



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**

Группа экспертов по модулю велосипедной
инфраструктуры

Шестая сессия

Женева, 22–24 мая 2024 года

Пункты 2 и 3 предварительной повестки дня

**Велосипедная сеть Европейской экономической
комиссии Организации Объединенных Наций**

**Определения и стандарты велосипедной
инфраструктуры**

Проект заключительного доклада о выполнении мандата Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры*

**Представлено Председателем и заместителем Председателя
Группы экспертов**

I. Справочная информация

1. Настоящий документ содержит проект заключительного доклада Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (GE.5).
2. GE.5 предлагается рассмотреть настоящий доклад и доработать его для представления своему головному органу — Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта (WP.5). Раздел V настоящего доклада подлежит представлению Глобальному форуму по безопасности дорожного движения (WP.1), поскольку в нем содержатся предложения по изменению конвенций 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах.

II. Введение

3. Комитет по внутреннему транспорту на своей восьмидесятой четвертой сессии (Женева, 22–25 февраля 2022 года) согласно просьбе WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/70, пункт 50) одобрил создание GE.5.

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



4. GE.5 получила двухлетний мандат на выполнение функций платформы для сбора данных о национальной велосипедной инфраструктуре, анализа этих данных и предложения маршрутов в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК) на основе национальных велосипедных маршрутов с целью формирования сети велосипедных маршрутов ЕЭК. Кроме того, GE.5 было поручено разработать единые определения для различных видов велосипедной инфраструктуры, а также, при необходимости, новые дорожные знаки для обозначения велосипедных маршрутов.

5. В порядке выполнения своего мандата GE.5 провела шесть официальных сессий в период с июня 2022 года по июнь 2024 года. Кроме того, был проведен ряд неофициальных сессий.

6. Работа GE.5 проходила под председательством г-на М. Эдера (Австрия) и г-на Г. Стеклачича (Словения) и в ней участвовали эксперты от следующих стран и организаций:

- Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Испании, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Франции, Хорватии, Чехии и Эстонии; и
- Европейской федерации велосипедистов (ЕФВ) и Конфедерации европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ)/Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

7. GE.5 подготовила настоящий доклад с целью представить результаты своей работы.

8. Что касается ее задачи, состоящей в предложении маршрутов для формирования сети велосипедных маршрутов ЕЭК, то GE.5 удалось:

а) разработать предложение, касающееся обозначения частичной сети велосипедных маршрутов ЕЭК применительно к странам, в которых на момент получения мандата Группы имелись или планировались национальные сети велосипедных маршрутов либо существовали международные маршруты; и

б) разработать руководство по обозначению сетей велосипедных маршрутов, призванное служить странам, особенно располагающим небольшим опытом практического продвижения велосипедного движения в качестве одного из решений в области мобильности, подспорьем в деле эффективного развития велосипедных сетей на различных административных уровнях.

9. Результаты этой работы представлены в разделе III настоящего доклада.

10. Что касается ее задачи по разработке единых определений для различных видов велосипедной инфраструктуры, то, как признала GE.5, в последние годы сами понятия «велосипед» и «велосипедное движение» претерпели изменения, что привело к появлению новых видов велосипедной инфраструктуры, новых дорожных знаков, новых определений термина «велосипед» и новых правил дорожного движения в различных странах региона ЕЭК и за его пределами. При разработке единых определений видов велосипедной инфраструктуры GE.5 скрупулезно учла эти различные изменения.

11. Соответствующие определения и пояснительные примечания к ним представлены в разделе IV настоящего доклада.

12. Вместе с тем, как полагает GE.5, для целей обеспечения надежного и комфортного перемещения на велосипеде в регионе ЕЭК и за его пределами согласованные решения, касающиеся велосипедного движения и отраженные в единых определениях, возможно, должны быть закреплены в конвенциях 1968 года о дорожных знаках и сигналах и о дорожном движении в порядке более полного согласования мер нормативного регулирования между Договаривающимися сторонами этих конвенций. С этой целью GE.5 подготовила ряд предложений по внесению изменений в конвенции для их рассмотрения и возможного одобрения Договаривающимися сторонами последних в рамках WP.1.

13. Предложения по внесению изменений в конвенции, подготовленные GE.5 для их рассмотрения WP.1, представлены в разделе V настоящего доклада.
14. Опираясь на результаты проделанной ею работы, связанной с выполнением обеих задач, GE.5 сформулировала ряд рекомендаций по поддержанию и дальнейшему развитию сети велосипедных маршрутов ЕЭК, а также по применению единых определений.
15. Эти рекомендации содержатся в подразделах а) и б) раздела VI.
16. GE.5 выражает признательность экспертам за их вклад в ее работу, в частности за разработку руководства по обозначению сетей велосипедных маршрутов, единых определений видов велосипедной инфраструктуры, определения термина «велосипед», а также предложений по изменению конвенций. Слов особой благодарности заслуживают г-н Мартин Эдер (Австрия), г-н Грегор Стеклачич (Словения), г-н Урс Вальтер (Швейцария), г-н Андре Невес (Соединенное Королевство), г-н Ричард Боуэн (Ирландия), г-н Антонио Перес (Испания), г-жа Агата Додибон и г-н Александр Бучиньски (Европейская федерация велосипедистов), а также г-н Розль Янссенс и г-н Лукаш Вировски (секретариат ЕЭК).

III. Сеть велосипедных маршрутов Европейской экономической комиссии

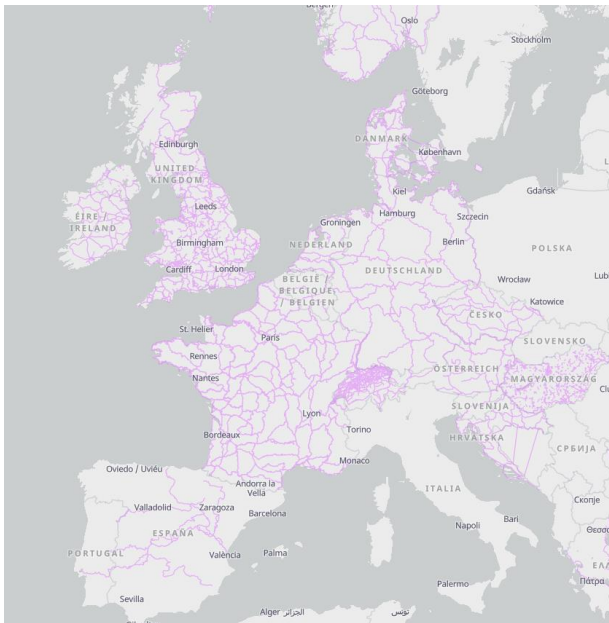
17. В соответствии с первоначальным мандатом GE.5 было поручено разработать сеть велосипедных маршрутов ЕЭК на основе существующих и планируемых национальных сетей велосипедных маршрутов. Выполнение этой задачи должно было способствовать реализации Общеввропейского плана комплексного развития велосипедного движения, принятого по линии Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в 2021 году в Вене. В рамках этой работы были задействованы опыт и знания ЕЭК в области развития стыкуемых международных транспортных сетей в Европе на основе соглашений СМЖЛ, СМА, СМВП и СЛКП¹.
18. Соответствующие усилия предпринимались в несколько последующих этапов.

Этап 1: Сбор данных по линии стран и проектов

19. Начиная со своей первой сессии, GE.5 вела работу со странами ЕЭК и субрегиональными инициативами/проектами по сбору данных об их национальных или региональных сетях.
20. Свои данные для GE.5 представили следующие страны: Австрия, Бельгия, Венгрия, Германия, Дания, Ирландия, Испания, Нидерланды (Королевство), Норвегия, Португалия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Франция, Хорватия и Чехия.
21. Также были собраны данные по линии проекта сети велосипедных маршрутов в регионе Дуная.
22. На картах 1–3 ниже представлены собранные данные.

¹ Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), заключенное в 1975 году; Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), заключенное в 1985 году; Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), заключенное в 1991 году; и Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

Карта 1
Данные о национальных сетях велосипедных маршрутов



Источник: ЕЭК.

23. Данные о национальных сетях велосипедных маршрутов свидетельствуют о значительных различиях между сетями в плане плотности и уровня детализации.

Карта 2
Национальная велосипедная сеть в Швейцарии как пример очень плотной сети



Источник: ЕЭК.

Карта 3
Данные, представленные по линии проекта сети велосипедных маршрутов в регионе Дуная



Источник: Проект сети велосипедных маршрутов в регионе Дуная.

Этап 2: Сбор данных о маршрутах сети «ЕвроВело»

24. Европейская федерация велосипедистов предоставила в распоряжение GE.5 данные о существующей сети маршрутов «ЕвроВело», которая включает 17 пересекающих Европу велосипедных маршрутов большой протяженности, находящихся на различных стадиях завершения.

Карта 4

Маршруты сети «ЕвроВело»



Источник: ЕФВ.

Этап 3: Анализ имеющихся данных

25. После сбора данных о различных сетях GE.5 наложила национальные маршруты на маршруты «ЕвроВело» (карта 5) и проанализировала полученный результат для формирования сети велосипедных маршрутов ЕЭК.

