

ПУБЛИЧНЫЙ ОТЧЕТ ПРОЕКТА «ГОРОДСКОЕ ВЕЛОДВИЖЕНИЕ В БЕЛАРУСИ»

2017—
2020



При финансировании
Европейского союза



ЦЕНТР
ЭКОЛОГИЧЕСКИХ
РЕШЕНИЙ
www.ecoidea.by

Минское
Велосипедное
Общество



СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Велосипед — простое решение сложных проблем	4
О проекте	6
РАЗДЕЛ 1. ТЕХНИЧЕСКОЕ И НОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ	8
Что такое техническое и нормативное регулирование?	10
Изменения в нормативных документах	12
РАЗДЕЛ 2. ВЕЛОДВИЖЕНИЕ В БЕЛАРУСИ	18
Почему важно развивать велодвижение в регионах?	20
Велосеть на карте Беларуси	26
Города проекта «Городское велодвижение в Беларуси»	28
Форум «ПраРовар»	38
Обучающие лагеря и семинары	42
Информационный портал Rovar.info	48

РАЗДЕЛ 3. ВЕЛОДВИЖЕНИЕ В МИНСКЕ _____ 50

Как развивалось велодвижение в Минске?	52
Работа велоофицера	56
Успешные реализованные проекты	60
Велогаражи	68

РАЗДЕЛ 4. ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ _____ 70

Состояние велодвижения на начало проекта	72
Таймлайн основных событий	74
Велособытия, которым проект оказал поддержку	76
Акции и веломероприятия проекта	80
Общественные кампании и проекты	90
Социальная реклама	100

РАЗДЕЛ 5. ВЕЛОТУРИЗМ _____ 106

Что проект сделал для развития велотуризма?	108
Маршрут ЕвроВело-2	110
Веломаршруты по Беларуси	114

ЗАКЛЮЧЕНИЕ _____ 120

Резюме внешней оценки результативности проекта	120
Партнеры и благодарности	123

ВЕЛОСИПЕД – ПРОСТОЕ РЕШЕНИЕ СЛОЖНЫХ ПРОБЛЕМ

Для успешного развития велосипедного движения в Беларуси нужны изменения в городском планировании, законодательной и строительной практике, отношении людей к транспорту.

Центр экологических решений и Минское велосипедное общество проанализировали существующие сложности для развития велодвижения в Беларуси и составили план действий, чтобы велосипед смог оказать свое «лечебное» действие на жизни людей. Команда написала проект и нашла финансовую поддержку в рамках материально-технической помощи Европейского союза.

Польза велосипеда для человека: Польза велосипеда для города:



Улучшение здоровья

30-минутная поездка на велосипеде покрывает ежедневную потребность организма в физической активности, действует как профилактика сердечно-сосудистых заболеваний и ожирения. Люди, которые регулярно ездят на велосипеде, на 15% реже болеют. Поездки на велосипеде в пожилом возрасте позволяют дольше сохранять ясную память, мышечную массу, улучшают обмен веществ и координацию движений.



Укрепление отношений с близкими

Из-за меньшей скорости движения общаться друг с другом во время поездки на велосипедах безопаснее, чем разговаривать с водителем автомобиля. В среднем белорусы тратят меньше минуты в день на общение с семьей. Совместная дорога в школу, на работу, в детский садик на велосипедах исправляют ситуацию: добавляется время, проведенное вместе.



Разнообразие и контроль над временем

За рулем велосипеда проще прогнозировать время в пути, объезжать пробки и ремонты дорог. Привычный маршрут выглядит по-разному в зависимости от погоды, настроения, музыки. Отдых на велосипеде открывает город с нового ракурса: вы можете перемещаться быстрее, чем пешком, при этом успеваете насладиться пейзажем (в отличие от автомобиля или общественного транспорта).



Скорость

На велосипеде расстояние до 5 км вы преодолеете быстрее, чем на автомобиле или общественном транспорте.



Экологически чистый вид транспорта

Велосипед не загрязняет воздух и не создает шум.



Экономия городского пространства

Чем больше людей переседадут с автомобиля на велосипед, тем свободнее станет на дороге. Велосипед проще хранить и парковать: на одном автопарковочном месте помещается 10 велосипедов.



Равные транспортные возможности

Велосипед обеспечивает передвижение по городу тем, у кого нет средств на автомобиль, кому нельзя водить машину (возраст, состояние здоровья, заболевания опорно-двигательного аппарата), кто не любит общественный транспорт.



Вклад в экономику

Ежегодно велосипед приносит Минску 16 млн. рублей (экономия на здоровье горожан и др). Отмечается поддержка локального и малого бизнеса: на велосипеде люди чаще совершают покупки по пути следования, плотнее взаимодействуя с витринами.

Польза велосипеда для бизнеса:



Меньше больничных листов

Активный образ жизни улучшает здоровье всей семьи: сотрудники не болеют сами и реже берут больничные листы по уходу за детьми.



Рабочая атмосфера

Исследования Всемирной организации здравоохранения показывают, что любая физическая активность сама по себе способствует хорошему настроению. Поездка на велосипеде улучшает настроение и позволяет сразу же приступить к работе «без раскочки». Велосипедная корпоративная культура формирует дружеские, доверительные отношения в коллективе.

О ПРОЕКТЕ

Общая цель проекта — способствовать процессу городского развития путем обеспечения эффективного участия общественности в развитии городского велосипедного движения в Беларуси.

с **1 марта 2017** по
31 августа 2019
продлен до **31 марта 2020**

630 173,65 € общий бюджет

560 855 € финансирование,
предоставленное
Европейским союзом

Наша работа направлена на достижение целей устойчивого развития и реализацию прав человека:



Ценности команды проекта:

«Люди равны вне зависимости от пола, расы, здоровья, возраста, материального дохода, а город должен способствовать реализации возможностей в равной мере для всех. Мы бережно относимся к окружающей среде и людям, стараемся сделать города удобными, безопасными пространствами. Для нас здоровый и экологический образ жизни — синонимы,» — Анастасия Янчевская, организаторка мероприятий и специалистка по связям с общественностью Минского велосипедного общества.

Ожидаемые результаты:

- улучшение законодательства в области городского велосипедного движения и велосипедной инфраструктуры;
- повышение потенциала велосипедных НГО в Беларуси;
- усиление общественной поддержки велосипедного движения в Беларуси;
- развитие велотуризма в партнерстве органов власти и местных сообществ.

Проект реализовывался двумя организациями:



Учреждение «Центр экологических решений» (ЦЭР) —

некоммерческая неправительственная организация, созданная в 2009 году увлеченной группой единомышленников: экологических активистов, биологов, специалистов в области охраны окружающей среды. Офис находится в Минске, но деятельность охватывает всю Беларусь.

Миссия организации — популяризация экологически дружелюбного образа жизни и принципов устойчивого развития в Беларуси, развитие международного сотрудничества с целью сохранения окружающей среды.

Команда ЦЭР работает по тематикам:

- энергоэффективность и вопросы изменения климата,
- отходы и химическая безопасность,
- экологически дружелюбный образ жизни,
- водные ресурсы,
- органическое сельское хозяйство.

Больше узнать о работе ЦЭР, а также поддержать, став сторонниками, можно тут:

[cesgroup](https://vk.com/cesgroup)

[Ecoldea.by](https://www.facebook.com/Ecoldea.by)

[ecoideaby](https://www.instagram.com/ecoideaby)

[ECOIDEA.BY/RU/STORONNIKI](https://ecoidea.by/ru/storonniki) — стать сторонником



Общественное объединение «Минское велосипедное общество» (МВО) —

создано в 2011 году группой активистов, небезразличных к будущему велосипедного движения в своем городе и Беларуси в целом.

Миссия организации — развитие велосипедного движения в его повседневном значении: городского велосипедного транспорта, «велокультуры», велосипедного туризма, доступного для всех.

Команда МВО:

- создает лучшие примеры велоинфраструктуры,
- участвует в разработке новых правил дорожного движения и других нормативных документов,
- организует масштабные велособытия, которых люди ждут весь год,
- объединяет тысячи велосипедистов,
- учит взрослых и детей ездить на велосипеде,
- продвигает культуру городской езды,
- поддерживает развитие велодвижения в регионах.

Больше узнать о работе МВО:

[bikeorgby](https://vk.com/bikeorgby)

[bikeorgby](https://www.facebook.com/bikeorgby)

[minskbike](https://www.instagram.com/minskbike)

[BIKE.ORG.BY](https://bike.org.by) — все об организации

[ROVAR.INFO](https://rovar.info) — все о создании велоинфраструктуры в Беларуси



РАЗДЕЛ 1. ТЕХНИЧЕСКОЕ И НОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ

- Что такое техническое и нормативное регулирование?
- Изменения в нормативных документах

— ЧТО ТАКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ И НОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ?



Павел Горбунов,
председатель правления Минского велосипедного общества

— Если объяснить простым языком, то техническое регулирование — это все те документы, в которых указаны параметры проектирования велоинфраструктуры. Нормативное регулирование — это правила, законы, нормы, концепции.

Например, правила перевозки велосипедов в общественном транспорте или национальная велосипедная концепция. Отмечу также, что бывают и «пограничные» регулирующие документы, в которых есть и техническая, и нормативная информация.

— Почему «невидимая» для общества работа — лоббирование изменений в законодательстве — самая важная?

— Людям проще всего понять деятельность, если, скажем, был бордюр, а организация пора-

ботала (позвонила, написала письмо, привлекла внимание СМИ), и бордюр убрали городские службы. Но это то же самое, что бить тревогу из-за каждого котика на улице вместо того, чтобы принять грамотный закон о защите бездомных животных. Должны быть правила и нормы, благодаря которым качественная велосипедная инфраструктура будет создаваться по умолчанию. И тогда это будет работать автоматически, «невидимо», но на каждой улице, по всей Беларуси, в любом городе.

— Как работа с законодательством способна изменить транспортные приоритеты городов?

— Выбор того, что нужно в городе развивать и чему давать «зеленый свет», а что сдерживать, в белорусском законодательстве не закреплен. Немного об этом рассказывается в генпланах городов, но эти схемы не всегда имеют вес для проектировщиков. На мой взгляд, нужно создавать документы, которые будут обязательными и для чиновников, принимающих решения, и для проектировщиков.

Дело даже не в том, какой должна быть улица, а в том, на что город тратит деньги в первую очередь: на закупку электробусов, велодорожки или расширение автомагистралей.

Такие приоритеты сейчас нигде не закреплены, но мы выступаем за создание планов городской мобильности. Утверждение таких документов изменит текущий порядок принятия решений. Новая система поможет чиновникам работать более эффективно: они не будут тратить бюджет на ту инфраструктуру, которая им кажется нужной, а направят средства на то, что определили специалисты, принявшие участие в составлении плана мобильности.

— Что из себя представляет работа по изменениям в техническом и нормативном регулировании?

— Технически это звонки, письма, встречи, проработка документов. Имеет значение не форма коммуникации, а разработка стоящих идей, которые будут уместны в законодательстве, и умение правильно их преподнести.

— Почему изменения в городах не происходят быстро? Так только в Беларуси или везде?

— Бывает, и в Нидерландах решения годами принимаются, но рассуждать об этом нет смысла. Я четко знаю, что ускорить эту работу помогают планомерные обсуждения со всеми заинтересованными.

Если решения принимает один чиновник, который ни с кем не советуется, он продолжает делать так, как делали до него, или как он привык делать, потому что не видит и не знает другой практики, не погружен глубоко в тему. Сделать «по накатанной» для чиновника — самая удобная и безопасная форма деятельности.

Проектировщики, как правило, также работают по шаблону, и здесь дело даже не в стандартах. И текущие установки позволяют проектировщику немного варьировать техническое решение, но у исполнителей мало времени на дискуссии с внешними заинтересованными. Но именно в диалогах могут рождаться новые решения. Беларусь только сейчас начинает создавать такую практику, и это точно поможет.

— Какие шаги планирует Минское велосипедное общество после проекта?

— Сейчас мы находимся на этапе стратегического планирования: определяемся с целями на уровне Минска и Беларуси, выбираем приоритеты, оцениваем свои ресурсы. Мы планируем приложить много усилий для того, чтобы за ближайшие два года завершить создание технического стандарта по проектированию велосипедной инфраструктуры.

ИЗМЕНЕНИЯ В НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТАХ



В 2017-2019 гг. были подготовлены условия, благодаря которым изменения в техническом регулировании велосипедного движения могут стать более основательными.

01.

КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ (НАЦИОНАЛЬНАЯ ВЕЛОКОНЦЕПЦИЯ)

Что важно?

Опираясь на готовый документ, велосипедные активисты могут стимулировать свои города разработать:

- общую концепцию развития велодвижения,
- стратегический план,
- годовые планы действий.

Цели концепции:

01. создание условий для более активного развития велосипедного туризма.

02. снижение количества пострадавших велосипедистов в дорожно-транспортных происшествиях не менее чем на **↓ 25%**
к 2030 году по сравнению с 2018 годом

03. уменьшение потерь от происшествий с участием велосипедистов на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах не менее чем на **↓ 25%**
к 2030 году по сравнению с 2018 годом

ROVAR.INFO

[Национальная концепция развития велодвижения](#)

**GOOGLE.
DRIVE.COM**

[Национальная концепция развития велодвижения](#)

Принята

11.01.2018 г. протоколом заседания Постоянной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Совмине РБ



Городская концепция развития велодвижения разработана и принята в:

Минске, Гродно, Бресте, Гомеле.

Отдельные попытки стратегических действий предприняты исполкомами Полоцка и Новополоцка, Вилейки. Чуть менее уверенные действия зафиксированы в Чаусах, Орше, Кобрине, Жодино и Лиде.

04. создание условий для обеспечения мобильности населения на принципах устойчивого развития с увеличением доли поездок на велосипедах (в первую очередь для утилитарных целей):

— в городах с численностью населения 50 тыс. человек и более **до 8-10%**

— в городах с численностью населения менее 50 тыс. человек и поселках городского типа **до 15-20%**

— в агрогородках и сельских населенных пунктах **свыше 40%**

02.

НАЦИОНАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ, НСУР 2035

Что важно?

Впервые упоминается о необходимости развивать велосипедное движение и популяризировать средства персональной мобильности.

Внесены предложения

03.

ПРАВИЛА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

Содержание изменений:

- велосипед остался в перечне разрешенных к перевозке вещей в автобусах,
- с согласия автомобильного перевозчика можно перевозить велосипед в неразобранном виде на специально оборудованных для этого местах.

Приняты частично

утверждены постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31.08.2018 № 636.

Что важно?

- такая формулировка — компромисс и возможность в будущем работать с автоперевозчиками.

04.

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Предложения приняты практически полностью

Процесс принятия новой редакции ПДД тянется с 2018 года, ожидается подписание президентом.

Содержание изменений:

- возможность двигаться по проезжей части на успокоенных улицах (зона 30),
- нововведения по разметке и информационным знакам/табличкам,
- если есть светофор или регулировщик, то можно не спешиваться,
- упрощены «зимние» правила: в снегопад и гололед нельзя ехать по дороге, но можно по тротуару,
- можно ездить без зеркала,
- обязательно использовать жилеты на загородных дорогах в ночное время,
- описаны средства персональной мобильности

Что важно?

- самый значимый для развития велодвижения в городах вопрос — езда по проезжей части — пока почти без изменений,
- позиция МВО: нужно со временем вернуть возможность передвигаться на велосипеде по проезжей части или позволить велосипедисту самому решать, где ему удобнее передвигаться (многие чувствуют себя неуютно на тротуаре среди пешеходов). Но в настоящее время на крупных улицах больших городов Беларуси это опасно.

05.

ПРОЕКТ ТКП «ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА»

ROVAR.INFO [Первый “велосипедный” ТКП](#)

Содержание изменений:

- предпринята попытка обобщить рекомендации из зарубежных руководств, включив минимум требований и рекомендаций, необходимый для создания качественной велоинфраструктуры, но не ограничивая возможности по ее улучшению и совершенствованию,
- основное внимание уделено планированию веломаршрутной сети и выбору проектных решений для конкретных ситуаций, а также критериям, которым должна отвечать качественная велоинфраструктура,
- приведены некоторые возможные варианты типовых решений, иллюстрирующих принципы создания хорошей инфраструктуры.

Что важно?

В конце 2019 года были достигнуты договоренности на разработку документа в 2021 году.

На рассмотрении в МАиС

В ноябре 2017 года Министерство архитектуры и строительства (МАиС) приступило к разработке первого велосипедного технического кодекса установившейся практики (ТКП), обязательного к применению. Проект разработан в 2018 году, но не был утвержден. Предложения команды были направлены в срок.

06.

ТКП «ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО. ПРАВИЛА ЗАСТРОЙКИ И ПЛАНИРОВКИ Г. МИНСКА»

Не утверждено

Предложения, касающиеся велосипедной инфраструктуры, были внесены в срок.

Содержание изменений:

- главное, что появилось в проекте ТКП, — критерии выбора форм организации велосипедного движения в зависимости от характеристик улицы и интенсивности движения транспорта. Таких критериев не было до сих пор ни в одном нормативном документе.

Что важно?

- стандарт устанавливает нормы по градостроительному проектированию г. Минска в пределах городской черты,
- один из разделов документа посвящен планировочной организации путей велодвижения.

07.

ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБУСТРОЙСТВУ ВЕЛОПАРКОВОК В ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКЕ

Содержание изменений:

- в Генеральном плане г. Минска предписывается: «Оборудовать дворовые территории жилых районов закрытыми велопарковками из расчета не менее одного парковочного места на две квартиры». К сожалению, эти требования никак не выполняются.

REALT.BY [Куда из Минска исчезли 6062 «закрытые велопарковки»? Почему город и большинство застройщиков не выполняют требования генплана](#)

- в 2018 году в законодательстве появилось обязательное требование — при новой застройке создавать места для хранения велосипедов из расчета 1 место на 10 квартир. Что именно должны представлять места для хранения велосипедов не указано.

Что важно?

- проходит кампания по урегулированию законодательства по вопросам возведения велостоянок. Предлагаемая минимальная норма обеспечения местами для долгосрочного хранения велосипедов - 1 место на 5 квартир.

ROVAR.INFO [В Беларуси в 2 раза может увеличиться обязательная норма на создание мест для хранения велосипедов](#)

- Лучшие застройщики Беларуси строят еще больше велостоянок (из расчета 1 место на 1 квартиру)



РАЗДЕЛ 2. ВЕЛОСИПЕДНОЕ ДВИЖЕНИЕ В ГОРОДАХ БЕЛАРУСИ

- Почему важно развивать велодвижение в регионах?
- Велосеть на карте Беларуси
- Города проекта «Городское велодвижение в Беларуси»
- Форум «ПраРовар»
- Обучающие лагеря и семинары
- Информационный портал Rovar.info

ПОЧЕМУ ВАЖНО РАЗВИВАТЬ ВЕЛО- ДВИЖЕНИЕ В РЕГИОНАХ?



Анастасия Янчевская,
организаторка мероприятий и специалистка по связям с общественностью
Минского велосипедного общества

— В городах, где численность населения менее 200 000 человек, обычно велосипед настолько популярен, что никому не нужно объяснять, что это транспортное средство.

Как правило, в таких городах не развита сеть общественного транспорта и автомобиль могут позволить себе не все, поэтому велосипед становится едва ли не единственным средством передвижения. Но, несмотря на это, в малых городах Беларуси использование велосипеда неудобно и небезопасно из-за отсутствия велосипедной инфраструктуры.

Именно поэтому одна из главных целей проекта — мотивировать региональные города заниматься развитием велодвижения.

По опыту мы знали, что такое развитие возможно только тогда, когда инициатива есть и в городской администрации, и среди горожан.

Для поддержки актуальных инициатив и появления новых мы применили целый комплекс мер. Команда проекта организовывала образовательные мероприятия, направленные на укрепление городских инициатив, а также семинары для городских властей о пользе велосипедного дви-

жения и важности сотрудничества с жителями города.

Чтобы появился инструмент по обмену опытом среди велоактивистов из разных городов, мы инициировали создание неформальной сети велосипедных организаций. Благодаря проекту в Беларуси появилась площадка, где горожане и местные власти обмениваются опытом и презентуют свои успехи, — ежегодный международный велосипедный форум «ПраРовар».

Сегодня развитием велосипедного движения в белорусских городах систематически занимаются в первую очередь велосипедные общественные организации Минска, Бреста, Гродно и Гомеля. Они транслируют свой опыт в регионы.

