# Губернатору Белгородской области

**Савченко Е.С.**

**Открытое письмо.**

Уважаемый Евгений Степанович!

12 июня 2019 года, в День России, произошла трагедия: на улице Орлова в г. Белгороде пьяный водитель врезался в колонну велосипедистов, которые двигались по правому краю проезжей части с соблюдением ПДД. Двое велосипедистов получили повреждения, один из них до сих пор не приходит в сознание и находится в отделении реанимации. Состояние пациента оценивается как крайне тяжелое с негативным прогнозом.

5 мая 2019 года в Белгороде пострадал ещё один велосипедист. На пересечении Михайловского шоссе и улицы Волчанской из-за водителя маршрутного такси, грубо нарушившего правила дорожного движения, велосипедист упал и получил серьезные повреждения, с которыми был доставлен в травматологическое отделение больницы. Велосипед стоимостью более 100 тыс. рублей восстановлению не подлежит.

К сожалению, в последнее время такие случаи не редкость. Еще более неприятно, что очень часто общественное мнение в таких случаях становится на сторону виновника ДТП, которым являются водители.

Причина подобных аварий и отношения к ним в том, что при увеличивающемся велотрафике, как в черте города, так и в пригородных районах индивидуальной жилой застройки приоритетным транспортным средством при градостроительном проектировании и организации среды является автомобиль, задачей проектирования часто является не столько комфорт для проживания, удобство перемещения пешеходов и велосипедистов, сколько удобство перемещения не автомобиле, максимальная плотность застройки в угоду застройщикам. Перемещение пешеходов и перемещение на велосипеде при действующем подходе к проектированию и организации городской среды, в отличие от ведущих стран мира, по-прежнему чрезвычайно опасно.

По результатам опросов, проводимых в различных городах России и мира, одна из главных причин, по которой жители используют автомобиль, а не перемещаются пешком и не используют велосипед в качестве транспортного средства, — это отсутствие возможности безопасного передвижения, страх перед ДТП с автомобилистами и высокий риск конфликта с пешеходами. В настоящее время

По нашему мнению, не менее важные причины негативного отношения к велосипеду, как к транспорту, велосипедисту и процессу «велосипедизации», а также, возникновения случаев «тяжелых» ДТП с велосипедистами таковы:

* Отсутствие централизованной и понятной не только для велосипедистов, но и для рядовых жителей, стратегии преобразования и организации комфортной, безбарьерной и безопасной среды в городе, стратегии развития общественного и альтернативного транспорта. Отсутствие обособленного подразделения, занимающегося проблематикой мультимодальных перемещений и альтернативных видов транпорта, в том числе и велосипеда.
* Отсутствие должной информационной и мотивационной поддержки велосипеда, как эффективного полноценного и полноправного транспортного средства. Это приводит к тому, что жители города, не получая полной и достоверной информации строят догадки, очень часто не имеющие отношения к действительности. Ввиду отсутствия открытой информации и разъяснительных мероприятий - у жителей создается негативное отношение как к велосипеду, как к транспорту, к велосипедистам, к процессу создания велотранспортной инфраструктуры, как эффективному инструменту развития города, доказавшему свою эффективность в мировой практике;
* Отсутствие углубленного комплексного анализа причин ДТП с применением принципов программ аналогичных программе «Ноль смертей»-«VisionZero». В настоящее время ДТП с велосипедистами не анализируются, а лишь собирается статистика;
* низкие темпы строительства и проектирования безопасной и доступной велосипедной инфраструктуры — велодорожек, велополос.
* Низкая квалификация водительского мастерства, в частности в структурах, осуществляющих пассажирские перевозки. В виду отсутствия в городе вело инфраструктуры, многие велосипедисты, согласно ПДД, пользуются правой проезжей частью, водители авто, часто не знают, что велосипед является полноправным ТС. Работа по повышению грамотности ПДД как для велосипедистов, для и для автомобилистов не проводится.
* недостаточная поддержка администрацией г. Белгорода процесса интеграции велосипеда в транспортную систему города. Например, несмотря на достигнутые в 2018 году договоренности о необходимости изменения способа устройства водоприемных решеток городской ливневой канализации при ремонте и реконструкции дорог, по-прежнему применяются водоприемные решетки, чрезвычайно травмоопасные для велосипедистов. Участок велодорожки на Гражданском проспекте в г. Белгороде выполнен с низким качеством, рядом нарушений строительных норм. В связи с отсутствием велоинфраструктуры, велосипедисты вынуждены передвигаться по тротуарам с риском травм на бордюрах и возможностью столкновения с пешеходами или ехать по дорогам с травмоопасными решетками с угрозой для здоровья и жизни.
* При проектировании районов ИЖС велотранспортная инфраструктура не учитывается совсем. При реконструкции и квартальной застройке городских территорий велотранспортная инфраструктура не внедряется. Примером этого служит застройка квартала, ограниченного улицами Н. Островского, проспектом Б. Хмельницкого, Белгородским проспектом и ул. Попова.