26. В процессе этой деятельности GE.5 согласовала следующие три принципа, а также подлежащий использованию показатель плотности:

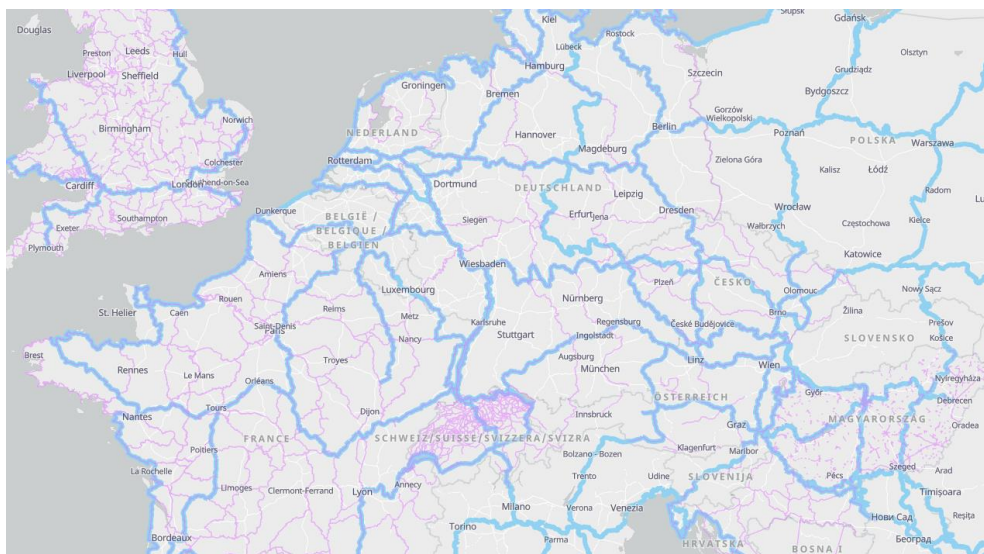
- a) основой для маршрутов сети ЕЭК на территории страны ЕЭК может служить соответствующий(е) маршрут(ы) «ЕвроВело» — в случае, если это целесообразно для данной страны;
- b) сеть ЕЭК должна состоять из маршрутов большой протяженности; и
- c) маршруты сети ЕЭК должны обеспечивать трансграничную связанность.

27. Для достижения сопоставимой плотности сети в различных странах GE.5 решила использовать показатель 40–100 км маршрутов на 1000 км².

28. GE.5 предложила участвующим странам — руководствуясь этими тремя принципами и показателем плотности — обозначить в рамках своих национальных сетей маршруты для включения в сеть ЕЭС.

Карта 5

Накладывающиеся друг на друга сети: синими линиями обозначены маршруты «ЕвроВело», а фиолетовые линии отображают национальные данные, причем в ряде случаев между первыми и последними наблюдается совмещение



Источник: ЕЭК.

Этап 4: Формирование сети ЕЭК

29. Впоследствии GE.5 — на основе имеющихся национальных данных, данных по сети «ЕвроВело» и с учетом трех согласованных принципов и показателя плотности — разработала первое предложение, касающееся возможного обозначения частичной сети велосипедных маршрутов ЕЭК (карта 6), которое стало предметом обсуждения на ее специальном неофициальном совещании в Брюсселе в январе 2024 года, а затем на пятой сессии в Женеве в марте 2024 года.

Карта 6

Первое предложение по формированию велосипедной сети ЕЭК



Источник: ЕЭК.

30. GE.5 признала, что неполнота сети объясняется невозможностью сформировать сеть в тех странах, по которым Группе не были переданы национальные или наднациональные (например, относительно сети «ЕвроВело») данные о планируемой или существующей сети.

31. В порядке оказания странам содействия в определении их национальных сетей маршрутов GE.5 разработала руководство по обозначению сетей велосипедных маршрутов, которое имеется в виде отдельного документа и с которым можно ознакомиться в документе ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/3/Rev.2.

Карта 7

Накладывающиеся друг на друга сети: маршруты сети «ЕвроВело» показаны синим цветом, предлагаемые маршруты сети ЕЭК — оранжевым, а совпадающие маршруты обозначены темно-синим цветом



Источник: ЕЭК.

Этап 5: Дальнейшее совершенствование сети ЕЭС

32. В период после пятой сессии GE.5 продолжила деятельность по доработке сети. В частности, она сосредоточила свои усилия на устранении таких недостатков, как отсутствие смычки между маршрутами на границах. Также были проанализированы маршруты предлагаемой сети ЕЭК и маршруты «ЕвроВело» (карта 7).

33. GE.5 согласилась с тем, что наличие частичной сети велосипедных маршрутов ЕЭК надлежит рассматривать как первый шаг на пути к созданию в будущем сети веломаршрутов, охватывающей весь регион ЕЭК. По мнению GE.5, разработанное ею руководство станет для стран, в которых до сих пор не имеется велосипедных сетей, подспорьем в деле их эффективного обозначения на национальном и других уровнях.

34. Поэтому GE.5 предлагает странам, которые смогут обозначить свои сети после завершения срока действия ее мандата, представить данные в секретариат ЕЭК для их загрузки на платформу Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры (МОМТИ) ЕЭК.

35. Надлежит также обмениваться данными о характеристиках маршрутов, в связи с чем GE.5 был предложен следующий перечень основных характеристик и параметров:

36. [место для перечня характеристик/параметров]

IV. Согласованные определения различных видов велосипедной инфраструктуры

37. Проанализировав проделанную странами ЕЭС работу в области велосипедного движения, GE.5 решила предложить следующие определения для их всеобщего применения странами ЕЭК и другими заинтересованными странами:

- применительно к линейной инфраструктуре: велосипедная дорожка, пешеходно-велосипедная дорожка, «зеленый маршрут», велосипедная полоса движения, разметка совмещенной полосы, дорога 2–1, дорога со смешанным движением, велосипедная улица, улица с встречным велосипедным движением, автобусно-велосипедная полоса движения, пешеходная дорожка с разрешенным движением велосипедов, специальная служебная дорога, велосипедный маршрут, сеть велосипедных маршрутов и велосипедная трасса; и
- применительно к нелинейной инфраструктуре: велосипедный переезд, разнуровневый велосипедный переезд, вынесенная вперед стоп-линия, двухэтапный поворот, велосипедная парковка, исключение для велосипедистов на светофоре.

38. По каждому определению GE.5 также было подготовлено пояснительное примечание, содержащее, в соответствующих случаях: а) источник определения; б) примеры практического применения; в) существующие знаки и существующую разметку согласно Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года (в этом случае знаки указываются с соблюдением их кодового обозначения по Конвенции, например, D, 4) и/или действующим в странах ЕЭК правилам дорожного движения.

39. Для облегчения понимания приведены изображения дорожных знаков и объектов инфраструктуры.

A. Велосипедная дорожка

40. Велосипедная дорожка — отдельная дорога или часть дороги, предназначенная для велосипедистов и обозначенная соответствующим знаком. Велосипедная дорожка конструктивно отделяется от других дорог или от других элементов одной и той же дороги.

Пояснительное примечание:

41. Приведенное выше определение взято из конвенций 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах. Однако GE.5 рекомендует, чтобы велосипедная дорожка обозначалась знаком либо как обязательная, либо как необязательная. Например, велосипедную дорожку рекомендуется обозначать как необязательную, если ее параметры не позволяют беспрепятственное движение по ней всех категорий велосипедистов в любое время. GE.5 также рекомендует внести знак «Необязательная велосипедная дорожка» в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года (см. раздел V.A, подраздел 2)).

42. GE.5 далее отмечает, что положения Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожном движении 1968 года, а именно пункта 9 приложения к Соглашению, касающегося статьи 10 Конвенции, подчас толкуются как препятствующие внедрению необязательных велосипедных дорожек. Согласно подпункту а) дополнительного пункта, включенного на основании Соглашения, водитель должен следовать при наличии таковых только по тем дорогам, проезжим частям дороги, полосам движения и дорожкам, которые предназначены для движения пользователей дороги его категории. Кроме того, подпункт б) ограничивает движение велосипедов по проезжей части ситуациями, когда это не создает неудобств для других пользователей дороги, даже при отсутствии велосипедной дорожки. GE.5 признала наличие таких ограничений и — в целях их устранения — рекомендовала внести

соответствующие поправки в Конвенцию о дорожном движении 1968 года и дополняющее ее Европейское соглашение (см. раздел V.A, подраздел 2)).

43. Для оповещения велосипедистов о въезде на велосипедные дорожки надлежит использовать следующие знаки:

- «Обязательная велосипедная дорожка» — знак D, 4:



- «Необязательная велосипедная дорожка»

Знак «Необязательная велосипедная дорожка», рекомендованный Группой экспертов по дорожным знакам и сигналам:



44. Примеры знаков, используемых в [названия стран]:

[место для используемых странами изображений необязательной велосипедной дорожки]

45. Для улучшения узнаваемости и повышения четкости восприятия на велосипедных дорожках может использоваться горизонтальная разметка, в частности пиктограммы велосипедов, краевые и разделительные линии.

В. Пешеходно-велосипедная дорожка

46. Пешеходно-велосипедная дорожка — отдельная дорога или часть дороги, предназначенная для велосипедистов и пешеходов, движущихся по одному и тому же дорожному полотну, и обозначенная соответствующим знаком. Пешеходно-велосипедная дорожка конструктивно отделяется от других дорог или от других элементов одной и той же дороги.

