



Original: ENGLISH, FRENCH

ЄВРОПЕЙСЬКА ЕКОНОМІЧНА КОМІСІЯ
Комітету з внутрішнього транспорту
Робоча група з безпеки дорожнього руху

ЗВЕДЕНА РЕЗОЛЮЦІЯ ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ (ВИТЯГИ)

ВСТУП

Дорожньо-транспортні пригоди є глобальною проблемою, яка зачіпає всі верстви суспільства. Щорічно у світі на дорогах гине майже мільйон двісті тисяч людей, більше половини з яких складають люди віком від 15 до 44 років. Що ж до кількості травмованих, то воно наближається до 50 мільйонів. До цього необхідно також додати різного роду страждання, які доводиться переносити жертвам та їх сім'ям, не кажучи вже про величезні економічні витрати в результаті таких дорожньо-транспортних пригод, які, за оцінками, становлять кілька сотень мільярдів доларів США на рік. Саме тому всі зацікавлені сторони повинні мобілізувати свої зусилля, оскільки криза безпеки дорожнього руху є багатоаспектною проблемою, вимагає співпраці різних учасників на всіх рівнях, і зробити все можливе, щоб зупинити масову загибель людей на дорогах, адже дорожньо-транспортні пригоди не є фатальною неминучістю.

I. БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ЗАВДАННЯ, ЯКЕ ТРИВАЛИЙ ЧАС ПРИКОВУЄ УВАГУ ЄЕК ООН

Починаючи з 1947 року ЄЕК ООН відводить важливе місце вирішенню проблеми безпеки дорожнього руху, зокрема, в рамках Робочої групи з безпеки дорожнього руху – WP.1. Так, наприклад, під її егідою були розроблені кілька міжнародно-правових актів у цій галузі, а саме Конвенція 1949 року про дорожній рух і Протокол про дорожні знаки і сигнали, що відноситься до цієї Конвенції. За ними були розроблені дві Конвенції 1968 року про дорожній рух і про дорожні знаки та сигнали, відповідно, а також Європейські угоди 1971 року, які їх доповнюють. Ці правові акти загалом, і Конвенції 1968 року зокрема, є важливими базовими документами не тільки для узгодження на міжнародному рівні правил дорожнього руху, дорожніх знаків і сигналів та правил поведінки на дорозі, але також для розробки національних правил дорожнього руху. Крім того, в резолюції 60/5 від 26 жовтня 2005 року Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй закликала

держави-члени приєднатися до цих Конвенцій для забезпечення високого рівня безпеки дорожнього руху в своїх країнах.

Крім цих правових актів, WP.1 ухвалила дві зведені резолюції, зокрема Зведену резолюцію про дорожній рух (CP.1) і Зведену резолюцію про дорожні знаки і сигнали (CP.2), які доповнюють Конвенції 1968 року і Європейські угоди 1971 року, які їх доповнюють. Ці резолюції, не мають обов'язкової юридичної сили конвенцій, але містять безліч докладних відомостей і являють собою перелік заходів і практики, які держави покликані здійснювати на добровільній основі.

Крім того, WP.1 була ініціатором проведення тижнів безпеки дорожнього руху в регіоні СЕК; з 1990 року було організовано чотири таких тижні. Вона також була ініціатором першого Всесвітнього тижня безпеки дорожнього руху, який пройшов 23-29 квітня 2007 року.

II. БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: УСВІДОМЛЕННЯ ПРОБЛЕМИ НА МІЖНАРОДНОМУ РІВНІ

Усвідомлюючи все зростаючі масштаби проблеми безпеки дорожнього руху по всьому світу, найвищі інстанції в системі Організації Об'єднаних Націй мобілізували свої сили, щоб докласти спільних зусиль для вирішення глобальної кризи безпеки дорожнього руху. Так, за ініціативою Султанату Оман Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй у 2003 році вперше розглянула це питання, ухваливши дві резолюції: 57/309 від 22 травня 2003 року і 58/9 від 5 листопада 2003 року, в результаті чого було підготовлено доповідь A/58/228 Генерального секретаря Організації Об'єднаних Націй з цього питання.

Зі свого боку спільно із Світовим банком ВООЗ з нагоди Всесвітнього дня здоров'я опублікувала присвячену безпеці дорожнього руху (7 квітня 2004 року), доповідь під назвою "Всесвітня доповідь про попередження дорожньо-транспортного травматизму", в якій наголошується на нагальній необхідності активізувати зусилля урядів та інших ключових учасників з метою попередження дорожньо-транспортних пригод.

