



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1
18 April 2006

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Сорок девятая сессия

Женева, 27-30 июня 2006 года

Пункт 3 е) предварительной повестки дня

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ СР.1

Безопасность пешеходов

Записка секретариата

Вниманию членов WP.1 предлагается приведенный ниже пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7, рассмотренного Рабочей группой WP.1 на ее сорок восьмой сессии. Он был подготовлен небольшой группой в составе представителей Дании, Израиля, Нидерландов и Международной федерации пешеходов (МФП), которая осуществляет председательство в этой группе. Новые изменения выделены **жирным шрифтом**.

Примечание: Структура документа была изменена таким образом, чтобы предлагаемые положения впоследствии можно было непосредственно включить в пересмотренный текст СР.1. Это повлекло за собой изменение последовательности пунктов документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7.

Глава 3

Пешеходы и лица с ограниченными возможностями передвижения

3.1 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 участниками дорожного движения. Цель настоящих рекомендаций заключается в повышении **их безопасности [...]**.
(Первая часть введения документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7)

3.1.1 Кампании, направленные на повышение безопасности пешеходов *(прежний пункт 2 документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7)*

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:

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

b) 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.

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, **обращая внимание на их уязвимость**.

3.1.2 Роль государственных органов

(прежний пункт 3 документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7)

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 [...];
- 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.

3.1.3 Исследования и статистика в области безопасности пешеходов

(прежний пункт 4 документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7)

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);

с) 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.

...

Глава 8

Меры и средства, призванные обеспечивать безопасность 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 [...].
(Вторая часть введения документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7)

8.1. Меры и объекты инфраструктуры, способствующие обеспечению безопасности пешеходов

(прежний пункт 1 документа ECE/TRANS/WP.1/2006/7)

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 (прежний пункт 1 а))*

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 **для стоянки** 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 **моторизованных инвалидных колясок или иных устройств, позволяющих передвигаться со скоростью, не превышающей скорость пешехода.**

8.1.2 *Пешеходные переходы (прежний пункт 1 b))*

8.1.2.1 **Общие принципы (новый подзаголовок)**

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. Вообще задача должна заключаться в том, чтобы по возможности обеспечить для пешеходов такие безопасные переходы через дорогу, как пешеходный мост или подземный переход.

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 (новый подзаголовок)**

В зоне подъезда к переходу никакие препятствия, например автомобили, поставленные на стоянку в неположенном месте [...], не должны затруднять обзор. Для безопасного перехода проезжей части пешеходы должны

действительно четко видеть приближающиеся транспортные средства на достаточном расстоянии **и быть видимыми для водителей таких транспортных средств. Поэтому для обеспечения хорошего обзора в зоне, где находится пешеходный переход, рекомендуется либо 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 5 метров.**

8.1.2.3 Оборудование пешеходных переходов (*новый подзаголовок*)

В населенных пунктах и в местах повышенной опасности пешеходные переходы, не оборудованные световыми сигналами, [...] следует обозначать соответствующим дорожным знаком, предусмотренным Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года, и водителей транспортных средств следует информировать о них предупреждающим знаком на достаточном расстоянии до перехода. Пешеходные переходы следует также освещать, причем в 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, особое внимание следует уделять синхронизации фаз включения светофоров, установленных рядом с пешеходными переходами, с тем чтобы у медленно передвигающихся пешеходов было достаточно времени для безопасного пересечения улицы. Для максимального сокращения времени ожидания пешеходов в надлежащих случаях могут использоваться адаптивные технологические системы.

На нерегулируемых перекрестках скорость движения механических транспортных средств следует адаптировать таким образом, чтобы обеспечивалась возможность безопасного перехода дороги для пешеходов. Кроме того, расстояние между краями пересекаемой проезжей части должно быть как можно более коротким.

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 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 (прежний пункт 1 с))*

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 (прежний пункт 1 d))*

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.

8.1.5 *Зоны с ограниченной скоростью движения (прежний пункт 1 e))*

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. [...] **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;**

8.1.6 *Территории, прилегающие к школам (прежний пункт 1 f))*

Серьезное внимание следует уделять территориям, прилегающим к школам (в радиусе примерно 300 м от школы), 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 (прежний пункт 1 g))*

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 (прежний пункт 1 h))*

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 (прежний пункт 1 i))*

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 (прежний пункт 1 j))*

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 (прежний пункт 1 k))*

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 Меры безопасности при использовании на участках с односторонним движением полос, зарезервированных для движения автобусов в противоположном направлении
(пункт 1.5 документа TRANS/SC.1/294/Rev.5)

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 **Безопасность на остановках трамвая** *(новый пункт)*

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.
