

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям  
и экономике транспорта****Группа экспертов по модулю  
велосипедной инфраструктуры****Четвертая сессия**

Женева, 6–7 ноября 2023 года

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

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–3	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	4	2
III. Велосипедная сеть Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (пункт 2 повестки дня) .....	5–14	2
IV. Определения и стандарты велосипедной инфраструктуры (пункт 3 повестки дня) .....	15–25	4
V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня) .....	26	7
VI. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 5 повестки дня) .....	27–29	7
VII. Резюме основных решений (пункт 6 повестки дня) .....	30	7



## I. Участники

1. Группа экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (далее именуемая GE.5) провела свою четвертую сессию 6 и 7 ноября 2023 года. Сессия проходила под председательством г-на М. Эдера (Австрия) в формате очного заседания с дополнительной возможностью виртуального участия, предусмотренной по просьбе Председателя в целях проведения консультаций по тому или иному пункту повестки дня с помощью платформы Webex.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК): Австрии, Бельгии, Ирландии, Испании, Литвы, Нидерландов (Королевство), Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии, Швейцарии и Эстонии.
3. Были представлены следующие неправительственные организации: Ассоциация энергоэффективности и защиты окружающей среды («Энверчевко»), Европейская федерация велосипедистов (ЕФВ), Партнерство для городской мобильности, Группа по изобретениям и инновациям Ирана (Исламская Республика), «Вело э терригуар» и Конфедерация европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ)/Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/GE.5/6

4. GE.5 утвердила повестку дня четвертой сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.5/GE.5/6.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/3,  
неофициальный документ № 5 WP.5/GE.5 (2023 год)

5. GE.5 рассмотрела данные о национальных и региональных велосипедных сетях, имеющиеся в Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры (МОМТИ) Европейской экономической комиссии (ЕЭК). При этом Испания сообщила GE.5 о дальнейшем прогрессе, достигнутом в деле обозначения испанской национальной сети, и об ожидаемом завершении этой работы во втором квартале 2024 года. Ирландия вновь заявила, что ее национальная сеть ожидает одобрения правительства. Португалия сообщила о консультациях с муниципалитетами по поводу обозначения сети, которые стали первым этапом процесса. Словения сообщила GE.5 о развитии велосипедной инфраструктуры в рамках проекта «Планы развития велосипедного движения в регионе Дуная».
6. GE.5 поблагодарила Испанию, Ирландию, Португалию и Словению за обновленную информацию. Затем она приняла к сведению информацию секретариата, касающуюся ограниченности направляемых странами данных о применении трех согласованных на предыдущем совещании принципов создания сети ЕЭК на основе национальных сетей. В связи с этим GE.5 предложила странам направить свои предложения относительно сети ЕЭК с опорой на три согласованных на предыдущем совещании принципа: а) основой для маршрутов сети ЕЭК на территории страны ЕЭК может служить соответствующий маршрут (соответствующие маршруты) «ЕвроВело» в случае если это целесообразно для данной страны; б) сеть ЕЭК должна состоять из маршрутов большой протяженности; и в) маршруты сети ЕЭК должны обеспечивать трансграничную связанность. Для достижения сопоставимой плотности

сети в различных странах GE.5 также предложила использовать показатель 40–100 км маршрутов на 1000 км<sup>2</sup>.

7. Представитель секретариата Европейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) сообщил GE.5, что Руководящий комитет ОПТОСОЗ на своей двадцать первой сессии (Женева, 23–25 октября 2023 года) решил рекомендовать отложить проведение шестого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, первоначально запланированного на 2025 год. GE.5 также приняла к сведению информацию об учреждении при Руководящем комитете Рабочей группы по разработке предложений относительно правового документа, администрируемого ОПТОСОЗ. В качестве возможных тем для рассмотрения в потенциальном правовом документе были упомянуты следующие вопросы:

- a) велосипедная сеть и минимальные стандарты;
- b) снижение спроса на транспорт и мобильность;
- c) транспорт и мобильность в сельских районах;
- d) связанный со здравоохранением аспект процедур оценки воздействия на окружающую среду в сфере транспорта;
- e) разработка технологий в сфере транспорта.

8. Руководящий комитет ОПТОСОЗ также рассматривал возможность разработки эффективной процедуры сбора и совместного использования данных в целях укрепления потенциала, обучения, просвещения общественности и информирования ее о велосипедном транспорте.