Всего за время проекта наша рабочая команда успела поработать с 42 белорусскими городами, поселками и деревнями. За это время были созданы три новые велосипедные организации — «ВелоГомель» (Гомель), «Солянка» (Минск) и «Велолюб Верста» (Новополоцк), а другие организации заметно повысили свой уровень.



Светлана Кароль,
советница по развитию инфраструктуры ООО «ВелоГомель»

— Сразу хочу сказать: участие гомельского велодвижения в проекте — это огромная удача!

Мы получили знания и компетенции на образовательных семинарах, конференциях, форумах, в результате чего приобрели уверенность и решились зарегистрировать официальную организацию.

Благодаря проекту мы провели крутые велосипедные ивенты на территории Гомельской области: велофестиваль «Между Сожем и Днепром», обучающий лагерь, третий Международный форум «ПраРовар», креативную Европейскую неделю мобильности.

Интересно, что на первом форуме, в Минске, мы были в статусе инициативы, на втором, в Бресте — как официальная организация, а третий принимали в своем городе.

Кроме того, у нас появилась городская велоконцепция, мы научились разрабатывать веломаршруты, гомельская инфраструктура приросла новыми объектами: город получил две велопарковки, четыре веломаячка, два баннера социальной рекламы. Проект помог «привезти» в Гомель городской велопрокат «Колобайк».

Также в нашей организации появился советник по развитию велодвижения, входящий в состав рабочей группы по развитию велодвижения на территории Гомеля.

Это все помогло нам приобрести авторитет в органах государственной власти и вести с ними конструктивный диалог.

Одним из наиболее выдающихся достижений считаем возможность получать опыт, мотивацию и вдохновение от коллег из разных городов Беларуси с помощью информационного ресурса rovar.info.



Алина Скребунова,
участница инициативы «Тутэйшы ровар» (Могилев)

— Нам, как активистам велодвижения в Могилеве, были очень ценны все велофестивали и велофорумы в Беларуси.

Каждый раз мы возвращались с новыми контактами и идеями для своего региона. Знакомство с другими инициативами Беларуси помогло нам понять, что мы на правильном пути.

Этот проект помог сделать велосипедистов Могилева гораздо заметнее для всех остальных участников движения.

На билбордах мы показали, что велосипед — лучший друг каждой семьи, благодаря открыт-

кам — что велосипед уместен в любом месте и отлично характеризует жителей Могилева, а веломаячки продемонстрировали, что в городе есть запрос на велосипедную инфраструктуру, и она должна появляться. Листовки о правилах безопасной езды, безусловно, научили детей правильно ездить на велосипеде.

В будущем мы продолжим работать над тем, чтобы в Могилеве появлялась качественная инфраструктура для велодвижения, а также планируем самостоятельно проводить образовательные мероприятия для жителей города.



Дарья Чумакова,
координаторка программы

— До начала реализации большого велосипедного проекта белорусские города развивали велосипедное движение разрозненно.

Кто-то начинал активизм с похода к местным властям, кто-то — с участия в международных акциях, сотрудничества с бизнесом, семейных велопробегов, развития туризма.

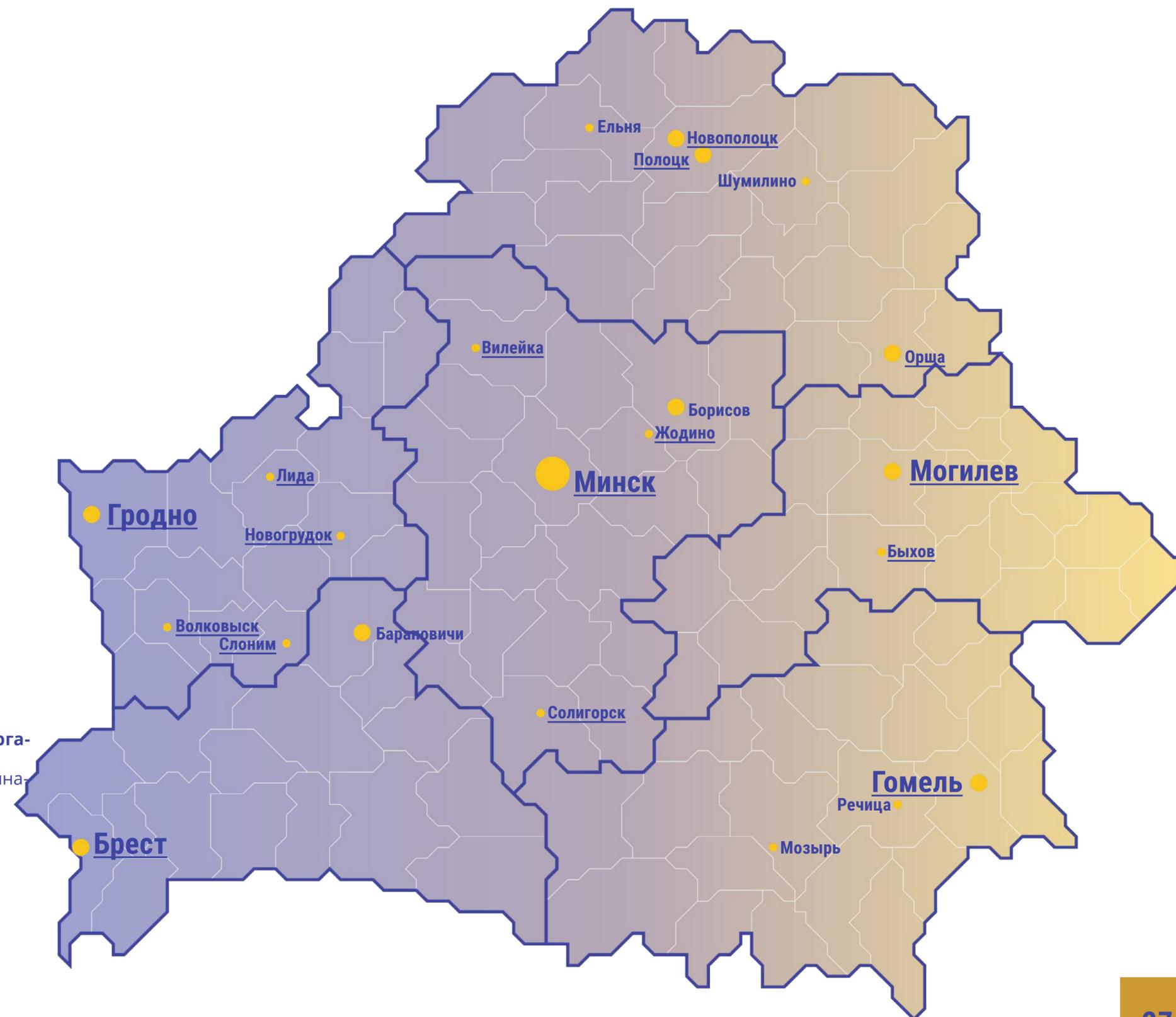
У велосипедного движения Беларуси не было единого стратегического подхода. Благодаря проекту нам удалось организовать регулярный информационный обмен, чтобы действовать сообща и делиться положительным опытом и практиками.

Важно, что во время проекта у нас была возможность сотрудничать с малыми городами. Когда мы распространили информацию о том, что ищем партнеров для реализации мероприятий по развитию велосипедного движения в белорусских городах, нам пришло более 100 самых разных заявок-идей.

За эти три года мы создали неформальную сеть велосипедных организаций и теперь можем оперативно и сообща реагировать на важные законодательные изменения, а также участвовать в международных мероприятиях, представляя страну, а не отдельные города.

ВЕЛОСЕТЬ НА КАРТЕ БЕЛАРУСИ

Велосеть – это неформальная сеть велосипедных инициатив и организаций Беларуси, созданная для взаимного обмена информацией, синхронизации действий и большего влияния на развитие велодвижения.



Итоги:

01. Укрепление сотрудничества между различными велосипедными организациями, инициативами и активистами Беларуси.

Проведены совместные акции: «На работу на велосипеде», «30 дней на велосипеде», Европейская неделя мобильности, «День без автомобиля», конкурс «Деловой велосипед».

02. Ежемесячный информационный обмен.

В e-mail рассылке: 58 участников (30 городов и поселков)
В группе Вконтакте: 80 участников

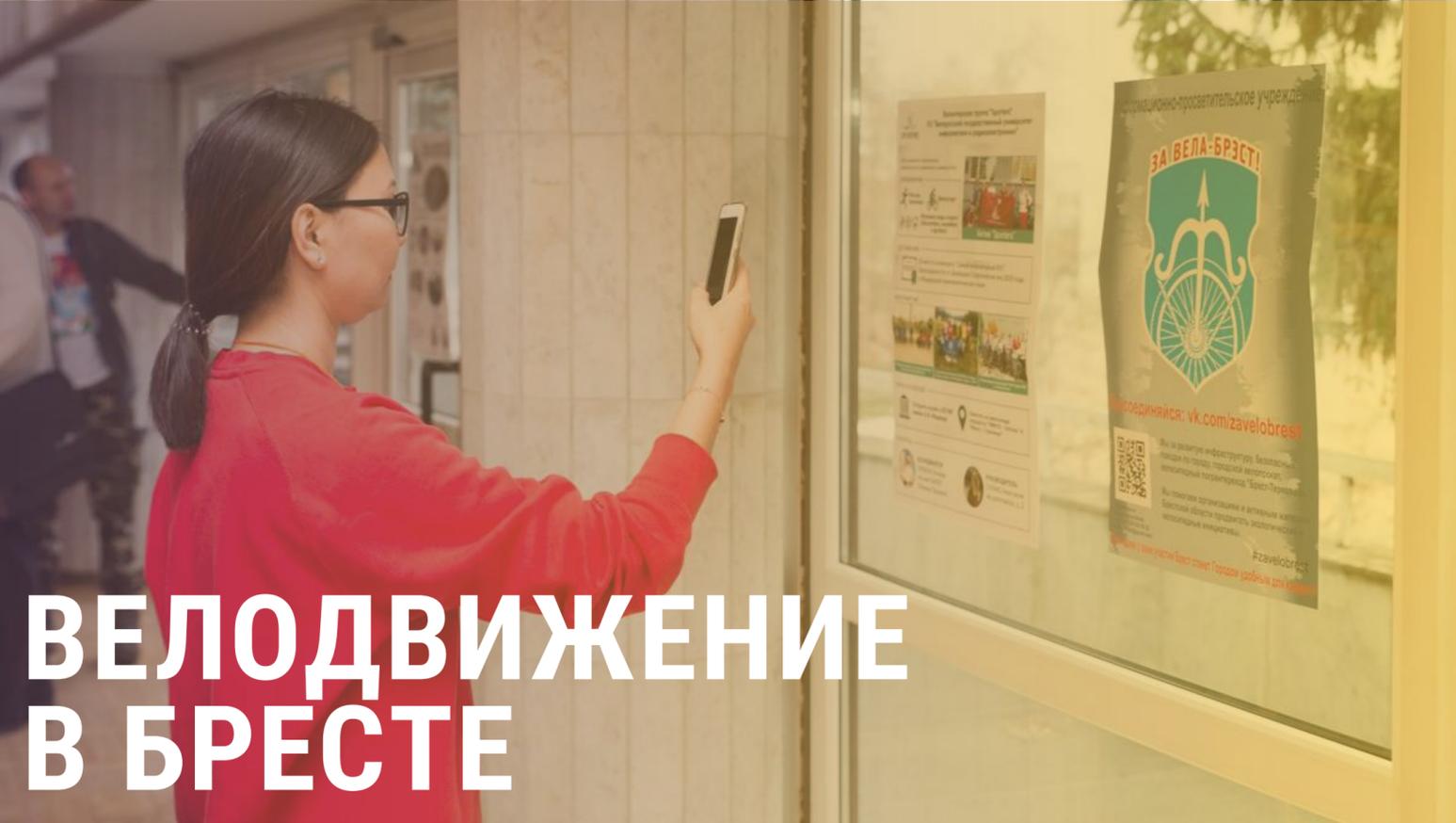
03. Обучение и усиление региональных организаций.

Приняли участие в образовательных семинарах для активистов: 76 человек
В форумах ПраРовар: более 400 человек
Посетили международные конференции, форумы: 6 региональных организаций

ГОРОДА ПРОЕКТА «ГОРОДСКОЕ ВЕЛОДВИЖЕНИЕ В БЕЛАРУСИ»

Многие города включились в работу по развитию велосипедного движения в рамках проекта: участвовали в образовательных мероприятиях, реализации идей, создании городских планов, получили материально-техническую помощь на развитие и др.

	участие в конкурсе проектов	активисты-инициативы	страничка govai.info	участие в совместных акциях (ЕНМ, ДВ, 30 дней на велосипеде и пр)	семинар для государственных учреждений	участие в образовательных мероприятиях, форуме	Что в рамках конкурса проектов:													
							велопарков установлено	крытых велопарков установлено	станций по ремонту велосипедов оборудовано	школ вождения велосипедов запущено	изготовлено образовательных материалов	разработана туристическая карта	разработано и маркировано туристических маршрутов	размещено социальной рекламы	изготовлен видеоролик	оснащено организацией велосипедами	работы грузовых веломоплектов закуплено	разработано и реализовано проектов уличной велосипедной инфраструктуры		
Барановичи	•			•		•	1				•									
Белыничи					•															
Бобруйск	•					•	1													
Борисов	•	•				•	3		1	•										
Браслав	•			•					1											
Брест	•	•	•	•	•	•	3			•		•	1							•
Быхов	•	•	•	•	•	•	3		1	•	•		1							
Вилейка	•	•	•	•	•	•	1		2	•			1				1			
Витебск																				
Волковыск		•	•	•	•	•														
Высокое			•			•														
д. Голубы, Гродненская обл.	•																	3		
Гомель	•	•	•	•	•	•	3		4	•	•			•						
Городок					•															
Гродно	•	•	•	•	•	•	1	1	2		•	•	1		•					
Давид-Городок			•		•															
Дрогичин			•																	
д. Дятлово, Гродненская обл.	•					•	1											15		
Ельня		•																		
Жабинка			•																	
Жодино		•	•		•															
д. ЗДИТОВО, Брестская обл.	•						1		1									1		
Иваново			•																	
Каменец			•		•															
Кобрин			•		•															
Кричев			•		•															
д. Лавришево, Гродненская обл.	•						1		1									2		
д.Лесковичи, Витебская обл.	•	•		•		•			1	•	•	•	1	•						•
Лида		•	•			•														
Малорита			•																	
Могилев	•	•	•	•	•	•			2		•		•							
Мозырь		•				•														
Мосты			•		•															
Новогрудок		•	•			•														
Новополоцк и Полоцк	•	•	•	•		•			3		•									
Орша		•	•	•		•														
Речица		•				•														
Славгород, Могилевская обл.	•													•			1			
Слоним		•	•		•															
Солигорск		•	•		•	•														
Чаусы			•		•															
Шумилино		•	•	•	•	•														
Щучин			•		•															



ВЕЛОДВИЖЕНИЕ В БРЕСТЕ



Марина Чиж,
руководительница пресс-службы «За вело Брест»

— Почему проект «Городское велодвижение в Беларуси» важен для региональных инициатив?

Прежде всего, он стал сильным информационным вбросом. Когда такие проекты приходят в страну, они перестраивают сознание общественности и власти. Сегодня развитие велосипедного движения — это вопрос номер один во всем мире. Каждая страна старается при помощи развития велодвижения уменьшить загрязнение окружающей среды и создать гра-

мотное городское пространство. Важна и финансовая поддержка этого проекта. Сегодня общественным организациям непросто найти деньги на свою деятельность, а здесь удалось охватить очень важный компонент — популяризацию велосипедного движения с помощью тренингов, информирования, привлечения внимания к проблеме.

— Как образовательные мероприятия повлияли на ваших активистов?

— Каждый тренинг сильно влияет на дальнейшую работу в первую очередь потому, что активисты с таких ивентов приезжают вдохновленными. Они возвращаются в свои города с багажом новых знаний, получают ответы на многие вопросы, понимают, с чего начать движение к той или иной цели. Когда более опытные коллеги делятся опытом, новички смелее двигаются дальше в продвижении идей в своем регионе.

— Как экспертная помощь помогла добиться новых достижений в вашем городе?

— Экспертная поддержка — это обмен мнениями и ответы на существующие вопросы. И, конечно, при помощи такого взаимодействия все те мероприятия, которые задуманы местными инициативами, проходят ярче, грамотнее и с большей обратной связью.

— Как вы получили возможность поделиться своим опытом на форумах?

— Возможно, это будет звучать нескромно, но за плечами нашей организации есть серьезные достижения. Много лет мы ответственно и с душой работаем и рады, что этот опыт транслируется на всю Беларусь.

— Что дал форум «ПраРовар» вашему городу?

— «ПраРовар» положительно повлиял на нашу исполнительную власть, которая осознала масштаб всего этого действия в стране. Чиновники увидели огромное количество велосипедных активистов, готовых развивать велодвижение в Беларуси. Они поняли, что не одни в этом вопросе, и весь процесс не заканчивается на разметке велодорожек в городе. Важная часть работы — популяризация и донесение информации до общественности о том, что велосипед необходим для здоровой качественной жизни. Было приятно видеть людей, которые приехали в наш город, чтобы поделиться опытом. Многие отметили достижения организации «За вело Брест» в построении инфраструктуры и красоту

Бреста.

— Зачем нужен сайт rovar.info?

— Такой ресурс очень важен для всех инициатив, развивающих велосипедное движение в городе. Но, на мой взгляд, rovar.info слабо популяризирован. Надо больше рекламы, чтобы житель любого населенного пункта знал, где он может получить всю информацию о развитии велодвижения в Беларуси.

— Что вы считаете самым важным результатом проекта для Бреста?

— Увеличение количества велосипедистов. Это очень приятно и здорово наблюдать. Но пока еще есть моменты, которые не дают останавливаться на достигнутом. Как вопрос о том, что возникло первым — яйцо или курица, мы всегда спорим, что же нужно сделать в первую очередь: инфраструктуру для того, чтобы стало больше велосипедистов, или должно быть больше велосипедистов для того, чтобы наконец-то власти сделали упор на создание необходимой велоинфраструктуры. Это своеобразный замкнутый круг. Но все-таки потихоньку мы идем к тому, что велосипедистов становится больше, и власти это замечают. На наших мероприятиях поднимаются вопросы, почему в том или другом месте в городе есть инфраструктурные недостатки, почему что-то сделано неправильно. И это все в итоге должно привести к идеальному состоянию велосипедизации в нашем городе.