Пояснительное примечание:

47. Данное определение, в основу которого положено определение термина «велосипедная дорожка», предлагается Группой экспертов (GE.5).

48. Пешеходно-велосипедные дорожки обычно используются в местах с низкой интенсивностью велосипедного и пешеходного движения.

49. Пешеходно-велосипедная дорожка может обозначаться знаком D, 11b, сочетающим в себе изображение переходов, помещаемое над или под изображением велосипеда:



50. Если пешеходно-велосипедная дорожка является обязательной для пешеходов и необязательной для велосипедистов, она может обозначаться знаком D, 5 («Обязательная дорожка для пешеходов») и дополнительной табличкой, разрешающей велосипедистам пользоваться пешеходной дорожкой (см. ниже раздел К «Пешеходная дорожка с разрешенным движением велосипедов»).

51. Если изображения пешеходов и велосипеда расположены рядом друг с другом и разделены вертикальной линией (D, 11a), то знак обозначает путь или дорожку, четко разграниченные естественными средствами либо дорожной разметкой, а пешеходы и велосипедисты должны пользоваться отведенной для них частью пути или дорожки.

52. По мнению GE.5, путь и дорожка должны обособляться естественными средствами; разметку же следует использовать лишь в ограниченном числе случаев, например на коротких расстояниях между перекрестками.

D.11a:



С. «Зеленый маршрут»

53. «Зеленый маршрут» — отдельная дорога, предназначенная для пользователей немоторизованных средств передвижения, включая пешеходов и велосипедистов, и обозначенная соответствующим знаком. Его использование может быть открыто для других пользователей немоторизованных средств передвижения, например всадников, если это обозначено соответствующим знаком или оговорено в национальном законодательстве.

Пояснительное примечание:

54. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

55. «Зеленый маршрут» часто проходит вдоль канала или заброшенной железной дороги и может включать части дороги, отведенные для конкретных категорий ее пользователей, например, грунтовую обочину для всадников. «Зеленый маршрут» может обозначаться либо общим знаком, на котором нанесены изображения пешехода/всадника и велосипеда, либо специальным знаком «Зеленый маршрут», если таковой предусмотрен национальным законодательством.

56. Указатели «зеленых маршрутов» (примеры)

Сочетание изображений знаков D, 4/D, 5/D, 6 (два варианта: с общей поверхностью для всех пользователей и отдельной частью для всадников) (на примере Дании)



Необязательный вариант, включающий изображение скоростного велосипеда (на примере Бельгии)



Специальный знак «Зеленый маршрут» (на примере Франции)



D. Велосипедная полоса движения

57. Велосипедная полоса движения — полоса проезжей части, предназначенная для велосипедистов. Велосипедная полоса движения отделяется от остальной проезжей части с помощью продольной дорожной разметки.

Пояснительное примечание:

58. Это определения взято из конвенций 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах.

59. GE.5 рекомендовала проводить различие между обязательными и рекомендуемыми велосипедными полосами движения. Обязательные велосипедные полосы движения не могут использоваться другими транспортными средствами, кроме велосипедов. По рекомендуемым же велосипедным полосам при необходимости и в отсутствие на них велосипедов допускается движение других транспортных средств, помимо велосипедов, при условии, что это не создает опасности для велосипедного движения. Рекомендуемая велосипедная полоса движения может указывать на размер необходимого велосипедистам участка дороги либо на рекомендуемое положение велосипедиста на проезжей части, особенно если такая полоса не примыкает непосредственно к краю проезжей части.

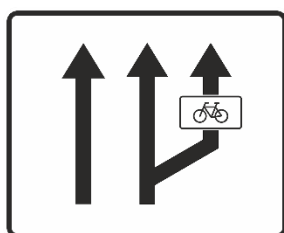
60. Велосипедная полоса движения отделяется от остальной проезжей части с помощью сплошной или прерывистой продольной линии. На такую полосу также могут наноситься изображения велосипедов. Согласно статье 26-бис Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, разметка велосипедных полос движения

должна четко отличаться от других линий на проезжей части своей шириной, которая должна быть больше, а в случае прерывистых линий — более короткими промежутками между штрихами.

61. Поскольку для отделения велосипедных полос движения от остальной проезжей части могут использоваться как сплошные, так и прерывистые линии, GE.5 рекомендовала использовать для обозначения обязательных велосипедных полос движения сплошные линии, а рекомендуемых — прерывистые линии.

62. Дорожная разметка для велосипедной полосы движения может сопровождаться дорожным знаком E, 2a или E, 2b. В предложении о внесении поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, содержащемся в документе ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1, дается описание знака E-02.2, обозначающего полосу движения, выделенную для других категорий транспортных средств, и приводятся примеры знака, указывающего полосу, выделенную для велосипедов.

Допустимый вариант знака E, 2 b (E-02.2), указывающего велосипедную полосу движения:



Е. Разметка совмещенной полосы

63. Разметка совмещенной полосы — дорожная разметка, указывающая рекомендуемое положение велосипедистов на проезжей части.

Пояснительное примечание:

64. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

65. Разметка совмещенной полосы не подразумевает каких бы то ни было ограничений или обязательств, однако может служить ориентиром для велосипедистов (например, в целях сохранения безопасного расстояния до припаркованных автомобилей) на участках их совместного движения с автотранспортными средствами. Кроме того, такая разметка позволяет предупредить других участников дорожного движения о присутствии велосипедистов. Разметка совмещенной полосы часто используется на улицах с встречным велосипедным движением, перекрестках с круговым движением или на участках, где велосипедистам разрешено двигаться по проезжей части даже при наличии отдельной велосипедной инфраструктуры (например, в том случае, если на следующем перекрестке велосипедные дорожки предусмотрены не на всех направлениях движения).

66. Чаще всего разметка совмещенной полосы представляет собой изображение велосипеда в сочетании с шевронами, расположенными либо над, либо под ним. В качестве разметки совмещенной полосы GE.5 рекомендовала использовать изображение велосипеда, расположенное под двойным шевроном.

Дорожная разметка совмещенной полосы (на примере Польши):



Ф. Дорога 2–1

67. Дорога 2–1 — дорога с двусторонним движением, на проезжей части которой обозначены две рекомендованные велосипедные полосы движения, тогда как ширина остальной проезжей части недостаточна для разъезда двух автотранспортных средств, за исключением мотоциклов. Водителям механических транспортных средств рекомендуется использовать центральную полосу для движения в обоих направлениях, перемещаясь к краю проезжей части только в случае объезда транспортного средства, движущегося во встречном направлении.

Пояснительное примечание:

68. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

69. Схема «2–1» обычно применяется на сельских дорогах с низкой интенсивностью автомобильного движения.

Г. Дорога со смешанным движением

70. Дорога со смешанным движением — дорога, на которой велосипедисты делят проезжую часть с автомобилями, при этом никакая часть дороги (велосипедная полоса движения) не выделена для велосипедистов.

Пояснительное примечание:

71. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

72. На дороге со смешанным движением безопасность и комфортность перемещения на велосипеде зависят от скорости и интенсивности автомобильного движения. Если они являются низкими, то выделять для велосипедистов отдельную часть дороги или проезжей части нет необходимости или даже нежелательно.

73. К дорогам со смешанным движением относятся, среди прочего, велосипедные улицы, улицы с встречным велосипедным движением и специальные служебные дороги. На дорогах со смешанным движением также допускается использование разметки совмещенной полосы.

74. В порядке дальнейшего повышения безопасности велосипедистов на дорогах со смешанным движением можно было бы предусмотреть дополнительные законодательные предписания, например минимальную боковую дистанцию расхождения или обязанность водителей автотранспортных средств перестраиваться на другую полосу при обгоне велосипедистов.

75. Применительно к условиям смешанного или раздельного велосипедного и автомобильного движения GE.5 разработала матрицу руководства в контексте принятия решений. Эта матрица содержится в руководстве по обозначению сетей велосипедных маршрутов (см. документ ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/3/Rev.2, приложение II).

Н. Велосипедная улица

76. Велосипедная улица — специально выделенный участок дороги или специально обустроенная территория, на которых применяются специальные правила дорожного движения и въезды и выезды обозначены соответствующими знаками.

Пояснительное примечание:

77. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

78. GE.5 также сформулировала следующие правила, которые должны применяться на велосипедных улицах:

«Велосипедная улица, положения о специальных правилах:

- а) ограничение скорости 30 км/ч;

b) велосипедисты освобождаются от любого запрета на движение по двое или по несколько человек в ряд, если такой запрет предусмотрен национальным законодательством для других ситуаций;

c) водители не должны подвергать опасности велосипедистов, даже если они движутся по двое или более в ряд. При необходимости водители должны останавливаться, чтобы пропустить велосипедистов;

d) стоянка запрещена, за исключением мест, обозначенных соответствующими знаками».

GE.5 также рекомендовала условия для создания велосипедных улиц:

«Велосипедная улица, условия применения:

a) интенсивность велосипедного движения составляет более 40 % от интенсивности автомобильного движения;

b) интенсивность автомобильного движения не превышает 2500 автомобилей в день;

c) транзитное движение автотранспорта исключено (например, с помощью системы разделения транспортных потоков, системы улиц с односторонним движением и т. д.)».