9. В дополнение к представленной информации GE.5 отметила, что результаты ее работы по созданию велосипедной сети ЕЭК и согласованию общих определений велосипедной инфраструктуры и рекомендаций по параметрам велосипедных маршрутов станут важнейшим элементом потенциального правового документа, касающегося велосипедной сети и минимальных стандартов. GE.5 также подчеркнула, что до принятия решения о сфере охвата будущего правового документа необходимо рассмотреть существующие международно-правовые рамки, регулирующие различные аспекты велосипедного движения, в частности подпункты b)–e), упомянутые выше в пункте 7.

10. ЕФВ представила документ ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/3, содержащий проект руководства по обозначению национальной велосипедной сети с указанием категорий пользователей и маршрутов, а также различных параметров маршрутов. GE.5 приветствовала проект. В ходе обсуждения она отметила, что оценка, упомянутая в рамках этапа 3 руководства, является предварительной, и именно так ее следует рассматривать. GE.5 также решила, что дополнительные замечания по руководству можно направить в секретариат в письменном виде до 15 декабря 2023 года в целях дальнейшего обсуждения на ее следующей сессии в январе 2024 года.

11. ЕФВ также представила неофициальный документ № 5 WP.5/GE.5 (2023 год), в котором перечислены дополнительные параметры велосипедных маршрутов, касающиеся пересечений, разделения с пешеходным движением, наклона, затенения, а также параметров качества, относящихся к праву преимущественного проезда и доступности велосипедной инфраструктуры.

12. GE.5 рассмотрела этот документ и приняла следующие решения:

- a) изменить количество пересекаемых полос на нерегулируемых пересечениях с 2 на 1 в каждом направлении применительно к базовым велосипедным маршрутам, согласно таблице 1;
- b) увеличить значение минимальной протяженности зоны видимости, отложенной по проезжей части, применительно к пересечениям проезжей части и базового велосипедного маршрута с правом преимущественного проезда велосипедистов;

с) не конкретизировать вопросы, по которым не накоплено достаточного опыта или фактических данных, соответственно, не указывать в этих случаях конкретных значений; в связи с этим при совмещении пешеходного и велосипедного движения не рекомендовать пешеходам передвигаться по определенной стороне велосипедной дорожки (по направлению движения либо против движения);

d) подчеркнуть, что следует избегать совмещения пешеходного и велосипедного движения в городских районах и вблизи туристических достопримечательностей;

e) не конкретизировать вопросы затенения, права преимущественного проезда и доступности.

13. Кроме того, экспертам было предложено представить дальнейшие комментарии по дополнительным параметрам до 15 декабря 2023 года.

14. GE.5 также поручила секретариату и ЕФВ включить эти дополнительные параметры в руководство по обозначению национальной велосипедной сети. Параметры пересечений и наклона следует указать в разделе руководства, посвященном седьмому этапу. Доступность следует упомянуть в разделе, касающемся второго этапа. Аспекты затененности и права преимущественного проезда следует рассматривать в рамках седьмого этапа. При добавлении параметров в руководство следует рассмотреть вопрос о том, будут ли в основной части руководства представлены все таблицы с параметрами или только определенные таблицы, тогда как остальные будут приведены в приложении или приложениях. GE.5 просила представить обновленный вариант руководства на следующей сессии.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/2/Rev.1,  
ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/4,  
неофициальный документ № 6 WP.5/GE.5 (2023 год)

15. На своих предыдущих сессиях GE.5 рассматривала предложения, касающиеся общих определений различных типов велосипедной инфраструктуры, поэтому в документе ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/2/Rev.1 приведены все согласованные определения, помимо определения термина «велосипедная трасса». Это определение GE.5 пожелала обсудить дополнительно, принимая во внимание минимальные требования/ожидания в отношении права преимущественного проезда, сокращения количества необходимых остановок на перекрестках и аспектов доступности.