Информационно-просветительское учреждение «За вело Брест»



Контакты



Директор:
Красько Владимир
+375 29 222-58-22

ул. Пионерская 52, 3 этаж,
Брест, Беларусь

Руководительница пресс-службы:
Чиж Марина
+375 29 224-03-16

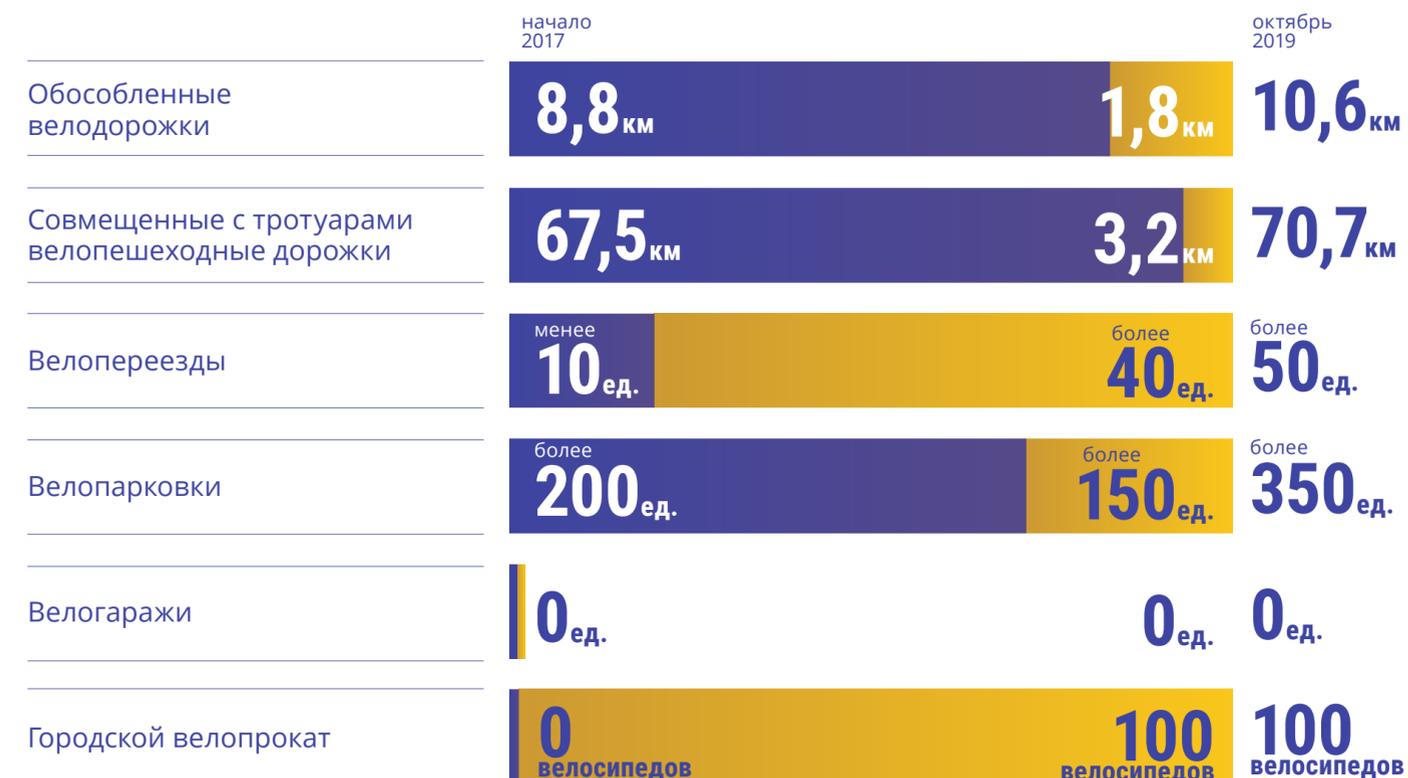
Достижения:

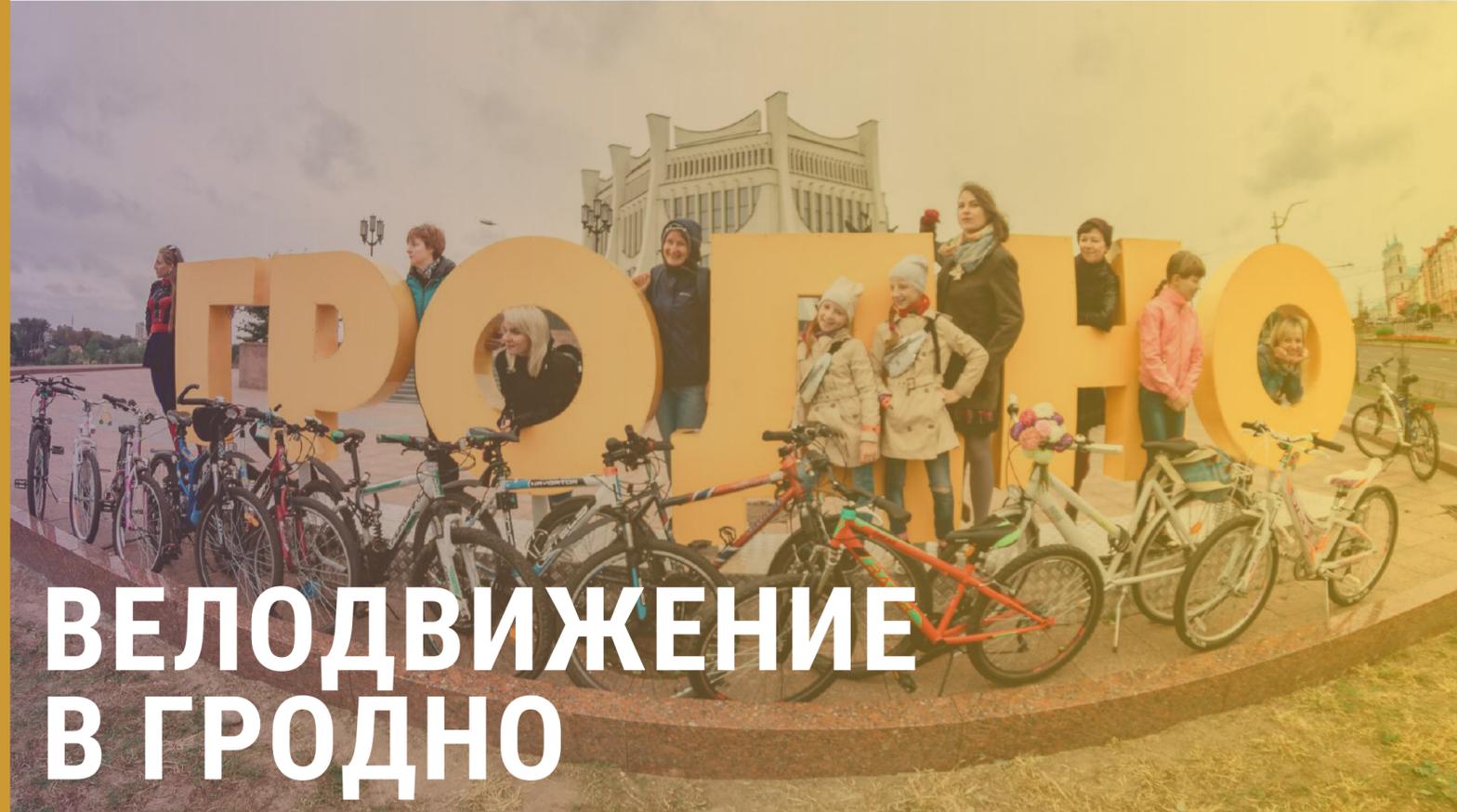
- в новых микрорайонах изначально предусматривается создание отдельной велосипедной инфраструктуры, в частности, обособленных велодорожек с асфальтовым покрытием;
- появились выделенные велодорожки на проезжей части ул. Янки Купалы;
- организована процедура переезда вело-групп для экскурсионных туров на Варшавском мосту;
- велосипедный бизнес в Бресте (сентябрь 2019 г.) представляют 12 веломагазинов, 7 ремонтных веломастерских, 5 пунктов велопроката;
- в Брест пришел велошеринг «Колобайк».

Проблемы:

- отсутствие мест хранения велосипедов;
- небезопасное поведение паркующихся автомобилей на велополосах и недостаточное нанесение разметки и знаков на тротуарах, что приводит к конфликтам между пешеходами и велосипедистами;
- неготовность города пустить велосипедистов на проезжую часть улиц в историческом центре.

Развитие велосипедной инфраструктуры





ВЕЛОДВИЖЕНИЕ В ГРОДНО



Юлия Коледа,
член правления общественного объединения велосипедистов «ВелоГродно»

— Почему проект «Городское велодвижение в Беларуси» важен для региональных инициатив?

— За эти три года Беларусь впервые «пережила» столь масштабный велосипедный бум. Возможно, некоторые велосипедисты скептически скажут, что не заметили, но это только потому, что не следили за новостями либо ждут изменений исключительно в километраже велодорожек. Заслуга проекта в том, что он был направлен не на строительство дорожек, а на создание

условий для их строительства даже в маленьких городах. Для этого была проведена работа с законодательством, местными исполкомами, созданы общественные организации, реализованы некоторые идеи активистов на местах.

— Как образовательные мероприятия повлияли на ваших активистов?

— Тренинги для активистов и представителей власти — это не только новые знания, знакомство с единомышленниками и обмен опытом, но и возможность поставить лицом друг к другу «создателей» и «потребителей» велоинфраструктуры, дать возможность одним высказаться, другим — выслушать, и вместе с экспертами найти пути для решения всех проблем.

— Вы получили возможность поделиться своим опытом?

— Наша организация с удовольствием принимала участие в образовательных мероприятиях, делилась наработанным опытом на форуме «ПраРовар», а также в индивидуальных консультациях.

— Считаете важным сайт rovar.info?

— Здорово, когда после проекта остаются продукты, которые еще долго будут служить людям. Одним из таких можно назвать сайт rovar.info. Здесь можно узнать о развитии инфраструктуры во всех городах Беларуси, а в библиотеке собраны лучшие практики со всего мира.

— Что стало самым важным результатом проекта для Гродно?

— Концепция развития, велогараж и маячки для ремонта. Это отличный пример того, что общественная организация умеет не только требовать от властей, но и успешно участвует в создании необходимых городу «продуктов». В проработке видения развития велоинфраструктуры Гродно и составлении карты-схемы велодорожек, отраженной в Концепции, помогли эксперты проекта.

Общественное объединение велосипедистов «ВелоГродно»



Контакты

WWW.VELOGRODNO.BY

velogrodnoby@gmail.com
Председатель Правления:
Александр Федотов
+375 29 2883268

Член Правления:
Юлия Коледа
+375 33 6000230

Офис:
+375 (0152) 6806 96

ул.Советская, д. 31, каб.29,
230023, Гродно, Беларусь

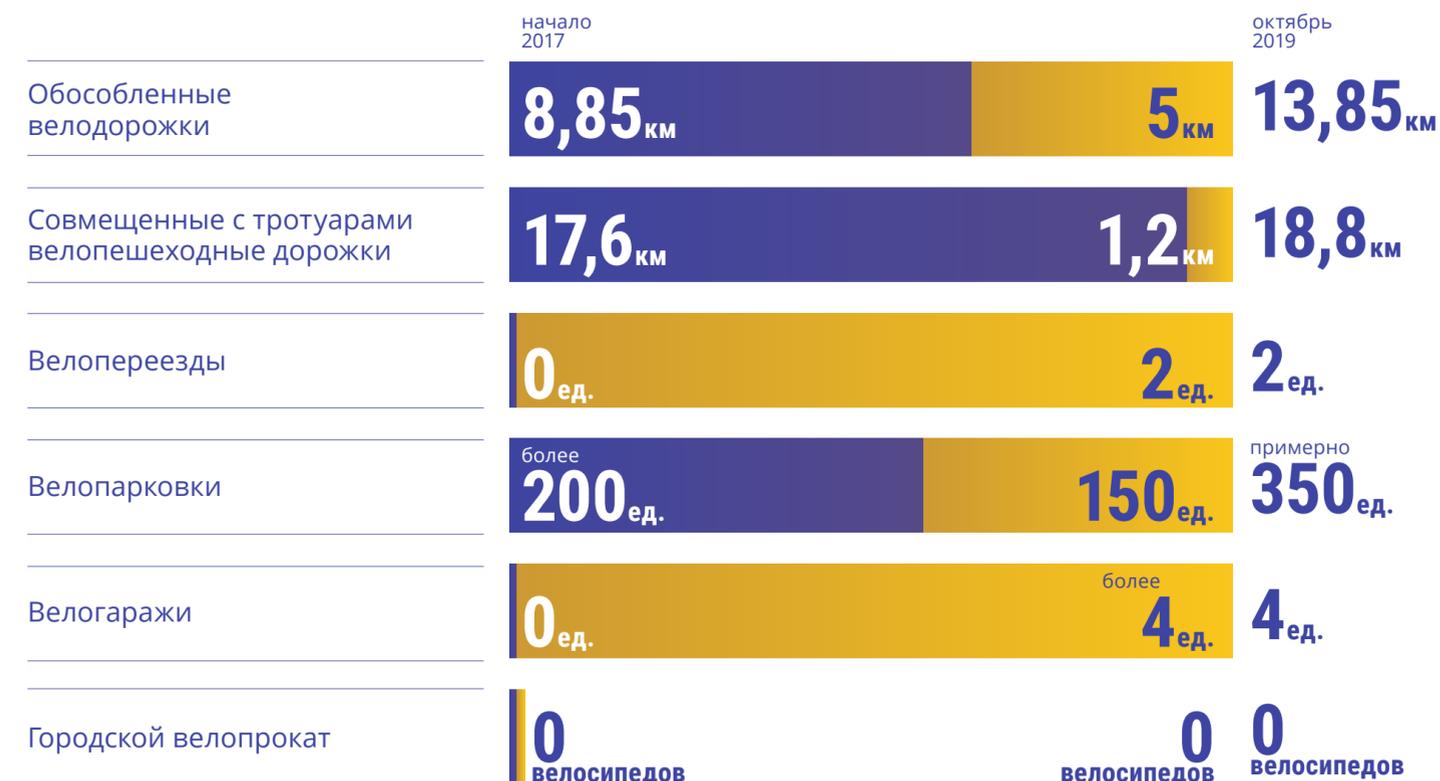
Успехи:

- понижение бордюров ведется при участии ООВ «ВелоГродно», отдела спорта и туризма Гродненского городского исполкома, по обращениям граждан на сайт 115.бел;
- в новых микрорайонах начали решать проблему хранения велосипедов на начальном уровне;
- на Августовский канал курсирует автобус с креплениями для велосипедов.

Проблемы:

- отсутствие безбарьерной среды, подземных переходов (например, на проспекте Лебедева);
- плохое качество покрытия тротуаров;
- нехватка мест для длительного хранения велосипедов;
- конфликты между пешеходами и велосипедистами на тротуаре;
- у многих велодорожек нет соответствующего статуса;
- отсутствие проезда для велосипедистов за остановочными пунктами общественного транспорта.

Развитие велосипедной инфраструктуры



ФОРУМ «ПРАРОВАР»



Форум «ПраРовар» — площадка для обмена опытом между велосипедными активистами из разных городов, возможность улучшить связь с городскими администрациями и проектировщиками, повысить навыки проектирования велоинфраструктуры, развить велокультуру и адвокати́рование, синхронизировать действия для развития городского велосипедного движения в Беларуси.

	24-26 ноября 2017	23-25 ноября 2018	25-27 октября Туризм 2019	23-24 августа 2019
участники	Минск 187 участников 210 заявок 	Брест 185 участников 239 заявок 	Минск 143 участников 100 заявок 	Гомель 108 участников 150 заявок 200 участников-велосипедистов флешмоба
программа	5 стран 35 городов 50 презентаций велоэкскурсия велопремия бизнес-секция	7 стран 35 городов 63 презентаций 2x две экскурсии	2 стран 28 городов 26 презентаций мастер-класс	5 стран 20 городов 43 презентаций велопрогулка по городу велосипедная и пешеходная экскурсия CJM воркшоп по Citizen Journey Map
представители администраций	Председатель комитета природных ресурсов и охраны окружающей среды Представители ОДИ УГАИ ГУВД Мингорисполкома начальник отдела УГАИ УВД Брестского облисполкома	Николай Власюк начальник управления архитектуры и градостроительства Брестского горисполкома Олеся Округ заведующая отделом спорта и туризма горисполкома	Виталий Грицевич заместитель директора департамента туризма Министерства спорта и туризма около 40 представителей региональных администраций	Петр Кириченко председатель Гомельского городского исполнительного комитета выступил с докладом «Перспективы развития велодвижения в Гомеле и Гомельской области»
	ОТЧЕТ С ФОРУМА ВИДЕО И ПРЕЗЕНТАЦИИ	ОТЧЕТ С ФОРУМА ВИДЕО И ПРЕЗЕНТАЦИИ	ОТЧЕТ С ФОРУМА ВИДЕО И ПРЕЗЕНТАЦИИ	ОТЧЕТ С ФОРУМА ВИДЕО И ПРЕЗЕНТАЦИИ



ОБУЧАЮЩИЕ ЛАГЕРЯ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДНЫХ АКТИВИСТОВ



В течение трех дней велосипедисты изучали, как должна быть организована велосипедная инфраструктура и улица в целом. Комплексное образование и работа в НГО — это не только знания по теме, но и бизнес-подход.

2017 — Воложинский район
2018 — Речицкий район

80 велосипедистов и экспертов

Темы:

- Городская мобильность, место велотранспорта в ней.
- Функции улиц: транспортная — общественная.
- Скорость, пропускная способность, безопасность — мифы от дорожных проектировщиков.
- Приоритеты развития транспорта в городе.
- Организация велосипедного движения: от сети маршрутов к элементам инфраструктуры.
- Планирование сети веломаршрутов.
- Формы организации велосипедного движения.
- Почему велоинфраструктуру надо строить вместе с остальной улицей и можно ли создать велодорожку с помощью краски.
- Трансформация улиц. Разбор новых улиц в городах Беларуси: как их переделать? Можно ли обойтись «малой кровью»?

BIKE.ORG.BY Скорость и безопасность: как убедить чиновников сделать велодорожки?



ТРИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ СЕМИНАРА ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВЕЛОИНИЦИАТИВ, ОРГАНИЗАЦИЙ И АКТИВИСТОВ



Темы:

- организационное развитие,
- юридические аспекты деятельности организации,
- PR-продвижение и речевой имидж,
- экономика впечатлений,
- умение вести дебаты и дискуссии,
- финансовая устойчивость организации и фандрайзинг,
- публичная отчетность организации и финансовая грамотность.

Итог:

- 76 участников (43 женщины, 33 мужчины);
- активисты из Минска, Гомеля, Гродно, Витебска, Вилейки, Лиды, Слонима, Березы, Могилева, Полоцка, Новополоцка, Волковыска, Бреста, Борисова, Шумилино;
- повышение уровня компетенций региональных организаций;
- обмен опытом и обсуждение совместных компаний.

**GREEN
BELARUS.INFO**

«А вы вообще кто?» Регистрация организации поможет с властью, но прибавит документов

BIKE.ORG.BY

Велосипедные активисты собрались на семинар по фандрайзингу



Александр Лямперт
специалист по организационному развитию, учреждение «Новая Евразия», менеджер проектов, HR-консультант



Ольга Смолянка
директорка Центра правовой трансформации Lawtrend. Юристка, одна из ведущих эксперток в области свободы ассоциаций и права НГО в Беларуси



Андрей Бибииков
эксперт в речевом имидже, экономике впечатлений и продающих выступлениях



Ксения Цыганок
магистр коммуникации и гендерных наук (БГУ), член международного дебатного сообщества, тренер по риторике и дебатам



Максим Подберезкин
координатор программы ОДБ Брюссель



Виктория Ефимова
директор и соучредитель агентства бренд-коммуникаций littleMORE



Анора Лангар
специалистка по связям с общественностью

ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ СЕМИНАРЫ ПО РАЗВИТИЮ ВЕЛОСИПЕДНЫХ ПРОГРАММ ДЛЯ МЕСТНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И СООБЩЕСТВ



196 участников **16** городов

Темы:

- Кто в городе должен отвечать за велосипедное движение?
- Городской годичный план действий, нужна ли городская велосипедная стратегия/программа и городская концепция. Создание рабочей группы или совета.
- Виды мероприятий: инфраструктурные и продвиженческие.
- Составление схемы велосипедных маршрутов, ее увязка с организацией дорожного движения и генпланом города.
- Вовлечение городских активистов.
- Набор типовых действий и типичные ошибки в развитии велодвижения.
- Примеры действий иных городов и стран.
- Источники финансирования.



Семинары проходили с разной результативностью. Где-то инициаторами были местные власти, где-то — активисты.

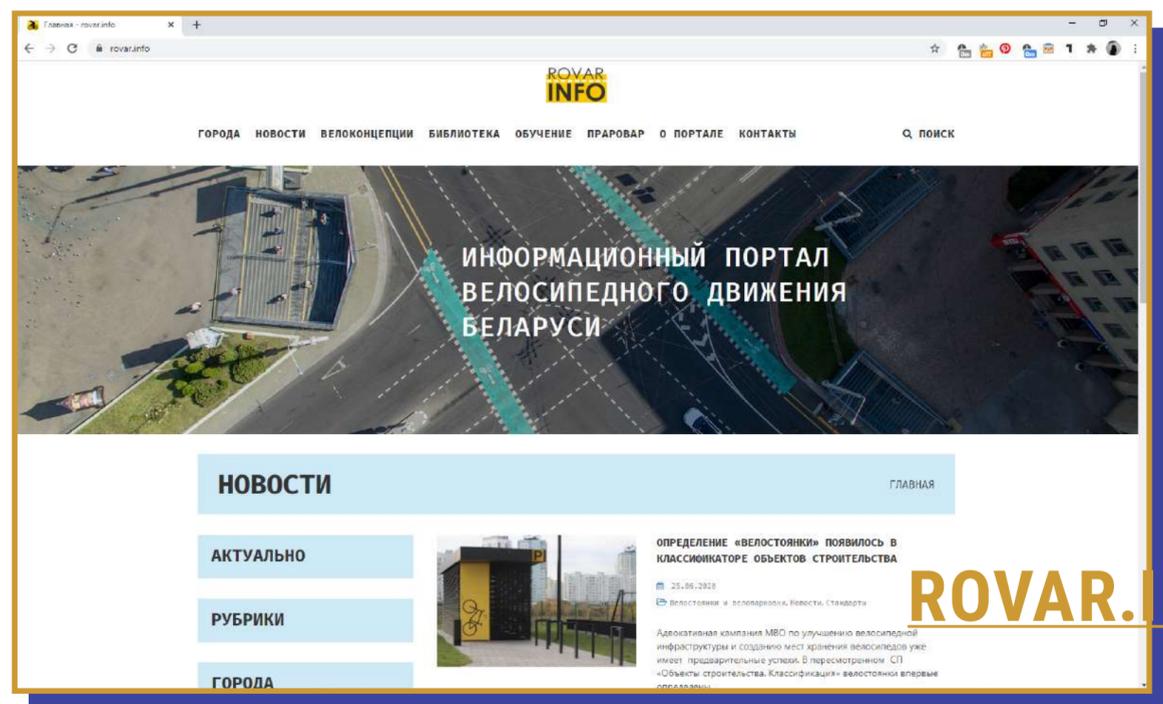
Для некоторых городов отмечены следующие результаты:

- понимание местными властями необходимости развивать велосипедное движение;
- намерение создать городской совет по развитию велосипедного движения или проведена работа в рамках действующих рабочих групп;
- желание местных исполнительных властей создать стратегический план и годовой план развития велодвижения,
- готовность к совместной работе активистов и исполкома.

