжую часть, парковку для автомобилей и велодорожку таким образом, чтобы парковка выступала еще и своего рода дополнительной зоной безопасности, защищающей велосипедистов от проезжающих автомобилей; нанесли на перекрестках на асфальт специальное покрытие из пластика, позволяющее не спешиваться; при приближении к интенсивным перекресткам велодорожка сворачивает с проезжей части к пешеходному переходу, а затем возвращается на автодорогу. Этот пилотный проект требовал изменения привычек участников дорожного движения, поскольку водителям автомобилей и велосипедистам нужно быть особенно внимательными при движении на этом участке, из-за минимальных боковых интервалов⁹.

В следующие два года в Бресте похожие решения реализуются на улицах Пушкинской, Пионерской, на бульваре Космонавтов и даже в центре го-

⁹ Сергей Талатай: «К 2019 году мы хотим сделать Брест велосипедной Меккой» https://vb.by/society/auto/talatai_velodorozhka.html / Светлана Яценюк, Вечерний Брест.

рода, на улице Комсомольской. Сам факт появления велодорожек на проезжей части, в опасных местах выделенной зеленой разметкой — серьезное достижение для продвижения велосипеда как повседневного городского транспорта. Однако эти решения нуждаются в улучшениях, поскольку ширина велополос непостоянно и в отдельных местах слишком узкая даже для одного велосипедиста, ливневые решётки с опасными для велосипедов продольными отверстиями к тому же находятся не на уровне проезжей части, а в местах выезда на тротуар угол уклона слишком большой. Выделенная велополоса на улице Комсомольской, в центре города, используется в разы меньше, чем другие, поскольку сама по себе неширокая улица содержит парковку и машины слишком близко подъезжают к велодорожке, так что велосипедисты чувствуют себя небезопасно.

Количество велопарковок в Бресте около социально-значимых объектов превышает 350 штук, и не является проблемой для развития велодвижения. Однако по состоянию на октябрь 2019 года в городе не появилось ни одного оборудованного места для хранения велосипедов возле жилых домов. Велогаражи (как и места хранения для колясок) особенно необходимы рядом с пятиэтажными домами без лифта.

Ещё одно важное достижение Бреста с точки зрения развития велодвижения — организация процедуры переезда велогрупп для экскурсионных туров на Варшавском мосту. Там не предусмотрен погранпереход и нет инфраструктуры для велосипедистов, однако по согласованию с погранкомитетом стало возможно на протяжении всего велосезона пересечение границы на велосипедах в группах. Из-за отсутствия инфраструктуры по пересечению дороги для велосипедистов был потерян поток EuroVelo-2, но предпринятые меры все же позволяют за сезон получить порядка 1,2–2 тыс. велотуристов.

В сентябре 2019 года велосипедный бизнес в Бресте представляют 12 веломагазинов, 7 ремонтных веломастерских, 5 пунктов велопроката. Кроме того, с 1 октября 2019 года в город пришел минский велошеринг «Колобайк». На пробу в Брест привезли пока 100 арендных механических велосипедов фирменного желтого цвета, которые разместили в четырех точках города — на территории городского сада, около главного корпуса БрГУ, возле здания администрации Московского района и рядом с супермаркетом в микрорайоне Ковалево. Если эксперимент пройдет удачно, то в следующем году компания планирует увеличить количество арендных велосипедов в Бресте до 1000¹⁰.

Основными инфраструктурными проблемами велодвижения в Бресте остаются: отсутствие мест хранения велосипедов; небезопасное поведение паркующихся автомобилей на велополосах и недостаточное нанесение разметки и знаков на тротуарах, что приводит к конфликтам между пешеходами и велосипедистами; неготовность города пустить велосипедистов на проезжую часть улиц в историческом центре.

¹⁰ В Брест пришел велошеринг «Колобайк» <https://news.tut.by/society/655466.html>.

3.3 Велосипедная инфраструктура в Гродно

Гродно мог бы побороться за лидерство велосипедного движения в Беларуси¹¹. В настоящее время по развитию велосипедной инфраструктуры город уступает только Минску, Бресту и Полоцку с Новополоцком.

Гродно разделен на два района (Ленинский и Октябрьский) рекой Неман. Через него пролегал три моста для общественного, авто-, велотранспорта и пешеходов (Старый, Новый и Румлевский). Старый мост, который находится в центре, является наиболее популярной точкой пересечения. До самого дальнего микрорайона Ольшанка от центра Гродно на велосипеде можно добраться за 40 минут (10 км). В тоже время через весь город от противоположных точек в микрорайонах Ольшанка и Девятровка ехать чуть больше часа (около 17 км).

Таблица 8.

Развитие велосипедной инфраструктуры в Гродно

	Начало 2017	Октябрь 2019
Обособленные велодорожки, км	8,85	13,85
Совмещенные с тротуарами велопешеходные дорожки, км	17,6	18,8
Велопереезды, ед.	0	2
Велопарковки, ед.	>200	>350
Велогаражи, ед.	0	5
Городской велопрокат, количество велосипедов	—	—

На текущий момент велосипедная инфраструктура представляет собой около 10 велопешеходных дорожек (размеченных на тротуаре), одну велодорожку рекреационного назначения и несколько разрозненных велодорожек вдоль улиц в районах жилой застройки. Протяженность обособленных велодорожек в Гродно по состоянию на октябрь 2019 года составляет 13,85 км (+5 км по сравнению с началом 2017 года). В 2013 году на многих тротуарах Гродно появилась разметка, намерение которой разделить потоки велосипедистов и пешеходов. Примерная протяженность велопешеходных дорожек (размеченных на тротуаре) — 18,8 км (+1,2 км по сравнению с началом 2017 года).

До лета 2019 года в Гродно не было ни одного велопереезда. Даже в микрорайоне «Ольшанка», где велодорожки расположены по периметру района, они не соединены друг с другом велопереездами и прерываются за несколько метров до перекрестка. Тем не менее, первые два велопереезда организованы в июле 2019 года при строительстве велодорожки по проспекту Я.Купалы.

С 2016 года ведется работа по обеспечению безбарьерной среды в местах пересечения тротуаров с проезжей частью (понижению бордюров). По причине необходимости выполнения большого объема работ и ограниченного финансирования данные работы ведутся поэтапно. Списки перекрестков для понижения составляются как ООВ «ВелоГродно» с отделом

¹¹ Данный раздел основан на Концепции развития городского велосипедного движения в Гродно до 2030 г., разработанной Юлией Коледа.

спорта и туризма Гродненского исполкома, так и по итогу обращения граждан с просьбой о понижении бордюров в исполком и службу 115.

Количество велопарковок в Гродно около социально-значимых объектов составляет более 350 штук. Они имеют различную конструкцию и степень удобства для велосипедистов. Еще в 2012 году велопарковок насчитывалось лишь 12 штук. Учет парковок ведется на он-лайн карте велопарковок Гродно (с 2018 года несистемно).

В новых микрорайонах начали решать проблему хранения велосипедов на начальном уровне. В 2019 году, при возведении микрорайона «Грандичи», обустроено около 5 велогаражей и гродненским ЖКХ планировалось обустройство ещё 3 велогаражей. Кроме того, один велогараж в микрорайоне «Колбасино» появился по заявке товарищества собственников и при поддержке проекта «Городское велодвижение в Беларуси».

