



Популяризація велосипеда як
повсякденного транспорту для
кожного

Cycling: a daily transport
mode for everyone

ПРОСУВАЮЧИ ВЕЛОТРАНСПОРТ

Підручник з велосипедної політики PRESTO
Загальний підхід



Проект

PRESTO¹ (Популяризація велосипеда як повсякденного транспорту для кожного) – проект ЄС Intelligent Energy – європейської програми, що фінансується Виконавчим агентством з конкурентоспроможності та інновацій (Executive Agency for Competitiveness and Innovation, EACI).

Партнери

Rupprecht Consult GmbH, Німеччина
European Cyclists' Federation, Бельгія
European Twowheel Retailers' Association, Бельгія
Ligtermoet & Partners, Нідерланди
Promotion of Operational Links with Integrated Services, Бельгія
Pomeranian Association Common Europe, Польща
German Cyclists' Federation Бремен, Німеччина
Free Hanseatic Бремен, Німеччина
Grenoble Alpes Métropole, Франція
Місто Тчев, Польща
Місто Венеція, Італія
Місто Загреб, Хорватія

Координатори проекту

Siegfried Rupprecht, Rafael Urbanczyk, Michael Laubenheimer
Rupprecht Consult GmbH, Кельн, info@rupprecht-consult.eu

Менеджер проекту по розповсюдженню

Florinda Boschetti, Європейська Велосипедна Федерація, Брюссель, f.boschetti@ecf.com

Автор

Dirk Dufour, Ligtermoet & Partners, Нідерланди

Лютий 2010

Іншомовні переклади

Оригінал: Англійською

Переклади (ще недоступні²): німецькою, французькою, польською, італійською, хорватською

Англійський оригінал доступний за адресою www.presto-cycling.eu.

Для отримання версії цього посібника для редагування відправте запит електронною поштою на адресу f.boschetti@ecf.com.

Переклад українською

Асоціація велосипедистів Києва (www.avk.org.ua) в рамках створення Українського інформаційного центру велотранспорту (www.velotransport.info)

Перекладачі: Д. Александров, В. Загреба, К. Семенова

Авторські права та відмова від відповідальності

Будь-яке відтворення або використання матеріалів цього посібника, в тому числі фотографій, ілюстрацій, схем або текстів, дозволяється виключно за письмовою згодою.

Повна відповідальність за зміст цього підручника лежить на його авторі(-ах). Зміст документу може не відображати поглядів ЄС. Європейська Комісія не несе відповідальності за будь-яке використання інформації, що міститься в посібнику.

Інші публікації PRESTO (доступні на www.presto-cycling.eu та www.velotransport.info)

Підручник з велосипедної політики PRESTO: **Інфраструктура**

Підручник з велосипедної політики PRESTO: **Популяризація**

Підручник з велосипедної політики PRESTO: **Електровелосипед**

25 практичних довідок PRESTO з питань **Інфраструктури, Популяризації та Законодавства про електровелосипеди**



¹ Скорочення від англійського Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode. Прим. перекл.

² На момент виходу англійського оригіналу. Прим. перекл.

Зміст

1.	Просуваючи велотранспорт: підручники та збірки даних PRESTO.....	1
2.	Велосипед - це добре для міста	3
3.	Чемпіони, прогресуючі міста, початківці.....	7
3.1	Рівні розвитку велосипедного транспорту	7
3.2	Рівні розвитку та комбінації заходів	9
3.3	Інфраструктура: від велосипедного кварталу до велосипедного міста	10
3.4	Промоція: заохотити, переконати, нагородити	13
3.5	Організаційні аспекти розвитку велотранспорту	15

Список ілюстрацій

Схема 1	– Практичні довідки та стратегічні підручники PRESTO	2
Схема 2	– Початківці, зростаючі міста та чемпіони в розвитку велотранспорту.	7
Схема 3	– Послідовність заходів по розвитку велотранспорту.	8

1 Просуваючи велотранспорт: підручники та практичні довідки PRESTO

Велосипедна політика на порядку денному в європейських містах. В останні роки та десятиріччя багато місцевих керівників вживають численні заходи з метою стимулювати велосипед як щоденний транспорт, оскільки дедалі більше переконуються, що велосипед це добре для міста (також див. наступну главу).

Але ті, хто приймає рішення і ті, хто має їх виконувати, стикаються з численними питаннями. Як виробити ефективну велосипедну політику? Який підхід буде найкращим в нашому місті? Як створити високоякісну інфраструктуру? Як збільшити користування велосипедом і розвивати велосипедну культуру? Зростаючий успіх серії конференцій Velocity свідчить про необхідність знань в галузі велосипедної політики та обміну досвідом. Історії успіхів стали відомі як хороша практика, що надихає. Створюються національні та місцеві будівельні норми, дослідження в галузі велотранспорту, центри документації. ВУРАД став ключовим інструментом для оцінки та контролю велосипедної політики. Знання накопичуються, але залишаються розпорошеними і докладання їх до специфічного місцевого контексту ще залишається істотною проблемою для місцевих влад.

Стратегічні підручники та збірки даних PRESTO – перша спроба **узагальнити сучасні європейські знання та досвід в галузі міської велосипедної політики в загальнодоступному форматі**. Вони були створені не лише для того, щоб підтримати міста PRESTO в їх зусиллях для розвитку велотранспорту, але і для того, щоб правити за **європейські довідники**.

Проект PRESTO: популяризація велосипеда як повсякденного транспорту для кожного:

П'ять міст та численні експерти об'єдналися в розробці стратегій щоб виявити потенціал велосипедного руху в містах. Ці міста різні за розміром, місцезнаходженням, культурою та велосипедними традиціями. Усі розгорнуть діяльність в трьох галузях: велосипедна інфраструктура, популяризація велосипеда та електровелосипеди. В ході проекту відбуватимуться учбові сесії та користуватимуться допомогою експертів. Тренування згодом будуть розширені до віртуального навчання велосипедній політиці, яке згодом буде відкрите для усіх бажаючих. www.presto-cycling.eu

4 стратегічних підручники пропонують просту та систематичну базу, щоб допомогти розробникам створити **стратегію розвитку велотранспорту**.

Один стратегічний підручник представляє **загальну схему**, яка окреслює основи інтегрованої велосипедної політики. Звичайно, тут не може бути порад на усі випадки життя. Ось чому підручник пропонує розділити міста за їх рівнем розвитку велотранспорту на **міста-початківці, прогресуючі міста та міста-чемпіони**. Для кожної стадії пропонуються окремі підходи та комплекс заходів, які, ймовірно, будуть найбільш ефективними.

Три наступних стратегічних підручника присвячені одній з наступних тем кожен: велосипедній **інфраструктурі, популяризації** велосипеда та **електровелосипедам**. Два перші з них окреслюють принципи, критичні моменти та вирішальні фактори без занурення в технічні деталі. Третій фокусується на ролі, яку електровелосипед може відігравати як міський транспорт і як його такому використанню можуть сприяти міська влада і зацікавлений бізнес.

Стратегічні підручники супроводжуються **25 практичними довідками**, які дають більш детальну та практичну (технічну) інформацію про те, як конкретно впроваджувати певні аспекти велосипедної політики. Вони мають стати робочим інструментом для тих, хто буде задіяний у **впровадженні велосипедної політики**.

Матеріали, що викладені тут, задумані як практична допомога місцевим керівникам для вироблення їх власної стратегії розвитку велотранспорту. В той же час, на них слід

Підручник з велосипедної політики PRESTO: загальний підхід

дивитися як на роботу, що триває, і, як ми сподіваємося, стимулюватиме дискусії, відгуки та подальше вдосконалення в наступні роки.