79. GE.5 рекомендовала включить данное определение и специальные правила в Конвенцию 1968 года о дорожном движении. GE.5 также рекомендовала включить данное определение и знаки, обозначающие велосипедную улицу, в Конвенцию 1968 года о дорожных знаках и сигналах (см. раздел V.A, подразделы 3) и 4)).

I. Улицы с встречным велосипедным движением

80. Улицы с встречным велосипедным движением — дорога, которая является односторонней для общего движения, но может использоваться велосипедистами в обоих направлениях.

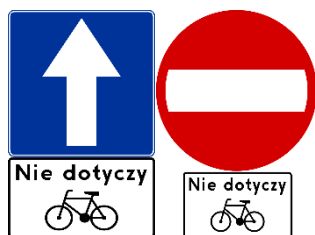
Пояснительное примечание:

81. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

82. Обозначение встречного велосипедного движения производится с помощью соответствующих указателей, установленных на въездах на улицу, например знака C, 1 «Въезд запрещен» в сочетании с дополнительной табличкой H, 6. На другом конце улицы может быть установлен знак E, 2 или же знак E, 3 «Одностороннее движение» в сочетании с дополнительной табличкой H, 6.

83. Кроме того, для напоминания водителям автомобилей о возможности появления движущихся навстречу велосипедистов может использоваться горизонтальная разметка совмещенной полосы.

Обозначение встречного велосипедного движения (на примере Польши):



J. Автобусно-велосипедная полоса движения

84. Автобусно-велосипедная полоса — полоса, выделенная для движения автобусов (общественного транспорта) и велосипедов.

Пояснительное примечание:

85. В основу данного определения, предложенного GE.5, положено определение термина «велосипедная полоса движения».

86. Хотя автобусно-велосипедная полоса движения — это отнюдь не самый привлекательный вид инфраструктуры для велосипедистов, в конкретных условиях ее наличие гораздо безопаснее ее отсутствия. В частности, если автобусная полоса примыкает или, как планируется, будет примыкать к краю проезжей части, соответствующему направлению движения, а велосипедной дорожки в этом направлении не предусмотрено, то — дабы не вынуждать велосипедистов ездить между автобусами и другими автомобилями — такая полоса должна быть обозначена как автобусно-велосипедная полоса движения.

87. Горизонтальная разметка автобусно-велосипедных полос движения обычно сочетает в себе изображение велосипеда и слово «BUS» («АВТОБУС»).

К. Пешеходная дорожка с разрешенным движением велосипедов

88. Пешеходная дорожка с разрешенным движением велосипедов — часть дороги (мостовая/тротуар) или отдельная дорога, изначально предназначенная для пешеходов, по которой (условно) разрешено движение велосипедов, что либо прописано в общих правилах, либо обозначено с помощью таблички с изображенным на ней велосипедом, прикрепляемой под знаком пешеходной дорожки.

Пояснительное примечание:

89. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

90. В общих правилах могут быть оговорены условия, при которых разрешено движение велосипедов по пешеходной дорожке, например, если ограничение скорости на примыкающей проезжей части превышает определенный порог.

91. Велосипедное движение по пешеходным дорожкам может ограничиваться определенными часами, например, быть разрешено только утром.

92. Если движение велосипедов не разрешается общими правилами, то надлежит использовать сочетание специальных знаков применительно к конкретной ситуации.

Образец знака с табличкой, указывающей на разрешение велосипедистам использовать пешеходную дорожку (на примере Германии):



Л. Специальная служебная дорога

93. Специальная служебная дорога — дорога необщего пользования, закрытая для общего движения, но открытая для велосипедов и отдельных видов автотранспорта, например, сельскохозяйственного, лесохозяйственного, промышленного и/или водохозяйственного назначения.

Пояснительное примечание:

94. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

95. Интенсивность автомобильного движения по этим дорогам весьма низкая, поэтому, при наличии соответствующих знаков, общий запрет въезда на такую дорогу может не распространяться на велосипедистов.

96. Для обозначения специальной служебной дороги могут использоваться различные знаки, например:

- знак С, 4а «Движение механических транспортных средств запрещено» вместе с табличкой, на которой перечислены исключения для разрешенных транспортных средств;
- особый знак категории Е, сочетающий в себе изображения разрешенных транспортных средств. Такой знак не включен в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Ниже приведен образец такого знака (на примере Бельгии):



- знак D, 11b («Пешеходно-велосипедная дорожка») вместе с табличкой, на которой перечислены исключения для механических транспортных средств.

[место для изображения]

М. Велосипедный переезд

97. Велосипедный переезд — место, где велосипедная дорожка, пешеходно-велосипедная дорожка или «зеленый маршрут» пересекает проезжую часть.

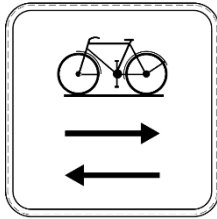
Пояснительное примечание:

98. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

99. Велосипедистам приходится взаимодействовать с автотранспортом на перекрестке, даже если велодорожки и позволяют обеспечить физическое обособление от транспортного потока. Если переезд расположен на перекрестке, то порядок преимущественного движения по переезду определяется порядком преимущественного проезда перекрестка; если же переезд расположен между двумя перекрестками, то порядок преимущественного проезда должен определяться индивидуально и указываться отдельными знаками.

100. Пространство переезда должно обозначаться поперечной горизонтальной разметкой, а для приближающихся автотранспортных средств, если компетентные органы сочтут это целесообразным, также указываться дорожными знаками. В целях повышения распознаваемости переезда могут использоваться дополнительные дорожные знаки или дополнительная разметка (например, линии, обозначающие места, где водители должны уступить дорогу). В частности, на велосипедных переездах с двусторонним движением рекомендуется устанавливать знаки, информирующие водителей приближающихся автомобилей о том, что велосипедисты могут подъезжать с обеих сторон. GE.5 рекомендовала включить в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года специальную табличку с указанием направлений, с которых велосипедисты могут въезжать на переезд (см. раздел V.B, подраздел 1)).

Образец таблички, информирующей водителей о том, что велосипедисты могут подъезжать с обеих сторон (на примере Бельгии):



Н. Разноуровневый велосипедный переезд

101. Разноуровневый велосипедный переезд — велосипедный туннель или мост на велодорожке, который позволяет велосипедистам пересекать препятствия, такие как оживленные дороги или железнодорожные пути.

Пояснительное примечание:

102. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

О. Вынесенная вперед стоп-линия

103. Вынесенная вперед стоп-линия — зона непосредственно перед выездом на перекресток, которая отведена для велосипедистов и либо облегчает велосипедисту выполнение маневра поворота, либо обеспечивает его лучшую видимость для водителей автомобилей.

Пояснительное примечание:

104. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

105. Вынесенные вперед стоп-линии обычно наносятся непосредственно перед выездом на перекрестки, где движение регулируется световыми дорожными сигналами.

106. Вынесенные вперед стоп-линии предполагают наличие двух комплектов поперечной разметки перед переходом; при наличии сигнала, запрещающего движение, велосипедисты должны остановиться перед линией, расположенной ближе к переходу, а водители других транспортных средств — перед линией, расположенной дальше от него.

107. GE.5 рекомендовала включить положение, касающееся разметки вынесенной вперед стоп-линии, в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года (см. раздел V.B, подраздел 4)).

Р. Двухэтапный поворот

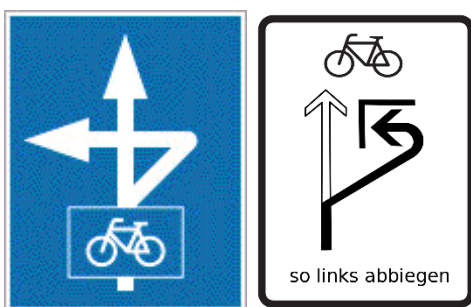
108. Двухэтапный поворот предусматривает наличие места на проезжей части и/или знаков, позволяющих велосипедистам, желающим повернуть, пересечь перекресток в два отдельных этапа.

Пояснительное примечание:

109. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

110. GE.5 рекомендовала включить разметку двухэтапного поворота и соответствующий дорожный знак в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года (см. раздел V.B, подраздел 5)).

Образец знака, указывающего на двухэтапный поворот (на примере Венгрии и Германии):



Q. Велосипедная парковка

111. Велосипедная парковка — специальное место для парковки велосипедов. Двумя основными видами велосипедных парковок являются велосипедные стойки (в основном используемые для краткосрочной стоянки) и велосипедные боксы (для долгосрочной стоянки или для велотуристов).

Пояснительное примечание:

112. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

113. Дополнительные характеристики велосипедной парковки могут включать:

- пригодность для грузовых велосипедов;
- уличное расположение либо расположение в зоне с регулируемым доступом;
- наличие крыши;
- варианты зарядки от электросети — для велосипедов с вспомогательной электрической тягой.

R. Исключение для велосипедистов на светофоре

114. Исключение для велосипедистов на светофоре позволяет им проезжать на красный свет светофора. Специальный знак под или рядом со светофором указывает, в каких направлениях могут двигаться велосипедисты, не соблюдая сигналов светофора, но при этом уступая дорогу транспортным средствам, движущимся в перпендикулярном направлении, и пешеходам.