16. Рассмотрев параметры качества, изложенные в неофициальном документе № 5 WP.5/GE.5 (2023 год) и касающиеся права преимущественного проезда, сокращения количества необходимых остановок на перекрестках и аспектов доступности, GE.5 решила, что в определение их включать не следует. GE.5 поручила секретариату и ЕФВ использовать определение термина «велосипедная трасса», предложенное в рамках финансируемого Европейским союзом проекта «Инновационные велосипедные трассы в интересах рационализации пассажирских перевозок и территориально-пространственного планирования» (ЧИПС), однако скорректировать его формулировку с целью избежать двусмысленных терминов, например термина «функциональные связи». Усовершенствованное определение следует включить в документ ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/2/Rev.2.

17. Затем GE.5 продолжила обсуждение определений термина «велосипед». В связи с этим она рассмотрела предложения, содержащиеся в неофициальном документе № 6 WP.5/GE.5 (2023 год), который был подготовлен секретариатом в сотрудничестве с ЕФВ и КОНЕБИ/ВБИА. Эти определения были разработаны на основе существующего определения термина «велосипед» в конвенциях о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также с учетом двух согласованных на предыдущем совещании факторов, а именно: а) расчетной скорости/скорости, при которой происходит отключение электропривода, и б) ширины велосипеда. Третий

фактор — вес/масса велосипеда — не рассматривался, поскольку он не играет роли в процессе доступа велосипедов к инфраструктуре (в связи с тем, то велосипеды легче других транспортных средств, которые также могут допускаться к инфраструктуре, например машин обслуживания).

18. GE.5 рассмотрела предложенные определения. В ходе последующего обсуждения был поднят вопрос массы. Хотя было решено, что масса не играет роли в процессе допуска велосипедов к инфраструктуре, она является важным фактором безопасности дорожного движения. Также был рассмотрен вопрос длины велосипедов. С одной стороны, длина велосипедов была сочтена решающим фактором для определения размеров островков безопасности на перекрестках, на которых должны помещаться участвующие в движении велосипеды. С другой стороны, согласованная стандартизированная длина будет важна для облегчения перевозки велосипедов в общественном транспорте, что позволит обеспечить мультимодальность при использовании личных велосипедов.

19. По итогам обсуждения GE.5 решила не включать в определение фактор длины и продолжить рассмотрение вопроса массы. С этой целью она поручила секретариату совместно с ЕФВ и КОНЕБИ/ВБИА перевыпустить документ, касающийся определений термина «велосипед» и включить в него варианты определений с указанием значений массы конкретных велосипедов. GE.5 также просила изменить пороговое значение скорости, при которой происходит отключение вспомогательного электродвигателя типа 1, с 32 км/ч на 25 км/ч и указать, что страны могут использовать другое пороговое значение скорости, при которой отключается электропривод, в соответствии со своим внутригосударственным законодательством.

20. GE.5 также предложила экспертам при необходимости направить в секретариат до 15 декабря 2023 года дополнительные комментарии по определениям.

21. Затем GE.5 продолжила обсуждение возможных изменений Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года на основе предложений, содержащихся в документе ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/4, и с учетом принятых определений различных видов велосипедной инфраструктуры. Это обсуждение проводилось совместно с экспертами неофициальной межправительственной группы по дорожным знакам Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1), которые присоединились к сессии.

22. В ходе обсуждения были затронуты следующие вопросы:

а) Было предложено включить в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года дорожные знаки для обозначения обязательных и необязательных велосипедных дорожек. В то же время было сделано заявление о том, что в определение велосипедной дорожки не следует включать упоминание параметров дорожки, поэтому определение следует пересмотреть.

б) Определение велосипедной полосы движения в Конвенции о дорожных знаках и сигналах оставляет за Договаривающимися сторонами право устанавливать в своем внутреннем законодательстве, разрешен ли въезд на эту полосу автотранспортных средств, при каких обстоятельствах он разрешен, и будет ли в этом случае велосипедная полоса движения подпадать под определение рекомендуемой велосипедной полосы движения. Кроме того, термин «рекомендуемая» может ввести в заблуждение относительно того, следует ли велосипедистам пользоваться полосой. В этом отношении, возможно, нецелесообразно проводить различие между велосипедными полосами движения, на которых разрешено или запрещено автомобильное движение. В то же время желательно сформулировать правило дорожного движения, предписывающее автомобильному транспорту не въезжать на велосипедные полосы движения, за исключением особых случаев.