Підручник з велосипедної політики PRESTO: ЗАГАЛЬНИЙ ПІДХІД	
Підручник з велосипедної політики PRESTO: ІНФРАСТРУКТУРА	Підручник з велосипедної політики PRESTO: ПОПУЛЯРИЗАЦІЯ
Практичні довідки: ІНФРАСТРУКТУРА <i>Елементи мережі</i> <ul style="list-style-type: none"> Обмеження руху автомобілів³ і велосипед Велосипедні доріжки Велосмуги Вулиці з пріоритетом велоруку Велорух проти одностороннього руху Велосипеди та автобуси Велосипедисти та пішоходи <i>Перехрестя та переходи</i> <ul style="list-style-type: none"> Нерівнозначні нерегульовані перехрестя Перехрестя з кільцевим рухом Регульовані перехрестя Розв'язки та шляхопроводи <i>Парковка</i> <ul style="list-style-type: none"> Рішення по парковці та зберіганню велосипедів Велосипедна парковка в центрі міста Парковка велосипедів в житлових зонах <i>Громадський транспорт</i> <ul style="list-style-type: none"> Велоінфраструктура на транспортних вузлах 	Практичні довідки: ПРОМОЦІЯ <i>Підвищення інформованості</i> <ul style="list-style-type: none"> Широкі агітаційні кампанії Велосипедні свята та фестивалі Лічильники велосипедистів Шкільні велосипедні програми Кампанії за безпеку велоруку <i>Інформація</i> <ul style="list-style-type: none"> Велосипедні мапи Велосипедні інформаційні центри/ центри мобільності <i>Тренування та програми</i> <ul style="list-style-type: none"> Велосипедні тренувальні програми, орієнтовані на дорослих Тест-драйв велосипедів
	Підручник з велосипедної політики PRESTO: ЕЛЕКТРОВЕЛОСИПЕД
	Практична довідка: ЕЛЕКТРОВЕЛОСИПЕД <ul style="list-style-type: none"> Законодавство про електровелосипеди

Схема 1 – Практичні довідки та стратегічні підручники PRESTO

Ви читаете Підручник з велосипедної політики PRESTO: загальний підхід.



Переклад та адаптацію цього підручника було зроблено Асоціацією велосипедистів Києва в рамках створення Українського інформаційного центру велотранспорту за підтримки проекту GIZ "Кліматично сприятлива концепція сталої мобільності в українських містах" за дорученням Федерального міністерства навколишнього середовища, охорони природи і безпеки реакторів Німеччини (BMU) у контексті Міжнародної ініціативи по захисту клімату.

Німецьке Товариство Міжнародного Співробітництва (GIZ) реалізує в Україні за дорученням уряду ФРН різноманітні проекти міжнародної технічної допомоги, в тому числі у сфері сталою енергоефективного розвитку.

giz



За дорученням

Федеральне міністерство навколишнього середовища, охорони природи та безпеки реакторів



**АСОЦІАЦІЯ
ВЕЛОСИПЕДИСТІВ
КИЄВА**
www.avk.org.ua

³ Оригінальний термін «traffic calming» буквально «заспокоєння дорожнього руху» включає в себе низку заходів, які мають віддохувати водіїв використовувати певні ділянки вулиць для транзитного руху та (або) розвивати на них високу швидкість. Ці заходи включають в себе навмисне звуження, викривлення і т.д. проїздів, влаштування штучних горбів, створення тупикових проїздів тощо. Мета цих заходів – безпека і комфорт житлових зон. Прим. перекл.

2 Велосипед - це добре для міста

Міський велосипед переживає підйом. Органи місцевого самоврядування дедалі активніше розробляють амбітні велосипедні проекти. Це відбувається тому, що ми розуміємо: велосипед - це добре для міста. Розвинені міста Нідерландів або Данії зрозуміли ще кілька десяти років тому те, що зараз стає очевидним усім: серйозне ставлення до велосипеда як транспортного засобу для щоденних роз'їздів - це частина багаторічної стратегії розвитку міста.

Оглянемо, що велосипед може внести в систему міського транспорту та сталий розвиток міста⁴.

Міста потребують більшого ніж приватні автомобілі та громадський транспорт. Піша хода є важливим способом пересування в містах і її розвиток має бути пріоритетною метою. Але якщо дивитися на відстані, надвеликі для пішохода, більшість міст віддає перевагу приватним автомобілям та громадському транспорту. Обидва мають великі вигоди, але також важливі недоліки та обмеження.

- Приватний автомобіль є спокусливим транспортним засобом: він гнучкий, зручний і може їхати в будь-якому напрямку будь-яку відстань. В осяжному майбутньому він продовжуватиме грати велику роль. Але на щільно забудованих міських ландшафтах при відносно невеликих дистанціях, автомобілі ані ефективні, ані екологічні. Городяни дедалі більше нарікають на побічні наслідки автомобілізації: скупчення, забруднення, шум, захоплення місця під парковку, ризики для безпеки та економічні видатки. **Надто багато автомобілів - це погано для міста** з двох точок зору. **Міста стають менш привабливими** через екологічний, соціальний та ландшафтний вплив автомобілів. Гірше того, **міста стають менш придатними для руху**. На вулицях, забитих заторами і автомобілями, які шукають місце для парковки, автомобіль перестає бути ефективним засобом пересування. На додачу, орієнтація на пересування в автомобілі заохочує до довших та різноманітніших поїздок, що, в свою чергу, заохочує до будівництва розлогих міст, які ще більше підсилюють автомобільну залежність. Міські керівники розуміють, що необхідно відшукати альтернативи, які б розірвали це порочне коло. І до того ж, ми маємо пам'ятати, що користування автомобілем потребує дедалі зростаючих видатків і не усім доступне з економічних, медичних, вікових та інших причин.
- Традиційний громадський транспорт очевидно є головною альтернативою. Він вельми ефективний при перевезеннях великих груп людей одночасно до спільної точки призначення. Він споживає менше ресурсів, займає менше місця, чистіший та більш доступний, ніж приватні автомобілі. В багатьох містах погоджуються, що істотні інвестиції в цю галузь є виправданими. Але **громадський транспорт не може задовольнити усі транспортні потреби**. Фіксовані маршрути та жорсткі розклади неприйнятні для зростаючої кількості подорожей. Люди бажають діставатися більшої кількості місць в менш усталені години і з іншою метою, ніж на роботу або в школу. Вони також прагнуть мати вибір між видами транспорту і обирати такий, який відповідає поточному випадку. Нові та відновлені варіанти пропонуються: спільне або почергове використання автомобілів, транспорт на замовлення, таксі тощо. Очевидна потреба у гнучкому, зручному чистому та загальнодоступному рішенні для поїздок всередині міста.

⁴ Для більш ґрунтового ознайомлення та надихаючих прикладів ми рекомендуємо ICE 2009: *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

Таким рішенням є **велосипед – високоефективний міський транспортний засіб**. Є ентузіасти велосипедного транспорту і його ненависники. Але, якщо відкинути емоції, їзда на велосипеді цілком ефективний та раціональний спосіб пересування містом. Велосипед має свою нішу як ключовий компонент міських транспортних систем. Амбітні друзні до велосипедів міста показують, що велосипед може бути головним міським транспортом. В містах Данії в такий спосіб відбувається до 40% усіх місцевих поїздок.