Варто також зазначити, що політичне керівництво використовувало цю доповідь ВООЗ та заходи, організовані в ході Всесвітнього дня здоров'я, для ухвалення двох нових важливих резолюцій з безпеки дорожнього руху. Так, 14 квітня 2004 року в ході позачергового пленарного засідання, покликаного усвідомити масштаби проблеми травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод на вищому рівні, Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй ухвалила третю резолюцію (58/289) під назвою "Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі", в якій Всесвітній організації охорони здоров'я пропонується, діючи у співпраці з регіональними комісіями Організації Об'єднаних Націй, виконувати в рамках системи Організації Об'єднаних Націй функції координатора з питань безпеки дорожнього руху. Також, щодо ВООЗ, проблема безпеки дорожнього руху привернула особливу увагу, що виразилося в ухваленні під час Всесвітньої асамблеї охорони здоров'я у травні 2004 року, першої за 30 років резолюції з безпеки дорожнього руху (резолюція WHA 57.10 під назвою "Дорожня безпека та здоров'я").

У 2005 році Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй в рамках здійснення подальших заходів в контексті своїх резолюцій знову розглянула питання про безпеку дорожнього руху, ухваливши у відповідності до доповіді Генерального секретаря (A/60/181) четверту резолюцію (60/5 від 26 жовтня 2005 року), в якій вона, зокрема, із задоволенням відзначила прогрес, досягнутий в галузі безпеки дорожнього руху по всьому світу, а також ініціативи, що реалізуються відповідними установами Організації

Об'єднаних Націй і їх міжнародними партнерами в цій галузі. Зовсім нещодавно, Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй звернулася до питання в резолюції 62/244 за "Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі", де, серед іншого, віддала належне регіональним комісіям Організації Об'єднаних Націй і їхнім філіалам за активізацію їх діяльності по забезпеченню безпеки дорожнього руху та заклики проводити активнішу політику для забезпечення безпеки дорожнього руху і у зв'язку з цим визнала незмінну прихильність Європейської економічної комісії глобальним діям по розробленню пов'язаних із безпекою глобальних технічних положень, котрі стосуються транспортних засобів, і поправок до Конвенції про дорожній рух та Конвенції про дорожні знаки і сигнали. Вищезазначені резолюції, що дали потужний імпульс у всьому світі для вирішення проблеми безпеки дорожнього руху, служать інструментами, які повинні дозволити державам-членам намітити основні напрямки діяльності в боротьбі за безпеку дорожнього руху.

III. БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: НАЦІОНАЛЬНИЙ ПРІОРИТЕТ

Будучи галуззю, що відноситься, насамперед, до відповідальності місцевих, муніципальних та національних органів влади, проблема безпеки дорожнього руху все ще не отримала достатньої уваги. Зокрема, це стосується низки країн, що розвиваються та країн з перехідною економікою. Подібна ситуація пояснюється різними причинами, такими, як брак інформації про масштаби проблеми і профілактичних можливостей, фаталістичне ставлення до дорожньо-транспортних пригод, недостатня політична відданість, низький рівень міжгалузевого співробітництва і т.д.

Разом з тим багато чого можна зробити для зниження кількості дорожньо-транспортних пригод, як це було продемонстровано в багатьох країнах з високим рівнем доходу, де кількість дорожньо-транспортних пригод за останнє десятиліття зменшилась подекуди майже на 50%. Крім того, для забезпечення успіху в боротьбі за безпеку дорожнього руху необхідно, щоб усі уряди ухвалили справжню політику в галузі безпеки дорожнього руху, що виходить за рамки звичайних заходів, – політику, яка повинна переслідувати наступні різноманітні цілі:

- a) продемонструвати тверду політичну волю для того, щоб питання про безпеку дорожнього руху набуло національного значення;
- b) інтегрувати питання безпеки дорожнього руху в стратегії мобільності, доступності, охорони здоров'я і навколишнього середовища;
- c) виявити проблеми на основі аналізу і серйозного вивчення переконливих даних;
- d) визначити реалістичні, але в той же час далекосяжні, кількісні цілі;
- e) виробити стратегію і національний план дій:
 - i) з урахуванням різних складових безпеки дорожнього руху: людського фактора, транспортного засобу, інфраструктури та методів надання першої допомоги.

Незважаючи на те, що людські помилки є основною причиною дорожньо-транспортних пригод, з цього не варто робити висновок про те, що всі зусилля щодо попередження ДТП мають бути сконцентровані виключно на способах безпосереднього впливу на поведінку людини (наприклад, на організацію навчальних курсів з безпеки дорожнього руху, інформаційних кампаніях, що регламентують заходи, контролі, санкції і т.д.). По суті на поведінку можна також впливати непрямими методами (наприклад, за рахунок зміни траси

маршруту або навколишніх умов, поліпшення ергономічних характеристик транспортних засобів і т.д.), які можуть мінімізувати наслідки помилок поведінки і навіть попереджати їх;

ii) за допомогою створення або розвитку базових інституційних, юридичних чи фінансових умов, необхідних для досягнення намічених цілей;

iii) шляхом прийняття необхідних законодавчих заходів і забезпечення їх дотримання, організації необхідних інформаційних кампаній та впровадження належних методів контролю і оцінки проведених заходів.

f) об'єднати – з урахуванням відповідальності і компетенції кожного – всіх ключових учасників від національного до місцевого рівнів, депутатів, приватні організації, представників промисловості, фахівців в галузі охорони здоров'я, а також в інших сферах і створити відповідні координаційні структури;

g) визначити коефіцієнт ефективності витрат на різні конкретні заходи, спрямовані на попередження дорожньо-транспортних пригод та зниження тяжкості їх наслідків.