По нашему мнению, поддержка велосипеда как городского транспортного средства заключается не только и не столько в проведении костюмированных велопарадов и акций «На работу и с работы на велосипеде», хотя без них тоже нельзя. Необходима планомерная работа, нацеленная на дальнюю перспективу. Городу и области нужен комплекс мероприятий, включающий в себя:

* стратегическое изменение подхода к проектированию городской среды, изменение субъекта проектирования с «автомобиля» на «жителя-пешехода-велосипедиста». Переход от принципа «сначала увидим велосипедистов, а мы потом построим инфраструктуру» к принципу «строим для тех, кто хочет ездить, но боится»;
* Разработка и внедрение регионального стандарта проектирования городской сети и элементов благоустройства, включающего в себя обязательное устройство элементов велоинфраструктуры.
* внедрение принципов, аналогичных VisionZero(Ноль смертей). Глубокий анализ городской среды и ДТП с применением этих принципов с привлечением научного и велосипедного сообщества, проектных организаций, имеющих опыт в работе с подобными принципами проектирования. В этом плане можно привести в качестве примера опыт внедрения принципов VisionZero в Минске (Беларусь). После внедрения принципов VisionZero, количество ДТП с велосипедистами и пешеходами стремительно снижается.
* капитальные вложения в строительство велополос, пешеходной инфраструктуры, велосипедных дорожек и иных элементов велотранспортной инфраструктуры при новом строительстве, реконструкции и капитальном ремонте жилых и общественных зданий, дорог, микрорайонов и районов ИЖС, дворовых территорий, общественных пространств;
* организацию в районах ИЖС и в т.н. “спальных” районах «велосипедных зон» с приоритетом пешеходов и велосипедистов.
* Приведение существующих элементов городской и региональной дорожной сети, на которых установлены знаки велодорожка к нормативному виду и качеству, либо демонтаж знаков “велодорожка”. Пример - велодорожка на автодороге “Разумное-Севрюково” в направлении п.Разумное.
* создание и публикация в открытом доступе материалов информационно-разъяснительного характера о концепции и стратегии формирования безопасной комфортной городской среды и велоинфраструкуры, об использовании велосипеда как транспорта в условиях города;
* мотивационную и социальную работу: проведение открытых тренировок не по спортивной, а именно по городской езде на велосипеде для жителей города, уроков безопасной езды на велосипеде с привлечением инструкторов. Проведение общегородских зрелищных мероприятий неспортивного характера, направленных на привлечение жителей к использованию велосипеда в городской среде.
* создание комфортной инвестиционной среды, стимулирующей малый и средний бизнес участвовать в процессе велосипедизации региона —например, субсидирование или предоставление рассрочки на приобретение велопарковок для владельцев предприятий общественного питания;
* широкое освещение в СМИ опыта предприятий, предлагающих своим сотрудникам социальные льготы при использовании велосипеда в качестве повседневного транспортного средства;
* организацию безопасной работы системы общественного транспорта и коммерческих предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки.

Велосипедное сообщество города нацелено на дальнейшее взаимодействие и готово принять посильное участие в этом процессе.

Надеемся на понимание.

(ФИО)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Подпись\_\_\_\_\_\_\_( паспорт)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Дата\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ФИО)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Подпись\_\_\_\_\_\_\_( паспорт)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Дата\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_