- Велосипед добре придатний для **поїздок до 7 км** (в кожен кінець – прим. перекл.), електровелосипеди – навіть для поїздок до 15 км. Це означає, що велосипедист має в зоні досяжності значну частину міста, близько 150 км² навколо його місця проживання. Для порівняння, половина від усіх поїздок автомобілем по місту коротші за 5 км. Більше 80% парижан ніколи не віддаляються від свого житла більше ніж на 20 км протягом пересічного тижня⁵. За дослідженнями, в Боготі⁶, місті з сімома мільйонами мешканців та площею більше 1500 км², більше 50% усіх поїздок відбуваються на відстань менше 7 км. Тобто велосипедний транспорт може прийняти на себе істотну частину щоденних поїздок в будь-якому місті.
- Велосипед надзвичайно **автономний**. Ним можна їхати в будь-яку годину доби, до будь-якого місця призначення, з будь-якою метою. В цьому відношенні він такий же зручний як автомобіль, але більш незалежний, ніж громадський транспорт.
- Велосипедний транспорт дозволяє рухатися **від дверей до дверей**. Велосипедисту легко сідати на велосипед та спішуватися, робити зупинки по дорозі, гнучко змінювати маршрут, розвертатися, знаходити місце для стоянки.
- Велосипедний транспорт забезпечує **найбільш передбачувану тривалість поїздки** в умовах міста, передбачуванішу, ніж у автомобілів та громадського транспорту (за виключенням транспортних засобів, які пересуваються по призначених виключно для них шляхам, як от метро). Велосипедисти можуть бути більш пунктуальними і витратити менше часу.
- Шляхова швидкість велосипеда **зрівняна з громадським транспортом на коротких відстанях**. Громадський транспорт стає привабливішим на значно більших відстанях. Для поїздки, скажімо в 5 км, проїхати велосипедом від дверей до дверей, ймовірно, вийде швидше, ніж йти до зупинки громадського транспорту, чекати його, їхати ним і йти від зупинки до місця призначення.
- Для поїздок на великі відстані зручно **діставатися велосипедом до станцій та зупинок громадського транспорту**. Поїздка велосипедом до головних транспортних вузлів вигідна як велосипедистам, так і громадському транспорту.
- Велосипеди – **маленькі, легкі, чисті та безшумні транспортні засоби**. Вони прості в керуванні, утриманні та парковці, через відсутність високотехнологічних вузлів відносно прості в ремонті. Велосипеду потрібно небагато місця. Велосмуга шириною 2м може пропустити щонайменше 2000 велосипедистів за годину, стільки ж, скільки автомобілів пропускає смуга⁷ шириною 3,5 м. При фактичних швидкостях руху до 30 км/год, велосипедисти можуть їхати в одному потоці з автомобілями, без потреби в додатковому місці, просто збільшуючи пропускну спроможність.
- Велосипед як доповнення до громадського транспорту **економічно загальнодоступний** набагато більше, ніж приватний автомобіль. Це

⁵ Marie-Hélène Massot e.a. – *Automobile et transport public*, RATP 1997, quoted in Jean-Pierre Orfeuill – *Mobilités urbaines*, Les carnets de l'info, 2008

⁶ ICE 2009: *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

⁷ BYPAD 2008 – *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

високорентабельний спосіб забезпечити собі більший вибір часу та напрямків поїздки, ніж той, який пропонує лише громадський транспорт.

- Велосипедом може користуватися **будь-яка здорова людина**. Не обов'язково бути спортсменом. Будь-хто: чоловік, жінка, дитина, літня людина може їздити на велосипеді.
- **Недоліки велотранспорту здоланні**. Погодні умови, великі похили, обмежені можливості по перевезенню дітей та вантажів, ризик крадіжки: ось фактори, які відвертають багатьох людей від велосипедного транспорту. Але успішні приклади міст з дощовитим кліматом та крутими горами доводять, що ці проблеми не є нездоланими. За певні розумні кошти можна придбати вдосконалений велосипед або аксесуари, які компенсують незручності: багатшвидкісний велосипед, одяг, що не промокає, кошики, тандеми, вантажні велосипеди або електровелосипеди. Звичайно, для відвернення крадіжки критичні правильна організація парковки та зберігання.

Велосипед сприяє розвитку міста. Крім того, що велосипед задовольняє транспортні потреби мешканців, розвиток велотранспорту позитивно впливає на інші характеристики міста: екологію, якість життя, економічний розвиток та соціальну інтеграцію.

- Велосипед робить міста **чистішими та здоровішими**. Велосипед взагалі найчистіший транспортний засіб. Пересадка мешканців з автомобілів на велосипеди матиме негайний ефект на місцевому рівні. Велосипед не створює викидів і шуму і це йде на користь усім мешканцям міста. Через щоденні помірні фізичні навантаження регулярні велосипедисти також здоровіші. Дослідження показали, що пересічний велосипедист, який тричі на тиждень проїжджає по 6км, здоровіший від людини, яка не користується велосипедом і на 10 років молодша⁸. Будь-який екологічно мислячий міський керівник також зверне увагу на ширші екологічні вигоди для громади як от зменшення споживання ресурсів і викидів парникових газів. Вживання для коротких поїздки велосипеда замість автомобіля може зменшити викиди CO₂ на 3-4%.⁹
- Розвиток велотранспорту робить міста безпечнішими та зручнішими для життя. В Копенгагені розглядають велосипед як важливий елемент міста для людей. Автомобіль досі може бути символом статусу для багатьох, але мешканці дедалі більше розуміють підвищення якості життя в своєму районі як зменшення та уповільнення автомобільного руху. Більшість європейців вважає наслідки автомобільного руху неприйнятними (22%) або ледь прийнятними (54%)¹⁰. Крім того, власники житла оцінять здорожчання їхньої власності вздовж вулиць, на яких рух автомобілів обмежений. Там, де швидкість автомобілів зменшується до 30 км/год для безпеки велосипедистів або там, де для велосипедистів відокремлюється частина вуличного простору (велодоріжка або велосмуга), кількість і швидкість автомобілів зменшуються. Дослідження показують, що принцип «безпека в кількості» працює: ризик ДТП менший в містах, де більше мешканців ходить пішки та їздять на велосипедах.¹¹
- Велосипед підтримує **економічний розвиток**. В найпростішому сенсі, видатки на велосипедну інфраструктуру компенсуються заощадженнями на автомобільній. Якщо взяти до уваги збереження здоров'я та економію на утриманні автомобілів, велосипедна інфраструктура окупає себе щонайменше 4-5 разів¹², навіть до 7 разів для мережі велошляхів Боготи за 10 років експлуатації¹³. Щоб побудувати місце для

⁸ Dutch Ministry of Transport, 1998 – *Eindrapport Masterplan Fiets*

⁹ BYPAD 2008 – *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

¹⁰ Brög, W, 2003 – *Reducing car use? Just do it*. Lecture at the Nottingham Transport Conference.

¹¹ ICE 2009 – *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

¹² BYPAD 2008 – *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

¹³ ICE 2009 – *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

парковки велосипеда, необхідно 5% коштів, потрібних на одне автомобільне паркомісце¹⁴. Також велосипед збільшує конкурентоспроможність торговельних площ в центрі міста та в зоні пішої доступності. Це тому, що велосипедисти більш регулярні та постійні клієнти найближчих магазинів, в той час як автомобілісти віддають перевагу великим замиським торговельним центрам. Велосипедний транспорт стає дедалі важливішим аргументом в міському маркетингу. Річард Флорида (Richard Florida) стверджує, що велосипед відповідає способу життя творчого класу¹⁵, відповідно дружнє до велосипедистів місто приваблює інтелектуальних працівників, які приносять процвітання міській економіці. Поява «велосипедного шику» та стильних дизайнерських велосипедних аксесуарів підтверджує цей тренд. Париж отримав неабияку користь для іміджу від своєї мережі велосмуг та системи велопрокату. Так само, велосипед дедалі більше приваблює гостей міст та туристів. Це зручний і приємний спосіб оглянути місто, швидший ніж обходити його пішки і достатньо повільний, щоб побачити усе, гнучкий та автономний. Організовані велоекскурсії та оренда велосипедів дедалі набувають популярності.