IV. НОВА РЕЗОЛЮЦІЯ: БАЗОВИЙ ІНСТРУМЕНТ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Мета Зведеної резолюції про дорожній рух (СР.1) полягає в тому, щоб продемонструвати державам-членам заходи і практику, які необхідно приймати і дотримуватися, зокрема в галузі правил дорожнього руху, правил поведінки на дорозі, інформування та виховання учасників дорожнього руху, безпеки дорожньої інфраструктури і транспортних засобів. Вона містить також конкретні рекомендації для забезпечення безпеки цільових груп, таких, як пішоходи, особи з обмеженою здатністю до пересування, велосипедисти, мотоциклісти, діти і т.д.

Після першого оприлюднення в березні 1978 року в документі під умовним позначенням TRANS/SC.1/294 зведену резолюцію СР.1 кілька разів доповнювали і змінювали щоб врахувати різні нововведення і сучасні тенденції, а також поправки, які послідовно вносились до Конвенції про дорожній рух від 1968 року. Таким чином, з моменту першого оприлюднення було підготовлено п'ять зведених переглянутих варіантів, останній з яких був виданий під умовним позначенням TRANS/SC.1/294/Rev.5.

Робоча група з безпеки дорожнього руху ЄЕК ООН (WP.1) взялася до роботи з ґрунтовного перегляду цієї резолюції щоб привести її зміст у відповідність до реальних умов, поліпшити форму її подання та якомога ширше розповсюдити по всьому світу в якості довідкового інструменту, передбачає основні завдання, які необхідно виконувати національним органам влади на добровільній основі.

Результатом цих зусиль стала пропонована нижче нова резолюція. Вона переслідує чотири цілі:

a) домогтися більш усвідомленої позиції директивних органів на всіх рівнях з наступних питань:

i) стан безпеки дорожнього руху в їх країнах;

ii) реальні витрати для суспільства, пов'язані з дорожньо-транспортними пригодами;

iii) необхідність реалізації вже апробованих заходів, що дозволяють підвищити безпеку дорожнього руху.

b) надати в розпорядження директивних органів перелік заходів, які довели свою ефективність та корисність і дозволяють підвищити безпеку дорожнього руху;

c) рекомендувати Договірним сторонам Конвенції 1968 року і Європейських угод 1971 року, що їх доповнюють, включити у своє внутрішнє законодавство положення, що відповідають викладеним у цій резолюції принципам, щоб максимально можливою мірою усунути існуючі між країнами розбіжності, які не вдалося подолати на основі вищезазначених документів;

d) рекомендувати державам, котрі ще не ратифікували або ще не спроможні ратифікувати Конвенції, зокрема Конвенцію про дорожній рух 1968 року, проте вже зараз максимально можливою мірою застосовувати положення цієї резолюції. Хотілося б сподіватися, що цієї резолюції будуть дотримуватися на практиці в інтересах безпеки дорожнього руху, тобто в інтересах усіх.

ЗВЕДЕНА РЕЗОЛЮЦІЯ ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ

РОБОЧА ГРУПА З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (WP.1) ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ КОМІСІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ,

ПРАГНУЧИ забезпечити, насамперед у Європі, більш узгоджені правила, що стосуються дорожнього руху, з метою підвищення безпеки на дорогах і полегшення міжнародного руху;

БЕРУЧИ ДО УВАГИ, що з цією метою Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 та Європейська угода, що доповнює цю Конвенцію, від 1 травня 1971 року значною мірою сприяли поліпшенню ситуації в цій галузі,

ВІДЗНАЧАЮЧИ, однак, що ці два міжнародних документи залишають можливість розбіжностей між країнами, передбачають у багатьох галузях лише загальні принципи, які потребують розробки, і не розглядають всі аспекти, які можуть впливати на безпеку дорожнього руху,

РЕКОМЕНДУЄ урядам з метою усунення, по можливості, цих розбіжностей і для підвищення безпеки дорожнього руху в їх країнах включити в їх національне законодавство правила, що відповідають рекомендаціям, які містяться в цій Резолюції, і

РЕКОМЕНДУЄ, крім того, урядам, які ще не можуть ратифікувати ці міжнародні документи або приєднатися до них, тим не менш застосовувати відтепер, і по можливості повнішою мірою, ті положення, що в них містяться.

ЧАСТИНА I. УЧАСНИКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Поглиблений аналіз дорожньо-транспортних пригод, які відбуваються на дорожній мережі, показує, що будь-яка дорожньо-транспортна пригода є результатом одного або декількох збоїв в роботі складної системи, що включає водіїв, транспортні засоби, дорогу і навколишні умови. Тим не менше основним фактором є людська помилка, у зв'язку з чим будь-яка робота з підвищення безпеки дорожнього руху повинна спрямовуватись, насамперед, на запобігання подібним помилкам, а також на методи пом'якшення їх

наслідків, не ігноруючи при цьому інші фактори, пов'язані з інфраструктурою та транспортними засобами.