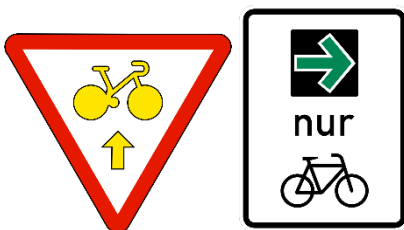
Пояснительное примечание:

115. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

116. GE.5 предложила включить специальную дополнительную табличку, указывающую на исключение для велосипедистов на светофоре, в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года (см. раздел V.B, подраздел 2)).

117. GE.5 также представила свою рекомендацию, касающуюся проблем, поднятых в связи с пунктом 2 а) статьи 21 Конвенции о дорожном движении 1968 года, который обязывает водителей остановиться. По мнению GE.5, этот пункт обязывает водителей, которым запрещено движение, остановиться перед переходом или предшествующей ему поперечной разметкой. Однако данное положение не распространяется на велосипедистов, пользующихся исключением на светофоре, которым в этом случае не запрещено движение. В пункте указывается место остановки, если водитель должен остановиться, но из него не вытекает собственно обязанность остановиться. Посему во внесении в Конвенцию каких-либо изменений в этом аспекте нет необходимости; исключение для велосипедистов на светофоре может быть закреплено в национальном законодательстве без обязанности остановиться.

Образец знака, указывающего на исключение на светофоре (на примере Франции и Германии):



S. Велосипедный маршрут

118. Велосипедный маршрут соединяет как минимум два пункта посредством сочетания различных видов инфраструктуры (например, велодорожек, велосипедных полос движения, велосипедных улиц или дорог с низкой интенсивностью автомобильного движения) и, при необходимости, оснащен средствами путевого ориентирования (дорожными указателями, подтверждающими и опознавательными знаками, а также дорожной разметкой). Велосипедный маршрут может служить для поездок на работу/с работы, активного досуга, туризма или сочетать в себе различные цели. В зависимости от его географического охвата и роли в сети велосипедный маршрут может быть международным, национальным, региональным или местным.

Пояснительное примечание:

119. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

120. GE.5 рекомендовала включить в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года опознавательный знак для маршрута (см. раздел V.B, подраздел 6)).

121. Странам рекомендуется использовать последовательную систему нумерации/кодового обозначения велосипедных маршрутов в рамках сети и между сетями (региональными и национальными).

T. Сеть велосипедных маршрутов

122. Сеть велосипедных маршрутов — совокупность взаимосвязанных велосипедных маршрутов, отвечающих потребностям велосипедистов в конкретном географическом районе. Велосипедная сеть может служить для поездок на работу/с работы, активного досуга, туризма или сочетать в себе различные цели. Она может быть международной (например, «ЕвроВело»), национальной, региональной или местной.

Пояснительное примечание:

123. Данное определение предлагается Группой экспертов (GE.5).

U. Велосипедная трасса

124. Велосипедная трасса — качественный велосипедный маршрут, ориентированный на высокую пропускную способность. Она служит основой велосипедной сети, беспрепятственно соединяя, например, города с пригородами, жилыми районами и основными местами (работы), и предлагает возможности для велосипедного движения, удовлетворяющие всех ее пользователей.

Пояснительное примечание:

125. Данное определение, основанное на определениях, разработанных в рамках проекта CHIPS, предлагается Группой экспертов (GE.5).

126. Странам рекомендуется использовать последовательную систему нумерации/кодового обозначения велосипедных трасс. Велосипедные трассы обычно имеют буквенно-цифровое обозначение, например, F 14.

V. Предложения по внесению изменений в конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах и о дорожном движении

127. В интересах предложения согласованных решений, касающихся велосипедного движения, с целью сделать его более безопасным и комфортным, GE.5 разработала единые определения для различных видов велосипедной инфраструктуры (приведены в разделе IV). Поскольку результаты этой работы не носят для какой-либо страны обязательного юридического характера, GE.5 также сочла, что некоторые из выработанных решений, возможно, должны быть закреплены в конвенциях 1968 года о дорожных знаках и сигналах и о дорожном движении в порядке более полного согласования мер нормативного регулирования между Договаривающимися сторонами этих конвенций.

128. С этой целью GE.5 подготовила предложения по возможным изменениям двух конвенций. Данные предложения касаются:

а) внесения изменений в существующие определения либо включения в конвенции новых определений, равно как изменений, обусловленных такими скорректированными или новыми определениями. В частности, речь идет об определениях терминов «велосипед» и «велосипедная улица»;

б) включения дополнительных положений и, при необходимости, дорожных знаков и/или разметки. Речь идет о соответствующих положениях, а также знаках/разметке, касающихся велосипедного переезда, исключения на светофоре, предварительного перестроения в рядах, вынесенной вперед стоп-линии для велосипедистов, двухэтапного поворота для велосипедистов, опознавательного знака для велосипедного маршрута и световых дорожных сигналов; и

в) прочих изменений, направленных на обеспечение безопасности велосипедистов. В частности, речь идет о размещении на дорогах дорожных знаков.

A. Определения

1. Определение термина «велосипед»

129. GE.5 признала тот факт, что за последние годы развитие велосипедов шагнуло вперед, в частности, весьма популярным типом стал электровелосипед. Существующее же определение термина «велосипед», содержащееся в обеих конвенциях, по мнению GE.5, не позволяет рассматривать электровелосипед в качестве велосипеда. От этого, в свою очередь, зависит, можно ли допускать электровелосипеды к велосипедной инфраструктуре, и если да, следует ли ограничивать подаваемое на педали тяговое усилие от электропривода. Кроме того, учитывая появление различных типов грузовых велосипедов, в частности, повышенной ширины (более 1 м), GE.5 выразила обеспокоенность тем, можно ли допускать такие грузовые велосипеды к велосипедной инфраструктуре по аналогии с «обычными/стандартными» велосипедами, и если да, должны ли существовать какие-либо особые обстоятельства, при которых это делается или не делается.

130. С учетом вышеизложенных соображений и основываясь на существующем определении термина «велосипед» GE.5 разработала соответствующие предложения, проводя при этом различия между понятиями «велосипед», «скоростной велосипед» и «широкий грузовой велосипед».

131. По мнению GE.5, проведение такого различия имеет ключевое значение для обеспечения безопасного использования велосипедной инфраструктуры пользователями этих различных типов велосипедов. Это означает, что в зависимости

от параметров инфраструктуры, ожидаемой интенсивности велосипедного движения и местных условий соответствующие компетентные органы могут использовать надлежащие знаки, запрещающие или разрешающие движение скоростных или широких грузовых велосипедов по конкретным дорогам или участкам дороги.

132. Предлагаемые определения, представленные ниже, были разработаны с учетом следующих факторов: а) расчетной скорости/скорости, при которой происходит отключение электропривода, б) ширины велосипеда и с) массы велосипеда. Предпочтительно отразить их в привязке к термину «велосипед» и заменить существующее определение следующим:

[Вариант 1 для его рассмотрения GE.5]

«Велосипеды подразделяются на следующие категории:

- “обычный/стандартный велосипед” означает любое транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение мускульной энергией находящихся на нем лиц, в частности с помощью педалей или рукояток, ширина которого не превышает 1 м, масса с нагрузкой не превышает 300 кг и которое может быть оснащено вспомогательным электродвигателем типа 1. Это транспортное средство может быть предназначено для перевозки пассажиров и/или грузов в дополнение к управляющим им лицам;
- “скоростной велосипед” означает стандартный велосипед, который оснащен вспомогательным электродвигателем типа 2 и масса с нагрузкой которого не превышает 200 кг;
- “широкий грузовой велосипед” означает транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса, приводится в движение мускульной энергией находящегося(ихся) на нем лица (лиц), в частности с помощью педалей или рукояток, и ширина которого превышает 1 м. Это транспортное средство специально предназначено для перевозки грузов и/или пассажиров в дополнение к управляющим им лицам и может быть оснащено вспомогательным электродвигателем типа 1. Его масса с нагрузкой не должна превышать 450 кг, если оно оснащено вспомогательным электродвигателем типа 1;
- “вспомогательный электродвигатель” означает электродвигатель, устанавливаемый на транспортные средства, оборудованные педалями или рукоятками, для содействия их перемещению при вращении педалей. Такой двигатель не может самостоятельно приводить транспортное средство в движение, за исключением случаев, когда он работает в режиме содействия началу движения. Различают два типа таких двигателей:
 - для двигателя типа 1 максимальная скорость, при которой происходит отключение электропривода, равна 25 км/ч. В соответствии со своим внутренним законодательством страны могут устанавливать другое значение максимальной скорости, при которой происходит отключение электропривода, при условии, что оно не превышает 32 км/ч;
 - для двигателя типа 2 максимальная скорость, при которой происходит отключение электропривода, равна 45 км/ч;
- “режим содействия началу движения” означает функцию вспомогательного электродвигателя, которая может быть активирована пользователем для приведения транспортного средства в движение без вращения педалей вплоть до достижения определенной скорости, не превышающей 6 км/ч».