- Розвиток велотранспорту це поштовх до **особистої мобільності взагалі**. Через здоров'я енергоносіїв роз'їзди на автомобілі стають дедалі витратнішими і менш доступними. Прямо зараз, в будь-який момент часу, більшість городян не може собі дозволити їхати на приватному авто: або з економічних міркувань, або через вік, або просто через те, що наявним автомобілем користується інший член сім'ї. Для них велосипед – дешеве доповнення до громадського транспорту, яке значно розширює їх можливості для пересування і, як наслідок, можливості для роботи, навчання, культури або відпочинку. Особливо вирають діти, студенти, пенсіонери та малозабезпечені верстви населення. Велосипед вписується в політику соціального включення як транспорт для усіх.

Надто довго в багатьох містах нехтували велосипедом або намагалися захистити «отих божевільних велосипедистів» від небезпек, яким ті піддавали себе. Нове бачення велосипеда як ключового елемента міської мобільності вимагає заново продумати міські транспортні системи так, щоб вони надавали можливості, задовольняли потреби і заохочували до розвитку велосипедного транспорту.

Серйозний підхід до розвитку велотранспорту передбачає його **інтеграцію до загального транспортного планування** і навіть до **планів стратегічного розвитку**. На європейському рівні був розроблений метод аудиту BYPAD, як спосіб оцінити якість велосипедної стратегії міста в межах від «як є зараз» до її повного застосування. **Аудит BYPAD** – чудовий спосіб розпочати конструктивну співпрацю між зацікавленими групами і визначити стратегічні потреби. Розповсюджений спосіб почати справу – призначити **координатора з питань розвитку велотранспорту**: посадову особу на повній зайнятості, яка б відповідала за розвиток велотранспорту і взаємодію з іншими органами та зацікавленими громадами. Це надасть велосипедній стратегії обличчя. В ідеалі, цей координатор чи координаторка повинна розпоряджатися **спеціально виділеними коштами**, наприклад мати річний бюджет¹⁶.

¹⁴ BYPAD 2008 – *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

¹⁵ Richard Florida 2002 – *The Rise of the Creative Class*

¹⁶ Повна інформація на www.bypad.org, включаючи список сертифікованих аудиторів BYPAD по усій Європі.

3 Чемпіони, прогресуючі міста, початківці

Щойно в місті вирішать зробити велосипед звичайним транспортним засобом, постає проблема: як? Три підручники з розробки політики та 25 практичних довідок орієнтують в головних заходах та інструментах для цього.

Звичайно, двох однакових міст не буває. Себто немає і універсального рецепту, як зробити місто дружнім до велосипедистів. Не усі заходи та інструменти будуть працювати з однаковим успіхом та в однаковій послідовності усюди. Нарешті, розвиток велотранспорту має початися з детального з'ясування наявного стану речей: умов для велоруху, місць призначення, потреб і побажань, культури та відносин. Кожне місто має винайти свій баланс між інфраструктурними та заохочувальними заходами, виробити мету та шлях її досягнення та регулярно його перевіряти і коригувати.

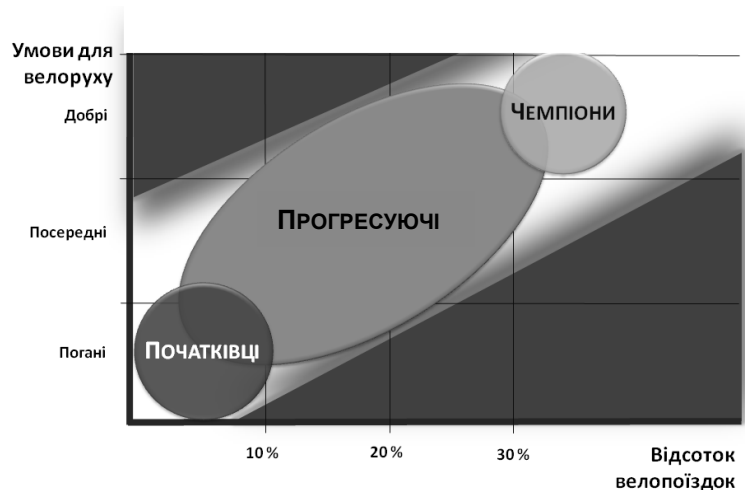
Однаке можливо дати певні загальні настанови. Один з висновків ВУРАД в тому, що на кожному етапі розвиток велосипедного транспорту вимагає певних специфічних заходів.

3.1 Рівні розвитку велосипедного транспорту

Рівень розвитку велотранспорту в конкретному місті залежить від двох індикаторів: умов руху та відсотку велопоїздок від загальної кількості поїздок у місті.

- **Оцінка умов велосипедного руху:** наскільки безпечно, просто, зручно та привабливо їздити велосипедом сьогодні? Це стосується велосипедної інфраструктури, але не тільки її. Це також залежить від інтенсивності та швидкості руху автомобілів, так само, як і від політики в цій галузі, наприклад, наявності ділянок з обмеженим або забороненим рухом автомобілів. Також слід взяти до уваги генеральне планування міста: компактне, щільне місто зі змішаною забудовою та короткими відстанями чи розлогі одноманітні пригороди, віддалені від місць роботи та центру? Умови можуть відрізнятися між районами одного міста.
- **Вимір відсотку велопоїздок:** який відсоток щоденних поїздок в місті здійснюється велотранспортом? Це числовий показник, який піддається вимірюванню через підрахунок на вулицях або опитування.

- Схема 2 – Початківці, прогресуючі міста та чемпіони в розвитку велотранспорту.



