



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.2
25 August 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятидесятая сессия

Женева, 7-10 ноября 2006 года

Пункт 4 е) предварительной повестки дня

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ СР.1

Безопасность пешеходов

Записка секретариата

На своей сорок девятой сессии, проходившей в июне 2006 года, Рабочая группа приняла рекомендацию по безопасности пешеходов, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1, внеся при этом ряд изменений. В настоящем документе эти изменения выделены жирным шрифтом.

Альтернативный текст раздела 8.1.5, предложенный Израилем и МФП, еще не рассматривался Рабочей группой. Последовательность некоторых пунктов была изменена, с тем чтобы учесть последние изменения в структуре СР.1, внесенные небольшой группой по изменению структуры СР.1. Измененная структура приводится в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3.

Глава 3

Пешеходы и лица с ограниченными возможностями передвижения

3.1 Контекст

Во многих странах мира на пешеходов до сих пор приходится значительная доля жертв дорожно-транспортных происшествий. Для обеспечения безопасности пешеходов и лиц с ограниченными возможностями передвижения требуется комплексный и согласованный подход, направленный на обеспечение реального взаимодействия между различными участниками дорожного движения. Цель настоящих рекомендаций заключается в повышении их безопасности.

3.2 Общие рекомендации

3.2.1 **Исследования и статистика в области безопасности пешеходов** (прежний пункт 3.1.3 документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1)

Что касается безопасности пешеходов, то необходимо эффективнее и регулярнее осуществлять сбор данных с целью оценки их безопасности в условиях дорожного движения для более полного понимания этой проблемы, в частности на основе принятия следующих мер:

- a) обеспечение регистрации случаев наезда на пешеходов и оптимизация качества регистрируемых данных, с тем чтобы при необходимости можно было провести глубокий анализ этих случаев;
- b) исследование зависимости числа ДТП, связанных с наездом на пешеходов, от изменения характера действий пешеходов (например, доставка детей в школу на легковом автомобиле вместо их передвижения пешком либо отказ пожилых лиц выходить из дома из-за испытываемого ими страха, обусловленного повышением интенсивности движения транспортных средств);
- c) проведение дальнейших исследований для выявления позитивных и негативных последствий все более широкого использования передовых технологий на транспортных средствах, а также соответствующей разработки конструкции транспортных средств для обеспечения безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения, в частности пешеходов.

3.2.2 **Роль государственных органов**

Государственные органы должны более серьезным образом учитывать уязвимость пешеходов и играть активную роль в деле снижения опасности, которой они подвергаются на дорогах, посредством:

а) уделения особого внимания проблеме безопасности пешеходов;

б) учета интересов пешеходов при разработке транспортных планов и маршрутов движения транспортных потоков и уделения им такого же внимания, как и другим участникам дорожного движения. При строительстве новых или изменении существующих инфраструктур следует проводить проверки на предмет безопасности, с тем чтобы, в частности, выявлять и смягчать возможное негативное воздействие на безопасность и мобильность пешеходов;

в) привлечения к участию в этой работе жителей соответствующих районов, с тем чтобы своими предложениями они могли содействовать повышению безопасности пешеходов.

3.2.3 **Кампании, направленные на повышение безопасности пешеходов** (прежний пункт 3.1.1 документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1)

Для повышения информированности участников дорожного движения о существующих правилах дорожного движения и безопасном поведении по отношению к пешеходам особое внимание следует уделять перечисленным ниже вопросам, особенно в контексте организации информационно-пропагандистских кампаний и курсов вождения:

а) Кампании, направленные на повышение безопасности пешеходов, должны создавать образ пешехода не просто как уязвимого участника дорожного движения, а как одного из его полноправных участников.

б) Эти кампании призваны информировать всех участников дорожного движения о пределах физических и психологических возможностей человека в условиях движения, способствуя тем самым пониманию поведения каждой группы участников дорожного движения, с учетом необходимости взаимодействия между ними.

с) Особое внимание следует уделять аспектам профессиональной подготовки и воспитания начиная с детей самого младшего возраста. На родителях лежит особая ответственность за обучение детей навыкам пересечения дороги.

д) На курсах вождения и во время этих кампаний следует поощрять неагрессивный стиль поведения по отношению к пешеходам, обращая внимание на их уязвимость.

...

Глава 8

Меры и средства, призванные обеспечивать безопасность пешеходов

В дополнение к рекомендации, содержащейся в главе 3 настоящей Сводной резолюции, в настоящей главе перечисляются различные меры и средства, призванные обеспечивать более высокий уровень безопасности пешеходов.
(Введение, подготовленное небольшой группой по изменению структуры СР.1.)

