

CERTU  
CETE  
Est

Исследование дорожных знаков и  
СИГНАЛОВ  
для велосипедистов и пешеходов

---

**Великобритания**  
**велосипедистов**

транспорту  
окружающей среде и  
охране здоровья  
Общеввропейская  
программа  
**(ОПТОСОЗ)**

Сентябрь 2012



## Национальный контекст

Великобритания не имеет определенной «велосипедной политики», однако в контексте «белой книги» за январь 2011 года, посвященной «обеспечению экономического роста и сокращению выбросов углерода», правительство однозначно поддерживает развитие «активных и экологически устойчивых» способов передвижения.

Готовность оказания помощи местным властям, которые способны реализовать идею на практике, нашла отражение в создании фонда поддержки устойчивого развития местной транспортной системы с капиталом в размере 560 миллионов фунтов стерлингов (примерно 700 миллионов евро). Фонд призван поддержать работу местных властей, направленную на развитие транспортных систем с низким уровнем выбросов углерода.

Соответствующие системы включают общественный транспорт, пешеходное и велосипедное движение.

В основе данной программы лежит проводимая во многих городах оценка пользы активных видов передвижения для здоровья населения, а также разработанная политика поощрения практики пешеходного и велосипедного движения («Creating growth, cutting carbon. Making sustainable local transport happen» - DfT. of Transport – janvier 2011 (англ. «Обеспечение развития, уменьшение количества выбросов. Реализация концепции экологически устойчивого городского транспорта.» – Департамент транспорта – январь 2011 года)).

В целях стимулирования развития велосипедного движения, **Британское правительство** тесно сотрудничает с его участниками посредством государственного форума.

В Британском департаменте транспорта существует отдел, занимающийся вопросами экологически устойчивого транспорта, в том числе, вопросами активных видов передвижения. Проблема пешеходного движения затрагивает различные области в сфере компетенции Министерства транспорта: безопасность дорожного движения, дорожные знаки, инфраструктурные проекты и т.д.

Кроме того, существуют налоговые льготы на покупку велосипедов для поездок по маршруту дом-работа.

**На местном уровне** представлены различные конструкции и сооружения: велосипедные дорожки, пересечения с иными участками дорожного движения, как правило, находятся в ведении различных служб. Именно местные власти чаще всего обеспечивают финансирование велосипедной инфраструктуры.

Следует отметить, что в Великобритании существует ряд активных неправительственных организаций, которые также занимаются финансированием строительства сети велосипедных дорожек, главным образом, за счет субсидий, получаемых из различных источников.



**Ассоциации** потребителей располагают возможностью вносить свои предложения в отношении установленной политики за счет предоставления общественных услуг. Ведущая ассоциация велосипедного движения Великобритании – **Sustrans** [www.sustrans.org.uk]. Сфера деятельности этой благотворительной организации – экологически устойчивый транспорт; ее деятельность направлена на обеспечение возможности передвижения населения пешком, на велосипеде или на общественном транспорте. Так, данная организация участвует в расширении National Cycle Network (национальной сети велосипедных дорожек) Великобритании, общая протяженность которой на сегодняшний день составляет приблизительно 25000 километров (по состоянию на 2012 год); в 2009 году на дорожках сети состоялось 208 млн. велосипедных прогулок (в которых приняло участие примерно 1,5 млн. человек).

Национальная сеть включает специально обозначенные дорожки, трассы для заездов длинные дистанции, туристические маршруты, проложенные вдали от загородных дорог и велосипедных дорожек. Sustrans публикует различные краткие технические руководства, одно из которых посвящено установке указателей на велосипедных маршрутах (Direction signing on the national cycle network – 2006 (англ. «Установка знаков и указателей на маршрутах национальной сети велосипедных дорожек» – 2006 г.)), а также руководство по проектированию и строительству велодорожек (guidelines and practical details – 1997 (англ. «Методические указания и практические рекомендации» – 1997 г.)).

## Регламентация и система дорожных знаков на государственном уровне

В Великобритании нормы, правила и система дорожных знаков устанавливаются государством и подлежат обязательному соблюдению местными органами власти. Нормативный документ, которым следует руководствоваться по данному вопросу, – «Traffic Signs Regulations and General Directions (TSRGD – 2002)» (англ. «Инструкции и общие указания по применению дорожных знаков» – 2002 г.) – определяет набор знаков и обозначений (как знаков дорожного движения, так и уличных указателей).

### Некоторые особые положения, действующие в Великобритании:

- Велосипед – это транспортное средство, не относящееся к категории двухколесных моторизированных транспортных средств;
- Велосипедисты могут передвигаться по улицам, где установлен знак «въезд запрещен», если это предусмотрено соответствующими знаками;
- При повороте направо велосипедисты не имеют права пересекать улицу на красный сигнал светофора;
- Велосипедисты могут передвигаться в пешеходной зоне, если это предусмотрено соответствующими знаками;
- Велосипедисты могут передвигаться в полосе для движения автобусов (за редким исключением);
- Движение по тротуару запрещено, если иное не предусмотрено соответствующими знаками.

