



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2006/7
4 January 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Сорок восьмая сессия, 20-22 марта 2006 года,
пункт 5 f) повестки дня)

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ СР.1

Безопасность пешеходов

Записка секретариата

Членам WP.1 предлагается рассмотреть приведенный ниже пересмотренный текст рекомендации по безопасности пешеходов, подготовленный небольшой группой в составе представителей Дании, Израиля, Нидерландов, МФП и GRSP, под председательством МФП. Этот пересмотренный текст основан на рекомендации, принятой на тридцать шестой сессии Рабочей группы (TRANS/WP.1/76). Изменения выделены жирным шрифтом.

Безопасность пешеходов

Во многих странах мира на пешеходов до сих пор приходится значительная доля жертв дорожно-транспортных происшествий. Для обеспечения безопасности пешеходов требуется комплексный и согласованный подход, направленный на обеспечение реального взаимодействия между различными пользователями дороги. Цель настоящих рекомендаций заключается в повышении безопасности дорожного движения и, таким образом, в уменьшении опасностей на дороге. Поскольку пешеходы как группа, характеризующаяся неоднородностью, обладают весьма различными возможностями и по отдельности особенно уязвимы, стратегии адаптации их поведения к существующим дорожным инфраструктурам ограничены. Поэтому необходимы правовые положения, **рекомендации и другие подходы** в области инфраструктуры, стандартов для транспортных средств и поведения участников дорожного движения.

1. Средства обслуживания пешеходов

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

а) *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, как правило, не следует использовать для стоянки транспортных средств. Если этого избежать не удастся, то для движения пешеходов должно быть выделено достаточное пространство **и в случае допустимого отступления от этого правила соответствующие места должны быть обозначены.** Знаки и другое оборудование не должны затруднять движения пешеходов.

Не должно разрешаться перемещение по пешеходным дорожкам и тротуарам транспортных средств, приводимых в движение двигателями любого типа, за исключением транспортных средств, используемых инвалидами.

b) *Пешеходные переходы*

На пешеходных переходах должна обеспечиваться возможность безопасного пересечения проезжей части пользователями этих переходов. Следовательно, они не могут рассматриваться просто в качестве дорожной разметки, а должны считаться неотъемлемым элементом транспортной схемы (включая подъездные зоны и, возможно, 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. Вообще задача должна заключаться в том, чтобы по возможности обеспечить для пешеходов такие безопасные переходы через дорогу в одном уровне, как пешеходный мостик или туннель.

Следует создать достаточное количество пешеходных переходов, с тем чтобы можно было избежать движения пешеходов по длинным обходным путям. Первостепенное внимание следует уделять обеспечению обзора. Для безопасного перехода проезжей части пешеходы должны четко видеть приближающиеся транспортные средства на достаточном расстоянии. Размещение переходов следует тщательно планировать, и в зоне подъезда к переходу никакие препятствия, например автомобили, поставленные на стоянку в неполюженном месте, контейнеры и т.д., не должны затруднять обзор. В случае постановки автомобилей на стоянку на обочине, где находится пешеходный переход, ширину тротуара предпочтительнее увеличить настолько, чтобы его край находился на одной линии с обочиной проезжей части, где предусмотрены места для стоянки.

Пешеходные переходы всегда следует обозначать знаком E 12, а в том случае, если обзор обеспечивается на расстоянии менее 50 м, то и дополнительным знаком A 12, устанавливаемым за 200 м до перехода. Пешеходные переходы следует освещать, причем в большей степени, чем другие части дороги. При любой возможности, в частности на первом переходе при въезде в населенный пункт, а также в тех случаях, когда имеется более одной полосы движения в каждом направлении и отсутствует светофор, следует создавать центральный островок безопасности.

На нерегулируемых перекрестках скорость движения механических транспортных средств следует адаптировать таким образом, чтобы обеспечивалась возможность безопасного перехода дороги для пешеходов. Повышению безопасности на пешеходном переходе, особенно для детей и престарелых лиц, наряду с хорошим освещением может способствовать наличие центрального островка безопасности и/или других средств.

Пешеходные переходы в местах установки светофоров следует обозначать знаками таким образом, чтобы поворачивающие транспортные средства не создавали опасности для пешеходов. Продолжительность фаз включения светофора следует установить с таким расчетом, чтобы у медленно передвигающихся пешеходов было достаточно времени для безопасного пересечения улицы. Для максимального сокращения времени ожидания пешеходов **в надлежащих случаях** могут использоваться интеллектуальные технологические системы.

c) *Подземные переходы и пешеходные мосты*

В тех случаях, когда состоящую из более чем двух полос дорогу с интенсивным движением быстро перемещающегося транспорта 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 к передвижению.

d) *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 аспекты 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.

e) *Зоны с ограниченным движением*

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 создавать совместно с соответствующими**

объектами инфраструктуры для снижения скорости движения транспорта, в частности в тех местах, где пешеходы переходят дорогу. Что касается установки знаков, то рекомендуется следующее:

- i) в жилых районах, районах расположения магазинов и других интенсивно используемых районах с ограничением скорости, которое превышает общие ограничения, установленные для движения в населенных пунктах, предлагается использовать дорожные знаки E, 9d и E, 10d, предусмотренные Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах;
- ii) в "жилых зонах" предлагается использовать дорожные знаки E, 17a и E, 17b, предусмотренные Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах;

f) Территории, прилегающие к школам

Особое внимание следует уделять территориям, прилегающим к школам (в радиусе примерно 300 м от школы), и маршруты следования учащихся школ надлежит планировать исходя из соображений обеспечения высокого уровня безопасности, когда речь идет о строительстве новых или реконструкции уже существующих школ.

g) Создание пешеходной инфраструктуры 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, травяной полосы или широкой обочины. Для обеспечения адекватной безопасности одного лишь нанесения разметки на тротуаре или создания узких обочин недостаточно. **Следует обеспечить безопасное движение транспорта на участках дороги повышенной опасности.**

h) 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 заблудятся, не потеряют ориентацию в условиях движения и будут внимательно следить за дорожной обстановкой; **эти знаки могут использоваться также для указания безопасных маршрутов.**

i) 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 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.

j) 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.**

k) 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.**

2. Кампании за повышение безопасности пешеходов

Рекомендуется повышать информированность пользователей дороги о существующих правилах **дорожного движения** и безопасном поведении. Особое внимание следует уделять перечисленным ниже вопросам, особенно в контексте организации информационно-пропагандистских кампаний и курсов вождения:

a) Кампании за повышение безопасности пешеходов должны создавать образ пешехода не просто как уязвимого участника дорожного движения, а как одного из активных пользователей дороги, имеющего неотъемлемое право на это.

- b) Эти кампании призваны информировать всех пользователей дороги о пределах физических и психологических возможностей человека в условиях движения, способствуя тем самым пониманию поведения каждой группы пользователей дороги, **с учетом необходимости взаимодействия между пользователями дороги.**
- c) **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.**
- d) На курсах вождения и во время этих кампаний следует поощрять неагрессивный стиль поведения по отношению к пешеходам.

3. 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:

- a) уделения особого внимания проблеме безопасности пешеходов в своих национальных стратегиях безопасности дорожного движения; обеспечения с этой целью надлежащего учета мер, касающихся безопасности пешеходов, в своем законодательстве, правилах и национальных программах действий;
- b) 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;
- c) привлечения к участию в этой работе жителей соответствующих районов, с тем чтобы своими предложениями они могли содействовать повышению безопасности пешеходов.

4. Исследования и статистика в области безопасности пешеходов

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.
