



---

**Европейская экономическая  
комиссия**

**Всемирная организация  
здравоохранения  
Европейское региональное бюро**

Совещание высокого уровня  
по транспорту, окружающей среде  
и охране здоровья

**Руководящий комитет Общеввропейской  
программы по транспорту, окружающей  
среде и охране здоровья**

Девятая сессия

Женева, 16 и 17 ноября 2011 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

**Осуществление Амстердамской декларации:  
"Эстафета" ОПТОСОЗ<sup>1</sup>**

## **"Эстафета" Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья**

**Доклад о технической поездке, предшествовавшей рабочему  
совещанию на тему "Сотрудничество для развития  
сбалансированного и здорового городского транспорта"  
(Киев, 8 и 9 июня 2011 года)**

### **Введение**

1. В рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в Киеве 8 и 9 июня 2011 года было проведено рабочее совещание в целях содействия развитию сбалансированного и здорового городского транспорта. В организации этого рабочего совещания приняли участие представители трех министерств Украины – инфраструктуры, здравоохранения и экологии, а также властей города Киева.

---

<sup>1</sup> Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

2. Генеральный директорат по инфраструктуре, транспорту и морским ресурсам (ГДИТМ), который представлял Францию в ОПТОСОЗ, предложил организаторам укрепить партнерские отношения Франции и Украины с целью подготовки этого рабочего совещания.
3. Данное укрепление партнерства прежде всего осуществлялось путем передачи технического опыта в деле анализа дорожного движения, в том числе в области управления городским дорожным движением (всех его видов) и определения знаков и сигналов для пешеходов и велосипедистов.
4. Проведение этой технической поездки было поручено Центру технических исследований оборудования (СЕТЕ) восточного региона и Центру исследований по вопросам сетей, транспорта, городского планирования и общественных сооружений (СЕРТЮ) под эгидой ГДИТМ.
5. Эта техническая поездка включала в себя следующее:
  - a) анализ тематических вопросов, представляющих интерес для города Киева, на основе обсуждений и наблюдений на местах;
  - b) вынесение простых рекомендаций по оптимизации в краткосрочной и среднесрочной перспективе системы управления городским транспортом.
6. В настоящем докладе предлагаются в тематическом разрезе элементы анализа и предложения в отношении возможных улучшений с примерами, взятыми из подготавливаемых СЕРТЮ бюллетеней для местных органов власти во Франции.
7. Были определены следующие ключевые темы:
  - a) потребность в комплексной системе управления дорожным движением в увязке с расширением города;
  - b) организация автостоянок: насущная необходимость;
  - c) транспорт и загрязнение воздуха: реально оценить данную проблему;
  - d) углубление понимания городской мобильности: почему она необходима и каким образом ее обеспечить?
  - e) возратить общественному транспорту его надлежащее место в городе;
  - f) учет интересов пешеходов;
  - g) учет интересов велосипедистов.

## **I. Необходимость комплексной системы управления дорожным движением в увязке с расширением города**

### **A. Выводы по итогам наблюдений и встреч**

- a) раздробленность системы управления дорожным движением по видам транспорта на уровне города и ведомств;
- b) не было представлено информации о наличии вертикального подхода к решению проблемы дорожного движения;
- c) заинтересованные стороны, встреченные в ходе этой технической поездки, не упомянули ни о мультимодальности, ни о интермодальности;

d) разработка среднесрочного и долгосрочного планов развития движения в Киеве;

e) увязка в условиях быстрого роста города, его расширения с осуществлением городских проектов.

## **В. Некоторые предложения в отношении конкретных действий**

### **1. В краткосрочном плане**

a) создать дискуссионные группы по различным проектам в областях "транспорта" (все виды) и "городского хозяйства" с участием представителей различных служб на уровне города Киева и на уровне ведомств;

b) поощрять осуществление вертикальных проектов с задействованием различных областей экспертизы в области транспорта. Например, к осуществлению проекта строительства дороги привлекать специалистов по организации пешеходного/велосипедного движения и общественного транспорта.

### **2. В среднесрочном и долгосрочном плане**

Разработать комплексную стратегию управления мультимодальными перевозками в городе Киеве с участием всех заинтересованных сторон и местных руководителей, что позволит обеспечить ранжирование по приоритетности и планирование различных инвестиций в связи с этими вопросами.

## **С. Некоторые полезные ссылки**

- "Les Plans de Déplacements Urbains" ("Планы развития городского транспорта"), бюллетень СЕРТЮ, под редакцией Мартина Менье-Шабера, 2004 год.

