EUROPEAN CITIES AND REGIONS NETWORKING
FOR INNOVATIVE TRANSPORT SOLUTIONS

Дорожная безопасность в центре усилий по развитию велосипедной езды: примеры европейских городов

Семинар ОПТОСОЗ «Экологичные и полезные для здоровья виды передвижения»
Алматы, 26-27 сентября 2013 года

Пол Куртис
Polis

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Введение

- Убедительные доказательства многочисленных исследований указывают на то, что существование реальной или кажущейся опасности на дорогах для езды на велосипеде является основной причиной, по которой люди отказываются от этого вида передвижения
- Крайне важно инвестировать в разработку политики и мер обеспечения дорожной безопасности для развития велосипедного движения в долгосрочной перспективе
- В городах с существующими и быстро растущими показателями велосипедного движения имеются:
  - Интегрированная транспортная политика, дополняемая стратегиями по велосипедному движению
  - Целевые показатели по развитию велосипедного движения и снижению уровня смертности и тяжелого травматизма (регулярно пересматриваемые)
  - Одновременное инвестирование в инфраструктуру, проведение кампаний и тренингов
  - Законодательные меры по улучшению дорожной безопасности

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Более безопасная инфраструктура – Лондон

- Дорожная система Лондона основана на средневековом планировании
- На его узких улицах не всегда есть место для отдельных велосипедных дорожек
- Отличительный цвет и непрерывность дорожки увеличивают статус велосипедиста, делая его более заметным
- **Велосипедные супермагистрали**

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Велосипедные супермагистрали - Лондон

- Непрерывные велосипедные дорожки и условные обозначения
- Отличительный цвет
- Предназначены для поездок на работу и обратно
- За первый год достигнут 70 % рост

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Изменение иерархии участников дорожного движения – Нидерланды

- **Круговое движение по принципу** «велосипедист всегда прав»
  - Пилотный проект Великобритании, разработанный на основе передового опыта Нидерландов
  - Велосипедисты всегда имеют преимущество, автомобили должны уступать дорогу

- Согласно статье № 185 «Безусловная ответственность» кодекса дорожного движения Нидерландов:
  - В случае столкновения, по условиям страховки автомобилист должен покрыть по крайней мере 50 % ущерба, нанесенного велосипедисту и велосипеду

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Более безопасная скорость – Лондон

- Зоны с ограничением скорости в 20 ми/ч остаются эффективной мерой снижения числа несчастных случаев
- Большинство людей выживает при столкновении на скорости 20 ми/ч, при более высокой скорости выживает гораздо меньшее число людей
- Снижение скорости на 1 ми/ч приводит к уменьшению числа столкновений на 6 %
- 9 % столкновений в Лондоне связаны с превышением скорости
- 400 зон с ограничением скорости в 20 ми/ч созданы в жилых районах Лондона

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Обеспечение безопасности движения грузового транспорта – Лондон

- Из-за грузового транспорта происходит несоразмерно высокая доля несчастных случаев с велосипедистами
  - В 2008-2011 гг. грузовой транспорт составлял всего 4 % всех транспортных средств, но стал причиной 53 % случаев смерти велосипедистов
- Водитель и велосипедист не знают, где находятся зоны видимости
- Схема признания операторов перевозки (FORS) для больших парков грузовых автомобилей / строительства
  - Бронзовая, серебряная, золотая аккредитация
  - Курсы подготовки водителей по безопасному движению в городе
  - Практические тренинги: велосипедисты и водители меняются местами
  - 20 тыс. линз Френеля
  - В аккредитованных по системе FORS компаниях число столкновений упало с 17 до 8 на 100 тыс. случаев
  - Кроссрейл 2009-2017 гг.− самый масштабный проект по строительству в Европе: пока жертв нет
- Согласно национальному законодательству, грузовики супермаркетов должны быть оснащены боковыми планками, чтобы предотвратить попадание велосипедиста под дно автомобиля

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Повышение осведомленности – Лондон и Европа

- **Кампании** – Велосипедная кампания Лондона Space for Cycling *& Love London, Go Dutch!*