В городской черте разработан рекреационный велосипедный маршрут № 412 «Меловые горы», часть которого является асфальтированной велосипедной дорожкой в лесопарке Пышки (маршрут № 418 «Тропа Здоровья»)

С июля 2018 года с автовокзала в Гродно на Августовский канал (шлюз Домбровка) курсирует автобус с креплениями для велосипедов. За один раз автобус может перевезти 5 велосипедов. Крепление подобрано и установлено ОАО «Автобусный парк города Гродно» в тестовом режиме.

В сентябре 2019 года велосипедный бизнес в Гродно представляют 9 веломагазинов, 9 ремонтных веломастерских, 11 велопрокатов.

Основными проблемами велодвижения в Гродно (по результатам анализа ООВ «ВелоГродно», проведенного в 2018 году) остаются:

- Отсутствие безбарьерной среды (высота бордюрного камня обычно составляет от 2 до 15 см; проектирование подземных переходов на проспекте Лебедева);
- Плохое качество покрытия;
- Сложность с местами хранения велосипедов;
- Конфликт между пешеходами и велосипедистами на тротуаре;
- У велодорожек нет соответствующего статуса (необходимо чаще наносить пиктограммы, обозначающие велодорожку — через каждые 50–100 метров, а также в местах пересечения с дворовыми территориями и рядом с магазинами);
- Отсутствие проезда за остановочными пунктами (В 2018 году в Гродно появились первые остановки, объединяющие в себе магазины и заведения общественного питания. Огромные конструкции, установленные на тротуаре, перегораживают возможность проезда велосипедистами с обратной стороны);
- Нет решений конфликта в лесопарке «Пышки» (велодорожка в лесопарке стала хорошей прогулочной дорожкой для пешеходов и велосипед на ней не имеет преимущества). Сложно добраться из города в рекреационные зоны с велосипедом («Пышки»);
- Новое строительство идет без учета интересов велосипедистов.

Резюме

В период 2017–2019 гг. в белорусских городах процесс создания велосипедной инфраструктуры нормализовался: появляются и образуют более связанную сеть велодорожки, занижаются бордюры, устанавливаются велопарковки. В Минске произошли прорывные изменения по трём инфраструктурным элементам: появились велогаражи, организована велополоса на проезжей части в центре города, создан первый автоматизированный городской велопрокат. Велополосы на проезжей части (в том числе и в центре города), а также система автоматизированного велопроката появилась и в Бресте. В Гродно появились первые велогаражи и загородные автобусы с креплениями для велосипедов.

Важность пилотных инфраструктурных проектов, говорит Евгений Хоружий, в том, что если показывать городским властям хорошие образцы, их начнут перенимать и менять плохую практику на хорошую, как это случилось в велодорожке на проспекте Независимости в Минске, вслед за которой в других городах так же стали появляться велодорожки, или с велогаражами, строительство которых происходит уже не только по инициативе бизнеса, ТСЖ и заинтересованных местных жителей, но и предусматривается районными инфраструктурными планами.

4. ВЕЛОСИПЕД КАК ВИД ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В ОБЩЕСТВЕННОМ ВОСПРИЯТИИ



В данном разделе анализируется отношение к вопросам развития велодвижения и популяризации велосипеда как городского транспортного средства со стороны горожан. Анализируются данные нескольких социологических опросов и натурных наблюдений, обсуждается востребованность и участие общественности в велосипедных кампаниях и акциях (Деловой велосипед, На велосипеде на работу, День без автомобиля).

4.1. Численность велосипедистов в городах

В 2016 году по инициативе Центра экологических решений было проведено масштабное исследование развития экологически дружелюбного образа жизни в Беларуси¹². В качестве одной из экологически дружелюбных практик рассматривалось использование велосипеда для повседневных передвижений в городе. Согласно результатам исследования к 2017 году от 26% (в Минске) до 49% (в сельской местности) взрослых жителей Беларуси хотя бы иногда использовали велосипед в качестве транспорта, для утилитарных поездок. Более того, если бы все те, кто сказали, что были бы готовы начать использовать велосипед в качестве транспорта, действительно начали ездить на велосипеде, то количество велосипедистов в Минске достигло бы 39% горожан, в областных городах — 46% горожан, в остальных городах — до 50% горожан, в сельской местности — до 63% сельчан.

Реальные и потенциальные велосипедисты (2016)



¹² Развитие экологически дружелюбного образа жизни в Беларуси (Novak, 2016).

Социологическое исследование, проведенное в рамках проекта в 2019 году в Минске, Бресте, Гомеле и Гродно, показывает, что численность велосипедистов в Минске и Бресте выросла сильнее, чем можно было прогнозировать: раз в месяц и чаще на велосипеде ездят 43% минчан (рост на 5 п.п. больше, чем по оптимистичному прогнозу) и 50% брестчан (рост на 4 п.п. больше, чем по оптимистичному прогнозу). Численность велосипедистов в других областных городах так же ощутимо выросла, но не настолько, насколько могла бы: раз в месяц и чаще на велосипеде ездят 41% жителей Гомеля и Гродно (рост на 11 п.п. к 2017 году, но на 4 п.п. меньше, чем по оптимистичному прогнозу).

Велосипед прочно входит в жизнь городов, особенно Минска и Бреста, где на каждого жителя приходится 0,4 и более взрослых велосипедов. На каждого ребенка или подростка в областных городах приходится 0,5 соответствующих велосипедов, в Минске этот показатель почти в полтора раза выше.

Таблица 9.

Уровень автомобилизации и велосипедизации в Минске, Бресте, Гомеле и Гродно в 2019 году.

	Минск	Брест	Гомель	Гродно
Количество автомобилей на человека	0,39	0,33	0,25	0,39
Количество взрослых велосипедов на человека	0,41	0,40	0,33	0,36
Количество детских и подростковых велосипедов на ребенка или подростка	0,71	0,53	0,50	0,53

Стоит отдельно отметить, что в Минске и Гродно на каждого жителя города приходится больше автомобилей, чем в Бресте и Гомеле. В Минске велосипедов немного больше чем автомобилей, а в Гродно наоборот — автомобилей немного больше, чем велосипедов, но в любом случае, сравнительно большой уровень автомобилизации означает более острую конкуренцию между развитием автомобильного движения и велосипедного движения в этих городах. В Бресте и Гомеле же велосипедов на 20–30% больше, чем автомобилей и значит потенциальный запрос на развитие велосипедной инфраструктуры более ощутим.

4.2. Поездки на велосипеде в структуре утилитарных передвижений с использованием транспорта

Уровень развития велодвижения в городах хорошо характеризуется долей, которую занимают утилитарные поездки на велосипеде в общем количестве всех трудовых передвижений с использованием транспорта.

Первые надёжные оценки этого показателя были сделаны в 2010 году для Минска¹³. Натурные замеры интенсивности и характеристик велосипедного движения в типовых характерных местах показали, что доля поездок

¹³ Концепция обеспечения городской системы велосипедного движения в г. Минске (БАЭС, 2010).

на велосипеде составляла 0,07% всех поездок с использованием транспорта. Прогнозировалось, что к 2015 году показатель может достигнуть 0,25%.