Но были города, которые выступали инициаторами семинаров, но показали слабую заинтересованность:

- артикулирована неготовность местных исполнительных властей создавать отдельную комиссию по развитию велодвижения, стратегический план и годовой план развития велодвижения;
- слабая активность местного сообщества как в создании запроса на развитие велодвижения, так и в выполнении самостоятельных работ по продвижению велосипедной культуры.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОРТАЛ ROVAR.INFO



Всю экспертную работу команда проекта собрала на сайте. Портал будет интересен тем, кто занимается проектированием улиц и кварталов, собирается развивать велодвижение в своем городе или просто интересуется этой темой.

Начало работы сайта — **январь 2018**, это уже более **2,5 лет**.

27 городов представлены на сайте **более 200 страниц**: информационные и аналитические статьи, новостные материалы, нормативные документы, карты.

За январь 2018 — март 2020:
25 019 посетителей,
73 317 просмотров,
61,7% — переход из поисковых систем.

На главную страницу сайта заходили **более 44 500 раз**,
На страницу национальной концепции — **более 4 600 раз**.

Здесь можно подробно изучить Концепцию развития велосипедного движения в Республике Беларусь, а также данные об обстановке в разных городах. Кроме того, на сайте есть библиотека материалов по велотематике, а также база презентаций участников форума «ПраРовар», аналитические статьи, исследования, рекомендации, пособия.

До 2017 года в Беларуси отсутствовали доступные источники информации о технических аспектах развития велосипедного движения для специалистов. Из-за этого тормозились процессы развития и обмена информацией специалистов и обучение активистов.

Самые популярные страницы:

01. «Как построить велогагарж» — 3209 просмотров,
02. «Типичные ошибки при устройстве велопереездов» — 2574 просмотра,
03. «Как развивать велодвижение в небольших городах» — 2549 просмотров.

Библиотека:

Для интересующихся развитием велосипедного движения в разделе «Города» собраны материалы, с которых лучше начинать изучение инфраструктуры:

01. [10 шагов по развитию велодвижения в городе](#)
02. [Топ-10 советов городам по развитию велоинфраструктуры](#)
03. [Типичные ошибки городов по развитию велодвижения](#)
04. [Зачем городам нужен велосипедный офицер?](#)
05. [Типичные ошибки при обустройстве велосипедных переездов](#)
06. [Предложения по созданию областных/городских планов реализации республиканской велоконцепции](#)
07. [Какую экономическую выгоду можно получить от развития велодвижения](#)
08. [Кто в городах Беларуси развивает велодвижение](#)
09. [Не только на тротуаре. Какие типы велодорожек есть в Беларуси](#)



РАЗДЕЛ 3. РАЗВИТИЕ ВЕЛО- ИНФРАСТРУКТУРЫ В МИНСКЕ

- Как развивалось велодвижение в Минске?
- Работа велоофицера
- Успешные реализованные проекты
- Велогаражи

КАК РАЗВИВАЛОСЬ ВЕЛОДВИЖЕНИЕ В МИНСКЕ?



Павел Горбунов,
председатель правления Минского велосипедного общества

— Иногда говорят, что Минск — слишком большой город для велосипедного движения. Однако примеры других городов показывают, что амбициозные цели могут быть вполне достижимы.

В Берлине живут 3,5 млн. человек и 12% поездок совершается на велосипеде, в метрополии Копенгагена живут 2 млн. человек и 50% рабочих и учебных поездок совершается на велосипеде.

В начале 2017 года Минск относился к так называемым городам-стартерам в развитии велодви-

жения. Это значит, что уровень использования велосипеда здесь составлял около 1% от всех транспортных перемещений, однако два года спустя мы можем говорить о том, что количество велосипедистов в Минске выросло больше, чем предполагали даже самые оптимистичные прогнозы.

По предварительным оценкам, количество поездок на велосипедах и средствах персональной мобильности (моноколесах, самокатах) в столице увеличилось на 30%.

Автоматизированный велошеринг, который появился в Минске в 2019 году, увеличил количество поездок на велосипеде на 15% за счет вовлечения начинающих велосипедистов, у которых нет собственного велосипеда, а также из-за конкуренции с такси на небольших расстояниях в ночное время, когда общественный транспорт заканчивает свою работу. Еще 15% рост добавили поездки на электросамокатах.

Сезон 2019-го года показал, что велосипедное движение нужно понимать шире и учитывать пользователей средств персональной мобильности (самокатов, моноколес), которые по типу похожи на велосипедистов и создают дополнительный трафик на тротуаре.

В столице создавать велоинфраструктуру сейчас сложнее, чем в любом другом городе.

Здесь более интенсивное движение, а, значит, найти улицу для создания велополосы на проезжей части, чтобы при этом не пострадала пропускная способность дороги, почти нереально. Для пилотного проекта создания велополосы рассматривалось около десятка улиц и было важно подобрать самую подходящую: учесть скорость автомобилей, ширину проезжей части и тротуарной зоны, необходимость парковки автомобилей. Если мы говорим о реализованных проектах в Минске, то это обычно не универсальные решения под все улицы, а отработанные варианты, которые должны быть в арсенале у проектировщика.

Одной из целей проекта было появление в городе велосипедного офицера.

Минск — крупный город с большим количеством вопросов по велоинфраструктуре, которые нужно и можно решать как на уровне Мингорисполкома, так и за счет простых действий отдельных организаций. Отсутствие слаженной координации между организациями по велосипедным вопросам усложняет их решение. Поэтому мэрии городов, осознающие важность развития велоинфраструктуры, создают для этих целей ответственную позицию. Ближайший для нас пример — Вильнюс, в котором такая должность была введена примерно 5 лет назад. И Вильнюс сильно рванул вперед в последние пару лет в вопросах развития велоинфраструктуры. Понятно, что у такого координатора есть полномочия.

Чтобы продемонстрировать эффективность такого подхода, мы решили создать должность велосипедного офицера самостоятельно. Сложность для нас была в том, что у него не было полномочий. Но человек на этой должности знает все минские велоинфраструктурные проблемы лучше любого чиновника в городе.

Велоофицер пробовал работать с организациями на всех уровнях. Практика показала, что к нему многие прислушивались и консультировались.

Ну а почему офицер? Это стандартное в англоязычной среде название подобной должности во многих отраслях. И, да, звучит грозно, что тоже немаловажно.



Павел Нищенко,
велоофицер Минска

— В 2017 году основной проблемой велосипедной инфраструктуры в Минске была несвязность велосипедной сети.

Велодорожки часто прерывались на перекрестках, возле остановок, на подземных переходах, просто в узких местах. Велополосы на тротуаре нередко были нефункциональны, потому что они никак не отделялись от пешеходной части и по ним продолжали двигаться пешеходы.

В 2019 году километраж велопешеходных дорожек, совмещенных с тротуарами, вырос в два раза, до 196 км. Но только половина из них такими действительно является. На самом деле протяженность выделенных велодорожек увеличилось лишь на 8 километров. Все остальное — тротуары, на которых установлен знак «Начало пешеходной дорожки с разрешенным движением велосипедистов», хотя такая дорожка ничем не отличается от тротуара без знаков и разметки.

Важно, что за время проекта удалось отладить процесс понижения бордюрных камней при строительстве или реконструкции тротуара: для этого в каждом районе города разработаны планы благоустройства и работает сервис 115.БЕЛ, с помощью которого велосипедисты оперативно отправляют жалобы о нарушении норм.

Кроме того, в городе качественно проработан вопрос с велопарковками. Команда МВО даже перестала их подсчитывать. Если начиналось все с десяти парковок, то сейчас их уже больше тысячи. Велопарковки ставят как районные администрации, так и частный бизнес. В 2018 году велопарковки появились возле нескольких

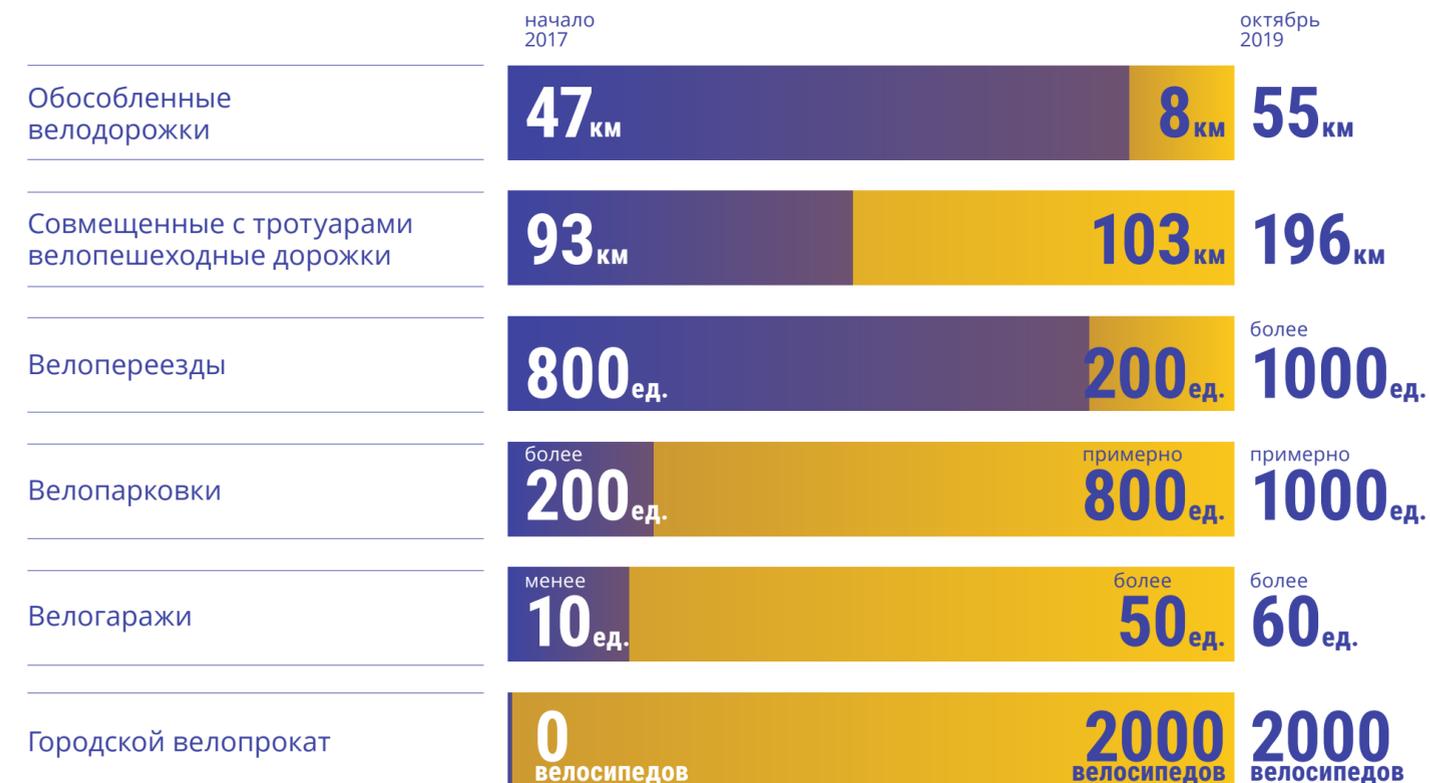
станций метро, а Белорусская железная дорога планирует установить типовые конструкции на всех своих станциях.

Также за время проекта в городе появились велогаражи — крытые места хранения велосипедов, создан первый автоматизированный городской велопрокат и организована первая велополоса на проезжей части.



МИНСК

Развитие велосипедной инфраструктуры



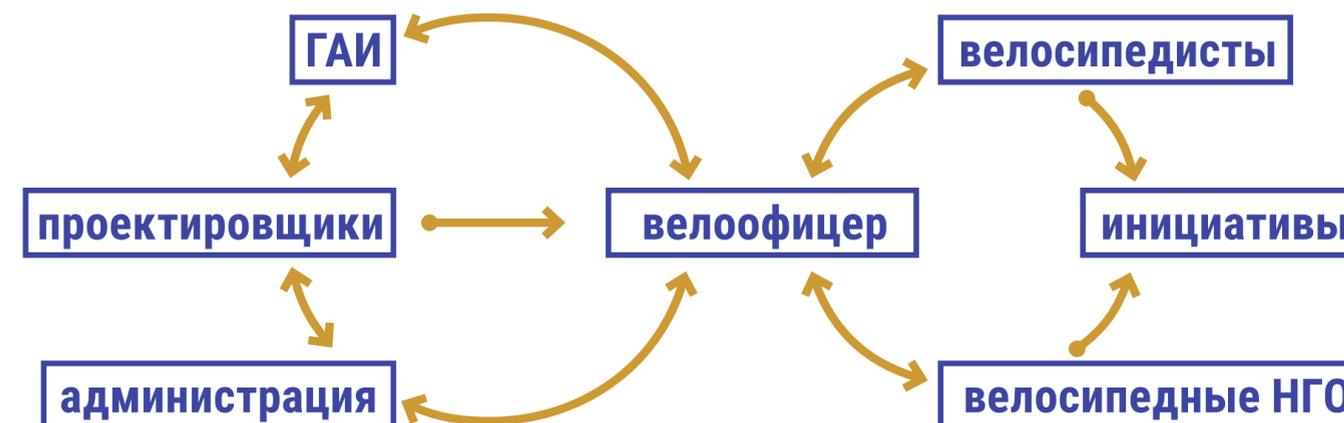
РАБОТА ВЕЛООФИЦЕРА



Велоофицер — это человек, который является связующим звеном между велосипедистами, администрацией города, проектировщиками и ГАИ. В Минске эта должность существовала 18 месяцев.

Похожая позиция может называться велоофицер или советник по развитию велотранспортной инфраструктуры. Велосипедные офицеры есть в Литве, Польше, советники по развитию велотранспортной инфраструктуры при мэрии есть в российских городах.

Для Беларуси было бы эффективнее, если бы должность была в городской администрации, как бывает в других странах, однако пока у нас велоофицер есть только при самом Минском велосипедном обществе.



Чем занимается велоофицер?

- поддерживает постоянную связь с органами власти: письма, визиты в администрацию, ответы на запросы;
- собирает мнения и жалобы горожан относительно инфраструктурных проблем в городе;
- обрабатывает запросы горожан, а после анализа проблем предлагает решение городским органам власти;
- поддерживает рабочие связи с проектировщиками;
- представляет в СМИ интересы велосипедистов.

Принципы работы и построения партнерских отношений:



01. Коммуникация в зависимости от масштаба решаемой задачи выстраивалась с соответствующими органами власти.



02. Взаимовыгодное партнерство — МВО выступало экспертом в решении вопросов, на которые у городских структур не хватает компетенций и времени.

Кто за что отвечает в городе и с кем работал проект:

Процессы развития города:

- ✓ Мингорисполком и его структурные подразделения: комитеты, управления и администрации районов г. Минска.

Сфера велодвижения в городе:

- ✓ Управление спорта и туризма, руководит заместитель председателя Мингорисполкома по вопросам спорта и туризма.

Вопросы проектирования, строительства и создания велосипедной инфраструктуры:

- ✓ Комитет архитектуры и градостроительства, курирует заместитель председателя Мингорисполкома по этой сфере.
- ✓ Коммунальные городские предприятия: УП «Минскинжпроект», УП «Минскградо», ГПО «Горремавтодор», УП «Гордорстрой».

Вопросы организации дорожного движения:

- ✓ Управление госавтоинспекции (ГАИ).

Выстроено продолжительное партнерство с:

УП «Минскградо» (главным городским градостроительным институтом).

- внесение предложений по созданию вело-маршрутов при разработке детальных планов. Детальный план — это градостроительный документ, который определяет будущее развитие городских территорий и основные решения по транспорту;
- участие в разработке предложений по созданию норматива для Минска, в этом документе впервые появился отдельный велосипедный раздел на основе наших предложений.

УП «БАЭС» (главным поставщиком услуг в сфере транспортного анализа и проектирования, разработки стратегий):

- разработка проектов велосипедной инфраструктуры;
- работа секретарями Совета по развитию движения;
- разработка и реализация стратегического плана;
- разработка концепции велосипедного маршрута «Зеленое кольцо».

Достижения:

Совет по развитию велодвижения при Мингорисполкоме (до 2019) — представлял собой орган по решению городских велосипедных вопросов:

- проведено три заседания;
- принят Стратегический план развития велодвижения до 2020 — первый документ стратегического планирования среди городов Беларуси;
- на все поступившие обращения МВО выдавались поручения коммунальным предприятиям для решения озвученных вопросов;
- проведены встречи с руководством и специалистами – УП «Минскинжпроект», УП «Минскградо», ГПО «Горремавтодор», УП «Гордорстрой». Сотрудники этих предприятий участвовали в семинаре по проектированию велотранспортной инфраструктуры.

ROVAR.INFO [Семинар по проектированию: в Минске обсудили проектирование велотранспортной инфраструктуры](#)

Работа с ГАИ Мингорисполкома:

- МВО стало выполнять функцию полноценного партнера по вопросам велодвижения;
- МВО регулярно снабжает ГАИ статистикой по увеличению интенсивности велодвижения;
- готовятся предложения по решению аварийных участков велоинфраструктуры;
- были направлены предложения, касающиеся спорных моментов законодательства — штрафы велосипедистам за неспешивание на пешеходных переходах.

Сотрудничество с Комитетом архитектуры и градостроительства:

- доступ к согласованию проектов строительства дорожной инфраструктуры;
- экспертная оценка проектов, где не учитывались интересы велосипедистов;
- решение спорных моментов.

Взаимодействие с административными районами города:

- опрос жителей в социальных сетях;
- анализ и структурирование поступивших предложений;
- подготовка перечня инфраструктурных мероприятий и встречи в администрации;
- встречи в 8 из 9 административных районов;
- долгосрочное взаимовыгодное сотрудничество с некоторыми районами.

УСПЕШНЫЕ РЕАЛИЗОВАННЫЕ ПРОЕКТЫ



Стратегический план развития велодвижения

Создание Стратегического плана развития велодвижения — это компромисс между годовым рабочим планом действий и пятилетней стратегией: здесь закреплены цели и задачи развития велосипедного движения и определены конкретные действия для их достижения, рассчитанные на три года.

Что было сделано:

- создан презентационный буклет и размещен на сайте gov.by;
- каждый горожанин может ознакомиться с этим документом в доступной форме;
- буклет передан в государственные органы и проектные институты.

