



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2001/19
12 January 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH
and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Тридцать шестая сессия, 3-6 апреля 2001 года,
пункт 3 b) iv) повестки дня)

**ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ
И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ
ИХ ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ
ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ**

Поведение на пешеходных переходах

Представлено Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ)

Хотя за последние двадцать лет количество жертв дорожно-транспортных происшествий из числа пешеходов уменьшилось, причем во многих случаях более заметно по сравнению с другими категориями участников дорожного движения, в целом ряде стран - членов ЕКМТ на пешеходов все же приходится значительная доля жертв дорожно-транспортных происшествий. В частности, не произошло никаких существенных позитивных сдвигов в том, что касается лиц, относящихся к группам наибольшего риска, а именно детей, особенно детей самого младшего возраста, и престарелых.

Как явствует, среди прочего, из сопоставительной таблицы, приводимой в главе 1 исследования, подавляющее большинство дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов (на долю которых приходится девять десятых жертв) случается в населенных пунктах. Вместе с тем вне населенных пунктов риск гибели пешехода, попавшего в дорожно-транспортное происшествие, является в три-четыре раза выше. Особую тревогу вызывают дорожно-транспортные происшествия, происходящие в ночное время или в плохих погодных условиях, поскольку их частотность увеличивается и, кроме того, этому аспекту посвящено мало исследований.

Фактическая скорость в городских районах, где автомобильное движение и пешеходы плотно соприкасаются, имеет важнейшее значение, когда речь заходит о безопасности пешеходов в условиях дорожного движения. Во-первых, от скорости в значительной степени зависит способность автомобилистов вовремя заметить пешеходов и затормозить при возникновении критической ситуации. Во-вторых, скорость является тем определяющим фактором, от которого зависит степень серьезности травмы, наносимой пешеходу автомобилем.

Решающую роль в случае дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов играет поведение человека, причем как поведение водителей автотранспортных средств, которым необходимо учитывать совершение пешеходами потенциальных ошибок, так и поведение самих пешеходов, которые должны внимательнее относиться к другим участникам дорожного движения, которые более надежно защищены и перемещаются с более высокой скоростью.

Кроме того, в последние годы наметилось изменение в поведении потенциальных участников дорожного движения: в современном обществе, в котором в условиях сокращения продолжительности рабочего времени важное внимание уделяется досугу, люди больше заботятся о своем здоровье, и в этой связи они стали больше передвигаться пешком. Поощряется также стремление людей к мобильности, вследствие чего власти вынуждены в большей мере учитывать данный фактор при формулировании стратегии землеустройства и принятии решений относительно строительства инфраструктурных объектов.

С учетом сложившейся ситуации настоятельно необходимо продолжать работу на всех уровнях, как на национальном, так и международном, в целях повышения безопасности пешеходов, поскольку пешеходы являются наиболее уязвимыми из всех участников дорожного движения. Необходимость такой мобилизации усилий становится тем более важной, что большинство европейских стран в настоящее время сталкиваются с

проблемами, обусловленными старением их населения, и что отмечаемые сегодня факторы риска в будущем могут умножиться, если сейчас ничего не будет сделано для их устранения.

* * * * *

На совещании в Копенгагене 26 и 27 мая 1998 года Совет министров ЕКМТ, **ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад по безопасности пешеходов, приводимый в документе СЕМТ/СМ(98)17;

УЧИТЫВАЯ работу в этой области, проводимую другими международными организациями, и в частности ОЭСР, которая в 1996 году опубликовала результаты исследования по безопасности уязвимых участников дорожного движения, проводившегося в рамках ее Программы сотрудничества в области исследований автомобильного транспорта;

СОЗНАВАЯ:

- что безопасность пешеходов представляет собой серьезную проблему, требующую всеобъемлющего и последовательного подхода, а также коренного изменения поведения для обеспечения подлинной благожелательности между различными участниками дорожного движения;
- что такая безопасность требует гарантирования права на мобильность с учетом вовлечения инвалидов в процесс перемещения и затрагивает такой слабо освещаемый аспект, связанный с транспортом, как здоровье;
- важное значение учета аспекта безопасности пешеходов в рамках всех политических решений в области средств передвижения, принимаемых на национальном и местном уровнях;

ССЫЛАЕТСЯ на предшествующие резолюции, принятые ЕКМТ в данной области, и в первую очередь на:

- резолюцию № 34 от декабря 1975 года о безопасности пешеходов;
- резолюцию № 40 от мая 1979 года о мерах, необходимых для улучшения дорожного движения в ночное время;

- резолюцию № 50 от мая 1987 года о безопасности детей в условиях дорожного движения; и
- резолюцию № 91/3 от мая 1991 года о повышении безопасности престарелых в условиях дорожного движения;
- рекомендацию СЕМТ/СМ(96)11/Final от мая 1996 года о ненарушении режимов ограничения скорости в городских районах;

ОТМЕЧАЕТ, что определенные положения этих резолюций сохраняют свою актуальность, в том числе рекомендации относительно того, что страны-члены должны:

- "отводить аспекту безопасности пешеходов важное место в рамках их национальной политики в области безопасности дорожного движения; обеспечивать с этой целью должное отражение мер, касающихся безопасности пешеходов, в их законодательстве, соответствующих правилах и национальных программах действий, равно как и обеспечивать выделение надлежащих ресурсов на осуществление таких действий";
- неизменно поощрять "оборудование городских улиц приспособлениями, позволяющими ощутимо повысить безопасность пешеходов";
- "при строительстве новых дорог и модернизации уже существующих [уделять] пристальное внимание... таким другим аспектам обустройства дорожной сети для целей движения в ночное время, как выбор дорожного покрытия, уличное освещение, особенно в городских районах, на пешеходных переходах, на городских дорогах с интенсивным движением, на пересечениях с загородными дорогами и на других опасных участках (участках повышенного риска)";
- "[поощрять] пешеходов... принимать меры к тому, чтобы водители могли их хорошо видеть, в частности одевая для этого одежду светлого цвета или, еще лучше, снабженную светоотражающими устройствами";
- "в соответствии с Венской конвенцией о дорожном движении [указывать пешеходам на необходимость] придерживаться стороны дороги, противоположной направлению движения, а если это уже предписано, то [обеспечивать] соблюдение данного требования";

- предусматривать "в рамках программ [инструктажа] для пользователей дороги [из числа пешеходов]", особенно в школах, "особую ссылку на дорожно-транспортные происшествия в ночное время";
- "вне жилых районов уделять особое внимание обустройству и местоположению переходов, используемых детьми, прежде всего вблизи школ и в местах активного перемещения детей";
- "информировать всех пользователей дороги о трудностях, которые испытывают при передвижении престарелые, и напоминать им об их обязанностях по отношению к таким лицам";
- "поощрять проведение информационно-просветительных кампаний, направленных на то, чтобы в доступной и недвусмысленной форме и на фактических примерах доводить до сведения престарелых проблемы и факторы риска, связанные с дорожным движением";
- "особо учитывать потребности престарелых при проектировании или модернизации дорожной инфраструктуры";
- "применительно к дорожной сети [стремиться к тому, чтобы] ограничение скорости в городских районах, совместно используемых как защищенными, так и уязвимыми пользователями дороги, соответствовало уровню, позволяющему обеспечить безопасное взаимодействие между всеми пользователями дороги";

ОТМЕЧАЕТ, что выработка принципов обеспечения безопасности пешеходов является не только целью транспортной политики, но и проблемой социального порядка, тем более что все участники дорожного движения в тот или иной момент становятся пешеходами и что устранение факторов, угрожающих их безопасности, требует всеобъемлющего подхода применительно как к инфраструктуре, так и транспортным средствам или непосредственно пользователям дороги;