Саме цьому аспекту і присвячена ця частина, в якій послідовно розглядаються правила поведінки, що дозволяють – в тому випадку, коли вони застосовуються або дотримуються учасниками дорожнього руху, – забезпечити максимально можливий рівень безпеки (розділ 1), різні методи, що дозволяють впливати на цю поведінку (глава 2), і проблема особливо вразливих учасників дорожнього руху, таких, як пішоходи, особи з обмеженою мобільністю і діти (глави 3 та 4).

Глава 1. Загальні правила поведінки в умовах дорожнього руху

Дослідження дорожньо-транспортних пригод показують, що причиною переважної більшості з них є неправильна поведінка учасників дорожнього руху. Ця неправильна поведінка найчастіше пов'язана з недотриманням правил, які, зокрема, регламентують швидкість, вміст алкоголю, використання ременів безпеки і т.д., або з неправильною оцінкою конкретних умов руху, які диктують необхідність підвищеної обережності, наприклад, при водінні в нічний час, у тунелях і т.д.

Ці різні аспекти розвиваються в цій главі.

1.1 Швидкість (1)

1.1.1 Контекст

Статистичні дані всіх країн світу показують, що перевищення встановлених обмежень швидкості або рух на швидкості, яка не відповідає стану дороги чи дорожній обстановці, впливає не тільки на ймовірність дорожньо-транспортних пригод (ДТП), але й на їхні наслідки. Іншими словами, швидкісний рух призводить до ДТП в тій мірі, в якій вона зменшує можливості своєчасного маневру для запобігання небезпеці, і посилює наслідки ДТП, оскільки чим вища швидкість, тим сильніше зіткнення, що призводить до тяжких, а іноді й трагічних наслідків.

1.1.1.1 Деякі дані про вплив швидкості

а) перевищення швидкості або рух на швидкості, що не відповідає дорожній обстановці, в залежності від конкретної країни, є причиною 30-50% ДТП зі смертельним результатом;

б) перевищення швидкості або рух на швидкості, що не відповідає дорожній обстановці, призводить до трагічних наслідків для пішоходів. При збільшенні швидкості в момент наїзду з 30 до 50 км/год ймовірність смерті пішохода фактично зростає у вісім разів;

з) згідно з деякими дослідженнями, зміна середньої швидкості загалом призводить до сильніших змін (збільшення або зменшення) кількості і тяжкості наслідків ДТП;

д) із зростанням швидкості збільшується відстань до повної зупинки, яка складається з відстані, пройденої за час реакції водія і гальмівного шляху. Слід мати на увазі, що час реакції водія на несподівану подія варіюється в межах 1-2 сек.

(1) З цього питання також дивіться співпрацю Організації Об'єднаних Націй в галузі безпеки дорожнього руху – "Контроль швидкості руху: керівництво з дорожньої безпеки для осіб, що ухвалюють рішення, і практичних працівників" на

http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/speed_manual/en/index.html. У наведених нижче таблицях в якості прикладу вказаний гальмівний шлях при часі реакції в одну секунду:

Таблиця 1. У разі, якщо в транспортному засобі знаходиться тільки водій

Швидкість, км/год	Відстань, потрібна для повної зупинки на сухому дорожньому покритті (м) при коефіцієнті зчеплення шини 0,7	Відстань, необхідна для зупинки на вологому дорожньому покритті (м) при коефіцієнті зчеплення шини 0,4
30	17	18
50	34	38
90	82	95
100	96	118
130	147	179

Таблиця 2. У разі, якщо транспортний засіб з повним навантаженням

Швидкість, км/год	Відстань, потрібна для повної зупинки на сухому дорожньому покритті (м) при коефіцієнті зчеплення шини 0,7	Відстань, необхідна для зупинки на вологому дорожньому покритті (м) при коефіцієнті зчеплення шини 0,4
30	18	20
50	38	44
90	95	122
100	113	145
130	176	215

е) рух на підвищеній швидкості веде до збільшення рівня забруднення та шуму, що негативно позначається на якості життя населення, особливо в міських зонах. Крім того, із зростанням швидкості збільшуються експлуатаційні витрати (зростає споживання пального і масла, швидше зношуються шини);

ф) вираш часу при збільшенні швидкості незначний і часто переоцінюється: так, на 100-кілометровій дистанції збільшення швидкості з 130 до 150 км/год дозволяє заощадити всього 6 хвилин;

г) із збільшенням швидкості підвищується ризик помилки і швидше настає втома;

h) швидкісний рух вимагає особливої пильності в нічний час: фари ближнього світла освітлюють ділянку протяжністю всього 30 м, і на швидкості понад 70 км/год зіткнення з перешкодою, що раптово з'являється в освітленій зоні, стає неминучим;

і) із збільшенням швидкості погіршується зорове сприйняття: поле зору водія на швидкості 40 км/год складає 100, на швидкості 130 км/год знижується до 30;

ж) із збільшенням швидкості погіршується зчеплення дорожнього покриття з шинами.