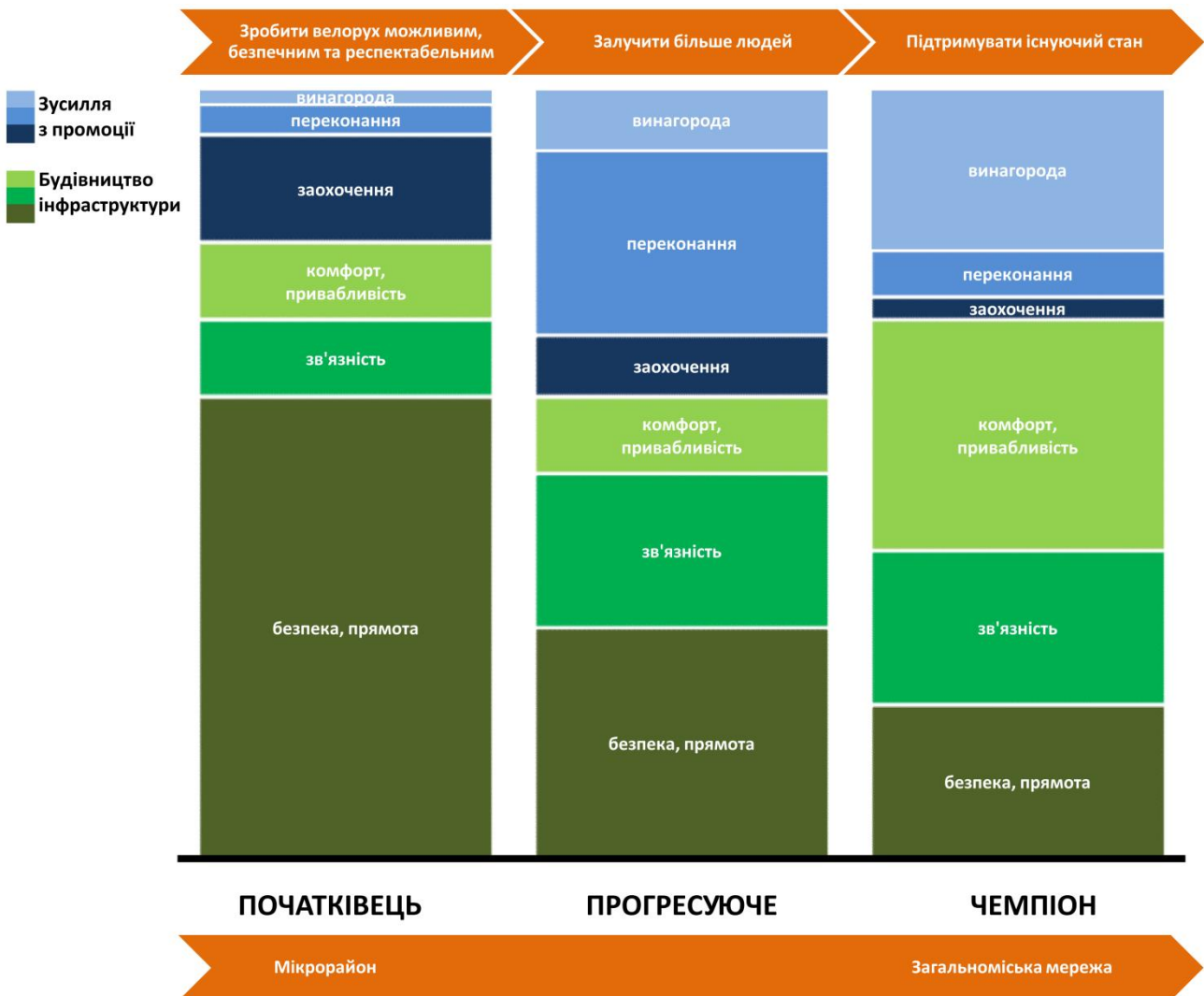
Взагалі кажучи, **відсоток велопоїздок зростає з поліпшенням умов для руху**. Але вірно і зворотне: чим більше людей їздить на велосипедах, тим гучніше вони вимагають

поліпшення умов руху. Міста-початківці не мають ані умов, ані велоруку, чемпіони мають і те і те. Не може бути першокласної велоінфраструктури без користувачів, рівно як і численних велосипедистів за незадовільних умов.

Але велика і неоднорідна **група зростаючих міст стикається з численними проблемами**. Це міста з середніми відсотками велопоїздок (приблизно 10-30%), але умови руху можуть бути поганими. Можливо і інше: зусилля до поліпшення умов велоруку докладені, а його інтенсивність залишається невідрадно низькою.

Нижченаведена діаграма представляє **послідовність зусиль по розвитку велотранспорту на трьох стадіях**¹⁷. Немає чіткого зв'язку між кожним окремим заходом і ефектом для використання велосипедів і безпеки. Але можливо визначити широкі цілі та пакети заходів, найбільш корисних на кожному етапі розвитку. Вжиті разом, вони вказують основні напрямки стратегії розвитку, яка переводить міста із категорії початківців в зростаючих, а тих в чемпіонів. Нажаль, стратегія успішного початку не створена досі. В різних країнах існує багато чудових посібників для вищих етапів розвитку велоінфраструктури, але їх важко застосовувати для рівню початківців і навіть зростаючих міст.

Схема 3 – Послідовність заходів по розвитку велотранспорту.



¹⁷ Ці рекомендації сумісні з якісними рівнями ВУРАД в велосипедній стратегії.

Схема ілюструє декілька ідей. Велосипедна стратегія на кожному рівні має **відмінні цілі**, від створення можливості для їзди велосипедом по щоденних справах через популяризацію цього виду транспорту до підтримки високих відсотків велопоїздок. Це вимагає **різних комбінацій** інфраструктурних та заохочувальних заходів. На початковій та чемпіонській стадії більше уваги необхідно приділяти інфраструктурі, на стадії росту – заохоченню. Але в межах інфраструктурного та заохочувального напрямків теж можна вживати різні заходи. Нарешті, діаграма представляє **різні масштаби** велосипедних проектів: від місцевих для початку до загальноміської мережі велошляхів.

Далі ми розглянемо ці тези докладніше.

Слід зауважити, що пропорції на діаграмах – показники відносних зусиль для різних напрямків. Їх не слід розуміти як показник частини коштів. Загальний бюджет велосипедних програм буде найменшим на початку і згодом зростатиме в зв'язку з реалізацією великих проектів: веломаршрутів міського масштабу, великих велопаркінгів при транспортних вузлах, довгих мостів тощо. Видатки на заохочення як правило менші порівняно з інвестиціями в інфраструктуру.

Діаграма також вказує, що певну роботу по усіх напрямках слід докладати на усіх стадіях, але головний напрямок дій змінюватиметься. Це відображає **рівні, на яких специфічні заходи, ймовірно будуть найбільш ефективними**. Звичайно, міська влада повинна спостерігати за поточною ситуацією і виправляти курс, якщо виникне необхідність.

3.2 Рівні розвитку та комбінації заходів

По-перше, розглянемо мету кожної стадії розвитку та динамічний баланс між інфраструктурними та заохочувальними заходами.

МІСТА – ПОЧАТКІВЦІ стикаються з найбільшими труднощами. Мало велосипедистів, нерозвинена інфраструктура і відсутня велосипедна культура. Розвивати велотранспорт тут – йти проти течії. Оскільки поточний попит малий, важко отримати політичну підтримку та фінансування. Як же зробити перший крок?

Перш за усе, ми повинні зрозуміти, що завжди є істотний **прихований попит** на щоденні велопоїздки. Більшості людей усякого віку подобається їздити на велосипедах. І в більшості міст є певна кількість велосипедів, але використовуються вони лише для відпочинку, в вихідні і за містом.

А чому ж не для роз'їздів по справах? Головним чином тому, що їздити на велосипеді **небезпечно і не престижно**. Розглянемо найгірший випадок. На більшості вулиць та доріг **щільність та швидкість руху** не відповідають вимогам безпеки велосипедиста. Звичайно, є певні затишні і безпечні ділянки, але їх недостатньо, щоб убезпечити велосипедиста на шляху від дому до місця призначення. На додачу **конструкція доріг** орієнтована на автотранспорт і не приймає до уваги велосипедистів. Майже або зовсім відсутні **необхідні для велосипедистів речі**: велосипедні смуги або доріжки, дорожні знаки та розмітка, парковочні стійки чи сховища. Почасту ніщо в громадському місці не нагадує про можливість велосипедної їзди тут.

Не дивно, що в таких умовах більшість людей відчуває себе на велосипеді небезпечно, некомфортно і непевно. Тільки «міцні горішки¹⁸» кидають виклик труднощам: вони змушені продиратися через небезпечний трафік або шукати безпечні шляхи, хоч би вони були довгі та складні. Поведінка автомобілістів ускладнює проблему: зі зрозумілих причин вони мало довіряють велосипедистам, не розуміють особливостей велосипедного транспорту, інколи проявляють агресивність, вбачаючи в велосипедистах безвідповідальних урвиголів.

¹⁸ В оригіналі «diehard cyclists». Приємно опинитися в одній компанії з героєм Брюса Вілліса з однойменного фільму. Прим. перекл.