РЕКОМЕНДУЕТ странам-членам:

- в качестве общей меры:
- осуществлять сбор данных, необходимых для проведения более эффективной и более регулярной оценки аспекта безопасности пешеходов в условиях дорожного движения в порядке обеспечения более углубленного понимания проблемы;

- в отношении организации движения:
- учитывать потребности пешеходов, уделяя им столь же важное внимание, что и другим средствам передвижения, при составлении схем циркуляции и маршрутов движения, по аналогии с рекомендацией, содержащейся в резолюции 1997 года о мотоциклистах [СЕМТ/СМ(97)11];
- в отношении инфраструктуры:
- стремиться прежде всего к созданию безопасных условий для пешеходов при строительстве или модернизации объектов инфраструктуры, а также к тому, чтобы это требование лежало в основе любого планирования землеустройства, и в частности чтобы ограничения скорости, установленные в населенных пунктах, были снижены в тех районах, которые совместно используются как более защищенными, так и более уязвимыми пользователями дороги, с тем чтобы обеспечить безопасное взаимодействие участников дорожного движения; в этом отношении особенно актуальными являются принятые в 1996 году в Будапеште рекомендации относительно снижения скорости;
- обеспечивать эффективную координацию действий подразделений, отвечающих за организацию и управление движением, добиваясь учета ими аспекта безопасности пешеходов на всех этапах планирования и обеспечения с самого начала совместимости инфраструктуры, дорожных знаков и правил дорожного движения;
- заручиться участием жителей соответствующих кварталов, с тем чтобы они могли оказывать своими предложениями посильное содействие, начиная с этапа городского планирования и вплоть до повышения степени безопасности пешеходов;
- обеспечивать надлежащее содержание пешеходных мостиков и подземных переходов и их доступность для всех пользователей, в том числе для лиц с ограниченной способностью к передвижению, а также проведение оценки эффективности затрат до принятия решения о строительстве любого нового инфраструктурного объекта;
- уделять особое внимание безопасности в наиболее опасных для пешеходов районах, особенно вблизи школ и на маршрутах в школу, а также в местах, где ожидается интенсивное пешеходное движение;
- в отношении автотранспортных средств:

- вносить необходимые усовершенствования в конструкцию транспортных средств как малой, так и большой грузоподъемности, на этапе их разработки, чтобы свести к минимуму физическое воздействие на пешеходов в случае дорожно-транспортного происшествия; в частности, запретить наличие на транспортных средствах опасных приспособлений, если их установка не требуется;
- на систематической основе добиваться обеспечения на всех транспортных средствах оптимальной видимости, причем как для водителей, так и для пешеходов;
- поощрять организации, отвечающие за установление промышленных стандартов и обеспечение соответствия таким стандартам, применять их в целях повышения безопасности пешеходов;
- в отношении пользователей дороги:
- постоянно повышать степень осведомленности общественности относительно аспектов безопасности и необходимости благожелательности отношений между различными участниками дорожного движения, причем особенно по отношению к пешеходам, которые являются наиболее уязвимыми пользователями дороги;
- уделять в этой связи особое внимание аспектам подготовки и просвещения начиная с детей самого младшего возраста;
- повышать уровень осведомленности работников, отвечающих за деловые поездки и доставку людей к месту работы, относительно важности обеспечения безопасности осуществляемых ими перевозок в плане воздействия на уязвимых пользователей дороги, особенно пешеходов;
- поощрять людей в максимально возможной степени передвигаться пешком, поскольку это экономически и экологически выгодно, а также полезно для здоровья;

ПОРУЧАЕТ Комитету заместителей:

- направить доклад соответствующим подразделениям Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), поскольку в докладе

содержатся предлагаемые поправки к Конвенции о дорожном движении 1968 года, касающиеся поведения на пешеходных переходах и разработки конструкции транспортных средств;

- держать под контролем изменения, касающиеся безопасности пешеходов, и своевременно представлять доклады Совету.