## II. Организация автостоянок: насущная необходимость

### A. Выводы по итогам наблюдений и встреч

a) в центре города парковка осуществляется прежде всего на улицах и, в значительной степени, на тротуарах;

b) стоянка на улице – платная, с использованием платежного автомата на месте;

c) тротуары на некоторых маршрутах (центр города и пригороды) являются весьма широкими и в подавляющем большинстве используются для парковки;



d) при совершении маневров, связанных с парковкой транспортных средств (дорожное движение и парковка), водители заезжают на пешеходные тротуары;

e) велосипед можно оставить только в своем доме; ни на улицах города, ни у станций метро нет велосипедных стоек или навесов;

f) отсутствует информация об институциональном управлении стоянками: куда идут собранные денежные средства, во сколько обходятся кассиры на месте?

g) отсутствует система блокировки автомобилей или штрафов за незаконную или создающую помехи движению парковку.

### B. Некоторые предложения в отношении конкретных действий

#### 1. В краткосрочном плане

a) создать систему контроля за соблюдением правил парковки в городе;

b) организовать специальные стоянки для велосипедов, в случае необходимости – защищенные, на главных остановках общественного транспорта и вблизи крупных предприятий.

#### 2. В среднесрочном и долгосрочном плане

Разработать стратегию комплексного управления парковками: определить параметры предлагаемых парковок (места и тарифы) в соответствии с потребностями (жителей, работников и клиентов), создать парковки, позволяющие ликвидировать стояночные места на улицах и перераспределить пространство в пользу более экологичных видов передвижения.

### С. Некоторые полезные ссылки

- "Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises" ("Политика в области общественных парковок в городских центрах агломераций Франции на протяжении двадцати лет"), СЕРТЮ, сборник "Le point" № 11, 2009 год.
- "L'offre privée de stationnement liée au logement. Évaluation et intégration dans les politiques de stationnement public" ("Наличие частных парковок при домах. Оценка и учет при планировании общественных парковок"), СЕРТЮ, СЕТЕ, северная Пикардия, сборник "Note de synthèse", 2008 год.
- "Le stationnement des vélos dans les espaces privés" ("Частные парковки велосипедов"), СЕРТЮ, раздел "Движение в городских районах".

## III. Транспорт и загрязнение воздуха: реально оценить данную проблему

### А. Выводы по итогам наблюдений и встреч

а) отмечается значительное воздействие транспорта на загрязнение воздуха в Киеве, порядка 70%;

б) данная проблема тесно связана как с состоянием автомобильного парка, так и с качеством используемого топлива;

в) наличие большого стареющего парка микроавтобусов;

г) отсутствие масштабных кампаний по замеру уровня загрязнения воздуха в городе Киеве;

д) практически отсутствуют фактические данные о парке общественных или частных транспортных средств;

е) неизвестна процентная доля коммерческих (грузовых) автотранспортных средств в общем парке автомобилей и их удельный вес в загрязнении воздуха;

ж) население не информируется об уровне загрязнения воздуха в пиковые периоды.



## **В. Некоторые предложения в отношении конкретных действий**

### **1. В краткосрочном плане**

- a) создать систему измерения уровня загрязнения воздуха в городе;
- b) всячески поощрять сокращение использования частных автотранспортных средств;
- c) в периоды пикового загрязнения в доходчивой форме информировать население (по радио и т.п.) о том, что надо делать: меньше использовать автомобили, защита детей и пожилых.

### **2. В среднесрочном и долгосрочном плане**

- a) принять технические нормы качества автотранспортных средств и топлива;
- b) выделить средства для обеспечения применения этих норм путем создания эффективной системы контроля автотранспортных средств и различных видов топлива.

## **С. Некоторые полезные ссылки**

- "Distances de déplacements et effet de serre. Où sont les enjeux en milieu urbain?" ("Пробег и парниковый эффект. Проблемы городских районов"), СЕРТЮ, сборник "Faits et Chiffres" № 4, 2008 год.
- "Agir contre l'effet de serre, la pollution de l'air et le bruit dans les plans de déplacements urbains – Approches et méthodes" ("Принятие мер по борьбе с глобальным потеплением, загрязнением воздуха и шумностью в городских планах организации движения – подходы и методы" (2 тома)) СЕРТЮ-АДЕМЕ, 2008 год.

## **IV. Углубление понимания городской мобильности: почему она необходима и каким образом ее обеспечить?**

### **А. Выводы по итогам наблюдений и встреч**

- a) практически отсутствуют фактические данные о ежедневных поездках населения Киева и его пригородов;
- b) отсутствуют данные об удельном весе различных видов общественного транспорта;
- c) изначальная ориентация на такси: необходимо определить в каких случаях им пользуются и в силу каких обстоятельств (доля владельцев автомобилей, наличие общественного транспорта...).

## **В. Некоторые предложения в отношении конкретных действий**

### **1. В краткосрочном плане**

- a) оценить защиту изучения транспортной системы и ее использования;
- b) привлечь внимание выборных должностных лиц и сотрудников директивных органов к этому вопросу;
- c) приступить к проведению простого подсчета пассажиров (на дорогах и в общественном транспорте).