1.1.1.2 Фактори, що впливають на вибір швидкості:

Хоча на вибір швидкості може впливати ряд факторів, водій повинен за будь-яких обставин зберігати контроль над своїм транспортним засобом, як це вимагається Конвенцією про дорожній рух 1968 року, з тим щоб дотримуватись необхідної обережності та бути завжди готовим здійснювати будь-які маневри, які йому належить виконати.

Разом з тим вибір адекватної швидкості, якщо не брати до уваги можливі психологічні та суб'єктивні чинники (особисті проблеми, страх запізнитися і т.д.), в основному залежить від її сприйняття водієм: щоб правильно вибрати необхідну швидкість, він повинен бути в змозі її оцінювати.

Дослідження показують, що в сприйнятті швидкості вирішальну роль відіграють:

а) слухова інформація – її відсутність призводить до недооцінки швидкості;

б) периферійний зір – широкі траси, які не мають візуальних орієнтирів, також призводять до заниженого сприйняття швидкості.

Крім того, сприйняття швидкості погіршується по мірі знаходження в дорозі і водії – в момент, коли їм потрібно знизити або збільшити швидкість, – завжди роблять це меншою мірою, ніж це необхідно. Це відбувається особливо на перехідних ділянках, а саме коли необхідно змінити швидкість з урахуванням дорожньої обстановки або відповідно до правил дорожнього руху.

І нарешті, відчуття швидкості може погіршуватися,

а) коли однакова швидкість підтримується протягом тривалого періоду; і

б) коли погіршується периферійний зір, зокрема через відсутність орієнтирів.

Найкращих результатів у вирішенні питань, пов'язаних зі швидкістю, можна домогтися, створивши умови, за яких:

а) знижується ймовірність помилки водія;

б) важко порушити обмеження швидкості;

с) помилки і порушення обмежень швидкості необов'язково призводять до ДТП;

д) у випадку ДТП правильне облаштування узбіччя не посилює ситуацію, а – навпаки – допомагає згладити помилки водія або пом'якшити їх наслідки.

1.1.2 Рекомендації

З урахуванням вищевикладеного компетентним органам рекомендується розглянути можливість вжиття наступних заходів:

1.1.2.1 На нормативному рівні

а) встановлювати загальні обмеження швидкості в залежності від типу дороги та її облаштування (мережа міських доріг, автомагістралі, дороги з роздільними проїзними частинами та інші дороги), категорії транспортних засобів (легкі автомобілі, великовантажні транспортні засоби і т.д.), водійського досвіду (наприклад, для водіїв-початківців) і атмосферних умов (дощ, снігопад, туман і т.д.);

б) встановлювати місцеві обмеження швидкості на ділянках, де цього вимагають характер небезпеки або регулювання дорожнього руху, забезпечуючи при цьому

обґрунтованість цих обмежень і дотримання їх водіями. Додаткові рекомендації з цього питання містяться в пунктах 16.1 і 16.2 глави 16 цієї Резолюції;

с) чітко зазначати обмеження швидкості на місцевих ділянках за допомогою відповідних дорожніх знаків і сигналів, що відповідають вимогам одноманітності і узгодженості, застосовуючи з цією метою однакові дорожні знаки і сигнали в аналогічних умовах дорожнього руху;

d) рекомендувати обладнання великовантажних транспортних засобах обмежувачами швидкості, які вже є обов'язковими в деяких країнах. Крім того, слід врахувати, що в деяких країнах вже рекомендують використовувати на легкових автомобілях такі пристрої, як регулятори швидкості і/або обмежувачі швидкості, модульовані водієм, що допомагають водіям ефективніше дотримуватись обмеження швидкості.

1.1.2.2 На рівні проектування інфраструктури

a) встановити ієрархію дорожньої мережі з урахуванням функцій, які виконуються кожною дорогою (транзитні перевезення, місцеві перевезення і т.д.);

b) у міру можливості забезпечувати однорідність дорожнього руху для уникнення змішання транспортних засобів різних категорій, що рухаються з різною швидкістю (заборонити рух з низькою швидкістю на ділянках швидкісного руху);

с) стежити за тим, щоб облаштування та планування дороги не створювали у водіїв ніяких сумнівів, тобто дозволяли б їм легко визначати тип дороги, якою вони рухаються, і категорію користувачів, які можуть на ній перебувати;

d) реалізувати комплекс заходів із забезпечення руху з низькою швидкістю. Наприклад, у містах найчастіше застосовуються такі заходи:

i) створення житлових зон, а також зон з дозволеною швидкістю не більше 30 км/год;

ii) створення перехресть з круговим рухом;

iii) використання штучних нерівностей і т.д.

e) використання на краю дороги конструкцій, що підвищують безпеку дорожнього руху, для пом'якшення можливих наслідків помилки водія в тому випадку, якщо транспортний засіб виходить за межі дороги.

