

ОБРАЩЕНИЕ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ К ПРЕЗИДЕНТУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Уважаемый Дмитрий Анатольевич!

В нашей стране велосипед является одним из самых доступных, массовых и популярных видов активного отдыха людей всех возрастов. Одновременно велосипед является удобным транспортным средством при поездках на небольшие расстояния, а также зарекомендовал себя как эффективное средство решения проблемы недостатка физической активности жителей городов. Велопутешествия являются прекрасным способом изучения родной страны, знакомства с её достопримечательностями и, как следствие, одним из методов воспитания патриотизма и любви к Родине. Наконец, велоспорт относится к числу олимпийских видов спорта, в котором советскими и российскими спортсменами завоёвано большое количество наград.

За последние 10–15 лет количество велосипедов в нашей стране резко увеличилось и, по имеющимся данным, превышает 30 миллионов единиц. Однако существующие в настоящее время дорожные сети, подходы к планированию и организации движения транспорта, Правила дорожного движения, некоторые нормативы, действующие в области дорожного строительства, устаревшие правила перевозки велосипедов на общественном транспорте, но главное — отсутствие общегосударственной политики в области развития велосипедного транспорта и развития велосипедного движения привели к тому, что условия эксплуатации велосипедов в городах и на автодорогах нашей страны являются крайне неблагоприятными для велосипедистов. Поэтому мы, граждане Российской Федерации, регулярно использующие велосипед для активного досуга, путешествий, занятий спортом, а также как средство передвижения, считаем необходимым реализовать ряд мер, которые сделают использование велосипеда в нашей стране более удобным, более массовым, более доступным. Это благоприятно скажется на здоровье россиян, на экологической ситуации в крупных городах, повысит привлекательность туристических центров и курортных зон, будет содействовать развитию малого и среднего бизнеса, улучшит в целом морально-психологическое состояние общества.

Основными проблемами, с которыми сталкиваются велосипедисты в Российской Федерации, являются:

- игнорирование интересов велосипедистов и особенностей велосипеда как вида транспорта при разработке генеральных планов развития городов, транспортных схем, организации дорожного движения, отсутствие условий для парковки и хранения велосипедов вблизи мест массового посещения людей;
- недостаточный учёт и защита интересов велосипедистов в действующих Правилах дорожного движения (ПДД), приводящие к неоправданно высокому риску при использовании велосипеда как транспортного средства;
- дорожные технические регламенты и ГОСТы, не учитывающие особенности велосипеда как вида транспорта;
- недостаточное внимание к интересам молодёжи, увлекающейся различными современными дисциплинами велоспорта со стороны региональных властей, отсутствие специальных мест для занятий такими видами спорта;

- неоправданные сложности с перевозкой велосипедов в общественном транспорте как ближнего, так и дальнего следования;
- отсутствие в целом общегосударственной политики, направленной на поддержку активного, здорового образа жизни, включая занятия велоспортом и велотуризмом.

В связи с этим считаем, что настало время создать государственную межведомственную комиссию или другой орган, который бы в тесном взаимодействии с представителями велосипедной общественности разработал программу развития велосипедного транспорта, велоспорта и велотуризма в Российской Федерации, интеграции велосипеда в повседневную жизнь, и координировал её реализацию. К числу первоочередных задач, которые должны быть решены в рамках этой программы, относятся:

1. Разработка и внедрение общегосударственных норм и рекомендаций по учёту интересов велосипедистов и особенностей велотранспорта при подготовке генеральных планов развития городов и транспортных схем, первоочередное создание велосипедной инфраструктуры в крупных городах, туристических центрах, курортных зонах. Велосипед должен быть признан равноправным транспортным средством по отношению к персональному автомобилю и средствам общественного транспорта и, в соответствии с этим, интегрирован в региональные и федеральные планы развития транспорта.

В частности, в городах должны быть созданы условия для удобного и безопасного передвижения на велосипедах: продуманы и реализованы схемы внутрирайонных и межрайонных веломаршрутов, путей подъезда на велосипедах к местам массовых посещений и зелёным зонам — паркам и лесопаркам, организованы схемы веломаршрутов для передвижения между такими зонами. Рядом с входами в общественные здания, государственные и частные учреждения, магазины, спортивные сооружения, школы, вокзалы, станции метро и т.д. должны быть оборудованы места для хранения велосипедов. Должны быть разработаны меры экономического стимулирования руководителей предприятий и учебных заведений, создающих условия для использования велосипеда сотрудниками и учащимися.

Должны быть отменены неоправданные ограничения на использование велосипедов в парках и лесопарках. Зелёные зоны отдыха должны быть в первоочередном порядке оборудованы всеми условиями для катания на велосипедах — велодорожками, пунктами проката и обслуживания, местами парковок — при максимальном сохранении природного ландшафта и обеспечении безопасного отдыха как велосипедистов, так и пешеходов.