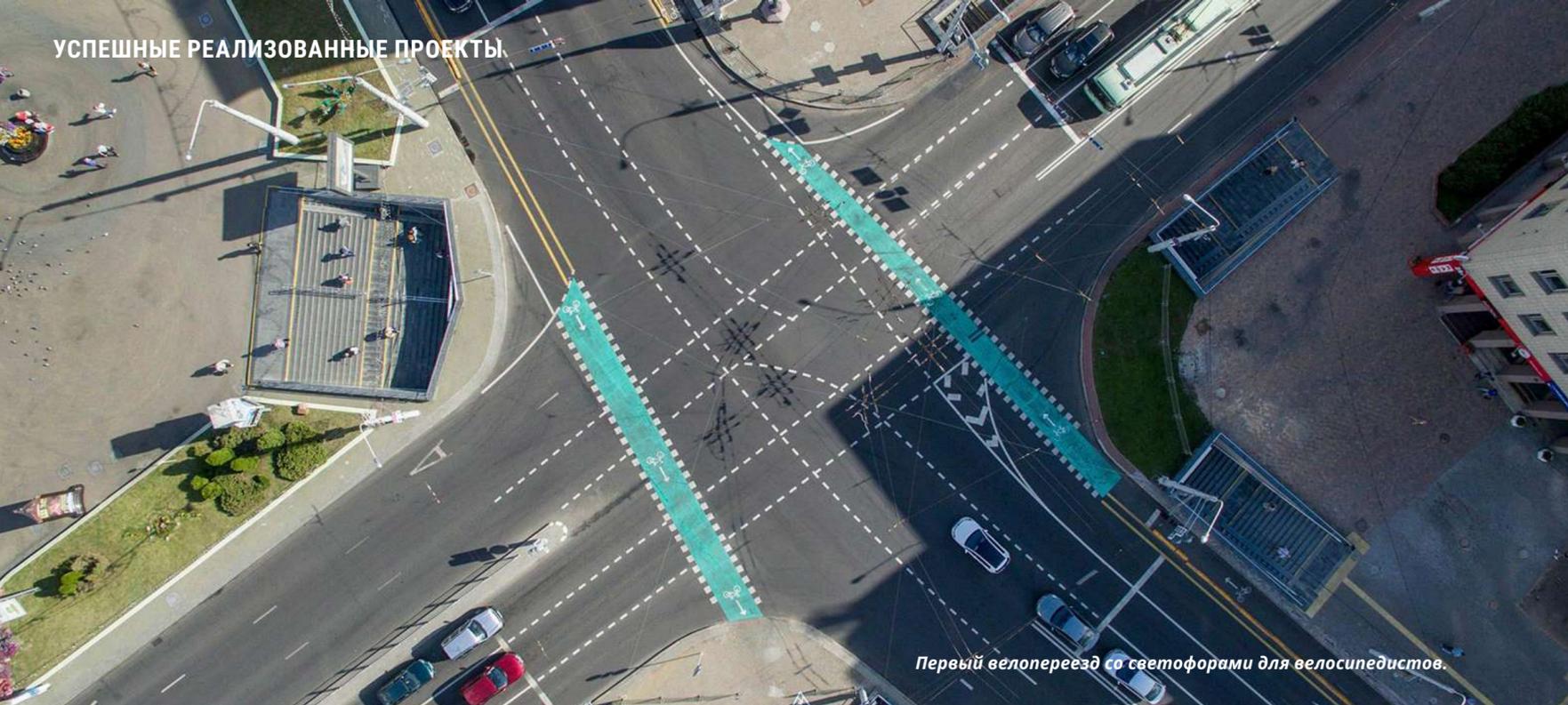


Стратегические цели Плана развития велодвижения в Минске:

- 01.** Предотвращение гибели велосипедистов в ДТП (принцип «Видение – Ноль»).
- 02.** Рост количества велосипедистов: не менее 20% в год (достижение к 2020-му году доли использования велосипеда в 2%).
- 03.** Строительство велосипедной инфраструктуры: 500 километров велосипедных путей, увязанных в единую сеть, отвечающих критериям качества.

Тактические цели Плана развития велодвижения в Минске:

- 01.** Сокращение количества ДТП с пострадавшими с участием велосипедистов в условиях роста велосипедного движения.
- 02.** Рост количества велосипедистов среди студентов учебных заведений: не менее 25% в год.
- 03.** Рост количества участников ежегодных массовых мероприятий велосипедной тематики: не менее 10% в год.



Первый велопереезд со светофорами для велосипедистов.

Проект велоинфраструктуры по ул. Хоружей

ROVAR.INFO [Согласован проект велополосы на ул. Хоружей. Как он выглядит](#)

Что было сделано:

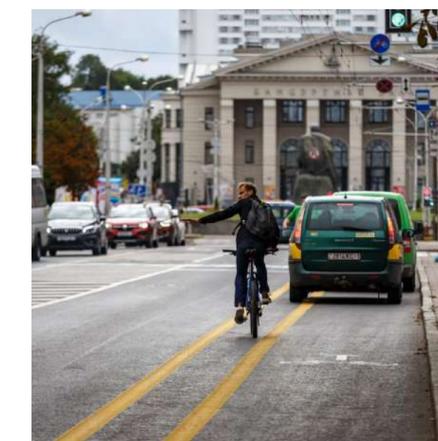
- велополосы на проезжей части,
- впервые подключены велосветофоры,
- продублирован подземный переход с помощью велопереездов,
- интенсивность использования выросла в 1,5 раза: в теплое время года только по велополосам проезжает около 500 велосипедистов в сутки,
- сформирован интерес со стороны СМИ.

Участники:

Мингорисполком, ГАИ, МВО, БАЭС, нидерландские и немецкие эксперты



Ширина велополосы позволяет безопасно совершать обгон других велосипедистов.



Установленные в 2019 году делинаторы решили проблему с припаркованным на велополосе автотранспортом.



Объезд остановочного пункта по тротуару.



Яркой краской обозначаются места, где надо быть особенно внимательными всем участникам дорожного движения.



Объезд остановки по проезжей части.



«Зеленое велокольцо»

«Зеленое велокольцо» — уникальная возможность объехать Минск на велосипеде по паркам города. Хотите увидеть 14 уникальных каскадов, потрясающую панораму Минска, самые природные места, в которых кажется, что вы далеко за пределами двухмиллионного города? Расслабиться и отдохнуть поможет веломаршрут по Слепянской водной системе, ландшафтно-рекреационной зоне вдоль рек Лошица и Мышка, через водохранилища Дрозды, Заславское и Цнянское. Выбирайте любой участок или проедьте сразу все 66 км.

BIKE.ORG.BY [Скачать трек маршрута](#)

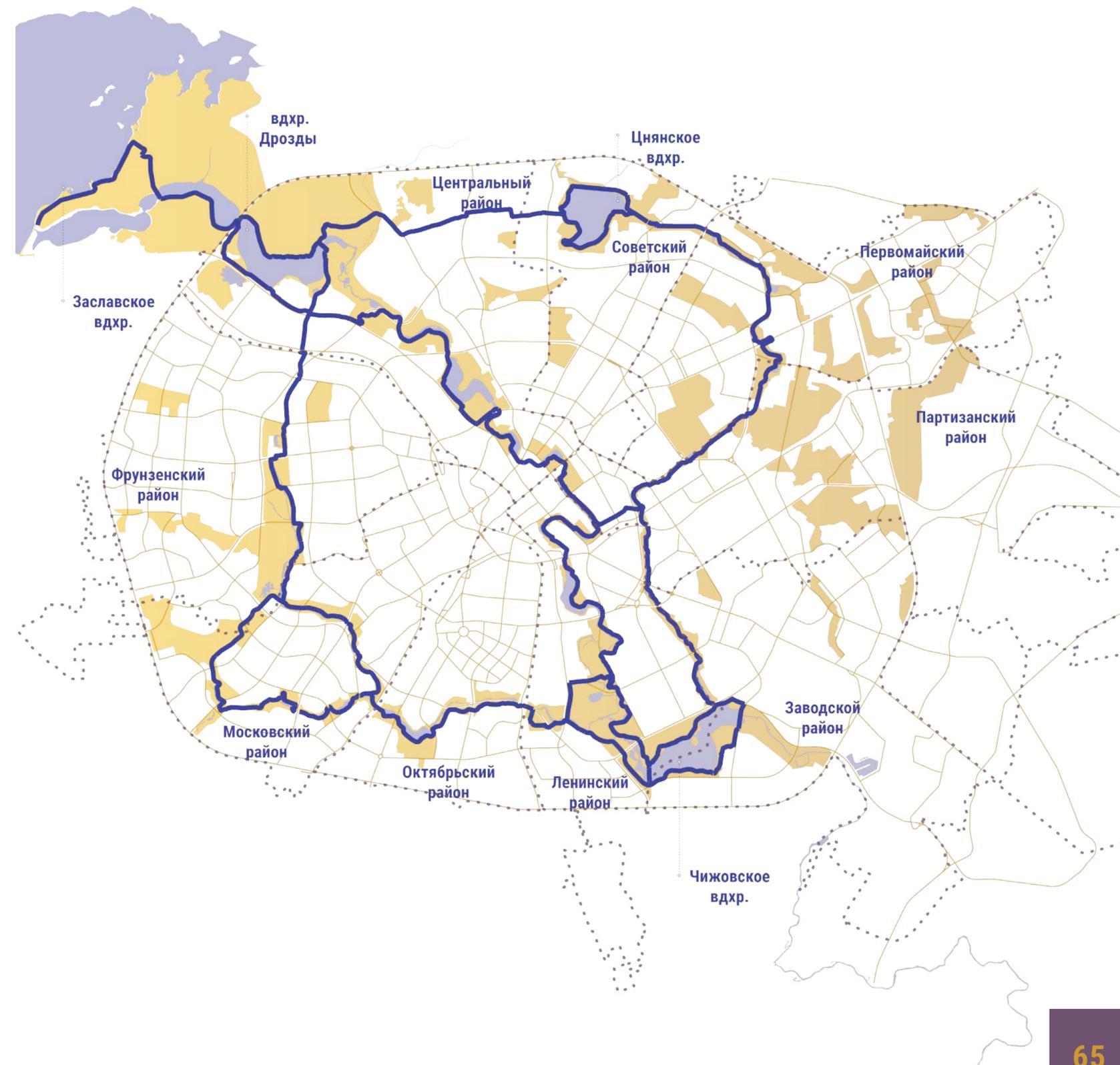
Участники:

МВО, УП «Минскградо», Мингорисполком, БАЭС.

Что было сделано:

- разработана концепция велосипедного маршрута, которую включили в генеральный план города,
- ряд публикаций в СМИ и экскурсии,
- администрации города ознакомлены с концепцией. Проведена информационная подготовка в работе над проектом,
- подготовлено письмо на имя председателя Мингорисполкома по включению объекта в инвестиционную программу города.
- заместитель председателя Мингорисполкома по строительству несколько раз озвучивал планы города по этой теме.

[MINSKNEWS.BY](#) [Какие приоритетные направления в развитии велосипедной инфраструктуры выделяют власти Минска](#)





Приподнятый переход на велодорожке у ТРЦ ARENA City и работа с Центральным административным районом г. Минска

ROVAR.INFO [Уникальная реконструкция велополосы напротив входа в «Арена-Сити»: для чего это нужно?](#)

Что было сделано:

- обозначено движение пешеходов и привлечено внимание велосипедистов к опасной зоне с помощью разметки, приподнятого пешеходного перехода и плитки красного цвета,
- впервые использовано простое техническое решение, до этого не применяемое коммунальными службами города, благодаря чему строители получили навык его сооружения, а город — пример качественного инфраструктурного решения.

Участники:

МВО, ГАИ, администрация Центрального района, общественность, УП Ремавтодор Центрального района г.Минска, БАЭС, нидерландские эксперты.



Создание безбарьерной среды на всех основных магистралях города

TUT.BY

[Велоофицер о движении в Минске: «Ехать на велосипеде по проспекту Дзержинского — унижение»](#)

MINSKNEWS.BY

[«Через это бутылочное горлышко проезжают сотни велосипедистов». Что не так с проспектом Дзержинского](#)

Что было сделано:

- успешная работа со СМИ (ряд критических публикаций),
- привлекли внимание заместителя председателя Мингорисполкома, было поручено создать условия для движения велосипедистов на всех основных магистралях города,
- организован интернет-опрос общественности,
- осмотр вместе с государственными специалистами и разработка плана работ по устранению проблем на всех основных магистралях города,
- консультирование при ремонте велодорожки вдоль Свислочи.

Участники:

Мингорисполком, МВО, СМИ, общественность, ГПО Горремавтодор Мингорисполкома

ВЕЛОГАРАЖИ



Отсутствие мест для хранения велосипеда — одна из самых часто называемых причин отказа от езды на нем: многие горожане не готовы поднимать свои велосипеды на высокие этажи.

По итогам социологического опроса 2019 года в больших городах:

не хватает удобного и надежного места хранения велосипеда в доме или рядом с домом

33% жителей

неудобно заносить велосипед в квартиру

23% жителей

не хватает велопарковок в городе

20% жителей

Что было сделано:

- **Планомерная работа по изменению законодательства и созданию регламента по установке велогаражей.** Планируется появление нормативной базы по установке мест для хранения велосипедов в 2021 году.

ROVAR.INFO [Меняем законодательство в области обустройства велогаражей](#)

- **Распространены рекомендации по установке велопарковок.** Опубликованы и разосланы более чем в 100 организаций, в том числе проектных, рекомендации по установке мест для хранения велосипедов. Опубликована информация о том, какие места для хранения велосипедов выбрать и как их согласовать.

ROVAR.INFO [Как построить в своём дворе велосипедный гараж? Пошаговая инструкция](#)

ROVAR.INFO [Дизайн. Материалы. Стоимость. Какую велопарковку лучше выбрать?](#)

- **Проведены консультации.** Более 30 раз проконсультировали по вопросам конструкций и согласованию велогаражей. Так студенты смогли собственными силами установить велогараж.

TUT.BY [Студенту было негде держать велосипед в общежитии. Он заработал денег официантом и сделал велогараж](#)

- **Размещены в общем доступе 4 проекта велогаражей.** Проект велогаража — это документация, в которой указано, как будет выглядеть гараж, где он будет расположен, и его основные технические характеристики. С этой документацией можно идти на согласование в администрацию, а при наличии конструкторского решения — и к строителям.

- **Установлены 2 велогаража.** Благодаря проекту установлено по велогаражу в Гродно и Минске.

TUT.BY [В Гродно появились велогараж, два веломаячка и парковка для велосипедов](#)

- **Всего более 50 гаражей установлено в рамках проекта.** Благодаря популяризации идеи о необходимости создания мест для хранения велосипедов, работе с представителями исполнительной власти, написанию петиций, в Минске, Гродно и Могилеве появилось более 50 велогаражей.

Проекты велогаражей:

МВО

[Скачать](#)



Солянка

[Скачать](#)



ПРООН

[Скачать](#)



ПРООН

[Скачать](#)





РАЗДЕЛ 4. ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ: ВЕЛОСИПЕД КАК ВИД ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В ОБЩЕСТВЕННОМ ВОСПРИЯТИИ

- Состояние велодвижения на начало проекта
- Таймлайн основных событий
- Велособытия, которым проект оказал поддержку
- Акции и веломероприятия проекта
- Общественные кампании и проекты
- Социальная реклама

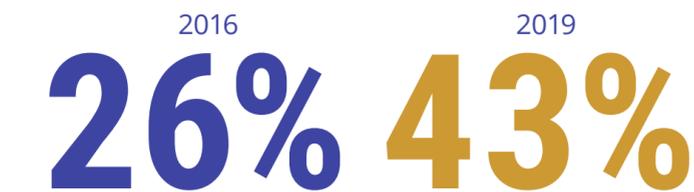
СОСТОЯНИЕ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ НА НАЧАЛО ПРОЕКТА

В 2016 году по инициативе Центра экологических решений было проведено масштабное исследование об экологически дружелюбном образе жизни. Один из анализируемых вопросов касался использования велосипеда для повседневных поездок.

В 2016 году «зеленым» транспортом пользовались 26% взрослых жителей столицы. В 2019 году эта цифра возросла до 43%, что превзошло даже самый оптимистичный прогноз. При этом в Бресте велосипедистов еще больше — 50% взрослых брестчан почти каждый день ездят на велосипедах в теплое время года. За время действия проекта численность велосипедистов ощутимо выросла и в других областных городах.

Поменялось и отношение белорусов к велосипеду и велосипедистам. Благодаря регулярным выступлениям в СМИ, массовым мероприятиям, информационным кампаниям в общественном сознании произошел важный перелом. Теперь велосипедисты реже воспринимаются как бедные молодые люди, которые пока не накопили на автомобиль. Сегодня усиливается и распространяется мнение о том, что велосипедисты — активные горожане, чьи интересы нужно учитывать в городе.

Взрослых жителей Минска
пользуются велосипедом
каждый день:



Исследования:

01. Социологические исследования 2017

ROVAR.INFO [Социологическое исследование велодвижения в Минске, 2017 год](#)

02. Минск и Гродно: исследования гостиниц на велодружественность 2017. Итоги исследования в Гродно.

VELOGRODNO.BY [Итоги исследования гостиниц Гродно на «велодружественность»](#)

VELOGRODNO.BY [Гродненские гостиницы заинтересованы в развитии велотуризма](#)

Итоги исследования в Минске

BIKE.ORG.BY [Столичные гостиницы готовы к туристам с велосипедами. Итоги исследования на «велодружественность»](#)

03. Методика социоэкономической оценки велосипедного движения

ROVAR.INFO [Методика социоэкономической оценки велосипедного движения](#)

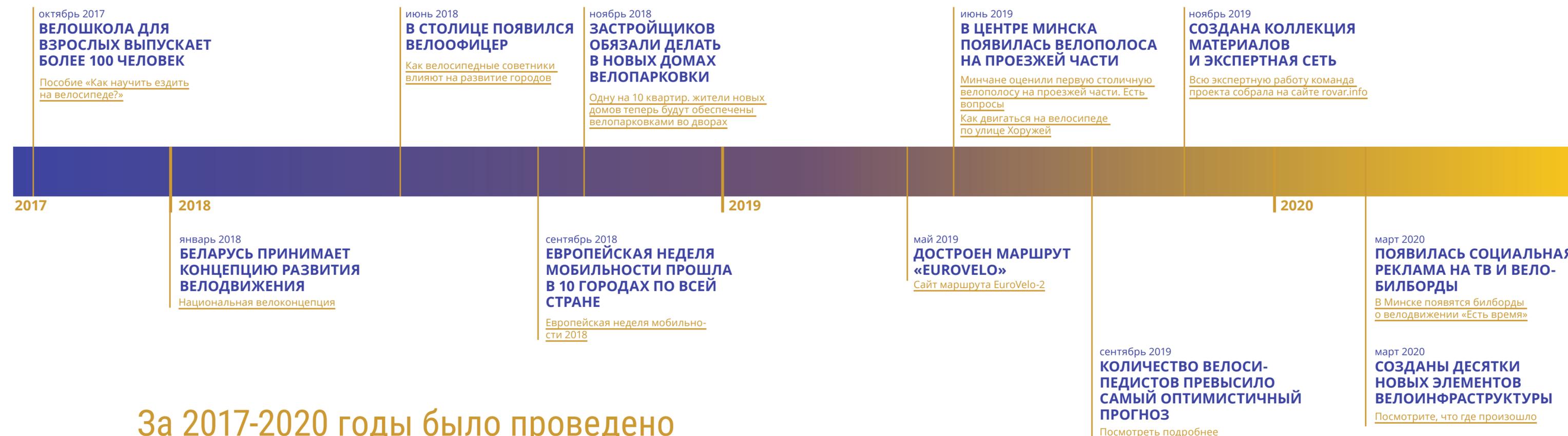
04. Исследование и статья «Можно ли беременным женщинам ездить на велосипеде»

BIKE.ORG.BY [Гинекологи рассказали, можно ли беременным ездить на велосипеде](#)

05. Социологические исследования 2019

ROVAR.INFO [Результаты исследования транспортных предпочтений отношения к велосипеду в городах Беларуси](#)

ТАЙМЛАЙН ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ



За 2017-2020 годы было проведено около 120 велосипедных событий разного масштаба. Итоги работы проекта были представлены на 5 международных велосипедных конференциях: в Украине, России, Италии, Ирландии, Бельгии.

ВЕЛОСОБЫТИЯ, КОТОРЫМ ПРОЕКТ ОКАЗАЛ ПОДДЕРЖКУ



Значимые изменения невозможны в одиночку. Самые яркие и масштабные городские проекты — это результат сотрудничества большого количества разных организаций и людей. Консультации, информационная поддержка, организация безопасного движения участников заездов — это помощь от команды и волонтеров проекта, которую получили многие велособытия в Беларуси.