1.1.2.3 На рівні контролю та штрафних санкцій

Використовувати контроль швидкості в якості одного з основних засобів забезпечення дотримання встановлених обмежень, створюючи у водіїв впевненість у наявності постійного контролю за їх рухом (див. також пункт 2.3 глави 2 цієї Резолюції, присвячений виключно питань контролю і санкцій).

2.1.3 Навчання дітей безпечній поведінці на дорогах

Формування у дітей навичок власного захисту є необхідністю, проте це не повинно тягнути за собою будь-яку правову відповідальність батьків або дітей. Ці перші кроки в навчанні безпеки на дорогах будуть сприяти формуванню безпечної поведінки в підлітковому і старшому віці.

Тому основні принципи безпеки на дорогах слід вселяти дітям із самого раннього віку, щоб вони знали, що означає безпечне поведіння на дорогах. З цією метою варто вжити необхідних заходів, спрямованих на заохочення навчання дітей безпечній поведінці на дорогах і забезпечити, щоб воно, по можливості, надавалось у відповідності з принципами та положеннями, закріпленими в додатку 8 цієї Резолюції. При цьому в будь-якому випадку слід орієнтуватись на можливості дітей (наприклад, зумовлені віком і рівнем розвитку) і належить керуватись такими принципами:

а) Основна мета навчання безпечній поведінці на дорогах полягає:

i) у передачі знань, необхідних для розуміння правил дорожнього руху і для безпечної поведінки на дорогах та вулицях;

ii) у навчанні дітей, спрямованому на формування навичок безпечної поведінки в конкретних дорожньо-транспортних ситуаціях;

iii) у розвитку почуття усвідомлення важливості і корисності дотримання правил і заходів в галузі безпеки дорожнього руху. З цією метою важливо, щоб дорослі показували хороший приклад дітям.

б) Для того щоб навчання безпечній поведінці на дорогах було ефективним, воно має проводитись на систематичній і постійній основі в дошкільних установах, в початкових і середніх школах, під час позашкільних заходів і в процесі післяшкільної освіти. Мають вживатися всі заходи із забезпечення активної участі дітей у процесі навчання, із налагодження співпраці з батьками та залученню їх до цієї роботи, щоб зусилля батьків стали невід'ємною частиною процесу навчання дітей, особливо в ранньому віці.

з) Навчання безпечній поведінці на дорогах може проводитись не тільки в якості окремого предмета, але і як складова частина більш загальних задач, спрямованих на виховання дітей і підлітків у дусі поваги до основних цінностей людини в її повсякденному житті. Крім того, воно має прищеплювати молодим людям почуття поваги до розумної, обережної і обдуманого поведінки не тільки при водінні транспортного засобу, але і в повсякденному житті, особливо коли це стосується інших людей. Для того щоб навчання мало максимальний виховний ефект, воно не має обмежуватись вивченням тільки правил дорожнього руху, а має охоплювати, наприклад, практичні навички, знання правил безпеки і позитивне до них ставлення з точки зору предметів технічного характеру, етики та соціології.

д) Безпека дітей по дорозі до школи і зі школи заснована на аналогічних принципах і характерних особливостях у багатьох країнах. Тому в якості однієї з тем у шкільних навчальних програмах особливу увагу слід приділяти вихованню дітей у дусі міжнародного співробітництва та дружби.

2.2 Підвищення рівня інформованості/зв'язки з громадськістю

2.2.1 Контекст

З урахуванням того, що переважна більшість ДТП пов'язана з невідповідністю поведінки учасників дорожнього руху, потрібно задіяти всі засоби для зміни такої поведінки а, отже, повернення назад тенденції перетворення дорожньо-транспортних пригод у звичайне явище. Один з таких засобів – це підвищення рівня інформованості учасників дорожнього руху про небезпеки, які виникають на дорогах, і ризики, з якими вони можуть зіткнутися в

разі недотримання встановлених правил. У цьому сенсі вже передбачений механізм, який на даний час потрібен для забезпечення безпеки дорожнього руху. Мова йде про зв'язки з громадськістю, здійснювані, зокрема, через пресу, радіо і телебачення, які в усіх відношеннях можуть сприяти реалізації кампаній з безпеки дорожнього руху. Однак для забезпечення ефективності цих кампаній і виконання поставлених перед ними завдань важливо розробити стратегії зв'язків з громадськістю. Разом з тим варто зазначити, що зв'язок з громадськістю сам по собі у відриві від інших заходів, в принципі, не дозволяє змінити поведінку учасників дорожнього руху (якщо не йдеться про негайні результати, одержувані в контексті конкретного заходу). Тому інформаційні кампанії повинні вписуватись у глобальніші стратегії зміни поведінки учасників дорожнього руху. Всі оцінки таких кампаній свідчать про те, що інформування дає найефективніші результати у тих випадках, якщо воно супроводжується вжиттям інших заходів (введенням нових нормативних положень, благоустроєм автодорожньої мережі, посиленням поліцейського контролю і т.д.). У цих випадках подібні дії посилюють одна одну. Крім того, слід зазначити, що зв'язок з громадськістю ніколи не повинен розглядатися як привід для відмови від вжиття інших заходів із забезпечення безпеки, які можуть виявитися ще ефективнішими.