В 2016 году была сделана новая оценка данного показателя¹⁴ с одновременным использованием двух методов — анкетного опроса и натурных замеров. Согласно опросу поездки на велосипеде составляли 1,2% среди всех трудовых передвижений в Минске с помощью транспорта. Результаты наблюдения дали более умеренную оценку — 0,4%. Тем не менее, даже такое значение показателя оказалось больше прогнозного в 1,5 раза.

Кроме того, надежные оценки показателя имеются для городов Полоцка и Новополоцка, где на велосипеде совершаются 3,6% всех утилитарных поездок с использованием транспорта¹⁵. Оценок доли утилитарных поездок для других городов долгое время не существовало, однако в ходе работы проекта были получены новые данные по пяти городам: Гомелю, Слониму, Вилейке, Быхову и Мостам¹⁶.

Гомель, областной центр, второй по численности населения город Беларуси, по структуре утилитарных поездок похож на Минск, и на велосипеде здесь совершается лишь 1% трудовых передвижений с использованием транспорта. В относительно большом по численности населения (почти 50 тыс. жителей) Слониме передвижения на велосипеде также составляют лишь 1% всех поездок с использованием транспорта. Вилейка по численности населения примерно в два раза меньше Слонима, и утилитарные поездки на велосипеде здесь заметно более распространены — их доля в общей совокупности трудовых передвижений на транспорте составляет 3%.

Велодвижение в Быхове и Мостах, городах с численностью населения 16–17 тыс. жителей, заметно более активное, по сравнению с более крупными городами: в этих городах на велосипедах совершается около 8% поездок. В Мостах на пересечении улиц Советской и Ленина по утрам (8:00–9:00) на велосипеды приходится до 15% трафика.

Таблица 10.

Доля утилитарных поездок на велосипеде в городах

Город	Население (2019)	% поездок на велосипеде	Последний год с данными
Минск	1 992 685	0,4–1,2%	2016
Полоцк, Новополоцк	185 457	3,6%	2018
Гомель	536 938	1%	2019
Слоним	49 338	1%	2019
Вилейка	26 638	3%	2019
Быхов	17 161	8%	2019
Мосты	15 770	8%	2019

¹⁴ Обследование мобильности населения города Минска (МинскГрадо, 2016).

¹⁵ Единый план устойчивой мобильности для городов Полоцк и Новополоцк (БСТ, 2019).

¹⁶ «Построение структуры трафика в Гомеле, Быхове, Слониме, Вилейке и Мостах» (Satio, 2019).

Таким образом, доля поездок на велосипеде в городах Беларуси при отсутствии целенаправленных программ по развитию велодвижения составляет не более 1% от всех утилитарных передвижений с использованием транспорта в городах с населением 50 тысяч жителей и больше, не более 3% — в городах с населением 20–50 тысяч жителей, не более 8% — в городах с населением до 20 тысяч жителей.

4.3. Особенности использования велосипеда в городах

Средняя скорость и ежедневная дистанция

Средняя скорость, с которой передвигаются велосипедисты в городе, находится обычно в диапазоне от 14 до 18 км/ час, хотя в Гомеле и Бресте скорости немного выше (не меньше 15 км/ час), чем в Минске и Гродно. Что касается среднего расстояния, которое проезжают велосипедисты, а также дистанции между домом и работой и обратно, в разных городах они различаются более заметно.

Таблица 11.

Скорость и длина поездок на велосипеде в Минске, Бресте, Гомеле и Гродно

	Минск	Брест	Гомель	Гродно
Длина поездки	17,4 км	15,4 км	17,3 км	13,5 км
Скорость	14–18 км/ час	15–18 км/ час	15–17 км/ час	14–18 км/ час
Дистанция дом—работа—дом	22,5 км	17,1 км	17,5 км	15 км

Средняя дистанция от дома до работы и обратно в Минске составляет около 22,5 км, что на 5 км больше, чем у жителей Гомеля и Бреста и на 7,5 км больше, чем в Гродно). Учитывая, что среднее расстояние, которое проезжают минские велосипедисты составляет 17,4 км, в Минске стоит ориентироваться на продвижение утилитарных поездок на велосипеде хотя бы в одну сторону (дом — работа или работа — дом).

Средняя дистанция от дома до работы и обратно в Гомеле составляет 17,5 км и это лишь немного больше среднего расстояния, которое проезжают велосипедисты в этом городе — 17,3 км. Таким образом, в Гомеле довольно большой потенциал для роста утилитарных поездок на велосипеде при развитии удобной велоинфраструктуры: так, самые популярные маршруты в Гомеле соединяют центр города с самыми населёнными районами (Волотова, Западный, Новобелица, Речицкий, Сельмаш, Фестивальный) и составляют до 30% утилитарных поездок в городе.

В Бресте средняя дистанция от дома до работы и обратно составляет около 17,1 км, что на 2,7 км больше, чем среднее расстояние, которое проезжают в день велосипедисты в этом городе — 15,4 км. Как и в Минске, в Бресте стоит ориентироваться на продвижение утилитарных поездок на велосипеде хотя бы в одну сторону (дом — работа или работа — дом).

Наконец, в Гродно средняя дистанция от дома до работы и обратно в Гродно составляет около 15 км, что заметно меньше, чем у жителей других исследованных городов. Однако среднее расстояние, которое в день проезжают гродненские велосипедисты, также меньше, чем в Минске, Гомеле или Бресте — 13,5 км. В Гродно также как в Минске или Бресте стоит ориентироваться на продвижение утилитарных поездок на велосипеде хотя бы в одну сторону (дом — работа или работа — дом).

Использование велосипеда в разное время года

В тёплое время года, с мая по сентябрь, от 16% до 28% городских велосипедистов используют велосипед для поездок на работу или учёбу почти каждый день. В прохладное время года, ранней весной или поздней осенью, регулярно утилитарные поездки на велосипеде совершают от 3% до 13% городских велосипедистов. В холодное время года хотя бы раз в неделю используют велосипед для повседневных поездок от 3% до 8% городских велосипедистов.

Наибольший энтузиазм в активном использовании велосипеда как городского транспорта проявляют велосипедисты в Гомеле. В Бресте выделяется устойчивая группа не менее 8% городских велосипедистов, которые используют велосипед в качестве повседневного городского транспорта в течение всего года.

В Минске и особенно в Гродно отчетливо выражена сезонность в использовании велосипеда — в прохладное время года в Минске количество активных велосипедистов снижается в три раза (в Гродно — в пять раз), а в холодное время года — ещё в два раза (в Гродно количество активных велосипедистов в прохладное и холодное время года остаётся одинаковым).

Таблица 12.

