



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д. 1, стр. 1, Москва, 109012

Тел.: (499) 495-00-00, факс: (499) 495-00-10

E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

21.10.2020 № 23/25441-ИС

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

По списку рассылки

Уважаемые коллеги!

Минтранс России в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» провел 24 сентября 2020 г. обучающую конференцию «Развитие активных способов передвижения и средств индивидуальной мобильности в городах, как устойчивая альтернатива традиционным транспортным решениям в условиях поэтапной отмены ограничений на работу транспорта и мобильность, связанных с пандемией COVID-2019» (далее – Конференция).

В Конференции приняли участие ведущие российские эксперты, представители исполнительных органов государственной власти Российской Федерации и органов местного самоуправления, ученые и специалисты, представители профессиональных объединений.

Организационную помощь в проведении Конференции осуществляли Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» и МЦСЭИ «Леонтьевский Центр».

Основные тезисы Конференции сформулированы в резолюции и направляются в качестве рекомендаций для использования в работе.

Приложение: на 5 л. в 1 экз.

Заместитель директора Департамента  
государственной политики в области  
автомобильного и городского  
пассажирского транспорта

В.В. Луговенко

## Резолюция

### **по итогам обучающей конференции «Развитие активных способов передвижения и средств индивидуальной мобильности в городах, как устойчивая альтернатива традиционным транспортным решениям в условиях поэтапной отмены ограничений на работу транспорта и мобильность, связанных с пандемией COVID-2019»**

Г. Псков

24 сентября 2020 г.

Эпидемия новой короновирусной инфекции (COVID-19) внесла новые аспекты в использование средств передвижения. Общественный пассажирский транспорт, который традиционно рассматривался в качестве основного и наиболее экологичного вида передвижения в городах, стал рассматриваться населением как источник повышенного риска заражения, что повлекло увеличение числа поездок на личном автотранспорте.

Одновременно во многих странах и городах увеличилось число поездок на велосипедах и средствах индивидуальной мобильности (далее – СИМ). Рост использования таких средств передвижения составил почти 50%. При этом в России в последнее время количество людей, использующих СИМ (в том числе с электроприводом), также значительно выросло.

Использование СИМ позволяет в значительной степени снизить загрузку улично-дорожных сетей, что, в свою очередь, ведет к снижению выбросов загрязняющих веществ, числа и тяжести ДТП, потерь времени при передвижении.

Передвижения на велосипеде, пешком, а также с использованием безмоторных СИМ решают и еще одну важную задачу – способствуют снижению гиподинамии населения и связанных с нею заболеваемости и смертности. Как указывается в рекомендациях ВОЗ, 30 минут ежедневной быстрой ходьбы или езды на велосипеде способствуют значительному улучшению здоровья населения.

В рамках концепции «устойчивого транспортного планирования» велосипедисты наряду с пешеходами должны являться приоритетными участниками дорожного движения при распределении пропускной способности улично-дорожной



сети и реализации мультимодальных транспортных корреспонденций. В то же время, использование велосипедов и других СИМ, как полноправного вида городского транспорта, сдерживается рядом факторов, первостепенным из которых является низкий уровень обеспечения безопасности дорожного движения в условиях отсутствия специально созданной обособленной инфраструктуры. В связи с этим возникает необходимость рассмотрения вопросов практического применения современных методов и средств организации дорожного движения для велосипедистов и владельцев СИМ, обеспечения их безопасности в условиях реального дорожного движения, а также безопасности пешеходов при совместном использовании пешеходной инфраструктуры с СИМ.

Развитие использования СИМ сталкивается с рядом проблем, которые требуют решения.

К ним следует в первую очередь отнести:

- отсутствие признания СИМ в качестве самостоятельного вида городского транспорта и его последующего включения в соответствующую транспортную политику;
- отсутствие четкой классификации СИМ и предъявляемых к ним требований, условий допуска на определенные виды инфраструктуры;
- отсутствие системы контроля за соблюдением ПДД владельцами СИМ;
- отсутствие развитой инфраструктуры для использования велосипедов и СИМ в городах;
- недостаточность обеспечения безопасности движения этих категорий участников движения;
- недостатки формирования транспортного поведения горожан и обучения пользователей СИМ.

Участники Конференции при активном участии представителей администрации и общественности г. Пскова заслушали и обсудили выступления по таким темам, как:

- государственная политика в области использования СИМ в Российской Федерации;
- проблемы обеспечения безопасности дорожного движения немоторизованных участников;
- программа велосипедизации г. Пскова;
- план устойчивого развития Пскова до 2030 года: первый опыт планирования устойчивой мобильности;
- развитие велоинфраструктуры в Пскове: от идеи до фактического исполнения;
- формирование велотранспортных сетей и управление мобильностью, основные драйверы развития активных способов передвижения в городах;
- тенденции развития транспортных систем: малые, но эффективные формы мобильности;
- кризис или возможности: влияние пандемии на велосипедизацию городов;
- предложения по развитию велопешеходного пространства в г. Пскове;
- опыт использования СИМ в крупных мегаполисах;
- СИМ в России и других странах. Опыт применения и правового регулирования.

Участники Конференции отметили возрастающую роль СИМ в городах, а также важность решения проблем, возникающих при их использовании (в первую очередь – обеспечение безопасности движения).

Участники Конференции выразили единодушную поддержку устремлениям молодого поколения к использованию более экологичных и полезных для здоровья видов транспорта.

Участники Конференции рекомендуют:

1. Министерству транспорта Российской Федерации и Министерству внутренних дел Российской Федерации:



- регулярное рассмотрение вопросов развития и популяризации велодвижения и использования СИМ с привлечением представителей общественности, научных и образовательных организаций;
- рассмотреть возможность включения в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» мероприятий по развитию велоинфраструктуры в городах и городских агломерациях;
- проработать вопросы установления технических требований к СИМ с электроприводом в целях их дальнейшей сертификации и допуска к дорожному движению;
- включить в требования по разработке документации по организации дорожного движения вопросы использования СИМ;
- внести необходимые изменения и дополнения в Правила дорожного движения Российской Федерации, направленные на регламентацию использования СИМ;
- активизировать участие Российской Федерации в международном сотрудничестве в области развития велодвижения и использования СИМ;
- рассмотреть г. Псков в качестве пилотной площадки для внедрения передовых и инновационных технологий в области устойчивого развития и модернизации транспорта и транспортной инфраструктуры.

2. Администрациям городов Российской Федерации в условиях непрекращения распространения COVID-19 рассмотреть возможности создания условий для развития индивидуальной мобильности населения (велосипеды, СИМ), в том числе за счет перераспределения (возможно на первом этапе – временного) в их пользу существующей пропускной способности улично-дорожной сети путем использования оперативных средств организации дорожного движения.

3. Научной общественности – продолжить исследования и разработки в области повышения эффективности функционирования транспортной инфраструктуры и обеспечения безопасности СИМ.

4. Преподавателям высших учебных заведений – включать вопросы использования новых форм мобильности в учебные курсы и программы.