2.2.2 Рекомендації, що стосуються стратегій зв'язків з громадськістю

Під кампаніями з безпеки дорожнього руху мається на увазі комплекс заходів щодо забезпечення зв'язків з громадськістю, які спрямовані на стимулювання належної поведінки учасників дорожнього руху або на зміну їх неправильної поведінки, яку вони демонстрували до вжиття відповідних заходів.

Для забезпечення ефективного зв'язку з громадськістю відповідальним органам рекомендується:

а) присвятити цьому завданню достатньо часу і виділити достатні фінансові засоби для аналізу існуючих проблем і розробки стратегії, метою якої має стати визначення теми або тем майбутніх кампаній;

б) займатися однією і тією ж темою протягом тривалого періоду, щоб пропагована ідея була почута і зрозуміла;

в) сконцентруватись на обмеженій кількості серйозних проблем, до вирішення яких можна підійти з різних сторін, наприклад, на проблемах управління транспортним засобом у стані сп'яніння, дотримання швидкості, дотримання дистанції між транспортними засобами, використання ременів безпеки, використання захисних шоломів, безпеки пішоходів, двоколісних транспортних засобів і т.д.;

г) визначити перспективу проведення кампаній за відповідними елементами, що лежать в основі поведінки конкретного типу;

д) передавати повідомлення таким чином, щоб одержувач відчув, що вони зачіпають його інтереси і щоб вони стимулювали його до роздумів і в підсумку до зміни своєї поведінки;

е) викладати інформацію таким чином, щоб вона була доступною для розуміння, сприймалася в якості доречної і недвозначно вказувала на те, якою має бути поведінка (або на необхідність зміни нинішньої поведінки);

g) вибирати адекватні інформаційні канали. У відповідності до мети конкретної кампанії, її масштабів і змісту повідомлень вибираються засоби, наявні в тих галузях, де демонструється відповідна поведінка (наприклад, плакати, інформаційні щити на узбіччі дороги), і/або кошти, які неможливо ігнорувати (наприклад, показ телевізійних рекламних роликів, цілеспрямоване розповсюдження брошур). Інформаційні засоби, що стимулюють – після отримання відповідних повідомлень – дискусію і діалог, довели свою ефективність (наприклад, інтерактивні телевізійні або радіопередачі, конкурси або обговорення інформаційних брошур за участю батьків або вчителів, що сприяють посиленню впливу повідомлень);

h) забезпечити зв'язок з громадськістю на різних рівнях (із широкою громадськістю та різними цільовими групами з розбивкою за віком, професією, видом використовуваного транспорту і т.д., а також використання механізмів подальшої передачі повідомлень);

i) систематично проводити в ході і після кожної кампанії оцінку її впливу з точки зору інформованості та подальшої зміни поведінки.

Глава 3 Пішоходи і особи з обмеженими можливостями пересування

3.1 Контекст

У багатьох країнах світу на пішоходів досі припадає значна частка жертв дорожньо-транспортних пригод. Для забезпечення безпеки пішоходів і осіб з обмеженими можливостями пересування потрібен комплексний і узгоджений підхід, спрямований на забезпечення реальної взаємодії між різними учасниками дорожнього руху. Мета даних рекомендацій полягає в підвищенні їхньої безпеки.

3.2 Загальні рекомендації

3.2.1 Дослідження і статистика в галузі безпеки пішоходів

Щодо безпеки пішоходів, то необхідно ефективніше і регулярніше здійснювати збір даних з метою оцінки їх безпеки в умовах дорожнього руху для повнішого розуміння цієї проблеми, зокрема на основі впровадження наступних заходів:

a) забезпечення реєстрації випадків наїзду на пішоходів та оптимізації якості реєстрованих даних, щоб при необхідності можна було провести глибокий аналіз цих випадків;

b) дослідження залежності кількості ДТП, пов'язаних з наїздом на пішоходів, від зміни характеру дій пішоходів (наприклад, доставка дітей до школи на легковому автомобілі замість їх пересування пішки або відмова літніх осіб виходити з дому через відчуття страху, обумовленого підвищенням інтенсивності руху транспортних засобів);

c) проведення подальших досліджень для виявлення позитивних і негативних наслідків все ширшого використання передових технологій на транспортних засобах, а також відповідної розробки конструкції транспортних засобів для забезпечення безпеки найуразливіших учасників дорожнього руху, зокрема пішоходів.

3.2.2 Роль державних органів

Державним органам варто серйозніше враховувати уразливість пішоходів і відігравати активну роль у справі зниження небезпеки, яку вони відчують на дорогах, за допомогою:

а) приділення особливої уваги проблемі безпеки пішоходів;

б) врахування інтересів пішоходів при розробленні транспортних планів та маршрутів руху транспортних потоків і приділення їм такої ж уваги, як і іншим учасникам дорожнього руху. При будівництві нових або зміні існуючих інфраструктур варто проводити перевірки на предмет безпеки, щоб, зокрема, виявляти й пом'якшувати можливий негативний вплив на безпеку і мобільність пішоходів;

з) залучення до участі в цій роботі жителів відповідних районів, щоб своїми пропозиціями вони могли сприяти підвищенню безпеки пішоходів.