### **2. В среднесрочном и долгосрочном плане**

Провести широкомасштабные кампании с целью дать количественную оценку проблем, связанных с ежедневными поездками в городе Киеве.

## **С. Некоторые полезные ссылки**

- "Mobilités et transports: Les recueils de données sur la mobilité urbaine", ("Мобильность и транспорт: сбор данных о городской мобильности"), СЕРТЮ, сборник "Note de synthèse", 2008 год.
- "Une veille pour suivre l'évolution des comportements et recueillir les attentes des habitants" "Мониторинг динамики поведения населения и сбор данных о его ожиданиях"), СЕРТЮ, сборник "Politique de la ville et déplacements", 2005 год.

## **V. Возвратить надлежащее место в городе общественному транспорту**

### **A. Выводы наблюдений и встреч: очевидные преимущества**

- a) наличие развитой сети, которая, как считается, активно используется;
- b) разнообразие предлагаемых средств общественного транспорта: трамвай, метрополитен, троллейбус, автобус, микроавтобус;
- c) значительный охват городских районов;
- d) контролируемые цены.



### **В. Некоторые недостатки**

- a) отсутствие планов маршрутов за исключением метрополитена, указаний на остановки общественного транспорта (ОТ);
- b) отсутствие расписания движения (за исключением метрополитена);

с) отсутствие специально выделенных полос движения (запрещенных для других транспортных средств) на проезжей части, в том числе для трамваев, движению которых мешают перегруженность и наличие других транспортных средств;

д) отсутствие единых тарифов (стоимость проезда зависит от вида транспортного средства);

е) не обеспечена интермодальность.

## **С. Некоторые предложения в отношении конкретных действий**

### **1. В краткосрочном плане**

а) проанализировать обслуживание территории города различными видами общественного транспорта;

б) информировать жителей Киева и его пригородов о вариантах, предлагаемых общественным транспортом, с тем чтобы улучшить структуру перевозок по видам транспорта;

с) приступить к рассмотрению вопроса о системе тарифов;

д) приступить к рассмотрению вопроса о месте микроавтобусов в комплексной сети общественного транспорта, с точки зрения как обслуживания населения, так и управления.

### **2. В среднесрочном и долгосрочном плане**

а) определить приоритетные направления (выявить структурные оси помимо метрополитена) и спланировать городскую сеть общественного транспорта путем использования ее преимуществ и оптимизации эксплуатации транспортных средств;

б) оборудовать дороги по направлениям структурных осей в целях улучшения обслуживания (выделить специальные полосы для движения общественного транспорта, предоставить ему преимущественное право проезда перекрестков, установить заметные знаки остановки и т.д.).

## **Д. Некоторые полезные ссылки**

- "Tramway et bus à haut niveau de service en France: domaines de pertinence en zone urbaine" "Высококачественное обслуживание в рамках трамвайного и автобусного сообщения во Франции: актуальность в городских районах", СЕРТЮ, сборник "Le point" № 12, 2009 год
- "Planification urbaine et tramway en France" ("Градостроительство и трамвайное сообщение во Франции"), СЕРТЮ, сборник "Le point" № 9, 2009 год
- "Panorama des transports collectifs urbains dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Situation 2008 et évolutions – Hors Île de France" ("Обзор городского общественного транспорта в городах с населением свыше 250 000 человек по состоянию на 2008 год и соответствующие тенденции – за исключением Иль-де-Франс"), СЕРТЮ, 2010 год.



## VI. Учет интересов пешеходов

### A. Выводы по итогам наблюдений и встреч

В ходе различных встреч, состоявшихся в рамках технической поездки в мае 2011 года, никакой информации по "пешеходной проблематике" представлено не было. Приводимые ниже соображения являются результатом наблюдений, сделанных нами в период пребывания в Киеве, прежде всего во время различных поездок по городу на общественном транспорте или передвижения пешком; в силу этого, они, неизбежно, носят разрозненный характер.



- a) Тротуары, как правило, хорошо оборудованы и, главное, весьма широкие;
- b) можно отметить большое число пешеходов;
- c) построены переходы через дороги с интенсивным движением (подземные переходы (ПП)), в некоторых случаях в них в ряд располагаются ряды торговых точек;
- d) имеется большое число пешеходных переходов, которые дополняются хорошо заметными вертикальными светофорами; автомобилисты, как представляется, соблюдают их сигналы;
- e) переходы на светофорах оборудованы секундомером, однако продолжительность зеленого сигнала "пешеходы" не всегда является достаточной; пешеходы также, по-видимому, соблюдают их сигналы;
- f) дорожные знаки подвешены над проезжей частью, что позволяет избежать установки большого числа столбов на тротуарах;
- g) отмечено наличие одного пешеходно-велосипедного мостика и большого числа прогулочных дорожек (променадов) в многолюдных парках;
- h) тротуары часто заставлены частными автомобилями; рост числа таким образом припаркованных автомобилей быстро приведет к тому, что ситуация с точки зрения качества и безопасности пешеходных дорожек станет невыносимой;
- i) все рассчитано на здоровых пешеходов, т.е. интересы инвалидов и престарелых не учитываются, за исключением того, что параллельно лестницам в подземных переходах оборудованы пандусы;
- j) для текстов указателей и вывесок, в том числе в метрополитене, используется кириллица, что делает их непонятными для многих приезжих; часто отсутствуют таблички с названием улиц;