Утилитарные поездки в тёплое, прохладное и холодное время года

	Минск	Брест	Гомель	Гродно
Утилитарные поездки в теплое время года каждый день	17%	21%	28%	16%
Утилитарные поездки в прохладное время года регулярно, несколько раз в неделю	6%	9%	13%	3%
Утилитарные поездки в холодное время года хотя бы раз в неделю	<3%	8%	5%	3%
Доля велосипедистов, готовых ездить в дождь	>50%	>50%	>60%	49%

Половина городских велосипедистов сообщают, что готовы ездить на велосипеде даже в дождь. Однако в холодное время года от поездок велосипедистов во всех городах останавливает холод и некачественное обслуживание тротуаров и велодорожек, на которых становится слишком скользко ездить. По мнению Павла Горбунова, в этом случае культурные барьеры действуют сильнее, чем инфраструктурные проблемы:

Зимний велосипедный трафик в белорусских городах никогда не будет таким, как летний. Но если в Копенгагене зимний трафик ниже летнего всего два раза, то у нас — в десятки раз. Фактически он нулевой пока. Но зимы становятся теплее. Мнение о том, что зимой ездить на велосипеде холодно — культурный стереотип. Есть пример Финляндии, где люди массово ездят при минус 30 градусах. Город Оулу, на полярном круге. Зимой 10% поездок делаются на велосипеде, летом — 20%. Не холодно на велосипеде.

Здесь есть инфраструктурная проблема — качество уборки улиц, тротуаров. Если тротуары не убираются, по ним зимой не поездишь. Совсем скользкие дни бывают, но их не больше десяти за всю зиму.

4.4. Барьеры к повседневному использованию велосипеда

Велоинфраструктуру нужно строить для тех, кто сейчас не ездит, считает это небезопасным, некомфортным, трудозатратным, говорит эксперт Евгений Таргонский. Действительно, результаты исследования 2019 года показывают, что если у человека есть личный велосипед, то основными барьерами к использованию велосипеда для утилитарных поездок являются отсутствие душа на работе, отсутствие безбарьерной велосреды, наличие более комфортного транспорта и нехватка велодорожек. Если же у человека нет велосипеда, то нежелание использовать велосипед как повседневный транспорт связано в первую очередь с тем, что имеется более комфортный транспорт и нежеланием потеть.

Отдельные велоинфраструктурные решения способны привлечь к использованию велосипедов для постоянных утилитарных поездок от 15% до 45% городских велосипедистов:

1. Выделенные велодорожки (не хватает для 45% велосипедистов)
2. Заниженные в ноль бордюры (не хватает для 44% велосипедистов)
3. Удобные и надежные места хранения велосипеда в доме/ около дома (не хватает для 33% велосипедистов)
4. Удобный способ заносить велосипед домой (не хватает для 23% велосипедистов)
5. Велопарковки в городе (не хватает для 20% велосипедистов)
6. Разрешение проезжать наземные переходы не спешиваясь (не хватает для 16% велосипедистов).

В Минске велосипедистам для более активного использования велосипеда нужны также альтернативы подземным переходам (для 25% велосипедистов). В Гомеле ощутим запрос на разрешение на движение по проезжей части (для 18% велосипедистов). В Гродно отсутствие заниженных бордюров стоит на первом месте среди причин к неиспользованию велосипеда для регулярных поездок на работу или учёбу.

Для безопасной езды на велосипеде горожанам особенно не хватает:

1. Разделения пешеходного и велосипедного потоков
2. Заниженных в ноль бордюров
3. Более спокойного отношения окружающих
4. Чётко сформулированных правил дорожного движения для велосипедистов.

Горожане очень позитивно относятся к развитию велодвижения: от 69% до 87% жителей исследованных городов считают, что велодвижение в их городах развивается. Наиболее позитивно и оптимистично в этом отношении настроены жители Бреста и Гомеля, наименее довольны развитием — жители Гродно.

В Минске, Бресте и Гомеле меньше половины жителей считают, что развитие велодвижения приведёт к значительному улучшению транспортной ситуации в городе, а в Гродно с этим согласны больше половины жителей. Кроме того, заметно больше жителей Гродно, по сравнению с другими городами, считает, что развитие велодвижения значительно поспособствует развитию туризма в городе

Таблица 13.

Отношение горожан к развитию велодвижения

Считают, что...	Минск	Брест	Гомель	Гродно
...велодвижение в городе развивается	75%	87%	82%	69%
...развитие велодвижения повлияет на распространение ЗОЖ	74%	81%	71%	75%
...развитие велодвижения улучшит экологическую ситуацию в городе	68%	71%	67%	68%
...развитие велодвижения приведёт к значительному улучшению транспортной ситуации в городе	47%	46%	46%	54%

За время реализации проекта было проведено два исследования общественного мнения по отношению к велосипеду в Минске в 2017 и 2019 годах. Можно отметить следующие изменения в динамике общественного мнения в отношении к велосипеду:

- Люди стали считать велосипед хорошей заменой передвижению пешком либо на автомобиле, но не общественному транспорту;
- Люди стали менее уверены в том, что велосипед сможет решить задачи улучшения экологической и транспортной ситуации;
- Почти все считают, что велоинфраструктуру в Минске нужно продолжать развивать, в первую очередь нужно фокусировать внимание на разрешении перемещения на велосипеде по проезжей части;
- Проблема велодорожек (их нехватка и не обустроенность) по-прежнему является основной с точки зрения безопасности езды на велосипеде;
- Горожане по-прежнему готовы пересесть на велосипед, чтобы добраться на работу/учёбу при развитии велоинфраструктуры, но в 2019 году большая часть потенциальных велосипедистов боятся ездить по улицам.

Экспертка Анастасия Янчевская говорит о важном переломе, случившемся в общественном восприятии велосипедистов в городе: если раньше они воспринимались как «молодые и бедные люди, которые (пока что) не могут позволить приобрести себе автомобиль», то теперь усиливается и распространяется мнение о том, что «в городе есть активные велосипедисты, которые требуют изменений инфраструктуры для себя».

4.5. Популяризация велодвижения

В 2017–2019 гг. регулярно и на протяжении всего года команда проекта и эксперты МВО организовывали и поддерживали мероприятия, направленные на привлечение людей использовать велосипед для повседневных перемещений в городе:

- 1) Информационно-просветительская кампания «Деловой велосипед», в рамках которой проводятся акции «30 дней на велосипеде», «На работу на велосипеде»;
- 2) «День без автомобиля» в рамках Европейской недели мобильности;
- 3) Организация цикла публичных лекций о развитии велодвижения с международными экспертами;
- 4) Точечные ad hoc акции и мероприятия в новых форматах.

«Деловой велосипед» начинался как конкурс организаций по уровню велодружественности, организованный по инициативе Центра экологических решений в 2014 году. Как рассказывает Анастасия Янчевская, МВО сохранили название, но расширили и продолжают расширять формат кампании:

В первый год мы провели исследование по гостиницам Минска, Гродно и Бреста: разослали анкету с вопросами, как часто в эти гостиницы обращаются туристы с велосипедами и какая инфраструктура у них уже есть; затем составили рейтинг велодружественности гостиниц, отелей, хостелов. Многие бизнесы впервые задумались о том, что у них есть клиенты, которые используют велосипеды — в результате на веб-сайтах гостиниц «Виктория», «Беларусь» и других появились отдельные странички для велосипедистов; в гостиницах открылся велопрокат.

В 2018 году проходил конкурс для сотрудников компаний, которые ездят на работу на велосипеде. Для участия в конкурсе нужно было зарегистрироваться и заполнить анкету о своей организации, насколько та велодружественная. Всего около 150 компаний из Минска, Гродно, Гомеля и Могилева участвовали в конкурсе. Участники получали плакаты о пользе велодвижения, которые могли повесить у себя в офисе и увеличить информационный охват.

