



**РЕКОМЕНДАЦІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ КОМІСІЇ  
МІНСТРІВ ТРАНСПОРТУ**

**ПРО ВРАЗЛИВИХ КОРИСТУВАЧІВ  
ДОРІГ – ПІШОХОДІВ**

**[CEMT/CM(98) 19/FINAL]**



Хоча число пішоходів-жертв дорожніх пригод за останні двадцять років скоротилося і у багатьох випадках різкіше, ніж для інших категорій користувачів дорогами, в ряді країн-членів ЄКМТ на пішоходів все ще припадає істотна частка постраждалих. Зокрема, не було помітного поліпшення у відношенні найбільш схильних до ризику дітей, особливо найменших, і літніх громадян.

Перелік, наведений у главі 1 дослідження, свідчить, серед іншого, що величезна більшість нещасних випадків з пішоходами (дев'ять десятих від загальної кількості жертв) відбувається в районах забудови. Навпаки, ризик, що пішохід буде убитий під час дорожньої пригоди, в три-чотири рази вище за межами населених пунктів. Особливе занепокоєння викликають нещасні випадки в нічний час або погану погоду, так як вони зустрічаються все частіше і до того ж ця проблема слабо вивчена.

Коли мова заходить про безпеку пішоходів, життєво важливою представляється фактична швидкість у міських районах, де автомобільний рух і пішоходи співіснують. По-перше, швидкість серйозно впливає на здатність автомобілістів помічати пішоходів і зупинитися в критичній ситуації. По-друге, швидкість є чинником, що визначає при наїзді на пішохода ступінь тяжкості травми.

Критична роль в дорожніх пригодах за участю пішоходів належить поведінці людей: водіїв моторних засобів транспорту, які повинні приймати до уваги можливі помилки пішоходів, і самих пішоходів, які повинні вміти уживатися з іншими користувачами дорогами, захищеними краще і пересуваються швидше.

Крім того, в останні роки спостерігалися зрушення в позиції потенційних користувачів дорогами: сучасне суспільство дозвілля, заохочуване скороченням робочого часу, спонукає людей більше піклуватися про своє здоров'я і тому більше ходити пішки. Воно також підсилило тягу до мобільності, змушуючи влади ретельніше враховувати цей фактор при формуванні політики землекористування та прийнятті рішень про те, де будувати інфраструктуру.

У цій ситуації необхідно продовжувати на всіх рівнях, - національному та міжнародному, - роботу з підвищення безпеки пішоходів, так як серед всіх користувачів дорогами вони найбільш уразливі. Потреба в цій мобілізації зримо зростає в силу того, що більшість європейських країн бореться з проблемою старіння населення, а ризики, які проявляються сьогодні, неминуче зростуть в майбутньому, якщо з ними нічого не робити сьогодні.

Рада Міністрів ЄКМТ на сесії в Копенгагені 26-27 травня 1998 року,



**БЕРУЧИ ДО УВАГИ** доповідь про безпеку пішоходів, наведену у документі СЕМТ/СМ(98)17;

**З УРАХУВАННЯМ** роботи в цій області, що проводиться іншими міжнародними організаціями, зокрема ОЕСР, яка в 1996 році опублікувала результати вивчення безпеки вразливих користувачів дорогами в рамках її Програми співробітництва в дослідженні автомобільного транспорту;

## **УСВІДОМЛЮЮЧИ:**

- що безпека пішохода представляє серйозну проблему, що вимагає всебічного і послідовного підходу і радикальної зміни в поведінці людей, щоб забезпечити справжню дружелюбність між різними користувачами дорогами;
- що ця безпека вимагає такого підтвердження права на мобільність, яке бере до уваги усі витрати дорожнього руху та зачіпає такий аспект транспорту як здоров'я, який мало обговорювався;
- важливість органічного включення проблеми безпеки пішохода у всі рішення, які стосуються транспортної політики на національному та місцевому рівнях;

**ПОСИЛАЄТЬСЯ** на попередні Резолюції, прийняті ЄКМТ, перш за все:

- Резолюцію № 34 від грудня 1975 року про безпеку пішоходів;
- Резолюцію № 40 від травня 1979 року про заходи, необхідні для поліпшення дорожнього руху в нічний час;
- Резолюцію № 50 від травня 1987 року про дорожню безпеку дітей;
- Резолюцію № 91/3 від травня 1991 року про підвищення дорожньої безпеки для осіб літнього віку;
- Рекомендацію СЕМТ/СМ(96)11/Final від травня 1996 року про зниження швидкості стосовно її обмеженням у міських районах.



**ВІДЗНАЧАЄ**, що певні положення цих резолюцій все ще зберігають актуальність, в тому числі рекомендації країнам-членам:

- «Відвести безпеці пішоходів важливу роль в їх національній політиці дорожньої безпеки; забезпечити з цією метою надання належної уваги заходам, що торкаються безпеки пішоходів, в їх законодавстві, адміністративних правилах і національних програмах дій і що для здійснення таких дій будуть надані адекватні ресурси »;
- Постійно стимулювати «спорудження об'єктів, які робили б міські дороги помітно більш безпечними для пішоходів»;
- «При будівництві нових і модернізації існуючих доріг [приділяти] пильну увагу ... іншим аспектам дорожньої мережі в різних умовах, таким, як вибір матеріалів покриття, забезпечення освітлення, особливо в міських районах, на пішохідних переходах, міських трасах з інтенсивним рухом, сільських перехрестях і в інших небезпечних місцях »;
- «[Заохочувати] пішоходів ... бути чітко помітними, зокрема за рахунок світлого одягу або, ще краще, світловідбивних пристроїв »;
- Відповідно до Віденської Конвенції про дорожній рух [орієнтувати пішоходів] використовувати бік дороги, відведений для зустрічного руху, а якщо це вже наказано, [домагатися] дотримання цього порядку ... »;
- Включати «в якості складової частини [інструктажу для пішоходів] користувачів дорогами», особливо в школі, «згадування про дорожні події в нічний час»;
- «Поза житлових районів приділяти особливу увагу конструкціям і розташуванню перехресть, які використовують діти, зокрема поблизу шкіл і в місцях, де діти часто з'являються в транспортному потоці»;
- «Інформувати усіх учасників дорожнього руху про труднощі, які відчувають літні люди, і нагадати всім про їх обов'язки щодо таких людей»;
- «Заохочувати інформаційні кампанії для залучення уваги літніх громадян до проблем і ризиків дорожнього руху у формі прямих, заснованих на фактах і недвозначних повідомленнях»;
- «Особливо враховувати потреби літніх людей при проектуванні або модернізації дорожньої інфраструктури ... »;
- «Що стосується дорожньої мережі, [прагнути до] адаптації обмежень швидкості в міських районах, де співіснують захищені та вразливі учасники руху, до рівня, який сприяє безпечній взаємодії між ними »...



**ВІДЗНАЧАЄ**, що формулювання принципів безпеки пішохода – це не тільки мета транспортної політики, а й соціальна проблема, оскільки всі учасники дорожнього руху в той чи інший момент бувають пішоходами та подолання небезпек, які їм загрожують, вимагає всеосяжного підходу як до інфраструктури, так і до транспортних засобів та водіїв;

## **РЕКОМЕНДУЄ** країнам-членам:

### *в якості загальної міри:*

- зібрати дані, необхідні для більш ефективної та регулярної оцінки стану безпеки пішоходів у дорожньому русі, щоб уточнити уявлення про цю проблему;
- щодо організації руху:
- при складанні планів поїздок і транспортних потоків враховувати пішоходів нарівні за важливістю з іншими учасниками дорожнього руху, як це рекомендовано в Резолюції про велосипедистів [СЕМТ/СМ (97) 11];

### *у відношенні інфраструктури:*

- прагнути перш за все створювати безпечне середовище для пішоходів всякий раз, коли будується або модернізується інфраструктура, покласти цей підхід в основу будь-якого планування землекористування та, зокрема, знижувати ліміти швидкості в міських районах, де співіснують дещо більш захищені і, з іншого боку, більш вразливі учасники руху, щоб досягти більш безпечного поєднання; у цьому відношенні особливо доречні прийняті в 1996 році в Будапешті Рекомендації про зниження швидкості;
- забезпечити ефективну координацію органів, відповідальних за планування транспортних потоків і управління рухом, включаючи в усі планові розробки безпеку пішоходів і з самого початку гарантуючи ув'язку інфраструктури, дорожніх знаків і правил руху;
- залучати до співпраці місцевих жителів, щоб своїми пропозиціями вони могли, починаючи зі стадії проектування об'єктів, вносити вклад у підвищення безпеки пішоходів;
- забезпечити належне утримання будь-яких пішохідних мостів і підземних переходів та доступ до них всіх користувачів, в тому числі з обмеженою рухливістю, і робити оцінку рентабельності до розгляду будь-якої нової інфраструктури;



- приділяти особливу увагу безпеці пішоходів на найбільш вразливих ділянках, зокрема навколо шкіл і на підходах до них, а також у місцях, де ймовірні великі скупчення пішоходів;

## *у відношенні моторних транспортних засобів:*

- при проектуванні легких або важких транспортних засобів реалізувати всі необхідні удосконалення з тим, щоб звести до мінімуму наслідки можливих дорожніх пригод для пішоходів; зокрема, заборонити використання небезпечних елементів, які не вимагаються для користування автомобілем;
- систематично забезпечувати оптимальний огляд руху в усіх транспортних засобах, як для водіїв, так і для пішоходів;
- заохочувати організації, які встановлюють і впроваджують промислові стандарти, до застосування останніх таким чином, щоб збільшити безпеку пішоходів;

## *у відношенні користувачів:*

- постійно нарощувати увагу громадськості до проблеми безпеки руху і до потреби в дружній взаємодії серед учасників руху і особливо пішоходів як найбільш вразливої категорії;
- приділяти в цьому плані особливу увагу навчанню та освіті, починаючи з раннього дитинства;
- сприяти більшому усвідомленню тими, хто відповідає за транспортні питання в ділових колах і на роботі, важливості забезпечення безпеки їх транспортних засобів з урахуванням можливих впливів на вразливих користувачів дорогою, особливо на пішоходів;
- стимулювати людей в максимально можливій мірі до ходьби з урахуванням її економності та корисності для здоров'я і навколишнього середовища;

## **ДОРУЧАЄ** Комітетові Заступників:

- надіслати доповідь відповідним підрозділам Європейської економічної комісії ООН, оскільки вона містить пропозиції про поправки до Конвенції 1968 року про дорожній рух, що стосуються поведінки на пішохідних перехрестях і робіт над конструкцією транспортних засобів;
- тримативполізоруподії, пов'язані з безпекою пішоходів, і в установленому порядку доповідати Раді.

