



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2001/2
14 December 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Тридцать шестая сессия, 3-6 апреля 2001 года,
пункт 4 а) повестки дня)

**ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)
И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2)**

Пешеходы

Записка секретариата

На своей тридцать пятой сессии Рабочая группа поручила секретариату подготовить новый проект предложения по главе 6 СР.1, исключив из него текст, который в настоящее время заключен в квадратные скобки, и добавив в раздел d) "Пешеходные переходы" замечание Международной федерации пешеходов (МФП) (TRANS/WP.1/74, пункт 43). Новый текст выделен жирным шрифтом.

6. БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕШЕХОДОВ

Цель настоящих рекомендаций заключается в снижении рисков, с которыми пешеходам приходится сталкиваться на дороге и которые могут быть обусловлены как

дорожно-транспортными происшествиями с участием транспортных средств, так и прочими несчастными случаями, например споткновением или падением. Поскольку пешеходы как группа, характеризующаяся неоднородностью, обладают самыми разными возможностями и по отдельности особенно уязвимы, стратегии адаптации поведения пешеходов к существующим дорожным инфраструктурам ограничены. Поэтому необходимы правовые положения, касающиеся инфраструктуры, стандартов для транспортных средств и поведения участников дорожного движения.

6.1 Средства обслуживания пешеходов

Средства обслуживания и инфраструктура должны проектироваться таким образом, чтобы снизить опасность на дороге и способствовать формированию у всех участников дорожного движения 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 обеспечить 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 находиться 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 должен использоваться для стоянки транспортных средств. Если этого избежать не удастся, то для движения пешеходов должно быть **оставлено** достаточное пространство. Знаки и другое оборудование не должны затруднять движение пешеходов.

б) *Пешеходные переходы*

Должно быть создано достаточное количество пешеходных переходов. На нерегулируемых перекрестках скорость движения механических транспортных средств должна быть адаптирована таким образом, чтобы обеспечить безопасность пешеходов на пешеходных переходах. Повышению безопасности на пешеходном переходе, особенно детей и престарелых лиц, вместе с хорошим освещением может способствовать наличие центрального островка безопасности и/или других средств. Обзор как со стороны пешеходов, так и водителей не должен быть затруднен такими

препятствиями, как инженерное оборудование улиц или поставленные на стоянку транспортные средства.

Пешеходные переходы в местах размещения светофоров должны быть обозначены знаками таким образом, чтобы поворачивающие транспортные средства не ставили под угрозу жизнь пешеходов. **Продолжительность фаз включения светофора должна быть выставлена с таким расчетом, чтобы у медленно передвигающихся пешеходов имелось достаточно времени для безопасного пересечения улицы.** Для увеличения или сокращения продолжительности включения красной фазы светофора, что требуется для обеспечения безопасности на переходах медленно передвигающихся пешеходов, **могут использоваться** современные технологии с автоматическим обнаружением пешеходов. Для сведения времени ожидания пешеходов к минимуму **могут** также использоваться системы, оснащенные техническим интеллектом.

c) *Подземные переходы и пешеходные мосты*

В целом задача должна заключаться в том, чтобы по возможности обеспечить безопасные переходы через улицу в одном уровне. В тех случаях, когда невозможно создать переходы в одном уровне, следует обеспечить, чтобы пешеходные мосты и подземные переходы содержались надлежащим образом и были доступны для всех пользователей, включая лиц с ограниченными возможностями к передвижению.

d) *Пешеходные зоны*

Пешеходные зоны должны использоваться исключительно пешеходами. Коммерческие транспортные средства могут проезжать по ним только в определенные часы дня. В национальном законодательстве должны содержаться четкие предписания в отношении применяемых в таких случаях правил, в которых должны быть установлены конкретные требования, касающиеся использования знаков и типов "других транспортных средств", которым разрешен проезд по таким зонам, а также допустимых скоростей движения. Следует обращать особое внимание на доступ к пешеходным маршрутам на входе в пешеходные зоны и выходе из них.

e) *Зоны с ограниченным движением*

Решающее значение для безопасности пешеходов имеют низкие скорости движения в населенных пунктах. Снижению опасности на дорогах для пешеходов способствуют:

- i) создание зон с ограничением максимальной скорости до 30 км/ч и 40 км/ч в жилых районах, районах расположения магазинов и других **интенсивно используемых** районах, для обозначения которых можно было бы использовать дорожные знаки E, 9d и E, 10d;
- ii) создание "жилых зон", для обозначения которых можно было бы использовать дорожные знаки E, 17a и E, 17b;
- iii) принятие мер в целях снижения скорости движения по главным дорогам, особенно вблизи пешеходных переходов.

f) *Создание пешеходной инфраструктуры на сельских дорогах*

Пешеходные дорожки в сельских районах должны быть либо полностью независимы от дорог, либо отделяться от них физически с помощью высокого бордюра, зеленой полосы или широкой обочины. Для обеспечения **адекватной** безопасности зачастую недостаточно отделять тротуар разметкой или предусматривать узкие обочины.

g) *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.

h) *Возможности для движения других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя*

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

средствах без двигателя. Если выделение для этих участников дорожного движения отдельной полосы нежелательно или невозможно, то дорожное движение должно быть организовано таким образом, чтобы было обеспечено безопасное движение велосипедистов, лиц, передвигающихся на роликовых коньках, и т.д.

i) *Создание удобств для обеспечения безопасности пешеходов*

Безопасность пешеходов зависит от обеспечения комфортабельных условий для передвижения, таких, как ровные поверхности тротуаров, наличие скамеек и укрытий. Это особенно актуально для престарелых лиц и инвалидов и может предупредить происшествия, вызванные падением **или** споткновением.

j) *Текущее содержание тротуаров*

Для обеспечения ровного покрытия и предупреждения падений на скользкой поверхности должны быть построены тротуары, которые необходимо содержать в надлежащем состоянии. Движению пешеходов не должны мешать никакие препятствия. Важное значение имеет борьба с обледенением в зимнее время.

6.2 Кампании по повышению безопасности пешеходов

Рекомендуется повышать информированность участников дорожного движения о существующих правилах и безопасном поведении. Следует уделять особое внимание перечисленным ниже вопросам, особенно в связи с организацией кампаний и курсов вождения:

- a) Кампании за повышение безопасности пешеходов должны **создавать образ** пешехода не просто как уязвимого участника дорожного движения, но как одного из активных участников дорожного движения в силу имеющегося у него/нее неотъемлемого права.
- b) Кампании призваны информировать всех участников дорожного движения о физических и психологических возможностях и ограничениях человека в условиях движения; **тем самым** они должны оказывать содействие в понимании поведения каждой группы участников дорожного движения.
- c) На курсах вождения и во время кампаний следует поощрять неагрессивный стиль поведения по отношению к пешеходам.

6.3 Роль государственных органов

Государственные органы должны играть активную роль в деле снижения опасности для пешеходов на дорогах посредством:

- a) уделения особого внимания проблеме безопасности пешеходов в своих национальных стратегиях безопасности дорожного движения; обеспечения с этой целью, чтобы меры, касающиеся безопасности пешеходов, должным образом учитывались в их законодательстве, правилах и национальных программах действий;
- b) учета интересов пешеходного движения при разработке планов маршрутов и движения транспортных потоков и уделения ему такого же внимания, как и другим способам передвижения. В случае строительства новых дорог и других инфраструктур или изменения существующих возможностей необходимо исследовать последствия такой работы для пешеходов, с тем чтобы выявлять и смягчать возможное негативное воздействие на безопасность и мобильность пешеходов;
- c) привлечения жителей соответствующих районов к участию в этой работе, с тем чтобы с помощью своих предложений они могли содействовать повышению безопасности пешеходов.

6.4 Исследования и статистика безопасности пешеходов

В области безопасности пешеходов необходимо усовершенствовать систему статистики и исследований **посредством принятия, в частности, следующих мер:**

- a) обеспечение регистрации происшествий с участием пешеходов и оптимизации качества регистрируемых данных;
- b) **исследование взаимозависимости между уменьшением числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов и вызванным этим снижением мобильности пешеходов (как, например, в случае доставки детей в школу на легковом автомобиле вместо ходьбы или постоянного нахождения пожилых лиц дома в силу опасений, которые они испытывают в связи с повышением интенсивности автомобильного движения);**

- с) проведение дополнительных исследований для выявления последствий использования **информационных** технологий - например, установление на автомобиле **устройств регулирования** скорости движения и других телематических устройств - для обеспечения безопасности пешеходов.