В 2016 году в рамках кампании «Деловой велосипед» начала проводиться международная акция «30 дней на велосипеде», направленная на стимулирование начала езды на велосипеде весной. Эта акция стартует каждый год с 1 апреля. Как отмечает Анастасия Янчевская:

Холодно, неуютно, это всегда неприятная погода, людям лень доставать велосипеды, но акция в игровом формате призывает всех поехать. Обычно участвуют очень мотивированные люди, которые вовлекают своих друзей. Все участники получают карточки и могут идентифицировать друг друга в городе. Максимально у нас было порядка тысячи человек, мы вышли на второе место в мире по количеству участников. В результате формируется сообщество велосипедистов: покатушки каждую неделю, квесты, фотоконкурсы; люди собираются компаниями, ездят по всему городу и обмениваются фотографиями. TUT.by у нас всегда берет результаты фотоконкурсов, что хорошо влияет на формирование общественного мнения.

Каждую осень начиная с 2015 года в рамках кампании «Деловой велосипед» проводится акция «На работу на велосипеде», когда в нескольких точках интенсивного движения велосипедистов стоят волонтеры МВО и с 7 до 10 утра раздают проезжающим велосипедистам фрукты. В 2018 году проезжающих велосипедистов было в 3 раза больше, чем в 2015 году.

В 2019 году акцию «На работу на велосипеде» впервые провели зимой. Как говорит Анастасия Янчевская:

В день начала акции люди могли приехать в кафе — выпить напиток, и в Минске приехало около 160 человек, и немного меньше в других городах (Гомель, Брест, Могилев), но удивительно, что вообще приехали. Три года назад такое было бы невозможно, приехали бы три друга-велосипедиста поддержать организаторов акции.

«День без автомобиля» — международная акция, которая проходит каждый год 22 сентября и завершает Европейскую неделю мобильности, которая длится с 16 по 22 сентября. По словам Анастасии Янчевской, за несколько лет изменился масштаб мероприятия с точки зрения отношения городской администрации:

Первая акция была на отшибе в Лошицком парке, и на пике в ней участвовали около трехсот человек, и около 50 человек приняли участие в прогулке. Сейчас это праздник в центре города, для проведения которого перекрывают центральную улицу (Ленина или Октябрьскую) и позволяют организовать велопрогулку по Проспекту Независимости. В 2018 собралось больше тысячи велосипедистов в Минске. Эту акцию стали активно поддерживать другие города. В 2015 году участвовал только Минск, в 2017 году — 5–8 городов, в 2018 — 10 городов.

Отдельное направление просветительской деятельности в рамках проекта — публичные лекции и образовательные семинары. В 2018 году проходили циклы публичных лекций на темы экономической выгоды использования велосипеда или развития велосипедной культуры на примере Голландии. Лекции проводились в Минске и Минской области (в рамках фестиваля в Шаблях, Воложинском кластере), в Гомеле и в Бресте. Команда проекта привозила экспертов из Украины, Голландии, Дании. Лекции собирали до 100 человек: около 50 человек — постоянная аудитория МВО, другие 50 человек — новая аудитория.

Команда проекта регулярно участвует на городских мероприятиях (до 10–15 мероприятий в год), выставяя стенд с информацией о концепции развития велодвижения в Минске и развлекательный контент, например, в 2017 году это были необычные велосипеды: трёхколесные грузовые велосипеды, электровелосипеды.

Из новых форматов команда проекта использует проведение велоэкскурсий по городу с урбанистическим содержанием. В 2018 году впервые в Минске проводился Международный день велосипеда (отмечается 3 июня), на котором были организованы велоэкскурсии по Зелёному кольцу с рассказом о возможном веломаршруте. Всего было две экскурсии — экспертная и популярная, массовая, на которую собралось порядка 100 человек.

В мае—июне 2017 году команда проекта совместно с ГАИ проводили акции по продвижению велосипедной культуры и, в частности, использованию фонариков при ночных поездках на велосипеде: в тёмное время суток останавливали проезжающих велосипедистов, дарили им подарки и рассказывали о правилах использования велосипеда ночью.

С 2015 года МВО реализует проект «Велошкола», который начинался с одного волонтера, который за летний сезон обучал езде на велосипеде 20–30 взрослых. В 2019 году в «Велошколе» 10 волонтеров, которые научили за сезон ездить на велосипеде 100–150 человек. Волонтеры учат базовым навыкам — держать равновесие, крутить педали, не врезаться ни во что. Велошкола бесплатна и ориентирована на взрослых, но существует и становится все сильнее запрос на обучение детей. Эта школа привлекает к себе внимание СМИ, которые регулярно делают о ней около 20 репортажей за сезон.

По словам Анастасии Янчевской велосипедная аудитория в Минске и областных городах различается:

В Минске горожан надо пересаживать на велосипеды, создавать для них условия. В регионах велосипед всегда был, им нужно создать условия для безопасного передвижения. Чем выстрелил Гомель? Они в своем продвижении ориентируются на отдых с семьёй, семейные поездки с детьми. Это могло быть актуально в Минске пару лет назад.

В целом, массовая аудитория коммуникации проекта — городские велосипедисты от 20 до 40 лет. Отдельные аудитории — женщины, семьи. Больше всего наша аудитория любит кататься, интереснее всего им велоэкскурсии, прогулки, выезды за город, выезды по городу. Фотоконкурсы — выход на другую аудиторию, которые не готовы со всеми ездить-тусоваться.

Данные опроса жителей Минска осенью 2019 года показывают, что большинству горожан знакома акция «День без автомобиля» — 67% знают о ней и ещё 20% что-то слышали. Уровень осведомлённости о других проектах, инициативах, акциях на велосипедную тематику заметно ниже, и тем не менее 19% горожан знают о велокарнавале Viva Rovar, 8% — об общественной организации «Минское велосипедное общество», 6% — о марафоне Налибоки и ещё 6% — об акции «30 дней на велосипеде». Кроме того, 5% минчан знают об акции «Велосипедисту — фрукт», 4% — о велошколе для взрослых, 4% — об акции «На работу на велосипеде зимой», по 3% — о Гараже 38, форуме «ПраРовар», организациях «ВелоГомель», «ВелоГродно», «Солянка» и конкурсе «Деловой велосипед». Уровень знания более 3% от всех жителей столицы показывает, что эти проекты, инициативы и акции оказывают влияние не только на тех, кто непосредственно вовлечен в их активности, но и на более широкую аудиторию.

Резюме

За 2017–2019 гг. численность велосипедистов в Минске и Бресте выросла сильнее, чем можно было прогнозировать, численность велосипедистов в других областных городах так же ощутимо выросла, хотя и меньше, чем можно было бы ожидать по оптимистичному прогнозу.

Велосипед прочно входит в жизнь городов, особенно Минска и Бреста, где на каждого жителя приходится 0,4 и более взрослых велосипедов. При этом, в Минске и Гродно сравнительно высокий уровень автомобилизации населения, что означает более острую конкуренцию между развитием автомобильного движения и велосипедного движения в этих городах. В Бресте и Гомеле же велосипедов на 20–30% больше, чем автомобилей, и значит потенциальный запрос на развитие велосипедной инфраструктуры более ощутим.