2. Внесение в действующие Правила дорожного движения изменений, направленных на повышение безопасности и удобства использования велосипеда как транспортного средства. В частности, в действующие ПДД должно быть введено понятие полосы движения велосипедистов (велополосы, ПДВ) — полосы на проезжей части дороги или на тротуаре, предназначенной для движения велотранспорта, с последующей разработкой и внедрением соответствующих нормативов. Велополосы должны быть введены на всех дорогах в черте всех населённых пунктов, где это позволяет сделать ширина существующего дорожного покрытия, а также должны быть обязательно предусмотрены при проектировании новых и реконструкции существующих улиц и дорог. Внедрение велополос должно быть закреплено законодательно при утверждении генеральных планов развития городов. Там, где организация ПДВ за счёт проезжей части

является невозможной или нецелесообразной, должны быть созданы велополосы за счёт тротуаров, резервных зон, газонов. В тех местах, где нет ни велодорожек, ни ПДВ, велосипедистам должно быть разрешено двигаться по тротуарам и пешеходным дорожкам, а также пересекать улицы по наземным пешеходным переходам при условии, что это не создаёт помех пешеходам.

Для велосипедистов должны быть доработаны правила пересечения перекрёстков, а также введены некоторые другие изменения ПДД, направленные на повышение безопасности и эффективности использования велосипеда как транспортного средства.

В автошколах необходимо уделять больше внимания вопросам взаимодействия водителей автомобилей с велосипедистами, а основы ПДД и культуры поведения на дорогах в целом должны преподаваться в средней школе, начиная с младшего школьного возраста, поскольку с 14 лет подросток на велосипеде становится участником дорожного движения.

3. Переработка технических регламентов и нормативов ряда элементов дорог: по установке бордюров, люков (решёток) водосточных колодцев, углов наклона и радиусов поворота на пандусах и др. Конструкции всех элементов дорог должны обеспечивать безопасный и удобный проезд по ним как велосипедов, так и инвалидных колясок, провоз детских колясок.

4. Создание возможностей для занятий современными видами велосипедного спорта, включая кросс-кантри, ВМХ и др., а также создание сети региональных и национальных веломаршрутов. Для этого на первом этапе в парках и лесопарках должны были отведены места для устройства грунтовых велодорожек. При минимальных расходах на своё содержание они явятся прекрасным способом для укрепления здоровья и пропаганды здорового образа жизни, а для молодёжи станут первой ступенью на пути к спорту высших достижений. На следующем этапе необходимо приступить к проектированию и созданию велосипедных туристических маршрутов, проложенных преимущественно по историческим и культурным центрам, заповедникам и национальным паркам, а также специализированных велосипедных парков ("велопарков").

5. Решение вопроса о провозе велосипедов, детских и инвалидных колясок в поездах пригородного сообщения. Действующие в настоящее время правила пассажирских перевозок на Российских железных дорогах предусматривают, что велосипеды должны перевозиться в тамбурах. Это создаёт значительные неудобства как велосипедистам, так и пассажирам. Поэтому считаем, что во всех пригородных поездах должен быть хотя бы один вагон, в котором один или два ближайших к входам ряда сидений демонтированы, а вдоль стен оборудованы стойки для крепления велосипедов. Эти части вагонов могут быть также использованы для перевозки детских колясок, проезда инвалидов-колясочников. Такой подход к решению данной проблемы не требует существенных финансовых затрат и должен быть реализован в ближайшее время.

Должны быть отменены существующие жёсткие ограничения на перевозку велосипедов на метрополитене. Провоз велосипедов должен быть разрешён, по крайней мере, в праздничные и выходные дни и в определённые часы в будни, а в одном из вагонов каждого электропоезда освобождено необходимое место. В нынешних условиях невозможности безопасного перемещения по городу на велосипеде существующие

ограничения являются серьёзным препятствием в ситуации, когда велосипедистам необходимо добраться до железнодорожных вокзалов или зелёных зон.

Мы уверены в том, что настало время для разработки и реализации полномасштабной государственной программы по созданию в нашей стране условий, благоприятных для использования велосипеда. Эта программа, построенная на принципах обеспечения максимальной безопасности и взаимного уважения всех участников дорожного движения и рассчитанная не более, чем на 10–15 лет, должна стать составной частью национальной стратегии развития транспортной системы, стратегии развития спорта, физкультуры и туризма, частью общегосударственной программы по пропаганде и поддержке физически активного образа жизни — одной из наиболее важных составляющих здорового образа жизни человека.

Осуществление предлагаемых мер благоприятно скажется на состоянии здоровья нации, на демографической и экономической ситуации, на экологической обстановке в крупных городах, будет способствовать экономическому росту и процветанию нашей страны. Представители велосипедного сообщества готовы принимать активное участие в проработке конкретных деталей перечисленных выше предложений, а также оказывать органам исполнительной и законодательной власти РФ, субъектов РФ, органам самоуправления всемерное содействие по их реализации.

Просим Вас, уважаемый Дмитрий Анатольевич, поручить Правительству Российской Федерации, Государственной Думе ФС РФ, Совету Федерации ФС РФ рассмотреть в 2010 году данные предложения с участием представителей Велотранспортного союза и других общественных велообъединений для выработки консолидированной позиции органов государственной власти, делового, научного и гражданского велосообщества, разработки и реализации Государственной (федеральной) программы развития велосипедного транспорта, велоспорта и велотуризма в Российской Федерации на 2010–2020 годы.

Этот текст обращения вы можете подписать на странице
<http://velotransunion.ru/president>