### Дорожные знаки, относящиеся к велосипедистам

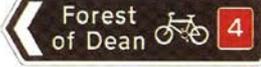
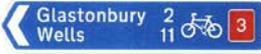
На велосипедистов, как на водителей транспортных средств, распространяется действие обычных дорожных знаков, однако некоторые знаки и обозначения предназначены специально для них. Такие знаки приведены в таблице ниже (список не является ограничивающим).

	Route tranquille		Entrée d'une voie réservée aux bus et cyclistes
	Zone résidentielle		Pré-signalisation d'une voie bus + taxis + vélos
 	Voie cyclable Voie bus + vélos		Pré-signalisation d'une voie cyclable
	Traversée de cyclistes	 	Voie cyclable à contresens Voie bus + vélos à contresens
	Interdit aux cyclistes		Circulation des piétons et cyclistes sur espaces séparés
	Entrée d'un aménagement réservé aux cyclistes		route sans séparation piétons-vélos

	Traversée pour piétons et cyclistes gérée par feux avec bouton d'appel		Présence d'un aménagement cyclable au carrefour
	Panonceau "sauf cyclistes"		Signal informant les piétons d'un débouché de cyclistes
	Obligation pour les cyclistes de mettre pied à terre		Fin d'aménagement cyclable
	Parc de stationnement pour les vélos		Aménagement recommandé pour les cyclistes

Указатели

Система указателей, как и система дорожных знаков, определяется государством, в то время как их непосредственная установка, чаще всего, – задача местных властей; при этом должны соблюдаться национальные нормы и правила. Принцип установки указателей основан на иерархии транспортной сети; каждый маршрут имеет свой номер. Фон, как правило, синего цвета; национальные маршруты обозначены номером на красном фоне, региональные – на синем (от 1 до 99 для каждого из 10 географических регионов). Местные маршруты не нумеруются. Совокупность соответствующих маршрутов составляет национальную сеть велосипедных дорожек.

	Itinéraire à suivre pour rejoindre le réseau national		Panneaux de pré-signalisation routière indiquant un itinéraire cyclable
	Tourner à gauche pour suivre l'itinéraire national		
	Continuité de l'itinéraire national au prochain carrefour		Réseau cyclable national
	Balisateur du réseau national		Réseau cyclable régional
	Destination touristique		Exemple d'aménagement cyclable en carrefour
	Panneau d'indication de direction/distance placé sur un itinéraire national et régional		Indication de deux itinéraires différents au prochain carrefour
	Itinéraire recommandé		Jalonnement d'un parking pour vélos
	Tourner à droite pour suivre l'itinéraire régional		
	Panneaux de police caractérisant l'itinéraire national suivi		

Различают предварительные указатели направлений и обозначения текущего местоположения.



В случае необходимости, с разрешения Министерства транспорта, возможна замена знаков и указателей аналогичной дорожной разметкой.

**Туристические указатели для велосипедистов** имеют коричневый фон. На основном указателе может быть размещено обозначение туристического объекта на коричневом фоне (как, например, обозначение обзорной точки).



**Знаки сервиса** могут быть интегрированы в указатели для велосипедистов в виде надписей: мэрия, библиотека, музей и т.д., направляющих велосипедистов к соответствующим государственным учреждениям.

Содержание этих указателей может определяться местными властями; последние часто обращаются за помощью к компании Sustrans, специализированные подразделения которой выявляют факты отсутствия или повреждения дорожных знаков и могут самостоятельно установить временные знаки после уведомления местных властей.

#### Нормативные документы

- Traffic Signs Manual (DfT – 1982) (англ. «Руководство по дорожным знакам» (Департамент транспорта – 1982 г.));
- Cycle Infrastructure Design (DfT – 2008) (англ. «Устройство велосипедной инфраструктуры» (Департамент транспорта – 2008 г.));
- TSRGD: Traffic Signs Regulations and General Directions – 2002 (англ. «Инструкции и общие указания по применению дорожных знаков» – 2002 г.);
- Know your Traffic Signs (DfT – 2010) (англ. «Дорожные знаки и разметка на дороге» (Департамент транспорта – 2010 г.));
- Traffic Signs Policy Paper – Signing the way (DfT – 2011) (англ. «Политика использования дорожных знаков – Signing the way» (Департамент транспорта – 2011 г.));
- Sustrans : краткое техническое руководство Direction Signing on a National Cycle Network – 2006 (англ. «Установка знаков и указателей на маршрутах национальной сети велосипедных дорожек» – 2006 г.);
- Sustrans : техническое руководство Guidelines and Practical Details – 1997 (англ. «Методические рекомендации и практические указания» – 1997 г.).

### **Регламентация, система дорожных знаков и указателей на местном уровне**

Регионы и города определяют собственную политику обозначения велосипедных маршрутов; это входит в сферу их ответственности.