Як поставити справу так, щоб більше людей сідало на велосипеди? Очевидно, **істотне поліпшення умов руху** – необхідний перший крок. В цьому відношенні інфраструктура – найкраща пропаганда. Хоча основна мета велосипедної інфраструктури, певна річ **убезпечення велосипедистів**. На додачу, виділення велосипедистам частки міського простору, будівництво інфраструктури, посиляє усім чіткий сигнал **«їздити на велосипеді можливо і престижно, це нормальний спосіб пересування»**. Нарешті, це **означає певні зобов'язання** влади.

Звичайно не йдеться про те, щоб будувати в усьому місті першокласну велоінфраструктуру в один прийом, як це пояснюється нижче. Але люди будуть готові змінити свої звички тоді, коли побачать істотні зрушення в цій галузі. Якщо їздити на велосипеді небезпечно, немає надії добитися успіху самою пропагандою. Меншість можливо її і піддається, але більшість вважатиме таку політику безвідповідальною.

Однак робота з громадськістю буде потрібна щоб **висвітлити інфраструктурні досягнення** і стимулювати людей користуватися ними. Комунікацію можна розпочинати, щойно проявиться прихильність до програми розвитку. В автомобілецентричних культурах це дасть можливість поставити велосипедне питання на порядок денний і розробити маркетингову стратегію ребрендингу для велотранспорту.

Коли місто перейшло в категорію **ПРОГРЕСУЮЧИХ МІСТ**, велорух стає безпечним та зручним в багатьох районах міста. Одночасно відсоток поїздок стане таким, що велосипедисти стають помітною часткою міського ландшафту. Немає сумніву, що велосипедний транспорт знайшов свою нішу, але його потенціал ще не очевидний, проте з велосипедистами вже рахуються як з партнерами і групою інтересів.

На цьому етапі слід продовжувати **розширяти і вдосконалювати велосипедну інфраструктуру**. Однак на цьому етапі ще залишається великий потенціал для скорочення вжитку автомобілів на користь велосипедів. Тому промоція важлива для **заохочення нових велосипедистів**.

В **МІСТАХ-ЧЕМПІОНАХ** більшість коротких подорожей робиться пішки або на велосипеді і в усьому місті прокладена густа мережа велошляхів. Більше немає потреби демонструвати людям переваги велосипедного транспорту, але постає завдання утримувати людей на велосипедах. Велосипедисти вимагають і очікують поліпшення свого становища. На цій стадії серйозні інфраструктурні проекти знов потрібні, але тепер – для **вдосконалення інфраструктури**, поліпшення її якості та комфорту. Але і пропаганда не повинна припинятися щоб **продовжувати надавати можливість отримувати задоволення від поїздок велосипедом**, пропонуючи їм висококласну інформацію та певні вигоди як нагороду за їх бажання користуватися велосипедом.

3.3 Інфраструктура: від велосипедного кварталу до велосипедного міста

Глянемо ближче на різні потреби в інфраструктурі на різних етапах велосипедного розвитку міста. Міста-чемпіони, звичайно, надихають і дають практичний досвід. Але не варто сподіватися досягти цієї розкоші одним великим стрибком.

По-перше ми маємо розвіяти досі поширене непорозуміння: **велосипедна інфраструктура це не те саме, що велика загальноміська мережа широких велосипедних доріжок, відділених від автомобільного руху**. Це продиктовано добрими прагненнями, але насправді це тупиковий шлях, тримати велосипедистів окремо від автомобілів для їхньої власної безпеки, не зменшуючи кількості та швидкості автомобілів. Нині добре відомо, що велодоріжки різко підвищують ризик на перехрестях. Крім того, велосипедна доріжка може бути зовсім не тим, чого прагнуть і потребують

велосипедисти: доріжка обмежує їхню свободу, особливо якщо вона обов'язкова¹⁹. Крім того, впровадження реалізація такої програми вимагає великих коштів і значного часу, так що знайти підтримку і бюджетні кошти майже неможливо. Якщо прагнути піти саме цим шляхом, то ніякого поліпшення становища велосипедистів не настане доки ці величезні кошти не будуть виділені і освоєні, тобто, майже напевне, ніколи. Можливо будувати велодоріжки безсистемними шматками, протягом довгого часу, попутно з іншими інфраструктурними проектами, але пройде неприпустимо багато часу, перш ніж ця тактика принесе хоч якісь плоди.

Більш перспективна відправна точка – датські вимоги до велосипедної інфраструктури, широко прийняті і висвітлені в багатьох посібниках. Ідеальна велоінфраструктура повинна складатися зі шляхів, які **безпечні** (при повільному русі автомобілів – разом з ними або добре сконструйовані окремі), **прямі** (велосипедисти дістаються місця призначення найкоротшим та найшвидшим шляхом), **зв'язні** (поєднані в загальноміську мережу), **комфортабельні** (гладкі поверхні, помірні похили, відсутність бордюрів тощо) та **привабливі** (велосипедисти ідуть через прийнятне середовище).

Усі критерії важливі на кожному етапі, але пріоритети можуть відрізнятися. Що найважливіше **НА ПОЧАТКОВОМУ РІВНІ? Безпека та прямота**: люди почнуть їздити, коли зможуть безпечно і швидко доїхати від своїх домівок до, хоча б, найближчих місць призначення. А загальноміська мережа (зв'язність) не є необхідною для окремого велосипедиста на початку, тож локалізований підхід буде ефективним способом розпочати справу.

Міста мають починати з **велосипедного облаштування вибраних перспективних районів**. Через систематичне поліпшення умов для велоруку в цих районах, місцеві мешканці почнуть робити поїздки в межах району велосипедом. Це захопить нових велосипедистів більше, ніж шматки інфраструктури, розсіяні по місту або довгі шляхи.

- **Потенційні місця** можуть бути ідентифіковані складанням списку вулиць і місцевостей, де вже зараз можна відносно безпечно їздити на велосипеді осторонь від навантажених вулиць. Особливо житлові райони, віддалені від центру міста, мають надавати можливості для будівництва місцевої веломережі, яка б обслуговувала місцеві громадські місця, школи, магазини, транспортні вузли тощо.
- Будь-які наявні зручності для велосипедистів мають бути збережені та вдосконалені. Втім, в житлових районах велосипедисти можуть їхати в одному потоці з автомобілями, якщо рух здебільшого місцевий, обмежений і відбувається з помірними швидкостями. Якщо умови для велоруку мають бути поліпшені, застосовується **невидима інфраструктура**: обмеження швидкості та інтенсивності руху, замість влаштування виділених велошляхів: смуг чи велодоріжок. Обмеження **інтенсивності руху** означає недопущення в житлові райони транзитного транспорту. Найбільш ефективний захід для цього – стовпчик посередині вулиці, який перешкоджає проїзду автомобілів, але не заважає пішоходам та велосипедистам. Відносно прості заходи по обмеженню швидкості можуть зробити вулиці та перехрестя безпечнішими для усіх, включаючи велосипедистів: звуження вулиць, штучні бугри та припідняті перехрестя, рух по колу з малим радіусом, житлові та пішохідні зони, короткі доріжки через парки. Мешканці в масі схвалюють такі заходи через їх громадську користь: тихіше та безпечніше житлове середовище та покращення публічного простору.
- Крім того, мають бути влаштовані прості вуличні **велопарковки**, особливо в навантажених зонах та на головних транспортних вузлах. Місця для зберігання велосипедів можуть бути корисними там, де мешканці не мають достатньо приватного простору для збереження велосипедів вночі.

¹⁹ В Україні користування велосипедними доріжками, там де вони є, обов'язкове за ПДР. Прим. перекл.