В период действия проекта удалось получить надежные оценки доли, которую занимают утилитарные поездки на велосипеде в общем количестве всех трудовых передвижений с использованием транспорта в городах разного типа. Доля поездок на велосипеде в белорусских городах при отсутствии целенаправленных программ по развитию велодвижения составляет не более 1% от всех утилитарных передвижений с использованием транспорта в городах с населением 50 тысяч жителей и больше, не более 3% — в городах с населением 20–50 тысяч жителей, не более 8% — в городах с населением до 20 тысяч жителей.

В 2019 году в орбиту информационно-просветительской кампания «Деловой велосипед», в рамках которой проводятся акции «30 дней на велосипеде», «На работу на велосипеде» и другие, вовлечены не менее 3% жителей Минска. Что касается «Дня без автомобиля» в рамках Европейской недели мобильности, по которому налажено хорошее взаимодействие МВО и городской администрации, то об этой акции знают более двух третей минчан.

5. ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ СТОРОНЫ



В данном разделе описаны акторы, заинтересованные и/или принимающие участие в развитии велодвижения в Беларуси. Рассматриваются особенности принятия решений на разных уровнях. Отдельно описывается наличие и развитие тематических велосипедных организаций (2017–2019 гг.), работа неформальной сети велоорганизаций.

5.1. Принятие решений о развитии велодвижения в Беларуси

В развитие велодвижения в Беларуси особенно вовлечены ГАИ, дорожные организации, районные и городские администрации, местные велосипедные организации. Кроме того, в развитии велодвижения заинтересованными сторонами (с меньшим влиянием на принятие решений) являются управления спорта и туризма и представители частного бизнеса.

ГАИ

Среди сотрудников ГАИ нет общей позиции в отношении к развитию велосипедного движения в городах. ГАИ играет определяющую роль в решении ключевого в настоящий момент вопроса о возможности допуска велосипедистов на проезжую часть. Среди сотрудников местных подразделений ГАИ распространено осторожное отношение «если велосипедистов станет больше, это приведет к повышению аварийности на дорогах». В частности, из-за позиции ГАИ в Лиде, не удалось осуществить инфраструктурный проект ПРООН по строительству велодорожки в этом городе с населением свыше 100 тысяч жителей: в проекте предполагалось использование велосипедистами проезжей части, к чему ведомство было не готово.

В настоящее время наличие или отсутствие возможностей для развития зависит от отдельных сильно мотивированных специалистов («заинтересованных с большой буквы»), занимающих высокие позиции в иерархии ведомства.

Так, проект выделенной велополосы по улице Веры Хоружей в Минске разрабатывался и находился на согласовании около трёх лет, потребовав взаимодействия с разными сотрудниками ГАИ на разных уровнях. По словам Павла Нищенко, «проект во многом состоялся благодаря мощной, глобальной поддержке УГАИ МВД РБ, которые понимают необходимость появления новых видов велоинфраструктуры».

По мнению эксперта, срок реализации проекта в три года не такой уж и долгий; он мог быть и дольше, если бы в Беларуси большую роль играла не только позиция ГАИ, но и местных жителей:

Аналоги таких проектов могут требовать ещё больше времени на реализацию. В Дублине пытались велодорожку построить — 7 лет согласовывали. Не только с ГАИ, как мы, но и с местными жителями, которые были против строительства. У нас мы по умолчанию подразумеваем, как будто все жители «за».

Районные администрации

Определённую роль в принятии решений о развитии велодвижения на городском уровне играют районные администрации. Их представители регулярно собираются на более высоком уровне, в горисполкоме, и оказывают влияние на формирование годовых инвестиционных планов — каждый район озвучивает свои потребности. Если в руководстве районных администраций есть понимание потенциала велосипеда как городского транспорта, шансы на попадание предложений по развитию велоинфраструктуры в городской бюджет возрастают:

Яркий пример — глава Заводского района Минска — Александр Дорохович, который недавно стал заместителем председателя Минского горисполкома. За счет того, что он сам велосипедист, Дорохович, ещё будучи главой района, инициировал велосипедные мероприятия в своем районе и выносил их на уровень исполкома — в частности о продолжении велодорожки в направлении Чижовского водохранилища, и об устройстве велогаражей. Благодаря его инициативе эти предложения появились в инвестиционной программе города.

Проектные институты

Для развития городского велодвижения очень важен уровень проектирования. Здесь есть несколько подуровней. Вначале идет разработка генерального плана города. Здесь важно предусмотреть велосипедную инфраструктуру на уровне сети и поперечных профилей улиц. Этим занимается проектный институт Минскград.

На следующей стадии на основе генерального плана ведется проектирование улиц или организация дорожного движения. Таких организаций много, но практически монополистом на рынке всё равно является Минскинжпроект. Улицы проектируются под очень высокую расчетную скорость, поэтому при реконструкции чаще всего появляется большое количество полос, подземные переходы и с этим очень сложно бороться, так как проектировщики работают в существующих нормах. Но при этом есть альтернативные проектировщики — это БАЭС, НИЦ ДД, «ЭТС-Консалт», — сегодня эти организации предлагают качественно другой подход.

Коммунальные службы

Коммунальные службы обслуживают и поддерживают инфраструктуру в надлежащем качестве. Во время действия проекта удалось наладить хорошее взаимодействие с Горремавтодором Минска: представители службы и эксперты команды проекта объехали все главные магистрали города и проверили замену покрытия на велосипедной дорожке.

Управления спорта и туризма

Управления спорта и туризма, имеющиеся в каждой районной администрации, прямо заинтересованы в развитии велодвижения, поскольку такая цель прописана в их должностных инструкциях. Однако они не оказывают влияние на развитие велосипедной инфраструктуры — такие решения принимаются через руководство, председателя или зампредседателя администрации.

Необходимость координатора в городской администрации

По мнению экспертов Евгения Хоружего и Павла Горбунова для дальнейшего развития велосипедного движения в городах крайне важно, чтобы в структуре городских администраций был отдельный специалист, который бы занимался велосипедным транспортом:

Как показывает практика украинских городов, когда в администрации, в отделе благоустройства, среди тех, кто работает над тем, как выглядит улица, появляется человек которому душа болит и обязанности обязывают заниматься велосипедной инфраструктурой, то сразу всё становится как минимум по-другому. И чаще всего в лучшую сторону. (Е. Хоружий)

Так же есть запрос от администраций районов на локальную работу. Этот запрос требует много усилий предложить адекватные решения, оценить потребности населения, а результат не всегда понятен. Потому что мы собрали обратную связь, а работа переделки требует. «Хорошо, спасибо что вы собрали, будем смотреть, хватает ли у нас ресурсов делать». Нужен координатор на уровне города, который рассматривал и согласовывал бы проекты, у которого можно было бы уточнить техусловия по проектам. (П. Горбунов)

Отсутствие в городской администрации такого координатора, курирующего вопросы развития велосипедного движения, МВО попыталось восполнить своими силами, поддержав в рамках проекта «Городское велодвижение в Беларуси» деятельность велосипедного офицера в 2017–2019 гг. В этой должности работал специалист по развитию велодвижения в г. Минск Павел Нищенко и его основной задачей было поддерживать коммуникацию с руководством города, проектными институтами, коммунальными службами, ГАИ, заинтересованной общественностью, велосипедистами и средствами массовой информации.