Чем мы помогли:

-  сопровождение колонны велосипедистов
-  консультативная поддержка организаторов
-  публичные лекции
-  волонтеры

Организаторы:

Министерство спорта и туризма, Минский городской исполнительный комитет, Белорусская федерация велосипедного спорта, велосипедный клуб «Минск», Минское велосипедное общество



Чем мы помогли:

-  сопровождение колонны велосипедистов
-  консультативная поддержка организаторов

Организаторы:

РНПЦ онкологии им. Н.Н. Александрова и Министерство здравоохранения РБ

При поддержке:

МВД РБ, МИД РБ, Министерства информации, а также Европейского общества онкогинекологов (European Society of Gynecological Oncology)



Велопарад девушек и конкурс «Веломисс» 2017-2019

Итоги:

- 3 года
- около 5000 участников
- популяризация езды среди женщин

Чем мы помогли:

-  сопровождение колонны велосипедистов
-  консультативная поддержка организаторов

Организаторы:

Министерство спорта и туризма, Минский городской исполнительный комитет, Белорусская федерация велосипедного спорта, велосипедный клуб «Минск», Минское велосипедное общество



Велопробеги «Vike4SDGs 2017, 2018»

Велопробег Vike4SDGs в Беловежской пуще стал лучшим завершением моей миссии в Беларуси - Самарасинха

Итоги:

- 2 года
- 2 региона Беларуси
- около 800 участников
- продвижение велокультуры и целей устойчивого развития

Чем мы помогли:

-  сопровождение колонны велосипедистов
-  консультативная поддержка организаторов

Организаторы:

Программа развития ООН в партнерстве с Гродненским и Брестским облисполкомами, Управлением делами Президента Республики Беларусь, ИПУ «За вело Брест», ОО «ВелоГродно», Минское велосипедное общество



Велослет 2017

BIKE.ORG.BY Для кого-то развлечение, а для кого-то образовательный интенсив... Что вы не знали о внутренней жизни Велослета

Велослет 2018 «Между Сожем и Днепром»

BIKE.ORG.BY у Скорость и безопасность: как убедить чиновников сделать велодорожки?

Что такое велослет:

- Велосипедные экскурсии
- Семейный квест
- Соревнования по фигурному вождению и спортивному ориентированию
- Встреча велопутешественников
- Публичная лекция
- Концертное шоу и дископрограмма
- Показ велофильмов под открытым небом

2017

Участники:

500 участников из Беларуси, России, Украины

Место:

хутор Шабли, Воложинский район Минская обл.

Организаторы:

велопрокат «Велодиско», Минское велосипедное общество

2018

Участники:

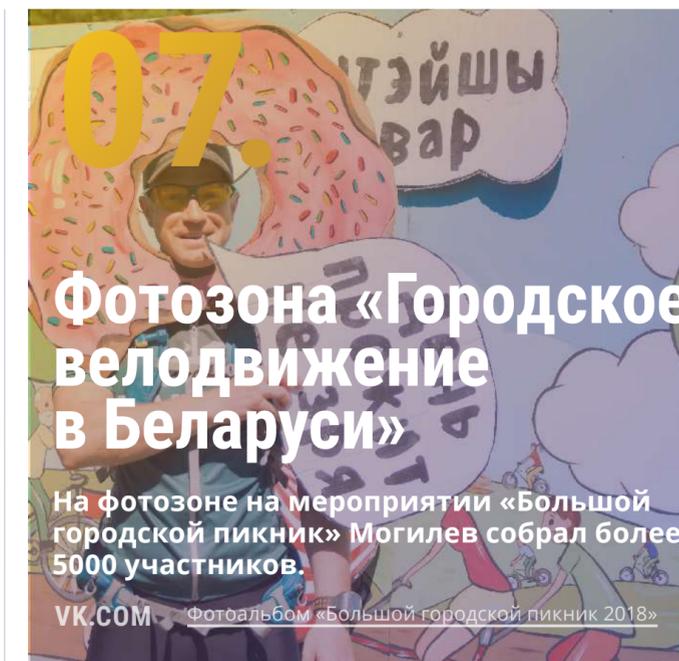
200 участников из Беларуси, России, Украины

Место:

деревня Грановка, Гомельская обл.

Организаторы:

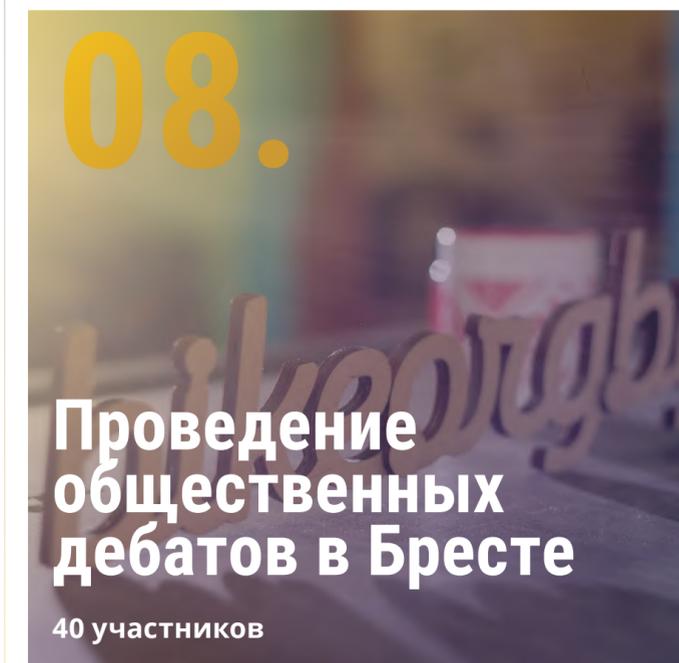
ВелоГомель, Отдел спорта и туризма Гомельской области, Минское велосипедное общество



Фотозона «Городское велодвижение в Беларуси»

На фотозоне на мероприятии «Большой городской пикник» Могилев собрал более 5000 участников.

VK.COM Фотоальбом «Большой городской пикник 2018»



Проведение общественных дебатов в Бресте

40 участников

АКЦИИ И ВЕЛО- МЕРОПРИЯТИЯ ПРОЕКТА



«Самые важные причины для использования велосипеда – ЗОЖ, удовольствие от езды и дешевизна»

из исследования транспортных предпочтений и отношения к велосипеду в городах Беларуси 2019 (Satio)

Лекции, велопогулки, акции, конкурсы – все это формирует положительное отношение общества к использованию велосипеда. Развлекательные велособытия становятся отличными информационными поводами поговорить про актуальные потребности велосипедистов, а также дают возможность опробовать велосипед в новом формате.



01. 3 июня – Всемирный день велосипеда

2018 Велоэкскурсия
«Зеленое велокольцо»

По водно-зеленым местам Минска за 8 часов 70 километров проехали более 100 велосипедистов.

BIKE.ORG.BY [Трек и видео о маршруте](#)

2019 Большой Велопикник

Велопогулка из Минска до д. Беларучи. Велопикник — это велосипедные конкурсы, велоэкскурсия, рассказы про путешествия, велокино и велосипедные «Быстрые свидания».

VK.COM [Фото-воспоминания](#)

02.

Акция «Ночной стелс» в сотрудничестве с ГАИ

GREENBELARUS.INFO [Не наказывать, а напомнить: ГАИ в Минске ловила «невидимых» велосипедистов](#)

Цель акции – не наказать велосипедистов без включенной фары, а напомнить о правилах дорожного движения и предотвратить возможные конфликтные ситуации. В перспективе – создать комфортные условия на тротуарах и велосипедных дорожках для всех участников движения.

2 акции **50** участников

более **30** публикаций о необходимости езды со светом

более **300** комментариев в социальных сетях — активное обсуждение проблемы ночной езды

Бизнес поддержал акцию, предоставил сувениры



03.

Международная акция «30 дней на велосипеде» 2017-2019

VK.COM Конкурс семейных фотографий [#family30dob](#)
VK.COM Конкурс рисунков в трекерах [#pic30dob](#)

30 days of biking – всемирный вызов-обещание каждый апрельский день хотя бы немного ездить на велосипеде. Основная цель – привлечь внимание к велодвижению и показать, что «у природы нет плохой погоды» для велосипедистов.

3 года по **30** дней

около **3000** человек

более **40** публикаций



продвижение езды в холодное время года



велосипедные квесты



экскурсии



конкурсы



выставки



массовые велопоголки

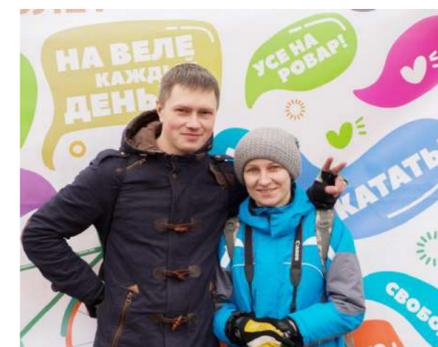
Сама акция зародилась в США, однако челлендж настолько понравился белорусам, что 3 года подряд наша страна занимала 2-е место в мире по количеству участников.

Условия участия простые. Нужно заполнить форму на сайте акции, дать себе обещание проехать не меньше километра в день и стараться рассказывать о своих успехах в соцсетях под фотографиями с хэштегами [#30daysofbiking](#), [#30daysofbikingby](#).

Распознать участниц и участников акции можно по специальным карточкам spoke-card, которые крепятся в спицы велоколес. Макет «говорящей карточки» — единый во всем мире, поэтому челлендж помогает создать комьюнити велолюбителей, которые могут узнавать других участников 30-дневного мероприятия даже в других странах.

Белорусская «фишка» акции в том, что участвовать в челлендже можно не только велосипедистам, но и обладателям моноколес, скейтов, роликовых коньков и других экологичных видов транспорта.

«30 дней на велосипеде» – отличный повод для велосипедных инициатив и организаций «разбудить» своих сторонников и волонтеров после неактивной зимы, а также найти новых бизнес-партнеров. Раздача карточек в веломагазинах и кофейнях, скидки для участников акции на разные мероприятия, розыгрыши призов между «апрельскими» велосипедистами — по сути любая организация может присоединиться к акции и показать, что велосипед актуален в любое время года.



04.

Акция «На работу на велосипеде зимой» 2019 год

VK.COM Фото 2019

VK.COM Фото 2020

Акция #winterbiketowork («На работу на велосипеде зимой») проводится во вторую пятницу февраля с 2013 года. Цель — показать, что удовольствие от езды на велосипеде можно получать и зимой.

Акция прошла в:

Минске, Гомеле, Могилеве, Бресте — угощали кофе, чаем и сладостями приехавших в заведение на велосипедах.

более **25** теле/радиоинтервью

около **50** организаций приняло участие в конкурсе

1 место занял Минск по количеству участников среди постсоветских стран

5 место среди городов Европы

более **400** человек в **4** городах

10 частных компаний поддержало акцию

12 место в мире

Мероприятие придумали велолюбители из США, они же с самого начала продумали простую механику присоединения, чтобы подключить к зимней акции велосипедистов со всего мира. Не нужно создавать национальных сайтов, не нужен большой бюджет, не нужно долгих регистраций. Если хочешь присоединиться, то просто ставишь снежинку на карте на сайте www.winterbiketoworkday.org, указываешь адрес, куда планируешь ехать на велосипеде в день акции, и так рассказываешь о своем городе всему миру.

Каждый год организаторы придумывали разные фишки для велосипедистов: исследования городов, обмен подарками между участниками из разных стран. В 2020 году организаторы решили сделать акцию солидарности со школьниками, так как из-за глобального потепления

есть риск, что нынешние дети могут совсем «упустить» зиму.

В 2019 году Минск занял первое место по количеству участников акции #winterbiketowork среди постсоветских стран и 12-е место в мире. В этот день в кофейне в центре столицы зимних велолюбителей угощали горячими напитками со сладостями. Похожие акции прошли также в Гомеле, Могилеве и Бресте.

Для Беларуси акция «На работу на велосипеде зимой» — отличный повод напомнить, что при должной инфраструктуре велосипед может быть удобен как транспорт в любое время года. Это мероприятие интересно журналистам, а, значит, велоактивисты могут использовать его как способ продвижения своих идей на широкую аудиторию.



05.

Публичные лекции, касающиеся велосипедной инфраструктуры, урбанистики и городского активизма

Посетили более **1000** человек

Около **50** публикаций в СМИ

Результат: повышение уровня осведомленности жителей городов о роли велосипедного движения, велокультуры и способах проявления гражданской активности

01.

«Велосипедная прогулка с лекцией о зелени и инфраструктуре в Минске»



Мария Быстрова,
городская активистка
(Красноярск, Россия)

02.

«Переход к проектированию городских устойчивых транспортных систем»



Андрей Костюченко,
урбанист
(Санкт-Петербург, Россия)

03.

«Городское планирование: развитие транспортной сети города 20 века»



Дмитрий Задорин,
архитектор и
исследователь
(Беларусь)

04.

«Велосипедная прогулка с лекцией о зелени и инфраструктуре в Минске»



Игорь Корзун,
городской лесничий и
историк
(Беларусь)

05.

«Беседа с Антоном Мотолько — самым «доставучим» жителем города, которому «больше всех надо»



Антон Мотолько,
активист
(Беларусь)

06.

«Анатомия городской велокультуры»



Андре Петтинга и
Вим Саломонс,
проектировщики
(Нидерланды)

07.

«Зачем нужен велопарад девочек?»



Мария Шененко,
велоактивистка
(Киев, Украина)

08.

«Экономические преимущества велодвижения в ЕС»



Хольгер Хауболд,
сотрудник экономической и налоговой политики Европейской федерации велосипедистов (ЕС)

09.

«Метод оценки экономической и социальной эффективности велосипедного движения»



Юрий Важник,
председатель правления Белорусской ассоциации экспертов и сюрвейеров на транспорте (Беларусь)

10.

«Почему белорусы перестают ездить на велосипеде осенью, а финны продолжают крутить даже зимой?»



Пекка Такхола,
консультант городской администрации города Оулу (Финляндия)

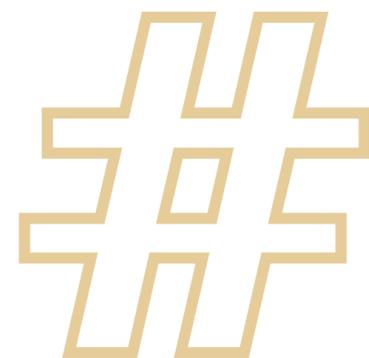
11.

«Как сделать, чтобы общественный транспорт отнимал меньше времени?»



Гергин Борисов,
сооснователь организации «Спаси София» (Болгария)

ОБЩЕСТВЕННЫЕ КАМПАНИИ И ПРОЕКТЫ



Общественная кампания — это определенные регулярные действия, которые помогают публично и громко заявить о какой-либо социально-значимой проблеме. Цель — привлечь внимание горожан или представителей власти к вопросу и решить его.



- 
 отправлено свыше 100 писем более чем в 5 городах Беларуси велосипедными организациями и инициативами
- 
 вышло более 10 публикации в СМИ
- 
 в МВО стали регулярно обращаться за консультацией велосипедисты и организации
- 
 установлены велопарковки около некоторых станций метро: Немига, Уручье, Борисовский тракт, Малиновка, Каменная горка

Это общественная кампания по продвижению правильных велосипедных парковок у зданий общественного значения — магазинов, банков, отделений почты.

Проект стартовал в 2017 году. В рамках кампании в различные белорусские организации было направлено более 100 официальных писем с предложением установить правильные велосипедные парковки. Большинство руководителей прислушались к рекомендациям МВО, а в каждой третьей организации такие парковки впоследствии были установлены.

К кампании подключились активные велосипедисты, которые стали самостоятельно обращаться к своим работодателям с просьбой установить велопарковки вблизи офисных зданий.

Команда МВО наладила диалог с производителями велопарковок, и теперь они информируют заказчиков о комфортных для пользователей решениях.

Специалисты МВО разослали рекомендации администрациям районов Минска с просьбой

согласовывать комфортные велопарковки, а также обратились в проектные строительные организации и управления капитального строительства после выхода норматива о необходимости организации мест хранения велосипедов у многоквартирных жилых домов.

ROVAR.INFO [Велопарковки](#)

Команда МВО регулярно консультирует организации о возможностях улучшения существующих велопарковок.

Вместе с представителями исполнительной власти была проведена работа по установке 9 велопарковок у станций метро. Популярность этих мест для хранения велосипедов значительно увеличилась с 2018 по 2019 год. Сейчас уже требуется установка дополнительных велопарковок у станций метро Борисовский тракт, Уручье и Каменная горка.

ROVAR.INFO [Популярны ли велопарковки у станций метро?](#)



Цель проекта – показать, что, вопреки существующим предубеждениям, велосипед может быть разумной транспортной альтернативой и легко вписаться в жизнь каждого человека.

Кампания о езде на велосипеде в повседневной городской одежде «Велосипед и стиль» **#minskbikestyle** стартовала в сентябре 2017 года.

#minskbikestyle — серия фотографий с людьми, которые разделяют принципы бережного отношения к городскому пространству и выбирают велосипед. Проект может поддержать любой желающий, опубликовав в социальных сетях свои фотографии с хэштегом **#minskbikestyle**.

Первыми героями фотопроекта стали известные белорусские журналисты, фотографы, общественные деятели, городские служащие и руководители белорусских предприятий.

Часть фотографий со стильными минчанами превратились в фотовыставку, которая впервые была презентована в «День без автомобиля» 22 сентября 2017 года.

Кампания стартовала в результате сотрудничества команд Минского велосипедного общества, Центра экологических решений, стилистки Марии Романовой и фотографа Алексея Басалая.

Другие белорусские города поддержали кампанию, используя свои хэштеги **#gomelbikestyle**, **#grodnobikestyle**, **#brestbikestyle**.

В 2018 году проект получил новую волну популярности благодаря активистам молодой велосипедной организации «Роварбок» («Солянка»). Помимо серии фотографий велоактивисты опубликовали интервью с людьми, которые ездят на велосипеде в стильной одежде.





Серия фотографий и интервью с девушками и женщинами, которые выбирают велосипед для повседневных поездок. Цель кампании — показать, что ездить на велосипеде комфортно и безопасно можно вне зависимости от пола.

Героинями проекта стали минчанки, которые много ездят на велосипеде: на работу и в магазин, на выставки и свидания; катаются в повседневной или нарядной одежде и в любую погоду.

Фотограф проекта: Максим Шитов.

Результаты кампании можно отследить в соцсетях МВО в тематических альбомах или по хэштегу **#minskbikewoman**.





«Деловой велосипед» 2017-2018

Цель кампании — показать, что велосипед — это удобный транспорт, который люди используют для поездок на работу.

 **100** организаций из Бреста, Гомеля, Гродно и Минска

WWW.DELOVELO.BY/

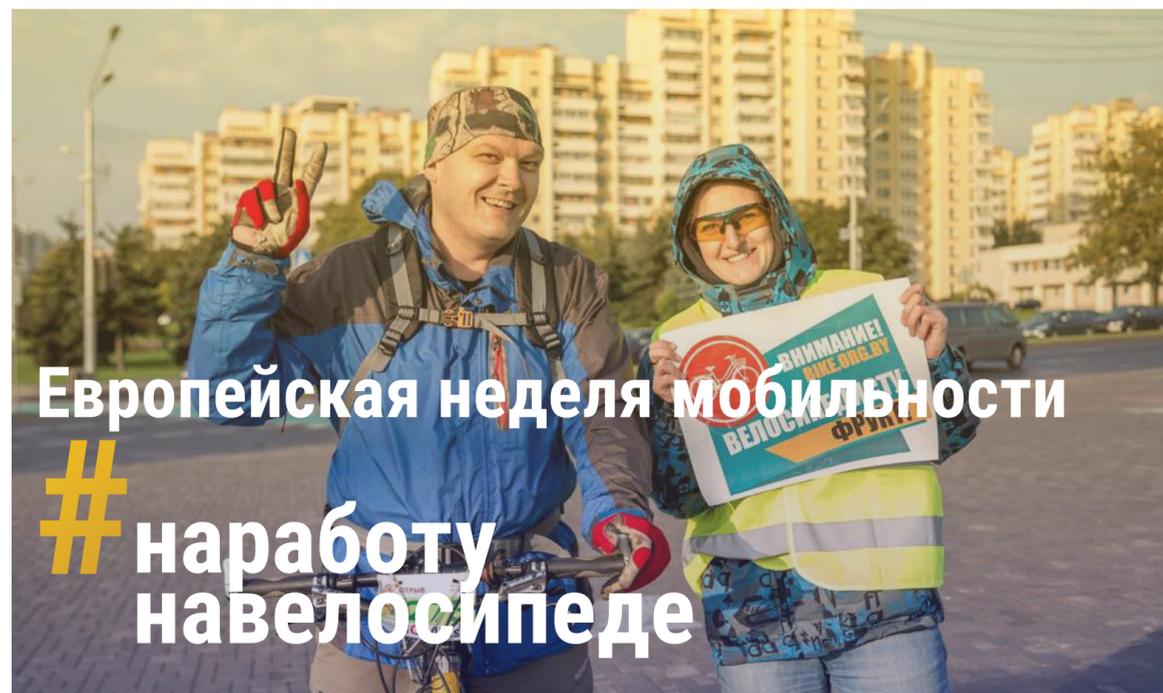
В рамках кампании на велодружественность исследовали гостиницы, к участию в акциях и мероприятиях приглашали организации, проводили лекции на предприятиях, фотоконкурсы. Ключевым событием кампании стал конкурс «Деловой велосипед».