к) вывески отсутствуют; даже местные жители с трудом ориентируются (во время поиска места встречи пришлось обращаться за помощью).

## **В. Некоторые предложения в отношении конкретных действий**

- а) не допускать помех на дорожках (улучшить порядок парковки);
- б) при проведении дорожных работ делать съезды с тротуаров;
- в) улучшить следующие вывески и указатели:
  - названия улиц;
  - планы города (с указанием общественных мест);
  - указатели на станциях метрополитена.

## **С. Некоторые полезные ссылки**

- "Encombrement des trottoirs" ("Препятствия на тротуарах"), СЕРТЮ, бюллетень "Savoirs de base en sécurité routière" № 28, август 2010 года; "Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain" ("Пешеходы – в центре развития городского общественного пространства"), СЕРТЮ, бюллетень "Savoirs de base en sécurité routière" № 2, ноябрь 2010 года.
- "The "code de la rue" (street use code) programme in France – Initial results" ("Программа "Код улицы" (код использования улиц) во Франции – первые результаты"), октябрь 2008 года.

# **VII. Учет интересов велосипедистов**

## **А. Выводы по итогам наблюдений и встреч**

Вопрос о велосипедном движении обсуждался в ходе нашей встречи с представителями ассоциации КСА.

## **В. Некоторые заслуживающие внимания наблюдения**

а) отсутствие условий для велосипедного движения или регламентирующих мер, благоприятствующих такому движению;

б) полное отсутствие велосипедных стоянок (на дорогах, у жилых домов, учреждений и организаций, на остановках общественного транспорта);



- c) опасность кражи;
- d) ограниченное число велосипедистов на дорогах (прежде всего на горных велосипедах), несмотря на очень хорошую погоду, стоявшую во время нашей поездки в Киев;
- e) отсутствие специально выделенных полос для автобусов (которыми могли бы воспользоваться велосипедисты);
- f) в некоторых местах дорожное покрытие неудобно для езды на велосипеде (брусчатка);
- g) наличие правил, запрещающих детям до 14 лет ездить на велосипеде по дорогам общего пользования, что является серьезным фактором, противодействующим езде на велосипеде и формированию привычки пользоваться велосипедом;
- h) довольно интенсивное дорожное движение, которое, даже если оно представляется спокойным, может отбивать желание пользоваться велосипедом;
- i) наличие районов с ярко выраженным рельефом местности, что является сдерживающим фактором.

### **С. Некоторые направления деятельности**

- a) оборудовать велосипедные стоянки в следующих местах:
  - i) на дорогах (так, чтобы они не мешали пешеходам);
  - ii) в местах активной деятельности (в местах досуга, вблизи учебных заведений, магазинов, офисов и т.д.);
  - iii) у станций метрополитена и трамвайных остановок, особенно в отдаленных районах;
  - iv) в новых жилых районах (в обязательном порядке);
  - v) в жилых кварталах (велосипедные стойки, закрывающиеся боксы и т.д.);
- b) рассмотреть вопросы об определении основных и вспомогательных дорог, разработке плана установления ограничений скорости и генерального плана развития велосипедного движения;
- c) разрешить езду на велосипедах на умеренных скоростях по широким променадам;
- d) использовать широкие улицы для создания дорожных полос, рассчитанных на автобусы и велосипеды;
- e) предусмотреть обязательное создание при возведении новых районов структурно встроенных прямых и широких пешеходных и велосипедных дорожек;
- f) пересмотреть правила езды для юных велосипедистов;
- g) создать "экспериментальный квартал", в котором будут оборудованы велосипедные стоянки.

#### **D. Некоторые полезные ссылки**

- "Vélos et transports publics – Partage de la voirie" ("Велосипеды и общественный транспорт на дороге общего пользования"), СЕРТЮ, бюллетень "Vélo" № 9, август 2010 года.
  - "The "code de la rue" (street use code) programme in France – Initial results" ("Программа "Код улицы" (код использования улиц) во Франции - первые результаты"), октябрь 2008 года.
  - "Les schémas cyclables" ("Схемы велосипедного движения"), СЕРТЮ, бюллетень "Vélo" № 1, август 2009 года.
-