За время действия проекта было проведено более 60 встреч с представителями указанных уровней и собраны предложения от жителей города по улучшению инфраструктуры и переданы во все администрации города. При этом, есть районы Минска, которые сами проявляют инициативу — в первую очередь, Центральный район, с которым продолжается активное взаимодействие. Инфраструктурные изменения в Минске, описанные в разделе 3.1, стали возможны в значительной степени из-за участия в этих процессах велоофицера МВО.

5.2. Отношение частного бизнеса к развитию велодвижения

Анастасия Янчевская считает, что в последние годы изменилось отношение со стороны бизнеса к деятельности велосипедных организаций:

Они (представители бизнеса) увидели, что наши мероприятия поддерживают достаточно много людей, и стали считаться с нами. Стали сами приходить с просьбами о поддержке, обращаться к нашей аудитории. Бизнес включил велосипед как элемент внутренней корпоративной культуры: поездки, экскурсии, отдых на велосипеде.

Бизнесу интересны наши ресурсы в работе с аудиторией, но пока что денег в развитие инфраструктуры давать они не готовы. Единственный проект, куда бизнес вкладывает деньги, — это велопарад, который дает очень большой охват аудитории.

Некоторые готовы обращаться к нам за коммерческими услугами по проведению мероприятий/ экскурсий. Не готовы платить за экспертную составляющую, но готовы платить за велосипед как развлечение.

Как и в случае с государственными органами, многое во взаимодействии велосипедных организаций и бизнеса зависит от индивидуальной мотивации:

В Гомеле бизнес-партнеры предоставили офис, иногда поддерживают финансово работу организации. Там сам собственник велосипедного бизнеса — велосипедист и видит смысл в такой поддержке. Он, кстати, участвовал в образовательных мероприятиях МВО. Пока что это индивидуальные истории.

Систематическая деятельность по налаживанию отношений с бизнесом даёт свои плоды, но если требуется взаимодействие больше чем двух сторон, все процессы замедляются:

Мы рассылали бизнесу письма с информацией о велопарковках — какие хорошие, какие не очень. Эти письма и инструкции в общем доступе, любой может брать и рассылать. Многие компании откликнулись, возле многих городских объектов в Минске появились велопарковки, в том числе очень хорошие решения. Положительный пример — в этом году предприятие «Элема» сами захотели установить 10 парковок в городе — в подарок городу. Сейчас, к сожалению, они находятся в процессе длительного согласования: город не готов к таким подаркам.

Тем не менее, бизнес в отношении велодвижения остаётся довольно консервативным и ориентируется больше на велосипедистов-спортсменов, а не на городских велосипедистов:

У нас ещё не появились услуги ориентированные на городских велосипедистов — магазины со специальными товарами для комфортных городских перемещений. Мы развиваем городское понимание велосипеда, но бизнесу всё-таки более привычен велосипед как спортивный объект, деньги крупного бизнеса в Беларуси уходят в спорт. Спортсмены — та целевая аудитория, которая точно будет потреблять их продукт, так они думают и сужают свою ЦА.

5.3. Неформальная сеть велоорганизаций

Одной из главных целей, поставленных себе командой проекта, было мотивировать людей заниматься развитием велодвижения в других городах — там, где сообщество пока слабое или его вообще не было, а также поддерживать возникающие велосипедные инициативы экспертно. В результате комплекса образовательных мероприятий МВО — среди которых: велолагерь, публичные лекции, семинары по организационному развитию, публичный форум — сформировалась неформальная сеть велосипедных организаций.

Первая из таких эффективных форм создания велосипедных сообществ — проведение велолагерей, совмещенных с фестивалями. Как объясняет Анастасия Янчевская:

Велосипедный лагерь собирает горожан-активистов, чтобы поделиться с ними нашим знанием по развитию велосипедного движения, по пиару, продвижению и адвокативным кампаниям, по развитию организаций. Фестиваль привлекает велосипедистов желающих отдохнуть, но они также приобщаются к образовательной программе. Первый велолагерь проходил на хуторе Шабли, второй — под Гомелем. Это очень хорошая практика: из 25 человек-участников появляется как минимум два-три сильных вело-энтузиаста. А широкая аудитория отдыхающих узнаю о развитие велосипедного движения. К ограничениям здесь относится вопрос финансирования: бизнес не готов поддерживать, люди из гражданского сектора пока не готовы платить.

Другая важная форма — образовательные семинары. Команда проекта за 2018–2019 гг. организовала три семинара по повышению организационной устойчивости в регионах (фандрайзинг, бюджет, менеджмент, пиар и продвижение) и два семинара для представителей проектных институтов (порядка 50 участников).

Наконец, в ходе работы проекта трижды проводился Велосипедный форум — в Минске (2017 год), в Бресте (2018 год), в Гомеле (2019 год). Перед командой стояла задача создать не только образовательную площадку для обмена опытом, но и поднять обсуждение развития велодвижения на более высокий уровень в конкретном городе.

Непосредственным результатом этих усилий стало появление в городах нескольких велосипедных организаций на базе существовавших инициативных групп — ВелоГомель (Гомель), Солянка (Минск) и Веловектор (Новополоцк). Другие организации заметно усилили свои компетенции и уровень: «Очень сильно прибавил ЗаВелоБрест. Брестчане прокачались сами и сделали многое для понимания городских властей» (П. Горбунов).

Новые вело-активисты в больших городах рекрутируются из экологического сектора или из гражданского сектора; в маленьких городах — из сотрудников городских администраций, которые переходят в сектор местных НГО. Типичный пример демонстрирует Вилейка, где велосипедная тема близка и понятна начальнику отдела архитектуры и строительства, т.е. бывшему главному архитектору, плюс есть местная экологическая организация, где

несколько активистов постоянно организуют велосипедные активности, так что между ними сформировались отношения симбиоза.

Специально для обмена новостями со всей Беларуси, информацией об акциях и возможностях, команда проекта создала информационную рассылку, телеграм-канал и отдельную рабочую группу в ВК (группа неформальной сети велосипедных организаций Беларуси https://vk.com/velo_belarus). Очень важно в рамках этой неформальной сети, что делится опытом и показывает хороший пример не только МВО, но и Брест с их опытом работы с местной властью или Гомель с их компаниями по продвижению и работе с бизнесом. Сейчас можно говорить о том, что сформирована стабильная сеть тех, кто находится в одном информационном поле с МВО и командой проекта: от известных в начале 2017 года 5–6 инициатив эта сеть выросла примерно до двадцати организаций и инициатив.

Таблица 14.