8.1 Рекомендации, касающиеся средств обслуживания пешеходов

Поскольку пешеходы как группа, характеризующаяся неоднородностью, обладают весьма различными возможностями и как таковые являются особенно уязвимыми, стратегии адаптации их поведения к существующим дорожным инфраструктурам ограничены. Поэтому необходимы правовые положения, рекомендации и другие подходы в области инфраструктуры.

Средства обслуживания и инфраструктура должны проектироваться таким образом, чтобы обеспечить мобильность пешеходов, уменьшить опасность на дороге и способствовать формированию у всех участников дорожного движения безопасного и ответственного поведения. Рекомендуется принять следующие меры, касающиеся пешеходов:

8.1.1 Тротуары и пешеходные дорожки

Во всех небольших и крупных городах следует создать сеть непрерывных пешеходных маршрутов (включая тротуары и т.д.). Они должны обеспечивать безопасные, прямые соединения между местами проживания, магазинами,

школами, местами доступа к общественному транспорту и другими жизненно важными объектами и средствами обслуживания. Тротуары и пешеходные дорожки должны быть хорошо освещены и должны поддерживаться в хорошем состоянии. Их ширина должна определяться в зависимости от их функциональной роли (школьные дорожки или маршруты, проходящие по торговым районам, и т.д.). Тротуар [...] не следует использовать для стоянки транспортных средств. Если этого избежать не удастся, то для движения пешеходов **и инвалидов в инвалидных колясках** должно быть выделено достаточное пространство и в случае допустимого отступления от этого правила соответствующие места для стоянки должны быть обозначены. Знаки и другое оборудование не должны затруднять движения пешеходов.

Не следует разрешать использование пешеходных дорожек и тротуаров транспортными средствами, включая все приспособления для индивидуального перемещения, которые приводятся в движение двигателями любого типа, за исключением медленно движущихся средств передвижения, предназначенных для инвалидов.

8.1.2 Пешеходные переходы

8.1.2.1 Общие принципы

На пешеходных переходах должна обеспечиваться возможность безопасного пересечения проезжей части. Следовательно, они не могут рассматриваться просто в качестве дорожной разметки, а должны считаться неотъемлемым элементом транспортной схемы (включая подъездные зоны и, по возможности, центральный островок безопасности), образующим составную часть всей конструкции дороги. Поэтому аспекты, связанные с их местоположением и схемой, следует во всех случаях учитывать в контексте планирования, разработки конструкции и строительства дороги в целом. В сущности цель должна заключаться в том, чтобы **по возможности отдавать предпочтение созданию безопасных условий для перехода пешеходов через дорогу без изменения уровня. Однако при необходимости для повышения безопасности пешеходов в определенных местах следует предусмотреть возможность использования таких инженерных сооружений, как пешеходные мосты или подземные переходы.**

Следует также создать достаточное количество пешеходных переходов, тщательно планируя их таким образом, чтобы не заставлять пешеходов пользоваться длинными обходными путями.

8.1.2.2 Обзор на пешеходных переходах

В зоне приближения к переходу ничто не должно затруднять обзор, поскольку для безопасного пересечения дороги пешеходы должны иметь возможность видеть приближающиеся транспортные средства и **быть видимыми** для водителей таких транспортных средств. Поэтому для обеспечения хорошего обзора в зоне пешеходного перехода рекомендуется **по возможности** увеличить ширину тротуара настолько, чтобы его край находился на одной линии с обочиной проезжей части, где предусмотрены места для стоянки, либо посредством соответствующей разметки запретить стоянку перед пешеходным переходом на расстоянии не менее пяти метров, **как это требуется статьей 23.3 Европейского соглашения, дополняющего Венскую конвенцию о дорожном движении (к статье 23.3).**

8.1.2.3 Оборудование пешеходных переходов

В целом дороги следует проектировать таким образом, чтобы минимизировать расстояние между краями пересекаемой проезжей части на обозначенных пешеходных переходах.

Пешеходные переходы, не оснащенные светофорами, следует оборудовать знаком, означающим обязательное предписание, предусмотренным Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года, и водителей транспортных средств следует **при необходимости** информировать о них предупреждающим знаком на достаточном расстоянии до перехода. Пешеходные переходы следует также освещать в значительно большей степени, чем другие части дороги.

Если на перекрестке, регулируемом светофором, разрешен поворот транспортных средств, то должны быть приняты меры для повышения безопасности пешеходов, пересекающих проезжую часть по пешеходному переходу. С этой целью следует обеспечить четкое **оповещение**, с одной стороны, для пешеходов, которым нужно помнить о возможной опасности, а с другой - для водителей, которые должны проявлять осторожность при выполнении поворота.

Кроме того, синхронизация фаз включения светофоров должна предусматривать достаточное время для безопасного пересечения дороги пешеходами. В особых случаях для предоставления дополнительного времени для пересечения дороги медленно передвигающимися пешеходами следует использовать технические средства обнаружения.