[Вариант 2 для его рассмотрения GE.5]

«“Велосипед” означает любое транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение мускульной энергией находящихся на нем лиц, в частности с помощью педалей или рукояток, и которое может быть оснащено вспомогательным электродвигателем; велосипеды можно подразделить на следующие категории:

- “обычный/стандартный велосипед”, ширина которого не превышает 1 м, масса с нагрузкой не превышает 300 кг и который может быть оснащен вспомогательным электродвигателем типа 1. Он может быть предназначен для перевозки пассажиров и/или грузов в дополнение к управляющим им лицам;
- “скоростной велосипед”, ширина которого не превышает 1 м, масса с нагрузкой не превышает 200 кг и который оснащен вспомогательным электродвигателем типа 2;
- “широкий грузовой велосипед”, ширина которого превышает 1 м, который специально предназначен для перевозки грузов и/или пассажиров в дополнение к управляющим им лицам и может быть оснащен вспомогательным электродвигателем типа 1. Его масса с нагрузкой не должна превышать 450 кг, если он оснащен вспомогательным электродвигателем типа 1;
- “вспомогательный электродвигатель” означает электродвигатель, устанавливаемый на транспортные средства, оборудованные педалями или рукоятками, для содействия их перемещению при вращении педалей. Такой двигатель не может самостоятельно приводить транспортное средство в движение, за исключением случаев, когда он работает в режиме содействия началу движения. Различают два типа таких двигателей:
 - для двигателя типа 1 максимальная скорость, при которой происходит отключение электропривода, равна 25 км/ч. В соответствии со своим внутренним законодательством страны могут устанавливать другое значение максимальной скорости, при которой происходит отключение электропривода, при условии, что оно не превышает 32 км/ч;
 - для двигателя типа 2 максимальная скорость, при которой происходит отключение электропривода, равна 45 км/ч;
- «режим содействия началу движения» означает функцию вспомогательного электродвигателя, которая может быть активирована пользователем для приведения транспортного средства в движение без вращения педалей вплоть до достижения определенной скорости, не превышающей 6 км/ч».

2. Изменения, обусловленные корректировкой определения термина «велосипед»

133. Учитывая различия, которые, исходя из определений, проводятся между типами велосипедов, по мнению GE.5, следует рассмотреть возможность внесения в конвенции 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах дополнительных изменений, с тем чтобы можно было эффективно регулировать и регламентировать допуск к велосипедной инфраструктуре.

134. Что касается Конвенции о дорожном движении 1968 года, то в пункт 4 статьи 27 (Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов) целесообразно было бы включить следующую ссылку на скоростные велосипеды и широкие грузовые велосипеды (добавленный текст выделен жирным шрифтом):

«4. При наличии велосипедных полос движения или велосипедных дорожек Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут запретить водителям велосипедов передвигаться по проезжей части вне велосипедной полосы движения или велосипедной дорожки. **Они могут снять этот запрет для пользователей скоростных велосипедов и широких грузовых велосипедов.** В этом случае они могут разрешить водителям велосипедов с подвесным двигателем передвигаться по велосипедной полосе движения или велосипедной дорожке и, если они сочтут это необходимым, запретить им передвигаться по проезжей части вне велосипедной полосы движения или велосипедной дорожки. Национальное законодательство должно определить, при каких условиях другие участники дорожного движения могут использовать велосипедные полосы движения или велосипедные дорожки либо пересекать их, обеспечивая при этом постоянную безопасность велосипедистов».

135. Что касается Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, а именно раздела D приложения 1, то, как отметила GE.5, действующий дорожный знак D, 4 «Обязательная велосипедная дорожка» требует, чтобы велосипедисты пользовались велосипедной дорожкой, если она обозначена соответствующим знаком. На случай же, когда велосипедная дорожка в силу ее технических параметров не обеспечивает безопасных условий для ее совместного использования водителями «обычных/стандартных» велосипедов и скоростных велосипедов либо является слишком узкой для широких грузовых велосипедов, Конвенцией должны предлагаться для водителей скоростных велосипедов и широких грузовых велосипедов следующие решения: не пользоваться велосипедной дорожкой или запретить им пользоваться ею.

136. В первом случае — разрешение водителям скоростных велосипедов и широких грузовых велосипедов не пользоваться велосипедной дорожкой, — по мнению GE.5, потребуются проведение различия между знаками, обозначающими обязательные и необязательные велосипедные дорожки.

137. С этой целью в раздел E приложения 1 к Конвенции рекомендуется включить такие дорожные знаки, как «Необязательная велосипедная дорожка» и «Конец необязательной велосипедной дорожки». Приведенное ниже предложение основывается на результатах работы Группы экспертов WP.1 по дорожным знакам и сигналам на ее двадцать второй сессии (Женева, 3 и 4 ноября 2022 года). Что касается изображения знака «Необязательная велосипедная дорожка», то GE.5 рекомендовала бы для него не прямоугольную (как предлагалось Группой экспертов WP.1), а квадратную форму. GE.5 исходила из того, что предложение прямоугольной формы объяснялось предложенным изменением знака G, 18 с «Рекомендуемая дорога для тяжелых транспортных средств» на «Рекомендуемая дорога», как это отражено в документе ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1². GE.5 рекомендовала сохранить название знака G, 18 «Рекомендуемая дорога для тяжелых транспортных средств» либо, в качестве альтернативы, применять его только к пользователям автомобилей, но не к пешеходам и велосипедистам.

«Раздел E: Знаки особых предписаний

«Необязательная велосипедная дорожка»

Знак E-XX.0 информирует велосипедистов о въезде на дорожку, предназначенную для них, и указывает водителям других транспортных средств, что они не имеют права пользоваться этой дорожкой. Велосипедисты не обязаны пользоваться этой дорожкой. На знаке может быть нанесена надпись «велосипедная дорожка» или ее эквивалент на языке страны, в которой применяется этот знак.

[место для изображения]

«Конец необязательной велосипедной дорожки»

Знак E-XX.0 указывает велосипедистам на окончание необязательной велосипедной дорожки. Это знак идентичен знаку (включить кодовое обозначение), но он перечеркивается наклонной красной полосой или, предпочтительно, красными параллельными линиями, образующими такую полосу, имеющую наклон справа сверху вниз налево. Эта полоса может быть прервана при пересечении обозначения. Если она не прерывается, то она должна помещаться поверх обозначения.

В отступление от положений пункта 1 статьи 6 настоящей Конвенции этот знак может помещаться на обратной стороне знака (включить кодовое обозначение), предназначенного для велосипедистов, движущихся во встречном направлении».

[место для изображения]

² С этим документом можно ознакомиться по адресу:
<https://unece.org/transport/documents/2024/02/working-documents/amendment-proposals-1968-convention-road-signs-and>.

138. Кроме того, как отметила далее GE.5, положения Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожном движении 1968 года, а именно пункта 9 приложения к Соглашению, касающегося статьи 10 Конвенции, могут стать препятствием для внедрения необязательных велосипедных дорожек. Согласно подпункту а) дополнительного пункта, включенного на основании Соглашения, водитель должен следовать при наличии таковых только по тем дорогам, проезжим частям дороги, полосам движения и дорожкам, которые предназначены для движения пользователей дороги его категории. Кроме того, подпункт б) ограничивает движение велосипедов по проезжей части ситуациями, когда это не создает неудобств для других пользователей дороги, даже при отсутствии велосипедной дорожки. Поэтому GE.5 рекомендовала исключить из приложения к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожном движении 1968 года, пункт 9.

139. Во втором случае — запрещение водителям скоростных велосипедов и широких грузовых велосипедов пользоваться велосипедной дорожкой — потребовалось бы использование в сочетании со знаком «Обязательная велосипедная дорожка» дополнительной таблички Н, 5b с нанесенными на ней изображением скоростного велосипеда или широкого грузового велосипеда и надписью «except» («кроме»). Это, в свою очередь, повлечет за собой необходимость разрешить нанесение на знаки Н, 5a и Н, 5b изображений двух типов велосипедов. Учитывая результаты работы, проделанной Группой экспертов WP.1 по дорожным знакам и сигналам и отраженные в документе ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1, нанесение на упомянутые дополнительные таблички Н новых изображений потребовало бы включения запрещающих знаков, обозначающих скоростной велосипед или широкий грузовой велосипед, также в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

140. В этой связи, по мнению GE.5, было бы целесообразно рекомендовать внести в содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1 предложения по поправкам следующие изменения (добавленный в документ ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1 текст выделен жирным шрифтом):

«Раздел С: Запрещающие и ограничивающие знаки

«Велосипедное движение запрещено»

Знак С-03.3.1 указывает запрещение движения велосипедов.

«Движение скоростных велосипедов запрещено»

Знак С-03.3.2 указывает запрещение движения скоростных велосипедов.

«Движение широких грузовых велосипедов запрещено»

Знак С-03.3.3 указывает запрещение движения широких грузовых велосипедов».

141. Необходимо разработать изображения знаков С-03.3.2 и С-03.3.3 и, соответственно, условные обозначения скоростного велосипеда и широкого грузового велосипеда.

142. С другой стороны, не потребуются вносить никаких дальнейших изменений в положение раздела Н, 3, когда речь идет об изображениях для использования на дополнительных табличках с условными обозначениями пользователей дороги («Табличка с изображением пользователя дороги»), поскольку в нем уже содержится ссылка на знаки С-03.1–С-03.14, которой охватывались бы знаки С-03.3.2 и С-03.3.3. В случае же принятия решения об изменении нумерации знаков С-03, когда знаку «Скоростной велосипед» будет присвоен код С-03.4, а знаку «Широкий грузовой велосипед» — С-03.5, ссылке нужно будет изменить на «Все обозначения, используемые в знаках С-03.1–С-03.16, ...».