Негосударственные организации и инициативы, которые вовлечены в развитие велосипедного движения в городах

Город	Организации и инициативы
Минск	ОО «Минское велосипедное общество» https://bike.org.by https://rovar.info Учреждение «Центр экологических решений» в рамках проекта «Городское велодвижение в Беларуси» https://ecoidea.by/ru МОО «Солянка»
Брест	ИПУ «ЗаВелоБрест», https://vk.com/zavelobrest ОО «Минское велосипедное общество» и Учреждение «Центр экологических решений» в рамках проекта «Городское велодвижение в Беларуси» Проект DeVELOpment
Гродно	ООВ «ВелоГродно» https://velogrodno.by ОО «Минское велосипедное общество» и Учреждение «Центр экологических решений» в рамках проекта «Городское велодвижение в Беларуси» Проект DeVELOpment
Гомель	Областное общественное объединение «ВелоГомель» https://vk.com/ovg.bike
Могилев	Велоактивисты Константин Черняков, Татьяна Осмоловская и магазин «От Винта» Инициатива «Города для жизни» Инициатива «Тутэшы ровар» https://vk.com/tutrovar ОО «Экопроект»СКУ «Центр инициатив» https://urbanistic.by ОО «Минское велосипедное общество» и Учреждение «Центр экологических решений» в рамках проекта «Городское велодвижение в Беларуси» Проект DeVELOpment
Витебск	НКО «Прастора», Центр урбанистических проектов и инициатив https://m.vk.com/prastora.vitebsk

Город	Организации и инициативы
Вилейка	ОО «ЗОВиК»
Слоним	ОО «ВелоСлоним»
Жодино	Молодёжный центр г. Жодино
Лида	Инициативная группа «ВелоЛида» ООВ «ВелоГродно» https://velogrodno.by ОО «Минское велосипедное общество» в рамках проекта «Городское велодвижение в Беларуси»
Новогрудок	Туристско-информационный центр г. Новогрудок Новогрудский благотворительный фонд «Мы и наш город» ПРООН в рамках проекта «Поддержка зелёного градостроительства в малых и средних городах Беларуси» Республиканский туристско-спортивный союз (РТСС) ВелоНовогрудок ОО «Минское велосипедное общество» в рамках проекта «Городское велодвижение в Беларуси»
Орша	ОО «Минское велосипедное общество» и Учреждение «Центр экологических решений» в рамках проекта «Городское велодвижение в Беларуси» Проект DeVELOpment
Полоцк и Новополоцк	ОО «Верста» Проект «Зелёные города»
Солигорск	Зялёны ровар ОО «Минское велосипедное общество» и Учреждение «Центр экологических решений» в рамках проекта «Городское велодвижение в Беларуси» Проект DeVELOpment
Речица	инициатива «ВелоРечица»
Борисов	инициатива «ВелоБорисов»

Резюме

В настоящее время наличие или отсутствие возможностей для развития зависит от отдельных мотивированных и имеющих велосипедный опыт руководителей городских администраций и подразделений ГАИ. Для дальнейшего развития велосипедного движения в городах крайне важно, чтобы в структуре городских администраций был отдельный специалист, который бы занимался велосипедным транспортом.

В последние годы бизнес проявляет всё больший интерес к велосипедной тематике, однако, как и в случае с государственными органами, многое во взаимодействии велосипедных организаций и бизнеса зависит от индивидуальной мотивации, а значит неустойчиво. Кроме того, бизнес в отношении велодвижения остаётся довольно консервативным и ориентируется больше на велосипедистов-спортсменов, а не на городских велосипедистов.

Систематически и проактивно развитием велосипедного движения в белорусских городах занимаются в первую очередь велосипедные общественные организации. Минск, Брест, Гродно и Гомель выполняют функции первопроходцев и инициаторов, транслируя свой опыт для других городов.

В результате комплекса образовательных мероприятий МВО — среди которых: велолагерь, публичные лекции, семинары по организационному развитию, публичный форум — сформировалась неформальная сеть велосипедных организаций, в орбите которой находятся около двадцати городских организаций и инициатив. За время работы проекта были созданы три новые организации — ВелоГомель (Гомель), Солянка (Минск) и Веловектор (Новополоцк), а другие организации заметно усилили свои компетенции и уровень (особенно отмечаются достижения организации ЗаВелоБрест).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ



В период 2017–2019 гг. не произошло решительных изменений в техническом регулировании велосипедного движения, однако были подготовлены условия, благодаря которым изменения в техническом регулировании велосипедного движения могут стать более основательными, в частности законопроект о новой, усовершенствованной, редакции ПДД ожидает рассмотрения в национальном парламенте, в правилах перевозки багажа автомобильным транспортом удалось добиться компромиссной формулировки относительно перевозки велосипедов, разработаны проекты ТКП «Велосипедная инфраструктура» и ТКП «Градостроительство. Правила застройки и планировки г. Минска», а в общие планы городов внесены принципы города, удобного для велосипедистов и пешеходов.

За время действия проекта удалось добиться принятия важного рамочного документа — Концепции развития велосипедного движения в Республике Беларусь, установившей амбициозные целевые показатели и приоритеты. За два с половиной года действия проекта в Минске, Бресте, Гродно и Гомеле появились координационные городские советы или рабочие группы при исполкомах — органы, ответственные за принятие решений по развитию велодвижения. Решающую роль для содержательной работы этих органов играет активность местных общественных вело-организаций и политическая поддержка на уровне председателя исполкома.

За время действия проекта процесс создания велосипедной инфраструктуры в белорусских городах нормализовался: появляются и образуют более связанную сеть велодорожки, занижаются бордюры, устанавливаются велопарковки. В Минске, Бресте и Гродно произошли прорывные изменения по трём инфраструктурным элементам: появились велогаражи (Минск, Гродно), организована велополоса на проезжей части в центре города (Минск, Брест), создан первый автоматизированный городской велопрокат (Минск, Брест).

За время действия проекта численность велосипедистов в городах (особенно в Минске и Бресте) выросла сильнее, чем можно было прогнозировать. В период действия проекта удалось получить надежные оценки доли, которую занимают утилитарные поездки на велосипеде в общем количестве всех трудовых передвижений с использованием транспорта в городах разного типа. Доля поездок на велосипеде в белорусских городах при отсутствии целенаправленных программ по развитию велодвижения составляет не более 1% от всех утилитарных передвижений с использованием транспорта в городах с населением 50 тысяч жителей и больше, не более 3% — в городах с населением 20–50 тысяч жителей, не более 8% — в городах с населением до 20 тысяч жителей.

Систематически и проактивно развитием велосипедного движения в белорусских городах занимаются в первую очередь велосипедные обще-

ственные организации. Минск, Брест, Гродно и Гомель выполняют функции первопроходцев и инициаторов, транслируя свой опыт для других городов.

В 2017–2019 гг. в городах появились нескольких велосипедных организаций на базе существовавших инициативных групп — ВелоГомель (Гомель), Солянка (Минск) и Веловектор (Новополоцк), а другие организации заметно усилили свои компетенции и уровень — многие эксперты особенно отмечают ЗаВелоБрест (Брест). Новые вело-активисты в больших городах рекрутируются из экологического сектора или из гражданского сектора; в маленьких городах — из сотрудников городских администраций, которые переходят в сектор местных НГО.

Новым уровнем развития сектора стало формирование неформальной сети велосипедных организаций, в рамках которой участники могут делиться опытом и хорошим примером работы с местной властью, бизнесом, СМИ и широкой общественностью. К настоящему времени сформирована стабильная сеть тех, кто находится в одном информационном поле с МВО и командой проекта: от известных в начале 2017 года 5–6 инициатив эта сеть выросла примерно до двадцати организаций и инициатив.