Конкурс «Деловой велосипед» был организован в 2018 году для популяризации идеи повседневных поездок на велосипеде и поощрения самых велодружественных компаний.

Победителей выбрали в номинациях «самая большая велоорганизация», «самая велодружественная организация», «велобосс», «стильный look», «мой лучший друг — велосипед», «на велосипеде в любую погоду».

Конкурс — хороший повод напомнить работодателям о том, что сотрудники-велолюбители выгодны бизнес-компаниям. Они редко болеют, приезжают на работу более бодрыми и готовы работать продуктивно в течение всего дня.





Европейская неделя мобильности #наработунавелосипеде

Международная кампания для повышения осведомленности об устойчивой городской мобильности.

BIKE.ORG.BY [Европейская неделя мобильности](#)

С 16 по 22 сентября во всем мире проходит Европейская неделя мобильности (ЕНМ) — международная кампания, предназначенная для информирования об устойчивой городской мобильности.

Мероприятия Европейской недели мобильности в Минске организованы: Минским городским комитетом природных ресурсов и охраны окружающей среды, Минским городским управлением МЧС, УГАИ ГУВД Мингорисполкома, комитетом по образованию Мингорисполкома.

Около 30 мероприятий в региональных городах были невероятно яркими и интересными.

BIKE.ORG.BY [Как белорусские города планируют присоединиться к Европейской неделе мобильности?](#)

Акция #наработунавелосипеде или «Велосипедисту — фрукт». Около 5000 человек по Беларуси.

VK.COM [На работу на велосипеде 2018](#)

Презентация исследования «Оценка социально-экономического эффекта велосипеда в городе. В чем выгода велодвижения для города и горожан?»

ROVAR.INFO [Методика социальноэкономической оценки велосипедного движения](#)

Пресс-конференция о развитии велосипедного движения в Беларуси

ROVAR.INFO [Развитие велодвижения и микромобильности в Минске за 2019 год: подробный анализ](#)

Праздники и велопробеги в «День без автомобиля»

VK.COM [Carfreeday 2017](#)



Горожан знают об акции «День без автомобиля»:

67% в Минске
55% в Бресте
66% в Гродно

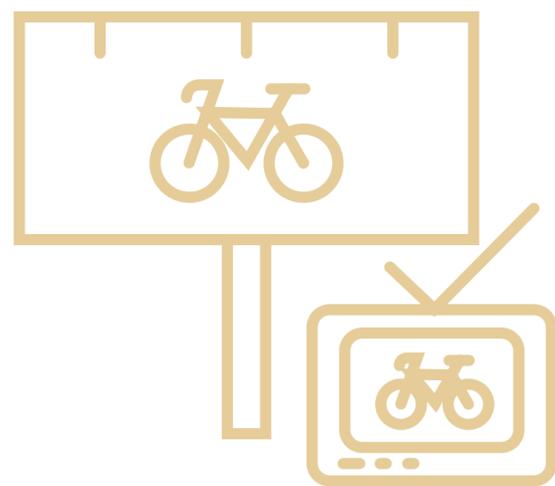
согласно социологическому исследованию 2019 г.

11 городов: Минск, Брест, Гомель, Гродно, Могилев, Браслав, Волковыск, Быхов, Барановичи, Шумилино, Новополоцк

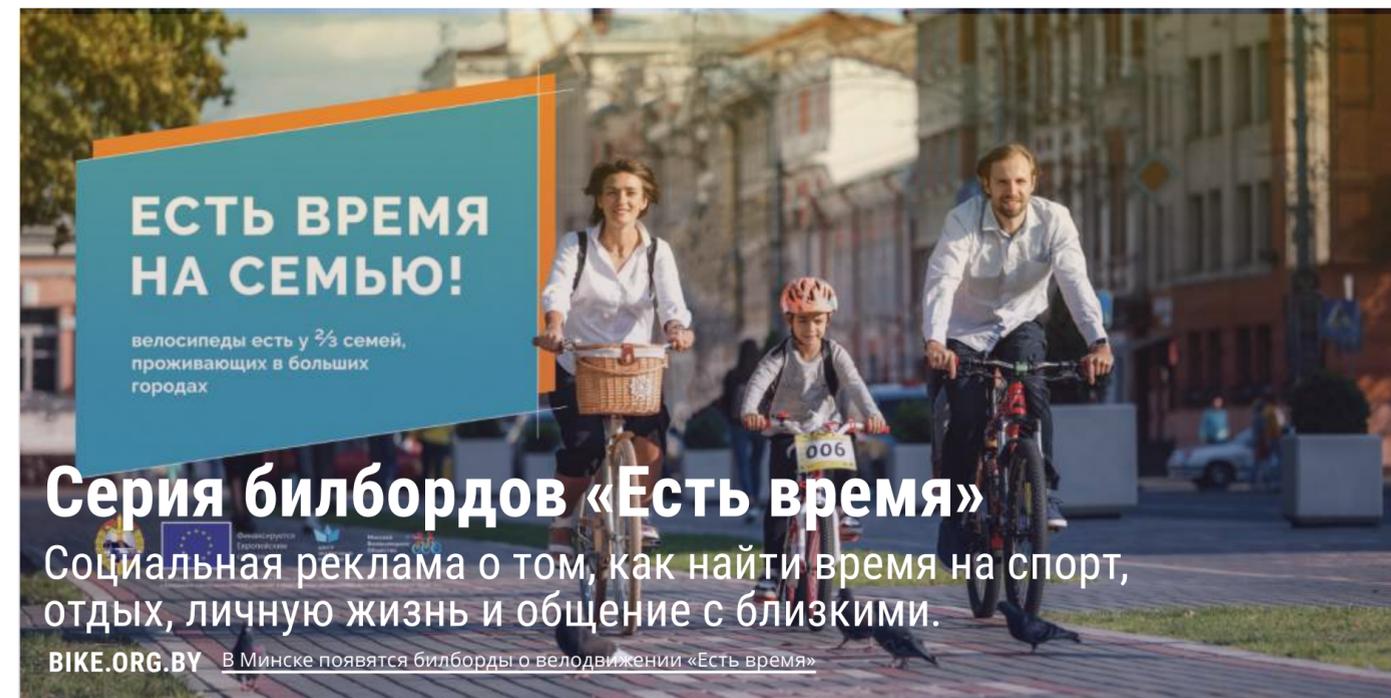
около **15 000 человек** — общее количество участников

более **40 мероприятий и акций**

СОЦИАЛЬНАЯ РЕКЛАМА

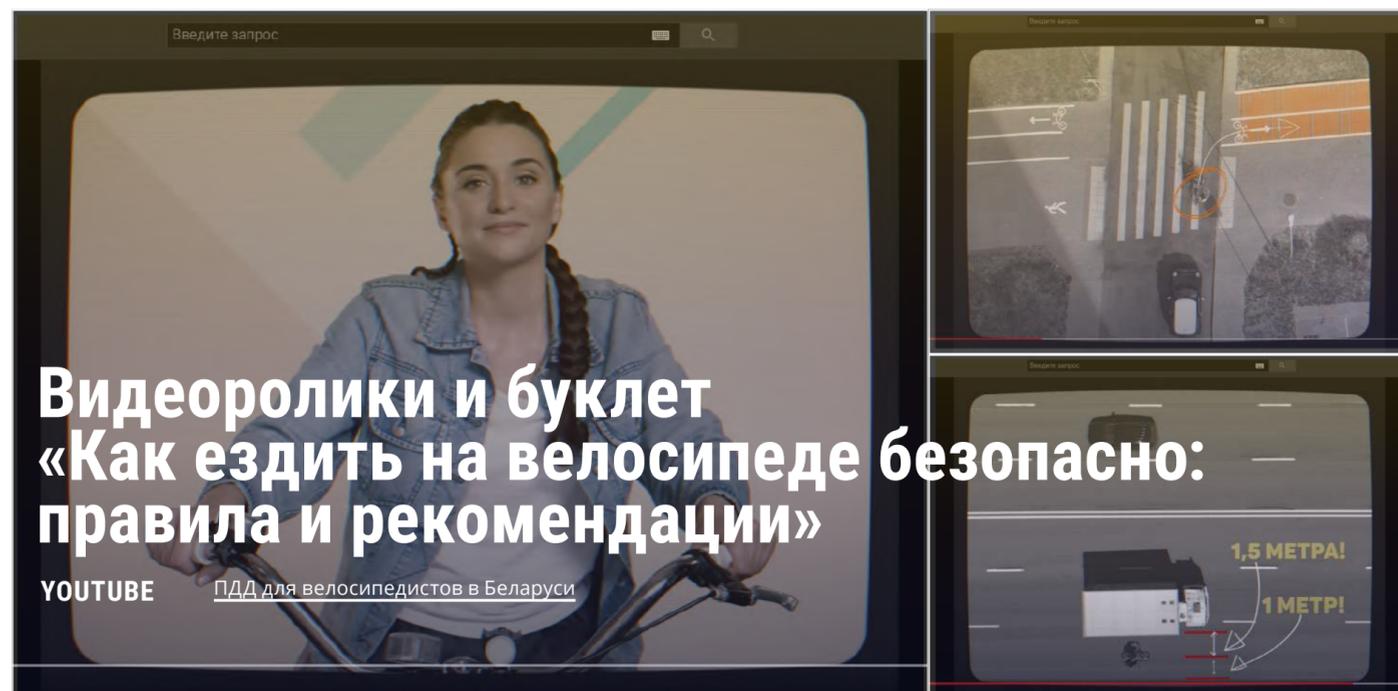


Безопасность на дорогах — тема, которая объединяет работу велосипедных организаций и госавтоинспекции, поэтому ее важно использовать для сотрудничества.



Для плакатов снялись не модели, а обычные горожане, которые используют велосипед каждый день, и он им помогает находить время на важные вещи в жизни. Авторы социальных плакатов включили в кампанию данные социологического исследования о количестве велосипедов и велосипедистов в Минске, а также велопривычках горожан.

- 8 видов плакатов
- В Минске: 9 билбордов, 30 лайтбордов
- В Могилеве: 2 билборда
- В Гомеле: 2 билборда



В партнерстве с УГАИ ГУВД Мингорисполкома команда проекта разработала социальную рекламу о вежливой езде в городе под слоганом «Неважно, за какой руль ты держишься. Важно знать правила, быть внимательным и вежливым». Весной 2020 года эта реклама стала транслироваться и по телевидению.

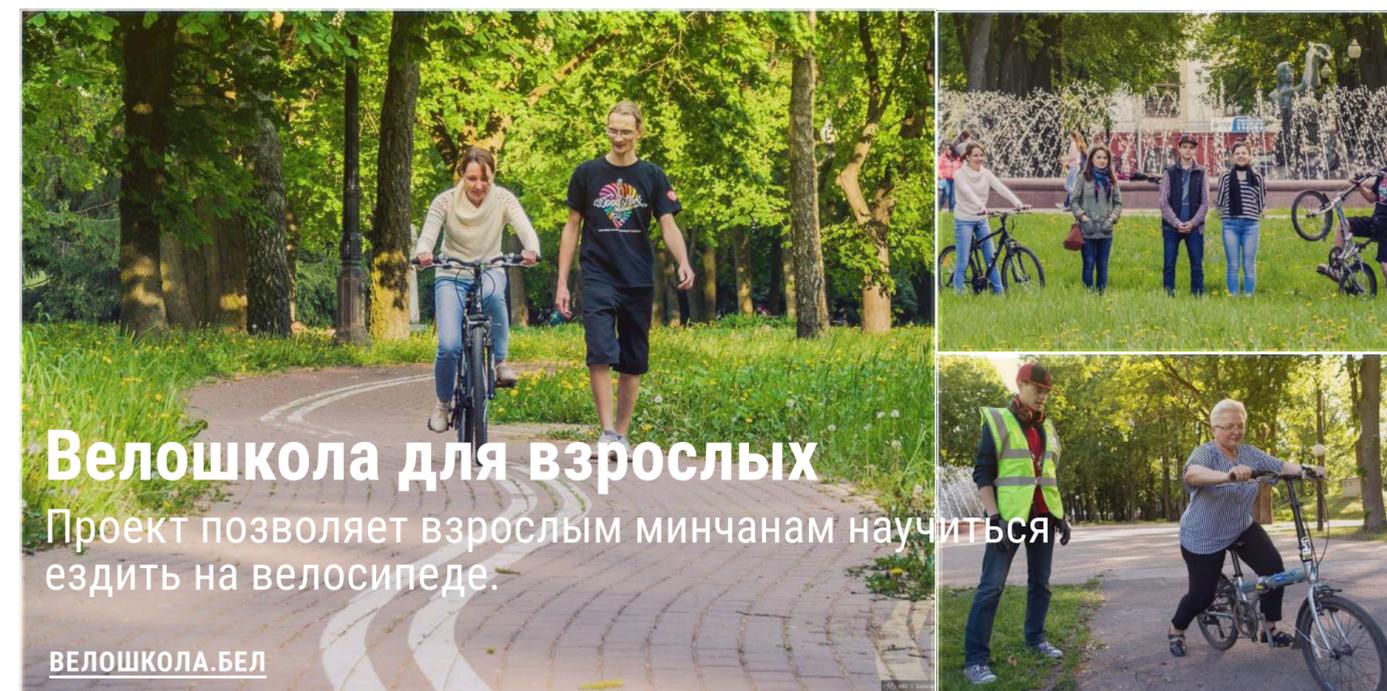
Видеоролики рассказывают, как необходимо вести себя на дороге велосипедистам и водителям автомобилей.

- запоминающийся ретро-стиль с узнаваемым звуковым сопровождением.
- удобно использовать в обучающих программах.
- 4 видеоролика, показаны по ТВ
- более 5000 просмотров в социальных сетях

Кроме того, в партнерстве с ГАИ были выпущены буклеты о безопасной езде.

- Буклет содержит не только правила дорожного движения, касающиеся велосипедистов, но и советы по безопасным привычкам и велосипедной культуре.

- Роздано 10 000 экземпляров: школы Минска, Гомель, Гродно, Могилев, Брест, Браслав, Дятлово, Быхов, Новополоцк, Вилейка, Бобруйск, Борисов, д. Лесковичи (Шумилинский район), д. Здитово (Березовский район), Барановичи.



Велошкола — это общественный некоммерческий проект, который дает людям возможность научиться ездить на велосипеде с нуля. Велошкола действует с 2014 года. Благодаря проекту «Городское велодвижение в Беларуси» из маленькой волонтерской инициативы велошкола переросла в проект, который каждый год обучает 150 человек езде на двухколесном велосипеде.

Инструкторы-волонтеры используют безопасную методику обучения, которую способен освоить любой человек.

В 2019 году по примеру Минска школы по обучению велоезде появились в других городах: Бресте, Быхове, Вилейке, Борисове, Гомеле, Барановичах. Если вы хотите организовать велошколу в своем городе, то вам пригодится пособие по обучению езде на велосипеде, разработанное командой проекта.

Самый популярный проект в СМИ —

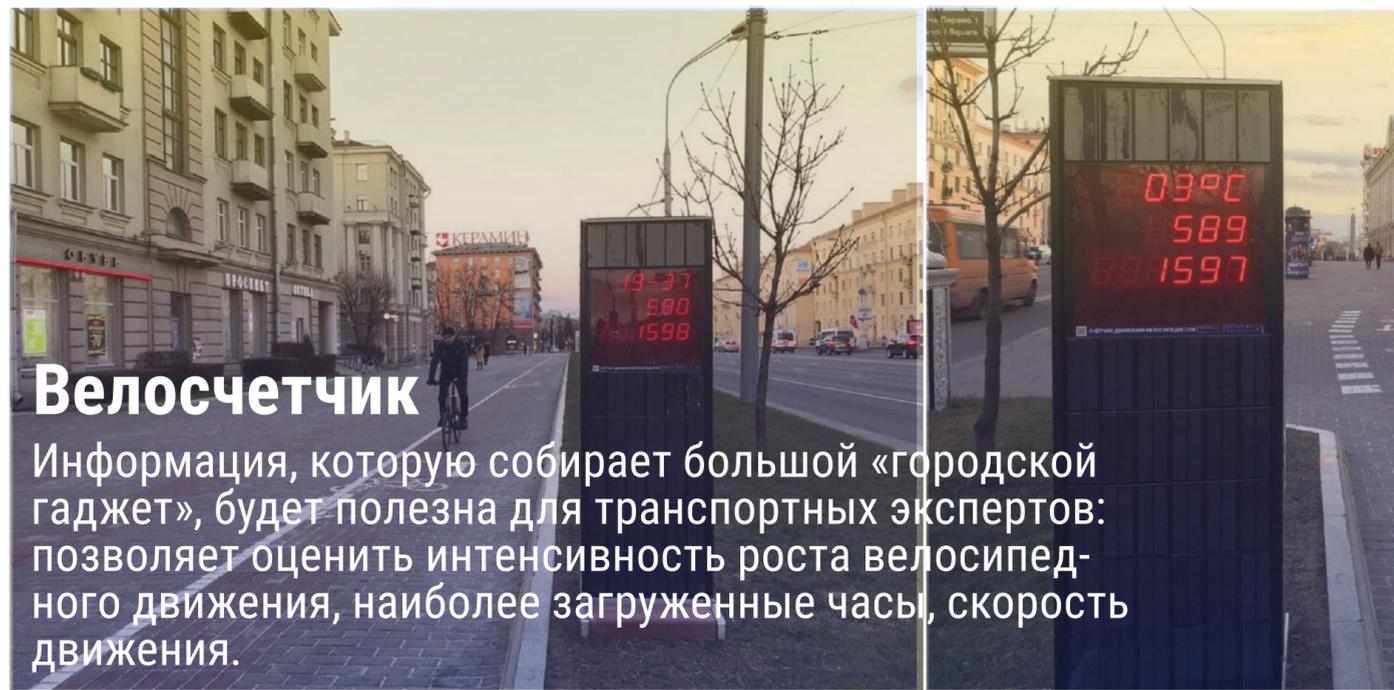
более **10** видеосюжетов и **70** публикаций о проекте снимают и пишут каждый год

более **450** учеников за три года

около **20** инструкторов

свой логотип и сайт veloshkola.bel, брендированная одежда и флаг проекта





Велосчетчик

Информация, которую собирает большой «городской гаджет», будет полезна для транспортных экспертов: позволяет оценить интенсивность роста велосипедного движения, наиболее загруженные часы, скорость движения.

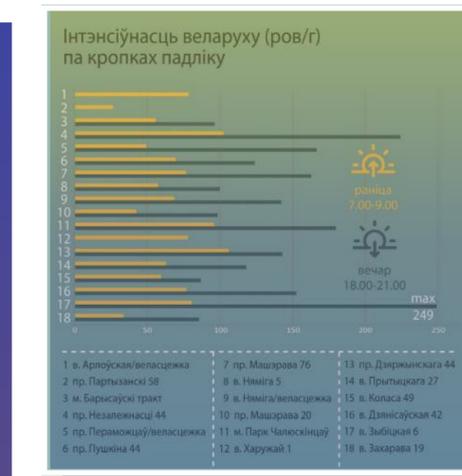
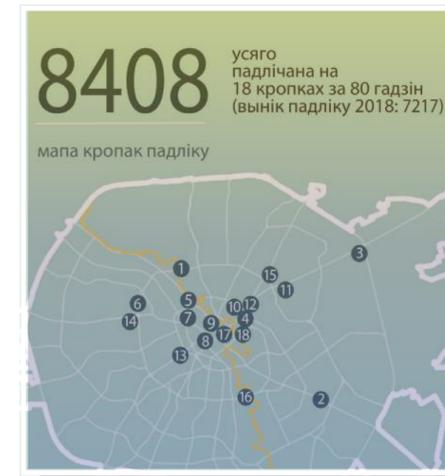
В марте 2020 года на проспекте Независимости в Минске установили электронный счетчик велосипедистов с большим табло. Счетчик показывает, сколько велосипедистов проехало мимо него ежедневно и с начала года.