143. Кроме того, по мнению GE.5, надпись «except» («кроме») на табличке Н, 6 не всегда может быть понятной, особенно когда эта дополнительная табличка используется в сочетании с предписывающими знаками. Поэтому GE.5 рекомендовала оговорить возможность указания на ней также надписей «forbidden» («запрещено») и «permitted» («разрешено»). С учетом предложения, содержащегося в документе

ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1, соответствующее положение должно быть следующим (добавленный текст выделен жирным шрифтом):

«На дополнительной табличке Н-06.0 содержится графическое изображение конкретной категории пользователя дороги, к которой предписывающие знаки не применяются. Эта дополнительная табличка должна быть аналогичной табличке Н-05.0, за исключением того, что она должна дополнительно содержать надпись «except» («кроме») или **«forbidden» («запрещено») либо «permitted» («разрешено»)** на государственном языке соответствующей страны. При необходимости изображение может быть заменено надписью на государственном языке соответствующей страны».

3. Определение термина «велосипедная улица»

144. GE.5 констатировала, что в ряде стран ЕЭК появилось определение нового вида инфраструктуры — велосипедной улицы, — которая используется преимущественно велосипедистами и на которой велосипедисты пользуются приоритетом, но на которую при этом допускается въезд автотранспорта, например автомобилей жителей данной улицы. В то же время GE.5 отметила существующие между странами различия в плане использования такой инфраструктуры. Поэтому GE.5 предложила определение термина «велосипедная улица», положения о специальных правилах, а также условия применения, призванные согласовать практические аспекты использования велосипедных улиц:

«Велосипедная улица — специально выделенный участок дороги или специально обустроенная территория, на которых применяются специальные правила дорожного движения и въезды и выезды обозначены соответствующими знаками.

Велосипедная улица, положения о специальных правилах:

- a) ограничение скорости 30 км/ч;
- b) велосипедисты освобождаются от любого запрета на движение по двое или по несколько человек в ряд, если такой запрет предусмотрен национальным законодательством для других ситуаций;
- c) водители не должны подвергать опасности велосипедистов, даже если они движутся по двое или более в ряд. При необходимости водители должны останавливаться, чтобы пропустить велосипедистов;
- d) стоянка запрещена, за исключением мест, обозначенных соответствующими знаками.

Велосипедная улица, условия применения:

- a) интенсивность велосипедного движения составляет более 40 % от интенсивности автомобильного движения;
- b) интенсивность автомобильного движения не превышает 2500 автомобилей в день;
- c) транзитное движение автотранспорта исключено (например, с помощью системы разделения транспортных потоков, системы улиц с односторонним движением и т. д.).»

145. По мнению GE.5, определение термина «велосипедная улица» можно было бы включить:

- в статью 1 («Определения») Конвенции о дорожном движении 1968 года в качестве подпункта g-кватер) после подпункта g-тер); и
- в статью 1 («Определения») Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года в качестве подпункта e-кватер) после подпункта e-тер).

146. Специальные правила можно было бы включить в Конвенцию о дорожном движении 1968 года в качестве статьи 27-бис либо в пункт 20-бис («Дополнительные статьи включить непосредственно после статьи 27 Конвенции») Европейского соглашения, дополняющего эту Конвенцию, также в качестве статьи 27-бис или же статьи 27-тер. В обоих случаях потребовалось бы изменить нумерацию статей 27-бис — кватер Европейского соглашения.

147. Новая статья могла бы гласить следующее:

«Статья 27-бис. Специальные правила, применимые к велосипедным улицам, обозначенным соответствующими знаками

На велосипедных улицах, обозначенных соответствующими знаками:

- а) ограничение скорости составляет 30 км/ч;
- б) велосипедисты освобождаются от любого запрета на движение по двое или по несколько человек в ряд, если такой запрет предусмотрен национальным законодательством для других ситуаций;
- в) водители не должны подвергать опасности велосипедистов, даже если они движутся по двое или более в ряд. При необходимости водители должны останавливаться, чтобы пропустить велосипедистов;
- д) стоянка запрещена, за исключением мест, обозначенных соответствующими знаками».

148. GE.5 не пришла к какому-либо выводу относительно того, следует ли включать в конвенции условия применения для велосипедной улицы.

4. Изменения, обусловленные включением в конвенции определения термина «велосипедная улица»

149. Поскольку и в определении, и в специальных правилах упоминается, что велосипедная улица должна быть обозначена как таковая, требуется включить в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года дорожный знак «Велосипедная улица». Соответствующие положения и изображение дорожного знака были разработаны Группой экспертов WP.1 по дорожным знакам и сигналам и встретили полную поддержку GE.5.

Для включения в раздел E («Знаки особых предписаний») приложения 1:

««Велосипедная улица»

Знак E-XX.0 уведомляет велосипедистов и водителей других транспортных средств о въезде на дорогу, где применяются особые правила дорожного движения для повышения безопасности велосипедистов. На знаке может быть нанесена надпись «велосипедная улица» или ее эквивалент на языке страны, в которой применяется этот знак.



«Конец велосипедной улицы»

Знак E-XX.0 уведомляет велосипедистов и водителей других транспортных средств об окончании велосипедной улицы. Это знак идентичен знаку (включить кодовое обозначение), но он перечеркивается наклонной красной полосой или, предпочтительно, красными параллельными линиями,

образующими такую полосу, имеющую наклон справа сверху вниз налево. Эта полоса может быть прервана при пересечении обозначений. Если она не прерывается, то она должна помещаться поверх обозначений.

В отступление от положений пункта 1 статьи 6 настоящей Конвенции этот знак может помещаться на обратной стороне знака (включить кодовое обозначение), предназначенного для водителей, движущихся во встречном направлении.



В. Другие важные изменения

1. Дорожный знак «Велосипедный переезд»

150. GE.5 приняла к сведению информацию об использовании знака «Велосипедный переезд» в некоторых странах ЕЭК. Вместе с тем GE.5 также констатировала существующую во многих странах, накопивших значительный опыт управления велосипедным движением, практику не использовать специальный дорожный знак, а обозначать место переезда горизонтальной разметкой, при этом право проезда устанавливается обычными дорожными знаками для движения транспортных средств (знаки «Пересечение с главной дорогой», «Проезд без остановки запрещен», «Главная дорога»).

151. По мнению GE.5, использование обычных дорожных знаков представляет собой подход, соответствующий логике конвенций 1968 года о дорожных знаках и сигналах и о дорожном движении (поскольку велосипед является транспортным средством) и позволяющий органам управления дорожным движением четко обозначать велосипедный переезд с преимущественным правом проезда в зависимости от относительной значимости (роли в сети, объема перевозок) дороги и пересекающей ее велосипедной дорожки. Например, на местном велосипедном маршруте велосипедисту, пересекающему национальную дорогу, следует пропускать автомобили, движущиеся по ней; с другой стороны, на местной дороге автотранспортным средствам следует пропускать велосипедистов, движущихся по велосипедной трассе.

152. В то же время GE.5 констатировала, что на некоторых велосипедных переездах с правом преимущественного проезда для велосипедистов важно привлечь внимание водителей автотранспортных средств к тому обстоятельству, что велосипедисты могут въезжать на переезд с обоих направлений, а не только с одного.

153. GE.5 признала далее, что Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года не предлагает решения по установке дорожных знаков, которые указывали бы водителям направление, с которого велосипедисты могут въезжать на велосипедный переезд. В связи с этим и с учетом изменений, предложенных в документе ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1, GE.5 хотела бы предложить включить в приложение 1, раздел Н «Дополнительные таблички», пункт 5, соответствующую табличку для использования на велосипедном переезде. Ниже указаны дополнительные таблички для использования на перекрестках (добавленный в документ ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1 текст выделен жирным шрифтом):

«Дополнительная табличка Н-08.1 содержит схематическое изображение перекрестка, на котором широкие штриховые линии указывают на главные

дороги, а тонкие линии — на дороги, на которых установлены знаки В, 1 или В, 2 В-01.0 либо В-02.0.

Дополнительная табличка Н-08.2 содержит схематическое изображение велосипедного переезда, на котором показан велосипед, а стрелки указывают направления, с которых велосипедисты могут въезжать на переезд».

154. Это изменение также надлежит отразить в разделе В «Знаки преимущественного права проезда» — применительно к знакам «Пересечение с главной дорогой» и «Проезд без остановки запрещен» — в положениях, касающихся использования знака Н-08, следующим образом:

«Знак В-01.0 может использоваться в сочетании с дополнительными табличками Н-08.1 и Н-08.2, описанными в пункте 5 подраздела II раздела Н настоящего приложения, при этом табличка Н-08.1 указывает водителям направление главной дороги, а табличка Н-08.2 — направления, с которых велосипедисты могут въезжать на велосипедный переезд».

155. Предстоит разработать изображение дополнительной таблички Н-08.2.