Используемая система обозначения должна соответствовать нормам национального законодательства. Они находятся в ведении государства, которое устанавливает вид дорожных знаков и правила разметки.

В некоторых регионах и городах разработаны собственные технические и методологические руководства.

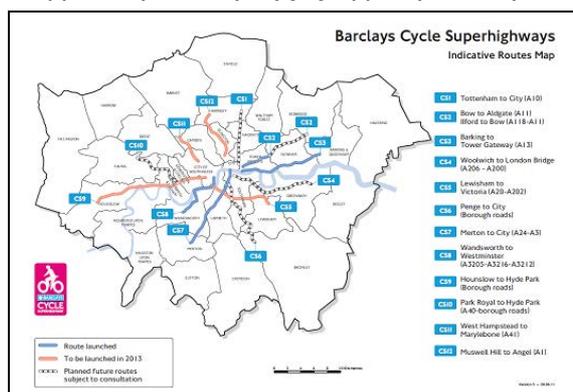
Местные технические и методологические руководства (список не является ограничивающим):

- London cycling design standards (transport For London) (англ. «Стандарты для устройства велосипедной инфраструктуры в Лондоне» (правительственная организация Transport for London));
- Cycling design guide (Nottinghamshire County Council – 2006) (англ. «Руководство по устройству велосипедной инфраструктуры» (Совет графства Ноттингемшир – 2006 г.));
- Cycle friendly design guide (Edinburgh – 2000) (англ. «Руководство по устройству атмосферы, благоприятной для развития велосипедного транспорта» (Эдинбург – 2000 г.));
- Direction signing (Cornwall County Council – 2005) («Инструкция по применению дорожных знаков и указателей» (Совет графства Корнуолл — 2005 г.));
- Cycling Infrastructure : Design Guidance and Best Practice (Scotland) (англ. «Велосипедная инфраструктура. Руководство по устройству и передовые практические методы» (Шотландия)).

### Местная инициатива: Велосипедные шоссе в Лондоне

В 2010 году в рамках муниципального транспортного проекта было принято решение о создании велосипедных «скоростных шоссе» с целью упрощения велосипедного сообщения между центром и пригородами Лондона (по маршруту дом-работа) и обеспечения прироста велосипедного движения на 400%.

Этот проект включает 12 радиальных маршрутов. Два из них (CS3 – длиной 12,3 км и CS7 – длиной 13,7 км) были открыты в 2010 году в качестве эксперимента; программа будет возобновлена в 2013-2015 годах после окончания Олимпийских игр. Ключевым элементом данного проекта, безусловно, является инфраструктура; однако следует отметить осуществление ряда дополнительных мероприятий, в том числе:



- Увеличение числа парковочных мест;
- Установка на перекрестках зеркал для улучшения видимости (в т.н. «мертвой зоне»);
- Привлечение работодателей к поддержке велосипедного движения;
- Обучение правилам пользования велосипедом;
- Улучшение велосипедной инфраструктуры и совершенствование механизмов ее эксплуатации;
- и т.д.

Оборудованные маршруты должны быть прямыми, удобными, быстрыми, непрерывными, в том числе в местах дорожных пересечений, четкими, интуитивно уловимыми и безопасными:

- Качественное покрытие;
- Выдвинутые стоп-линии для велосипедистов на перекрестках;
- Минимальная ширина велосипедных дорожек 1,50 м;
- и т.д.

Особое внимание уделялось **использованию знаков и указателей**, а также «узнаваемости» этих маршрутов:

- Все велосипедные маршруты окрашены в синий цвет, за счет чего обеспечивается возможность их мгновенной и безошибочной идентификации, а также привлечение внимания водителей механических транспортных средств, которые должны соблюдать особую бдительность при пересечении таких маршрутов;
- Дорожная разметка с регулярно повторяющимися изображениями велосипеда напоминает о предназначении соответствующих дорожек; данные обозначения сопровождаются указателями маршрута;
- Указатели, разработанные для таких маршрутов, являются отступлением от национальных норм и правил: Название Cycle Highway («Велосипедное шоссе») изображено на розовом фоне, а направления сопровождаются указанием времени в пути, а не расстояния, как определено в соответствии с регламентирующими документами. Это преднамеренное действие с целью повышения осведомленности участников дорожного движения о мобильности велосипедов по сравнению с другими видами транспорта.



Предварительный анализ, главным образом, поведения самих велосипедистов, а также изменений культуры велосипедной езды и восприятия инфраструктуры ее непосредственными пользователями показал количественный прирост участников велосипедного движения, сокращение времени в пути и растущую регулярность продолжительных поездок. В час пик по маршруту CS7 могут передвигаться около 500 велосипедистов.

Два других радиальных маршрута (CS2 – длиной 4,3 км и CS8 – длиной 8,2 км) были открыты в 2011 году, принимая во внимание опыт, накопленный по результатам функционирования двух первых экспериментальных маршрутов.