Инвестиции в объекты инфраструктуры для повышения безопасности движения

- **Обучение езде на велосипеде**
  - 45 тыс. детей прошли ежегодную подготовку
  - 3 уровня подготовки

- **Европейская неделя мобильности**
  - Панъевропейская кампания устойчивой мобильности
  - 1700 городов в 46 странах участвуют в 2013 году
  - В том числе и Москва (велосипедные дорожки, прокат велосипедов)

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Результаты в Лондоне

2000-2010	
Рост уровня использования велосипедов	+150%
Снижение смертности и тяжелого травматизма велосипедистов	-18%

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Копенгаген (Дания)

Солнце и снег

Разделенные и совмещенные полосы

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Копенгаген (Дания)

- Доля велосипедов в общем потоке транспорта увеличилась с 10 % до 36 % с1970 г. по 2010 г.
- Продолжают осуществляться стратегия по велосипедному транспорту и план действий по обеспечению велосипедной безопасности с конкретными целями по повышению безопасности
- Приоритет отдается созданию надежной, содержащейся в хорошем состоянии, интегрированной велосипедной инфраструктуры. Больше велопарковок, особенно на пересадочных станциях
- Согласно опросу 2012 г., 76 % велосипедистов чувствовали себя в безопасности во время езды на велосипеде
- С1996 г. по 2012 г. уровень велосипедного передвижения увеличился на 36 %, уровень смертности и травматизма снизился на 60 %
- Каждый велосипедист должен проехать в среднем 4,1 млн. км., прежде чем попасть в серьезную дорожную аварию

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Будапешт (Венгрия)

- Общий план развития транспорта
  - Цель увеличить долю в общем потоке транспорта с 4 % до 10 % к 2020 г.
  - В центре внимания – использование велосипедов для поездок на работу
- Приоритизация городским советом веломаршрутов вдоль дорог и через парки
- Усовершенствованные стоп-линии на светофорах
- Интеграция веломаршрутов в систему общественного транспорта и создание велопарковок на станциях
- Проведение велосипедными ассоциациями и НПО кампаний по «нормализации» велосипедного передвижения
  - Быстро, недорого, легко, эффективно, полезно для здоровья
- В ежегодной демонстрации «Критическая масса» принимают участие около 100 тыс. человек
- Велосипедное движение в Будапеште увеличилось вдвое с 2010 г. по 2012 г.

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Комбинированная инфраструктура и проведение велокампаний - Будапешт

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Ограничение скорости – Грац (Австрия)

- Первый европейский город, в котором были введены зоны ограничения скорости в 30 км/ч в1992 году на жилых улицах и второстепенных дорогах
- Ограничение скорости на магистралях – 50 км/ч
- Число ежедневных поездок на велосипеде выросло со 110 тыс. до 125 тыс. (12 %) с1992 г. по1999 г.
- Число несчастных случаев с велосипедистами снизилось с 490 до 380 (23 %) за аналогичный период
- В1992 г. только 44 % населения одобряли ограничение скорости, но уже в 1995 г. это число достигло 82 %

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Основные аспекты дорожной безопасности и велосипедного движения

- Наличие безопасной инфраструктуры содействует увеличению использования велосипеда
- Проведение агитационных кампаний важно для поощрения использования велосипеда как оправданного средства передвижения и изменения культурного восприятия
- Чем выше доля велосипедов в общем транспортном потоке, тем меньше относительный риск попадания в аварии
- В городах с устойчивым ростом велосипедного движения инвестиции составляют от $10 до $20 на человека, хотя начальные инвестиции ниже
- Развитие велосипедного движения и снижение смертности и травматизма должны быть включены в городскую стратегию безопасности движения и постоянно пересматриваться
- Безопасность движения и велосипедная езда – совместимые сферы политики и могут развиваться одновременно для достижения лучших результатов
- Внедрение передового опыта других стран и городов может ускорить процесс

Велосипедное движение и дорожная безопасность

Спасибо за внимание!

Г-н Пол Куртис

Polis

paul.curtis@lept-eu.org