Со временем у велосчетчика появится и своя страничка на сайте, где всю информацию сможет посмотреть на графиках и в табличном виде любой желающий.

Корпус калькулятора велосипедистов покрыт солнечными панелями, что позволяет ему работать в экологически дружелюбном режиме и не требовать для своей работы внешнего питания.



Ежегодные подсчеты велосипедистов



РАЗДЕЛ 5. ВЕЛОТУРИЗМ В БЕЛАРУСИ



- Что проект сделал для развития велотуризма?
- Маршрут ЕвроВело-2
- Веломаршруты по Беларуси

ЧТО ПРОЕКТ СДЕЛАЛ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВЕЛОТУРИЗМА?

За 2017-2019 годы благодаря финансовой поддержке Европейского союза была продолжена работа по созданию международного веломаршрута EuroVelo-2 и созданы новые сети велосипедных маршрутов.

Сегодня маршрут EuroVelo-2 в Беларуси – это:



930 км специально подобранных дорог



700 найденных и описанных точек интереса и сервиса



более 150 гостиниц и агроусадьб, готовых оказать туристические услуги



двухязычный сайт, который можно использовать для навигации



разработанный бумажный буклет, установленные на маршруте стенды



около 15 второстепенных маршрутов, находящихся в непосредственной близости от основной нитки маршрута

Участок **Беловежская пуца-Минск** (460 км) целиком разработан: оборудован маршрутными знаками ориентирования, стендами.

На участке **Минск-Борисов** (110 км) завершен выбор трека маршрута.

Новые велосипедные маршруты появились в **Гомеле, Гродно, Бресте, Быхове, Шумилино, Вилейке, Пуховичах, Липичанской пуце.**



оборудованы специальными навигационными знаками, стендами и картами для туристов



В сумме это более 1,5 тысячи километров дорог и тропинок, которые развели и обустроили велоактивисты из разных городов страны.

Веломаршруты –

это рекомендованные пути передвижения, которые составлены с учетом исторических достопримечательностей, интересных мест для отдыха и ночлега. Очень важно и то, что такие маршруты рассчитаны на простых путешественников с их обычными физическими возможностями, а не на велогонщиков-профессионалов. Трек маршрута для удобства можно загрузить в навигатор.

Разработка качественного маркированного веломаршрута — это не только «покатушки» по веломаршруту. За качественным маркированным веломаршрутом, предназначенным для самостоятельных поездок любых велосипедистов, стоит профессиональный подход. Его разработка требует опыта, проектного мышления и занимает месяцы рабочего времени.

Опыт создания веломаршрутов от разработчиков Беларуси и зарубежных коллег теперь доступен для всех желающих в методическом пособии по созданию велосипедных маршрутов.

Методическое пособие по созданию велосипедных маршрутов



[Скачать](#)

МАРШРУТ EUROVELO-2

EuroVelo – проект Европейской федерации велосипедистов (ЕСФ) по развитию сети велосипедных маршрутов по всей Европе.

EuroVelo в настоящее время насчитывает 14 маршрутов. Через Беларусь проходит маршрут EuroVelo-2, который называется «Маршрут столиц». Протяженность белорусской части – 930 км.



Что было сделано:

- разработан маршрут "Беловежская пуща — Минск"
- установлено 11 информационных стендов
- записано 48 аудиогидов
- установлено более 250 знаков
- 12 публикации в СМИ о маршруте EuroVelo-2
- работа велась с 26 государственными организациями 8 районов и городов (КУП, ЖКХ, управления спорта и туризма, исполкомы): Брестский, Каменецкий, Пружанский, Ивацевичский, Гродненский, Слонимский, Новогрудский, Барановичский
- доработан сайт eurovelo.by
- разработан путеводитель по маршруту

Успехи и позитивные изменения:

- представители исполнительных комитетов и дорожных служб ознакомлены с отличиями понятий веломаршрут, веломероприятие и т.д.
- презентованы различные практики маркировки, объяснена важность маркировки на дорогах Беларуси
- стало уделяться больше внимания велодвижению в регионах
- велотуризм получил широкое освещение в СМИ

Сложности при согласовании с городскими властями:

- нет понимания, зачем нужна маркировка и какая нормативная база по теме организации дорожного движения
- не хотят брать на себя ответственность
- по-своему интерпретируют законодательство в зависимости от личного отношения к теме велодвижения
- не осведомлены о велотуризме

Путеводитель маршрута EuroVelo-2:

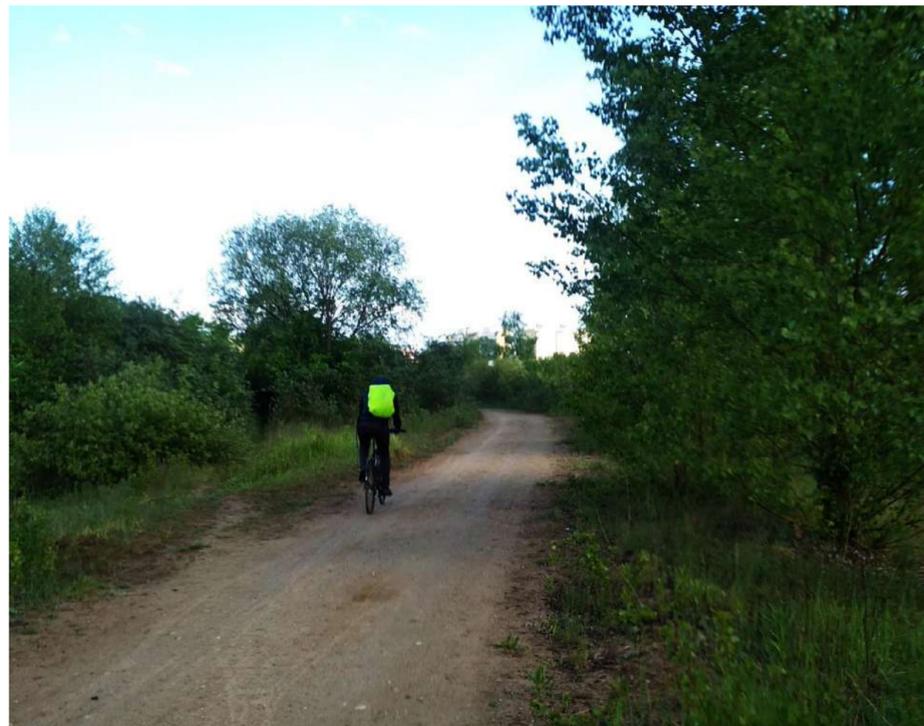
- трассировка маршрута по территории Беларуси
- информация о достопримечательностях
- места, где можно остановиться, расположение ж/д и автовокзалов
- советы велосипедистам
- QR-коды участков маршрута
- текст на белорусском и английском языках
- 500 экземпляров



ВЕЛОМАРШРУТЫ ПО БЕЛАРУСИ



В рамках мероприятий по улучшению велосипедной инфраструктуры, условий развития велосипедного движения и велотуризма в разных населенных пунктах Беларуси по итогам отбора заявок от местных некоммерческих организаций также разработаны веломаршруты.



Брест

при поддержке сектора спорта и туризма Брестского городского исполнительного комитета:



выполнены дорожные работы по обустройству **экотропы «Дорога жизни»** (велосипедный туристический и рекреационный маршрут) по 2-5 километру Варшавского шоссе



разработаны информационные стенды для размещения вдоль тропы, в том числе навигационные с веломаршрутом **экотропы «Дорога жизни»**



создана карта с туристическими маршрутами г. Бреста и прилегающих территорий, в том числе вновь созданной **экотропы «Дорога жизни»**

Быхов

при содействии Местного фонда развития территорий Быховского района:



разработан **веломаршрут «Быховская кругосветка»** с информационными стендами по г. Быхов и прилегающим территориям

д.Голубы

Мостовский р-н, Гродненская обл.

при содействии Государственного природоохранного учреждения Республиканский ландшафтный заказник «Липичанская пуща»:



разработан **веломаршрут «В краю слияния двух рек: Немана и Щары»**, изготовлены сопровождающие информационные стенды и буклет с картой

Вилейка

при содействии общественного объединения по содействию устойчивому развитию Вилейского региона "ЗОВИК":



разработан **веломаршрут «А над Вилией рекой»**. Веломаршрут оснащен информационными стендами и навигационными столбиками

Минск

при поддержке ИПУ "Центр экологического воспитания и развития":



разработан **веломаршрут для велобердеров «Птицы города Минска»**, веломаршрут дополнен информационными стендами и путеводителем и пролегает по улицам и парковым зонам Заводского и Ленинского районов г. Минска.

аг.Пуховичи

Пуховичский р-н, Минская обл.

при поддержке общественного объединения «Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте»:



проведена маркировка и обеспечено информационное сопровождение (стенды) **маршрутов «Добрая дорога с Баком», «Юзаф Бака. Гений моего места», «Над Птичьей», «К Цмоку», «Титва-Литва», «Загибелька лучше Парижа»**, проложенных по территории Пуховичского района Минской области

Шумилинский р-н

Витебская обл.

при поддержке общественного объединения по содействию устойчивому развитию Шумилинского региона «ЭкоБУМ»:



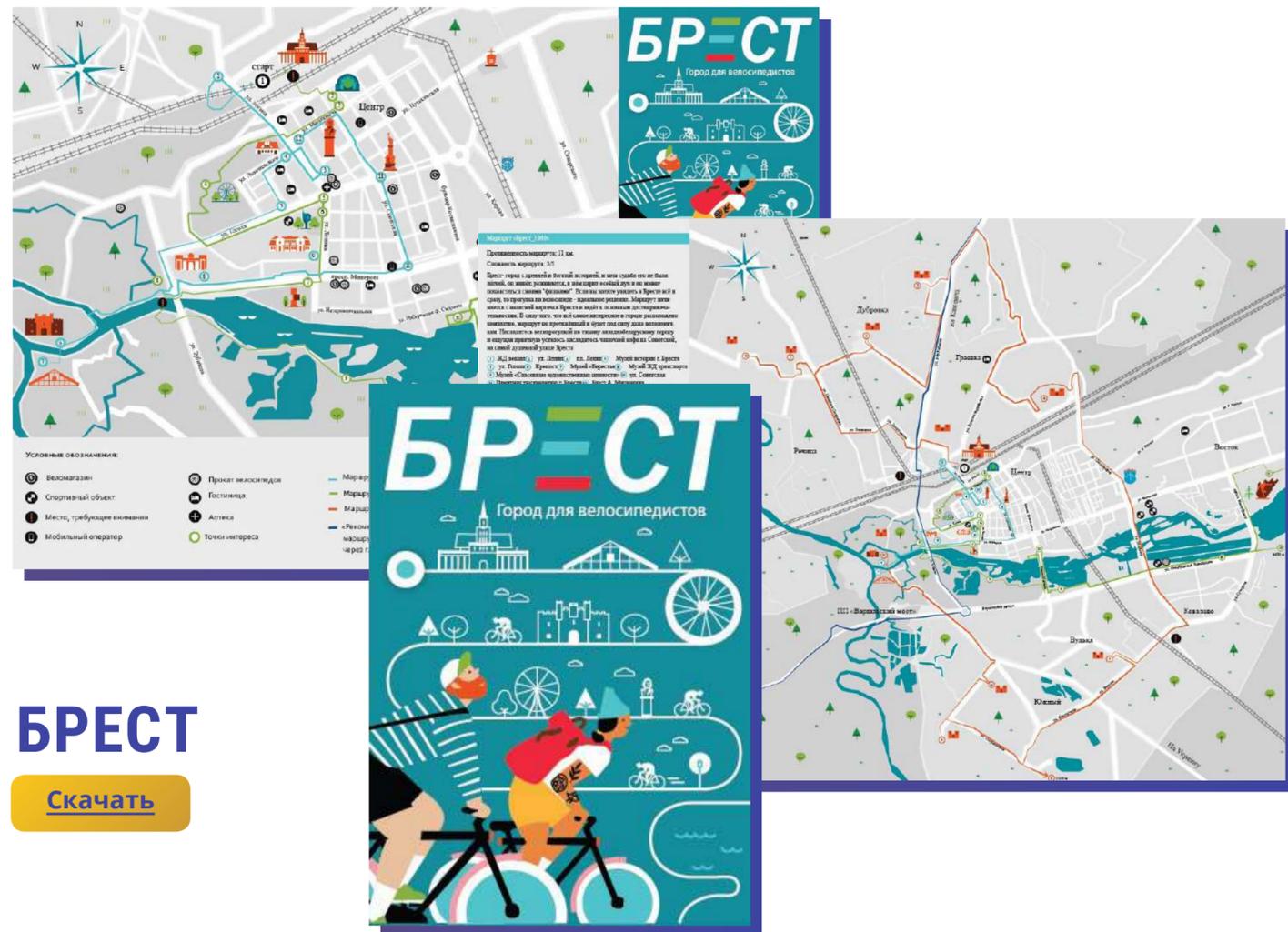
разработаны **три веломаршрута «Голубое ожерелье», «Великий камень», «Дорогами войны»**



установлены информационные стенды и информационные таблички, а также изготовлены печатные карты с веломаршрутами.



знаками маршрутного ориентирования промаркированы велотуристические **маршруты №201 «Голубое ожерелье Шумилинского края» и «К большому камню»**



БРЕСТ

[Скачать](#)

Разработаны и изготовлены туристические карты для Бреста, Гомеля, Гродно. Карты содержат несколько велосипедных маршрутов по историческим и рекреационным зонам, а также прилегающей территории.



ГОМЕЛЬ

[Скачать](#)



ГРОДНО

[Скачать](#)

РЕЗЮМЕ ВНЕШНЕЙ ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ПРОЕКТА

Выполнено экспертами:

Сергей Готин, Татьяна Банадык
Консалтинговая группа IMACON

www.imacon.org
info@imacon.org
Минск, Беларусь
2020

Оценка проекта «Развитие городского велосипедного движения в интересах общественности Республики Беларусь» проводилась командой экспертов IMACON в период с июня 2019 года по март 2020 года.

Цель:

Определение успешности достижения общих и конкретных целей проекта, дополнительных эффектов от реализации проекта, эффективности управления проектом, а также определение уровня устойчивости проекта после его завершения.

Основными инструментами, использованными командой оценки (КО), стали работа с документами, полуструктурированные интервью с представителями различных целевых групп и заинтересованных сторон, и фокус-группы с конечными бенефициарами — велосипедистами.

Выводы:

Оценив вклад действий по проекту в достижение каждого из результатов, эксперты КО пришли к следующим выводам:

- **В высшей степени достигнутой можно считать цель — создать благоприятные условия для езды на велосипеде в городах Беларуси посредством улучшений на национальном и региональном уровнях.** Установлено тесное взаимодействие с органами государственного управления на национальном и местном уровнях и утверждена Национальная концепция развития велосипедного движения в Республике Беларусь.
- **В высшей степени была достигнута и цель по повышению эффективности неправительственных организаций в области продвижения и развития велосипедной транспортной системы.**

В рамках проекта оказывалась консультативная и экспертная поддержка молодым, недавно созданным организациям. Созданы условия для развития потенциала организаций через взаимодействие, обмен знаниями и опытом внутри велосипедного сообщества.

- **Цель по обеспечению активного участия местных жителей в привлечении внимания городских властей к правам и возможностям велосипедистов КО считает достигнутой в высокой степени.** Ориентация на укрепление и развитие НГО и велосипедного движения в регионах способствовала расширению уровня ответственности самих велоактивистов за результаты и эффекты на местном уровне. Потенциал для развития КО видит в налаживании каналов прямого взаимодействия отдельных граждан с органами местного управления.

Эксперты КО очень высоко оценивают эффективность проекта. Вклад экспертов, участвующих в деятельности по проекту, а также персонала проекта и объем выполненной ими работы значительно превышают затраты на проект. КО пришла к выводу, что командой проекта хорошо обеспечена экономическая эффективность управления финансовыми средствами. Команда проекта смогла обеспечить высококачественные результаты, располагая достаточно ограниченными ресурсами.

Исследования, проведенные в рамках проекта, позволяют сделать вывод, что проект оказал существенное влияние на изменение ситуации в области велосипедного движения в Беларуси. Результаты исследований свидетельствуют о стабильном приросте числа велосипедистов и росте спроса на велосипедную инфраструктуру. С точки зрения ближайшей перспективы, проект имеет высокую степень устойчивости. Ключевые стейкхолдеры, вовлеченные в проект, готовы продолжать деятельность по развитию велодвижения после окончания финансирования донором.

Выгоды, полученные в ходе реализации проекта, после его окончания, продолжат оказывать положительное влияние на развитие велодвижения в Беларуси. Среди продуктов проекта, которые имеют пролонгированный эффект, большинство участников интервью выделили утверждение Концепции развития велосипедного движения в Республике Беларусь, укрепление и развитие велосипедного движения в регионах, укрепление велосипедной инфраструктуры за счет мероприятий развития велоинфраструктуры по итогам отбора заявок от местных некоммерческих организаций. Велосипедные НГО, рассматриваемые в рамках проекта, ведут финансовое планирование и учет. Операционные/текущие расходы этих организаций покрываются членскими взносами.

Подводя итоги исследования проекта, КО отмечает, что проект хорошо спланирован, реализован с качественным управлением, высокой партисипативностью и продвинутым visibility. Деятельность проекта узнаваема как стейкхолдерами, связанными с велосипедным движением, так и в целом организациями гражданского общества, государственным сектором. В проекте обеспечен хороший баланс между учетом интересов стейкхолдеров со стороны республиканских и местных органов управления и общественности, найдены конструктивные механизмы диалога по острым вопросам развития велосипедного движения.

Команда оценки рекомендует использовать примененные проектные практики для будущих проектов ЕС в Беларуси, как в части тематики развития велосипедного движения, так и в качестве общей механики поддержки проектов, реализуемых в партнерстве организаций гражданского общества и органов местной власти.

Обзорный доклад

«Как изменилось городское велосипедное движение в Беларуси с 2017 г. Мнение экспертов» — обзорный доклад, в котором проанализирована современная история развития велосипедного движения в Беларуси, определены текущие и уже преодоленные проблемы. Из доклада можно узнать о том, что думают эксперты о различных аспектах велосипедного движения и каковы перспективы велодвижения.

BIKE.ORG.BY [Как изменилось городское велосипедное движение в Беларуси с 2017 г. Мнение экспертов](#)

ПАРТНЕРЫ И БЛАГОДАРНОСТИ

Команда проекта благодарна партнерам:

- Представительство Европейского союза в Беларуси,
- Министерство спорта и туризма Республики Беларусь,
- УГАИ ГУВД Мингорисполкома,
- Посольство Соединенных Штатов Америки
- Программа малых грантов Глобального экологического Фонда
- Фонд Фридриха Эберта

Благодарим все общественные организации и инициативы, проектные институты, городские администрации, экспертов и волонтеров, принявших участие в проекте. Вас несколько сотен невероятных, увлеченных и отзывчивых людей. Мы вместе помогли Беларуси сделать шаг на пути развития велосипедного движения!

Команда проекта:

Дарья Чумакова, Павел Горбунов, Надежда Бунта, Анастасия Янчевская, Татьяна Жарносек, Максим Пучинский, Павел Нищенко, Юлия Коледа, Марина Чиж, Антон Архипенко, Дарья Коско, Ирина Федорчук, Ольга Горячкина, Мария Жуковец, Анжела Максимова, Яна Бодарь, Кирилл Кудравец, Евгений Хоружий, Евгений Лобанов, Татьяна Кузнецова, Наталья Зайцева, Наталья Романовская, Елена Авдецкая.

Отчет разработан в рамках проекта международной технической помощи «Развитие городского велосипедного движения в интересах общественности Республики Беларусь» (NEAR-TS/2015/369-483), финансируемого Европейским союзом и реализуемого учреждением «Центр экологических решений» совместно с общественным объединением «Минское велосипедное общество», зарегистрированного Министерством экономики Республики Беларусь 08.12.2016, регистрационный номер 2/16/000827

Содержание брошюры является ответственностью Центра экологических решений и Минского велосипедного общества и не отражает точку зрения Европейского союза.

Фотографии:	Алексей Басалай, Евгений Лойко, Максим Шитов
Схемы и визуализации:	Павел Нищенко, Евгений Лойко
Дизайн:	Анастасия Гермацкая
Редактура, корректура:	Ольга Мурашко



При финансировании Европейского союза