Коли район добре облаштований для велосипедного руху, невеликі заохочувальні заходи потрібні, щоб стимулювати велорух. Оскільки вигоди негайно стають очевидними, мешканці суміжних або подібних районів вимагатимуть подібних заходів. Коли таких осередків стає декілька, між ними будуть прокладені велошляхи і мережа почне розширятися.

НА ЕТАПІ РОЗВИТКУ головні складові велосипедної інфраструктури вже є в різних місцях і різного ступеня досконалості. Безпека і прямота залишаються важливими, але головною проблемою стає **досягнення зв'язності мережі**: поєднання осередків безпечного велоруху в мережу, що розширяється, щоб велосипедисти могли легко пересуватися між цими осередками, через усе місто на довші відстані. Також необхідно опанувувати більш складні та завантажені ділянки, головні проїзди та бар'єри. На цьому етапі постають такі завдання:

- Створити **високоякісні шляхи** на виділених велодоріжках, які сформують кістяк головних веломаршрутів, по яким велосипедисти зможуть швидко пересуватися на великі відстані, між районами міста та до головних міських центрів. Ця мережа може також включати шляхи до приміських районів, для транспорту і відпочинку.
- Зайнятися головними **перешкодами**. Небезпечні місця в дорожній мережі мають бути зроблені безпечними для велосипедистів, наприклад, встановленням світлофору або влаштуванням об'їзного шляху. Просторові бар'єри (водні перешкоди, автомагістралі, залізниці тощо) мають бути досліджені: влаштування стратегічно розташованих безпечних переїздів, велосипедних мостів та тунелів дозволяє створити магістральні веломаршрути, повністю відділені від автодоріг.
- **Збільшення густини мережі** велошляхів, спрямлення об'їзних велошляхів. Багато може бути зроблено відносно дешевими шляхами, такими як світлофори, дорожні знаки та розмітка: велосипедні смуги на проїзній частині, контра-смуги²⁰, винесені вперед стоп-лінії для велосипедистів, смуги для спільного руху громадського транспорту і велосипедів, означення рекомендованого місця проїзду велосипедистів на дорозі, короткі шляхи через парки. Для усіх цих вдосконалень важливий якісний дизайн.
- Облаштування привабливого для велосипедистів **центру міста** шляхом використання пішохідних зон та забезпечення зручних умов велосипедистам у торговельних зонах, біля вузлів громадського транспорту та у територіях концентрації робочих місць.
- Організація **громадського велопрокату**, дуже важливий захід, який підштовхує їздити на велосипедах тих, хто їх не має зараз і приїжджих.
- Створення **захищених велостоянок** на транспортних вузлах. Це можуть бути велогаражі, сховища під наглядом або автоматизовані.

Розвиток загальноміської мережі вимагає точного балансу між перспективним плануванням і збільшенням використання існуючих можливостей. Початковий аналіз головних існуючих маршрутів, ключових місць призначення та проїздів, які найбільш необхідно влаштувати, буде корисним для визначення місць докладання зусиль. Це слід робити на місцевому рівні і з наростаючою інтенсивністю, ділянка за ділянкою, разом з виконанням загальноміської програми. Загальний розвиток мережі має постійно контролюватися, оцінюватися та коригуватися.

В **МІСТАХ-ЧЕМПІОНАХ** вже є загальноміська мережа безпечних та прямих веломаршрутів і велотранспорт нікого не дивує. Велоспільнота набрала такої суспільної ваги, що може

²⁰ Влаштовуються на вулицях з одностороннім рухом для того, щоб дозволити велосипедистам їздити по них в обидва боки. Прим. перекл.

вимагати **ще більшої якості**. Щоб утримувати мешканців на велосипедах, слід змінити пріоритети на користь більшого **комфарту** та **привабливості** веломережі.

- **Догляд** найважливіший. Велосипедну інфраструктуру слід підтримувати в доброму стані, проїжджою за будь-якої погоди. Стандарти комфорту дорожньої поверхні, бордюрів, заокруглень тощо мають бути переглянуті і, за потреби, вдосконалені.
- **Модернізація інфраструктури** може бути необхідною зі збільшенням кількості користувачів. Смуги може бути варто перетворити на відокремлені доріжки, а існуючі доріжки – розширити. Це означатиме подальший перерозподіл простору вулиць від автомобільної до велосипедної інфраструктури, наприклад, шляхом зменшення числа смуг.
- **Поліпшення швидкості та плавності руху** для збільшення пропускної спроможності головних велосипедних проїздів: світлофори, орієнтовані на велорух, «зелені хвилі», безсвітлофорні веломагістралі, пріоритет руху велосипедистів на перехрестях.
- На цьому етапі буде громадська підтримка і потреба в **висококласних велоорієнтованих проектах**. Великі велосипедні мости можуть відкрити для руху нові маршрути і стати місцевою архітектурною відзнакою. На транспортних вузлах можуть бути влаштовані великі велостанції²¹, які поєднують паркінг та сервіси. На краю міста паркінги-перехоплювачі з можливістю зберігання велосипедів пропонуватимуть автомобілістам можливість останню частину маршруту подолати велосипедом.

Інфраструктурна стратегія більш докладно розглянута в «Підручнику з велосипедної політики PRESTO: Інфраструктура» та збірках даних до нього. «Підручник з велосипедної політики PRESTO: Електровелосипед» присвячений інфраструктурі, специфічній для цього виду транспорту.

3.4 Промоція: заохотити, переконати, нагородити

Промоція велотранспорту нині детально розроблена. Знання, досвід та успішні приклади відомі для сегментації та впливу на різні цільові групи, відомо коли і як використовувати численні інструменти для різної мети від висвітлення проблеми і інформування до тренування і освіти²².

Для промоції велосипеда також фокус і пріоритети змінюватимуться в залежності від рівня розвитку велотранспорту в місті.

В **МІСТАХ-ПОЧАТКІВЦЯХ** популяризація буде найбільш ефективною, якщо прагнутиме **заохотити тих, кому не вистачає лише невеликого поштовху, щоб почати їздити або їздити більше**. Їх найпростіше переконати хай найпростішими, але наочними поліпшеннями умов велоруху.

- **Популяризація шляхом поліпшення умов велоруху** та наочні результати такої роботи найважливіші щоб висвітлити зобов'язання міської влади, показати можливість їздити на велосипеді, дати можливість побачити веломережу, що розвивається. Це заохотить тих, хто вже користується велосипедом для задоволення

²¹ Велостанція (bike station, cycle center) – приміщення, які забезпечують зберігання велосипедів пасажиром громадського транспорту, переважно приміського. Велостанція, як правило, пропонує додаткові суміжні послуги (ремонт, зарядка акумуляторів електровелосипедів, переодягальня, душові, харчування і т.д.) Велостанції, як правило, працюють за клубно-абонементною системою. Прим. перекл.

²² Ймовірно, найбільш докладний огляд (англійською мовою) пропонується в Marketing Cycling Handbook 2004: Bike for all. National Cycling Strategy Board.

своїх щоденних транспортних потреб, продовжувати їздити, тих, хто їздить інколи – їздити частіше, тих, хто досі їздив тільки для відпочинку – спробувати з'їздити велосипедом по справах, тих, хто розчарувався у велосипеді – зробити ще одну спробу.

- **Підвищення обізнаності та інформаційні інструменти** мають також застосовуватися. Кампанії популяризації користування велосипедом, велосипедний путівник, веломапа, що регулярно оновлюється, та урочисті відкриття нових об'єктів інфраструктури – ось деякі можливості.
- **Велосипедні заходи та програми** дозволяють людям випробувати велосипед і бути особисто залученими. Місцеві мешканці можуть бути запрошені до участі в роботу на місцевості по визначенню велосипедних потреб і можливостей. Велофестивалі і екскурсії дозволяють випробувати велосипед і поширюють позитивне ставлення до нього. Дні без авто – чудова нагода для великих велосипедних заходів. Публічні тест-драйви велосипедів, організовані в співробітництві з їх роздрібними продавцями – чудовий спосіб надати людям можливість оцінити якість та асортимент нинішніх велосипедів та аксесуарів.