в) Не было выявлено особой необходимости включать в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах определения дорог типа 2+1 и разметки совмещенной полосы. Аналогичным образом, не было выявлено необходимости в специальном дорожном знаке для обозначения «зеленых коридоров», например на сельскохозяйственных/водохозяйственных дорогах. Для регулирования доступа к

такой инфраструктуре Конвенцией предусмотрено сочетание дорожного знака из раздела С и таблички из раздела Н.

d) Важными элементами инфраструктуры являются велосипедные улицы, поэтому в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах следует включить дорожные знаки, указывающие на начало и конец велосипедной улицы, а также на потенциальные зоны велосипедных улиц.

e) Не было выявлено особой необходимости включать в Конвенцию примеры предварительных указателей направления и указателей направления для велосипедистов. Рекомендации по обозначению велосипедных маршрутов сети «ЕвроВело» включены в Сводную резолюцию о дорожных знаках и сигналах (СР.2) с 2009 года и признаны актуальными и заслуживающими распространения в качестве примера передового опыта. С этой целью можно рассмотреть вопрос о включении в Конвенцию знаков, обозначающих велосипедные маршруты сети «ЕвроВело».

f) В связи с различиями в правилах дорожного движения, регулирующих велосипедные проезды и пешеходные переходы, разработка и добавление в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах знака, обозначающего совмещенный пешеходный переход и велосипедный проезд, не представляется целесообразным. Далее было высказано несколько различных мнений относительно формы знака «Пересечение с главной дорогой» в сочетании с табличкой с изображением велосипеда и стрелками, указывающими направление подъезда велосипедиста к перекрестку. Некоторые эксперты отметили, что предупреждение водителей о двустороннем велосипедном движении на велосипедном проезде важно для безопасности и требует дальнейшего обсуждения.

g) Исключение для велосипедистов на светофоре — это решение, позволяющее повысить безопасность. Было бы желательно включить указывающий на него знак в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

h) Вариант предварительного выбора велосипедистами полосы движения является желательным, поэтому его следует добавить в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах с указанием соответствующих дорожных знаков и дорожной разметки.

i) Вынесенная вперед стоп-линия является желательной конфигурацией, которую следует внести в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах в виде специального положения, касающегося дорожной разметки. Разметкой следует обозначать не только саму вынесенную вперед стоп-линию или буферную зону, но и способы подъезда к ним с указанием полосы для въезда — особенно в тех случаях, когда на ведущей к перекрестку проезжей части отсутствует разметка, обозначающая велосипедные полосы движения. Особой необходимости в дорожном знаке для этой конфигурации не было выявлено.

j) Положения о двухэтапных поворотах могут быть полезны, особенно для групп нерегулярных и требовательных пользователей велосипедов, и сочтены желательными с точки зрения повышения безопасности пешеходов в условиях дорожного движения. Поэтому для этой конфигурации в рамках Конвенции о дорожных знаках и сигналах следует разработать дорожный знак и разметку. Положение о двухэтапных поворотах можно заменить на конфигурацию со светофором, в котором проезд велосипедистами перекрестка или пересечение ими проезжей части регулируется отдельным зеленым сигналом.

23. GE.5 решила рассмотреть все вышеупомянутые вопросы на следующей сессии в связи с разработкой рекомендаций по внесению изменений в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

24. Относительно предложения о внесении изменений в положения Конвенции о дорожных знаках и сигналах, касающиеся световых сигналов, предназначенных для велосипедистов, конкретных вопросов не возникло. На этом работу можно считать завершённой.

25. GE.5 поблагодарила экспертов неофициальной межправительственной группы по дорожным знакам WP.1 за ценные замечания и предложения и за участие в работе сессии.

## **V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)**

26. По этому пункту никаких вопросов поднято не было.

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

27. Секретариат сообщил GE.5, что ее очередное совещание планируется провести в Женеве 30–31 января 2024 года.

28. Эксперты сообщили секретариату, что в те же дни в Бельгии состоится совещание высокого уровня по велосипедному движению. В связи с этим секретариату было предложено изучить возможность проведения следующего совещания непосредственно до или сразу после совещания высокого уровня в Бельгии.

29. Эксперты также сообщили секретариату, что с 18 по 21 июня 2024 года в Генте пройдет конференция «Вело-сити», и просили избежать наложения заключительного совещания GE.5 на эти даты.

## **VII. Резюме основных решений (пункт 6 повестки дня)**

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

---