На пешеходных переходах, не регулируемых светофорами, скорость приближающихся транспортных средств следует ограничивать таким образом, чтобы обеспечивалась возможность безопасного перехода дороги для пешеходов.

Наконец, в местах повышенной опасности, **особенно** при въезде в жилую зону, а также в тех случаях, когда имеется более одной полосы движения в каждом направлении или же когда существует вероятность движения транспортных средств с повышенной скоростью, пешеходные переходы следует, по возможности, оборудовать центральным островком безопасности и/или другими средствами наряду с хорошим освещением, с тем чтобы облегчить безопасное пересечение проезжей части для пешеходов, особенно для детей и престарелых лиц.

8.1.3 Подземные переходы и пешеходные мосты

В тех случаях, когда состоящую более чем из двух полос дорогу с интенсивным движением приходится пересекать значительному числу пешеходов, в качестве надлежащего решения могут использоваться пешеходные мосты и подземные переходы, если они обслуживаются надлежащим образом, освещены и доступны для всех пользователей, включая лиц с ограниченными возможностями передвижения, а также дорожные ограждения для предотвращения пересечения пешеходами дороги в неустановленном месте.

8.1.4 Пешеходные зоны

Пешеходные зоны предназначены для использования пешеходами и должны проектироваться с этой целью. В национальном законодательстве должны содержаться четкие предписания, регулирующие условия доступа к ним транспортных средств и участников дорожного движения определенных категорий, а также правила установки знаков, допустимых скоростей и часов

движения в этих зонах. Следует обратить особое внимание на доступ к пешеходным маршрутам на входе в пешеходные зоны и на выходе из них.

8.1.5 Зоны с ограниченной скоростью движения

Решающее значение для безопасности пешеходов имеет обеспечение низких скоростей движения в населенных пунктах. Для этого одной лишь установки дорожных знаков в начале зоны с низкой скоростью движения, как правило, недостаточно. Эти зоны следует также создавать совместно с соответствующими объектами инфраструктуры для снижения скорости **и объема** движения транспорта. Для этих зон рекомендуется следующее:

- i) в жилых районах, районах расположения магазинов и других интенсивно используемых районах ввести ограничения скорости, которые превышают общие ограничения, установленные для движения в населенных пунктах;
- ii) в "жилых зонах" использовать для водителей соответствующие дорожные знаки, предусмотренные Европейским соглашением 1971 года, дополняющим Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах;

[8.1.5 Зоны с ограниченной скоростью движения (Новый текст, предложенный Израилем и МФП, - еще не рассматривался WP.1)

Решающее значение для безопасности пешеходов имеет обеспечение низких скоростей движения в населенных пунктах. Однако для создания зоны с низкой скоростью движения, как правило, недостаточно одной лишь установки дорожных знаков. Необходимо также использовать различные специальные объекты инфраструктуры. Для этой цели можно предусмотреть различные типы инфраструктуры, например зоны, в которых для пешеходов может быть обеспечена повышенная безопасность. Ниже описаны два наиболее распространенных типа таких зон.

8.1.5.1 Зоны с ограничением скорости движения 30 км/ч

Это зона для замедления скорости движения в пределах не более 30 км/ч, которая существенно отличается от обычной дороги. Она проектируется и планируется таким

образом, чтобы снизить как интенсивность, так и скорость движения. В таких зонах могут приниматься как отдельные, так и все нижеследующие меры:

- 1) Создание отчетливо видимых "ворот" на въездах в зону.
- 2) Установление общего ограничения скорости 30 км/ч.
- 3) Проектирование дорог и прилегающих территорий таким образом, чтобы они способствовали снижению скорости.
- 4) Выделение в зоне значительных территорий, предназначенных для движения пешеходов и немеханических транспортных средств.
- 5) Предоставление приоритета транспортным средствам, приближающимся справа (слева в странах с левосторонним движением).
- 6) Направление транзитного движения по объездным дорогам.
- 7) Использование взамен асфальта различных типов дорожного покрытия, с тем чтобы определенные места были хорошо видны.

8.1.5.2 "Зоны с преимущественным движением пешеходов"

Зоны с преимущественным движением пешеходов могут оборудоваться там, где количество автомобилей настолько незначительно, что вся улица может использоваться для пешего движения или даже игр, а также в местах, где многочисленные пешеходы должны иметь возможность пересекать дорогу "повсеместно". Такие зоны называются "жилыми зонами" или "общественными зонами" в зависимости от конкретного случая, однако иногда используются и другие названия. Эти зоны следует проектировать таким образом, чтобы для водителей было очевидно, что транспортные средства не имеют приоритета перед пешеходами и что они обязаны снижать скорость движения, с тем чтобы предоставлять приоритет пешеходам в этой зоне.]