НА ЕТАПІ РОСТУ постає нове завдання: залучити більше людей і пересадити їх на велосипеди. Нині головна мета буде **переконати і заітувати тих, хто досі сумнівається**: від школярів до пенсіонерів, від мешканців віддалених районів до рекреаційних велосипедистів, від жінок до іммігрантів. Пропаганда має створювати **позитивний імідж велотранспорту**, підкреслюючи вигоди від велосипеда для різних цільових груп: це весело, круто, корисно для здоров'я, швидко, зручно і робить мене більш незалежним.

- Партнери можуть бути вмотивовані взяти участь в **цільових кампаніях**. Школи, працедавців та власників магазинів можна переконати підтримати такі проекти як спільні велосипеди (для співробітників), кампанії «велосипедом на роботу», ваучери для покупок в веломагазинах тощо.
- Невпевнені велосипедисти та школярі можуть знайти корисними **випробувальні поїздки, тренування та навчання**. Ключові теми: безпека руху в потоці транспорту та найбільш ефективне використання існуючої інфраструктури.
- **Кампанії за безпеку** доречні, щоб попередити автомобілістів та велосипедистів про потенційні небезпеки, привити взаємну повагу та навички безпечного водіння. Помітність та справний технічний стан транспортних засобів теж мають бути підкреслені.
- **Фінансові та податкові важелі** можуть бути застосовані, наприклад, щоб спонукати або зобов'язати компанії підтримувати їзду велосипедом на роботу, заохочувати громадян до придбання велосипедів та специфічних аксесуарів.

В **МІСТАХ-ЧЕМпіОНАХ** велика кількість людей вже користується велосипедом і розвиненою веломережею. Поточне завдання – утримувати велосипедистів на їх велосипедах. Пропаганда повинна **постійно винагороджувати і підтримувати велосипедистів**.

- Більш **об'ємна та поглиблена інформація** має бути представлена для відома. Ознакування маршрутів, мапи та веб-сайти потребують регулярного оновлення. Мережа нині достатньо розгалужена, щоб за допомогою планувальників маршрутів та GPS пропонувати шляхи на різні смаки: найшвидший, найлегший, найтихіший, найбезпечніший.
- **Велосипедні центри** можуть служити центральними контактними пунктами для інформації та сервісу, як от ремонт або оренда велосипедів та аксесуарів. Приїжджі,

туристи, городяни-новосели можуть отримувати пакети велосипедної інформації, в ідеалі, як частину пакету сталої мобільності.

- Може бути налагоджене партнерство для надання **пільг велосипедистам**, наприклад, сезонного проїзного квитка, який включає зберігання велосипеда біля зупинки громадського транспорту. Велосипедні події, свята, конференції, можуть стати масовими міськими заходами.
- **Індивідуальний маркетинг** може допомогти знайти підхід до найменш охочих цільових груп.
- Місто може виробити свій **модний велосприятливий імідж**. Публічні лічильники велосипедистів повідомляють усім кількість велосипедистів, що проїхали тут. Міський маркетинг може створити почуття гордості, так само як організація великих велосипедних подій, наприклад Velocity²³. «Велосипедний шик», наприклад стильний одяг та аксесуари для велосипедисток та велосипедистів може зробити цей транспорт модним.

Стратегія промоції більш докладно описана в «Підручнику з велосипедної політики PRESTO: Промоція» та збірках даних до нього. «Підручник з велосипедної політики PRESTO: Електровелосипед» присвячений велосипедам з допоміжним електричним двигуном і, зокрема, їх місцю в промоції велотранспорту.

3.5 Організаційні аспекти розвитку велотранспорту

Недавні дослідження в десяти містах-чемпіонах по усій Європі визначили головні фактори успіху: **невідступність** та **комплексність** в зусиллях²⁴. Тактика може змінюватися і має регулярно коригуватися, але має залишатися воля до змін і готовність докладати зусилля до усіх аспектів велосипедної політики.

На усіх трьох стадіях вкрай важливо збільшувати та інтегрувати зусилля в цій галузі. Контрольний метод ВУРАД дозволяє оцінювати і перевіряти якість інтегрованої велосипедної політики. Тому ми надамо лише три рекомендації для ефективної організації розвитку велотранспорту.

- Велосипедний аспект має дедалі більше **ставати невід'ємною частиною міських програм та планів розвитку**. Реалізація велосипедної політики в цілому і ресурси, які на це відпускаються, мають бути зосереджені в руках координатора. Потреби велосипедистів мають прийматися до уваги в усіх дотичних галузях міського господарства і на усіх рівнях, особливо в дорожньому будівництві, організації дорожнього руху, генеральному плануванні та містобудуванні. Мають бути адаптовані нормативні документи, такі як запровадження обов'язкового влаштування велопарковок при новобудовах, адаптація до велоруху новозбудованих вулиць, введення велосипеда до шкільних та корпоративних транспортних планів. Місто повинно співпрацювати з іншими містами в галузі велосипедної політики. В генеральному плануванні слід прагнути змішаного та компактного землекористування.
- З розвитком велоруху **моніторинг та дослідження** ставатимуть дедалі важливішими у сприянні отримання знання та впровадження інновацій. Велосипедистів слід активно заохочувати до відгуків через телефонну лінію або онлайн-платформу, зі

²³ Щорічна всесвітня конференція з велосипедного транспорту. Гра слів: назва заходу може бути перекладена як «веломісто» і одночасно як «швидкість». Прим. перекл.

²⁴ Dirk LIGTERMOET, **Fietsberaad Publicatie n° 7: Het fietsbeleid van de Europese toppers: langdurig en integraal**, 2009; Старіше видання доступне англійською: **Publication n°7: Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities**, 2006



швидкою відповіддю та дієвою реакцією. Лічильники велосипедистів можуть спостерігати за використанням мережі та надавати важливі дані. Опитування громадян вкажуть на потреби велосипедистів та потенційних велосипедистів. Безпеку велоруху слід всіляко контролювати і усі ДТП докладно аналізувати. Нарешті слід співпрацювати з іншими містами в спільних проектах та дослідженнях.

- Владні установи мають конструктивно **співпрацювати з місцевими велосипедистами, велосипедним бізнесом** та асоціаціями. Їхній досвід в цій галузі безцінний. Вони можуть допомогти сформулювати цілі велосипедної політики, намалювати мережу майбутніх велошляхів, допомогти в її створенні та промоції велоруху.

Вся відповідальність за зміст цього документа лежить на авторів. Документ не обов'язково відображає думку Європейських Спільнот. Європейська Комісія не несе відповідальності за будь-яке користування цією інформацією



Переклад та адаптацію цього підручника було зроблено Асоціацією велосипедистів Києва в рамках створення Українського інформаційного центру велотранспорту за підтримки проекту GIZ "Кліматично сприятлива концепція сталої мобільності в українських містах" за дорученням Федерального міністерства навколишнього середовища, охорони природи і безпеки реакторів Німеччини (BMU) у контексті Міжнародної ініціативи по захисту клімату.

Німецьке Товариство Міжнародного Співробітництва (GIZ) реалізує в Україні за дорученням уряду ФРН різноманітні проекти міжнародної технічної допомоги, в тому числі у сфері сталого енергоефективного розвитку.



www.velotransport.info