2. Исключение для велосипедистов на светофоре

156. Как признала GE.5, в ряде государств — членов ЕЭК исключение для велосипедистов на светофоре применяется в качестве решения, позволяющего повысить их безопасность. В этой связи, по мнению GE.5, было бы целесообразно включить в раздел Н приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года дополнительную табличку, обозначающую исключение для велосипедистов на светофоре. Данное изменение предлагается в дополнение к изменениям, уже предложенным в документе ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1 (добавленный в документ ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1 текст выделен жирным шрифтом):

«8. Дополнительная табличка, обозначающая исключение для велосипедистов на светофоре

ИСКЛЮЧЕНИЕ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ НА СВЕТОФОРЕ

Дополнительная табличка Н-11.0 указывает велосипедистам направление, в котором они могут двигаться без соблюдения сигналов светофора, но при этом уступая дорогу транспортным средствам, движущимся в перпендикулярном направлении, и пешеходам. Такая табличка помещается под светофором или рядом с ним».

157. Предстоит разработать изображение дополнительной таблички Н-11.0.

3. Предварительное перестроение в рядах

158. GE.5 сочла вариант предварительного выбора велосипедистами полосы движения желательным для его включения в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года с указанием конкретного дорожного знака и соответствующей дорожной разметки. Что касается дорожного знака, то возможным решением является предложение, например, следующих дополнительных поправок к изменениям, разработанным Группой экспертов WP.1 по дорожным знакам и сигналам и представленным в документе ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1 (добавленный в документ ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1 текст выделен жирным шрифтом):

«“ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ПЕРЕСТРОЕНИЕ В РЯДАХ”

Знак Е-03.0 указывает пользователям дороги направления движения по каждой из полос многополосной проезжей части на перекрестках, с тем чтобы они могли заранее перестраиваться в рядах до въезда на перекресток. Может быть добавлена разметка полос. Этот знак может указывать направления движения, предназначенные только для транспортных средств конкретной категории (например, для велосипедов), если они отличаются от

направлений движения других транспортных средств. В таком случае на стрелке, указывающей предназначенное для них направление, помещается дополнительная табличка Н-05.0 с обозначением данного типа категории транспортного средства или только обозначение данной категории транспортного средства».

159. Если это будет сочтено целесообразным, то следует подготовить пример дорожного знака, указывающего направление, предназначенное для велосипедов/велосипедистов.

160. Что касается дорожной разметки, то, по мнению GE.5, пункт 39 главы IV приложения 2 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года можно было бы дополнить следующим образом (добавленный текст выделен жирным шрифтом):

«На дорогах с достаточным количеством полос движения, допускающих перестроение транспортных средств при приближении к перекрестку, подлежащие использованию полосы могут указываться при помощи стрел, наносимых на поверхность проезжей части дороги (диаграммы А-39 — А-41). Стрелы, указывающие на выбор полосы движения, могут также применяться на дорогах с односторонним движением для подтверждения направления движения. Длина этих стрел, указывающих на выбор полосы движения, должна быть не менее 2 метров (6 футов 7 дюймов). Обозначение стрел может быть дополнено надписями на проезжей части. **Стрелы, указывающие на выбор полосы движения и дополняемые надписями или изображениями категории пользователей/транспортных средств, могут использоваться дополнительно на той же полосе движения, что и в случае другой стрелы, указывающей на выбор полосы движения, для уведомления о том, что данная полоса движения может использоваться указанной категорией пользователей/транспортных средств по-разному (схема А-...)**».

161. Следует разработать пример схемы, изображающей разметку. При этом следует учитывать, отображается ли на данной полосе движения только дополнительное направление или все направления, применимые к конкретному пользователю/транспортному средству.

4. Вынесенная вперед стоп-линия для велосипедистов

162. GE.5 также признала наличие вынесенной вперед стоп-линии для велосипедистов желательным решением, позволяющим повысить их безопасность и комфорт, поскольку им не придется стоять на светофоре позади автотранспортных средств. Было сочтено, что для этого достаточно включить в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, возможно в качестве раздела В-бис после раздела В главы III («Поперечная разметка») приложения 2, следующее специальное положение, касающееся дорожной разметки:

«Раздел В-бис: Вынесенная вперед стоп-линия для велосипедистов

32-бис. Вынесенная вперед стоп-линия для велосипедистов обозначается на въезде на перекресток с одной или несколькими полосами движения непрерывными линиями, очерчивающими определенную буферную зону и подъезд к ней, с размещенным внутри нее изображением велосипеда (схема ...). Такая буферная зона предназначена для остановки велосипедистов на перекрестке на красный сигнал светофора. Эта зона не должна использоваться для остановки других транспортных средств, помимо велосипедов».

163. Предстоит разработать пример схемы, изображающей разметку.

5. Двухэтапный поворот для велосипедистов

164. Другим важным решением, позволяющим повысить безопасность велосипедистов, названным GE.5 и рекомендованным ею для отражения в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, является положение, касающееся двухэтапного поворота. По мнению GE.5, в раздел G можно было бы включить следующий знак:

«Знак E-XX.0 уведомляет велосипедистов, намеревающихся повернуть, о возможности пересечь перекресток в два отдельных этапа».

165. Необходимо разработать изображение дорожного знака.

166. Что касается разметки, то в главу IV «Другие виды разметки» приложения 2 можно было бы включить соответствующее положение следующего содержания:

«F. Разметка двухэтапного поворота для велосипедистов

На диаграмме XX приводится пример разметки двухэтапного поворота для велосипедистов».

6. Оознавательный знак для велосипедного маршрута

167. GE.5 считает целесообразным включить в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года опознавательный знак для маршрута «ЕвроВело» или иного велосипедного маршрута. С этой целью надлежит рассмотреть возможность внесения в Конвенцию — в дополнение к изменениям, уже предложенным в документе ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1, — следующих новых положений:

«МАРШРУТНАЯ МАРКА

Знак G-08.01 обозначает код или название дороги. Этот знак служит примером дорожной маршрутной марки прямоугольной формы с номером дороги.

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ЗНАК ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО МАРШРУТА

Знак G-08.02 указывает код, название или логотип велосипедного маршрута. На него, помимо названия, кода или логотипа, нанесено изображение велосипеда, что отличает этот знак от маршрутных марок. Изображение велосипеда не наносится на этот знак, если он предназначен для использования на предварительных указателях направлений, указателях направлений или подтверждающих знаках, которые предназначены только для велосипедистов и на которые уже нанесено изображение велосипеда. Изображение велосипеда может не наноситься на этот знак, если он предназначен для использования на велосипедной дорожке. Этот знак служит примером опознавательного знака для велосипедного маршрута ЕвроВело 6.



7. Световые дорожные сигналы

168. GE.5 согласилась с тем, что предусмотренные положениями Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года варианты световых дорожных сигналов, предназначенных для велосипедистов, не включают вариант сигналов с изображениями велосипеда красного, желтого и зеленого цветов на черном фоне. GE.5 также решила, что такой вариант представляется наиболее подходящим и наглядным для обозначения того, что световые дорожные сигналы предназначены исключительно для велосипедистов. Кроме того, GE.5 наметила дополнительные изменения, касающиеся световых дорожных сигналов, которые могут отвечать интересам велосипедистов. С этой целью, по мнению GE.5, было бы целесообразно внести в статьи 23 и 24 Конвенции следующие поправки (добавленный текст выделен жирным шрифтом, а удаленный — зачеркнут):

«Статья 23, пункт 13:

Если световые дорожные сигналы предназначены только для водителей велосипедов, то ~~на самом сигнале~~, **красный, желтый и зеленый огни**, если это

необходимо во избежание путаницы, ~~может быть изображен силуэт велосипеда~~ могут быть заменены светящимися изображениями велосипеда тех же цветов на черном фоне или может использоваться световой сигнал малого размера с добавлением дополнительной прямоугольной таблички с изображением велосипеда. Такая дополнительная табличка, используемая в сочетании со световым сигналом, может быть размещена под ним, над ним или рядом с ним.

Статья 23. новый пункт 13 а):

Светящиеся изображения велосипеда красного, желтого и зеленого цветов могут быть дополнены светящимися стрелками тех же цветов. В таком случае запрещение или разрешение, обозначенное сигналом, ограничивается направлением или направлениями, указываемыми стрелкой или стрелками.

Статья 23. новый пункт 13 b):

Световые дорожные сигналы для велосипедистов могут быть дополнены дополнительным световым сигналом, указывающим на обнаружение велосипедиста.

Статья 24:

Сигналы, предназначенные ~~только~~ для пешеходов

Статья 24. новый пункт 6:

Световые сигналы для пешеходов могут включать изображение велосипеда для указания на то, что они относятся как к пешеходам, так и к велосипедистам».

8. Размещение дорожных знаков

169. GE.5 отметила, что в статье 6 Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года предписывается установка дорожных знаков таким образом, чтобы не мешать движению транспортных средств по проезжей части. По мнению GE.5, такое положение может привести к воспрепятствованию движению велосипедистов по велосипедной дорожке, расположенной рядом с проезжей частью. Поэтому GE.5 сочла, что это положение следует изменить следующим образом (жирным шрифтом выделены добавленные положения, а зачеркиванием — исключенные элементы):

«Статья 6

4. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что:

а) знаки устанавливаются таким образом, чтобы не мешать движению транспортных средств по ~~проезжей части~~ **дороге**, а знаки, установленные на обочинах, должны в возможно меньшей мере мешать движению пешеходов. Расстояние между кромкой уровня дороги с той стороны, где установлен знак, и нижним краем знака должно быть, по возможности, более или менее одинаковым для знаков одной и той же категории на одной и той же дороге;»

VI. Рекомендации

[место для рекомендаций]