Эти зоны следует обозначать для водителей транспортных средств соответствующим знаком, означающим обязательное предписание, как, например, знак, предусмотренный в Европейском соглашении 1971 года (пункт 22 - к подразделу II раздела E приложения 1), дополняющем Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

См. также пункт 20-бис (к статье 27-бис "Специальные правила, применяемые в жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками") Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Венскую конвенцию о дорожном движении.

8.1.6 Территории, прилегающие к школам

Серьезное внимание следует уделять территориям, прилегающим к школам [...], и, когда речь идет о строительстве новых или реконструкции уже существующих школ, надлежит принимать особые меры для обеспечения высокого уровня безопасности детей (по этому вопросу см. пункт 9.1 главы 9). В дополнение к этим мерам, касающимся инфраструктуры, особое внимание следует также уделять вопросу об обеспечении безопасности маршрутов следования учащихся школ, который затронут в пункте 4.1 главы 4).

8.1.7 Пешеходная инфраструктура в сельских районах

Пешеходные дорожки в сельских районах либо должны быть полностью независимы от дорог, либо должны отделяться от них физически с помощью высокого бордюра, газона или широкой обочины. Для обеспечения адекватной безопасности одного лишь нанесения разметки на тротуаре или создания узких обочин недостаточно.

8.1.8 Указатели направлений и информационно-указательные знаки для пешеходов

Повышению безопасности пешеходов может способствовать хорошая ориентация, основанная на указателях направлений и информационно-указательных знаках. С помощью таких знаков можно добиться того, что пешеходы не потеряются в незнакомом месте, не утратят ориентацию в условиях движения и будут внимательно следить за дорожной обстановкой; эти знаки могут использоваться также для указания наиболее безопасных маршрутов.

8.1.9 Возможности для движения других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя

Безопасность пешеходов ни в коем случае не должна ставиться под угрозу в результате использования средств, предназначенных для повышения безопасности и удобства велосипедистов и других лиц, перемещающихся на

транспортных средствах без двигателя (роликовых коньках, самокатах и т.д.). Если выделение отдельной полосы для этих участников дорожного движения нежелательно или невозможно, то дорожную инфраструктуру следует проектировать таким образом, чтобы обеспечивалось безопасное движение велосипедистов и других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя.

8.1.10 Создание удобств для обеспечения безопасности пешеходов

Создание даже таких удобств, как просто ровные поверхности тротуаров, наличие скамеек и укрытий, играет свою роль в обеспечении безопасности пешеходов. Это особенно актуально для престарелых лиц и инвалидов и может способствовать предупреждению происшествий, вызванных падением.

8.1.11 Текущее содержание тротуаров

Тротуары должны оснащаться и содержаться таким образом, чтобы их поверхность была ровной и нескользкой. Движению пешеходов не должны мешать никакие препятствия. В зимнее время важное значение имеют борьба с обледенением и очистка тротуаров от снега.

8.2 **Рекомендации, касающиеся** использования на участках с односторонним движением полос, зарезервированных для движения автобусов в противоположном направлении

С целью уменьшения опасности дорожно-транспортных происшествий с пешеходами, пересекающими проезжую часть на участках с односторонним движением, где имеются полосы, зарезервированные для движения некоторых категорий транспортных средств в противоположном направлении, следует уделять особое внимание необходимому оборудованию, предусматривая:

- a) либо пешеходные переходы, регулируемые светофорами;
- b) либо островки безопасности у края данной полосы движения, причем на каждом островке безопасности и напротив него на тротуаре должен находиться знак, напоминающий пешеходам об опасности появления транспортного средства с соответствующего направления.

Кроме того, для того чтобы воспрепятствовать пешеходам пересекать проезжую часть в местах, иных чем специально оборудованные для пешехода, упомянутые выше, следует там, где это необходимо, устанавливать соответствующие заградительные устройства, отделяющие тротуар от зарезервированной для движения в противоположном направлении полосы движения. Следует также принять меры предосторожности для обеспечения того, чтобы заградительные устройства не были расположены в местах, где выходящие из автобусов пассажиры могли бы оказаться в пространстве между автобусом и этим устройством.

8.3 **Рекомендации, касающиеся безопасности на остановках трамвая**

С целью обеспечения безопасности на остановках трамвая посадка и высадка пассажиров ни в коем случае не должны осуществляться непосредственно с проезжей части или на нее без какой-либо защиты. С этой целью остановки следует проектировать либо у тротуара или специально оборудованного островка безопасности, либо - в случае узких улиц - на приподнятом участке проезжей части, обозначенном световым сигналом. Возвышение любого типа необходимо также для облегчения посадки и высадки престарелых лиц и инвалидов.