3.2.3 Просвітня робота і кампанії, спрямовані на підвищення безпеки пішоходів

Для підвищення інформованості учасників дорожнього руху про існуючі правила дорожнього руху та безпечну поведінку щодо пішоходів особливу увагу слід приділяти перерахованим нижче питанням, особливо в контексті організації інформаційно-пропагандистських кампаній і курсів водіння:

а) Слід передбачити, щоб кампанії, спрямовані на підвищення безпеки пішоходів, створювали образ пішохода не просто як уразливого учасника дорожнього руху, а як одного з його повноправних учасників.

б) Ці кампанії покликані інформувати усіх учасників дорожнього руху про межі фізичних і психологічних можливостей людини в умовах руху, сприяючи тим самим розумінню поведінки кожної групи учасників дорожнього руху, з урахуванням необхідності взаємодії між ними.

з) Просвітню роботу в галузі безпеки дорожнього руху та кампанії з безпеки дорожнього руху слід також використовувати для інформування пішоходів про правила дорожнього руху, для полегшення дотримання ними цих правил та ознайомлення їх з рекомендаціями про те, яким чином можна уникнути небезпечних ситуацій, коли вони пересуваються пішки, зокрема, коли вони мають переважне право проходу.

д) Особливу увагу слід приділяти аспектам професійної підготовки та виховання, починаючи з дітей наймолодшого віку. На батьках лежить особлива відповідальність за навчання дітей навичкам перетину дороги.

е) На курсах водіння і під час цих кампаній слід заохочувати неагресивний стиль поведінки по відношенню до пішоходів, звертаючи увагу на їх уразливість.

3.3 Рекомендації, що стосуються пересування осіб з обмеженою мобільністю

На додаток до положень Конвенцій 1968 року про дорожній рух і про дорожні знаки та сигнали і Європейських угод 1971 року, які їх доповнюють, урядам рекомендується невідкладно вжити заходів для полегшення пересування осіб з обмеженою мобільністю в умовах дорожнього руху у всіх випадках, коли це можливо, і з належним урахуванням безпеки всіх учасників дорожнього руху на основі наступних принципів:

а) прийняття міжнародного знака, який наводиться нижче або опис якого міститься в Конвенції 1968 року про дорожні знаки і сигнали (пункт 1 глави Н додатка 1), і його зображення на



документах, дорожні знаки і сигнали і т.д., використовуваних для полегшення пересування осіб з обмеженою мобільністю;

b) дозвіл особам з обмеженою мобільністю, що використовують інвалідні коляски, виїжджати на пішохідні доріжки та тротуари за умови руху зі швидкістю пішоходів, а також на доріжки для велосипедистів в тому випадку, якщо немає тротуару або пішохідної доріжки з належним покриттям;

c) сприяння, в тих випадках, коли це можливо, створенню та функціонуванню спеціальних систем міського транспорту, призначених для використання особами з обмеженою мобільністю, не здатними пересуватися без сторонньої допомоги (наприклад, система таксі або мікроавтобусів, спеціально обладнаних для цієї мети);

d) полегшення пересування осіб з обмеженою мобільністю шляхом використання особистих автомобілів або таксі за рахунок системи відповідних заходів (таких, як надання дотацій або зниження податків та/або тарифів);

e) сприяння:

i) переобладнанню транспортних засобів, що серійно випускаються, з метою полегшення перевезення осіб з обмеженою мобільністю;

ii) переобладнанню транспортних засобів, що серійно випускаються, з метою забезпечення можливості водіння їх деякими категоріями осіб з обмеженою мобільністю;

iii) розробленню і створенню спеціальних транспортних засобів, призначених для осіб з обмеженою мобільністю;

iv) стандартизації устаткування, використовуваного для оснащення транспортних засобів, згаданих у підпунктах i) та ii), а також спеціальних транспортних засобів, згаданих у підпункті iii);

f) використанню засобів масової інформації та інших можливостей для широкого ознайомлення населення з проблемами, з якими стикаються особи з обмеженою мобільністю в умовах дорожнього руху;

g) розповсюдженню серед осіб з обмеженою мобільністю відповідної інформації, що стосується транспортних пристроїв і позначених маршрутів, якими вони можуть користуватися.

3.4 Рекомендації, що стосуються безпеки престарілих осіб

З метою підвищення безпеки престарілих осіб слід звертати їхню увагу на небезпеки, пов'язані з дорожнім рухом. У цьому зв'язку пропонується вжиття наступних заходів:

a) слід заохочувати носіння престарілими особами в нічний час одягу, доповненого світловідбиваючими елементами;

b) на всіх рівнях ухвалення рішень слід забезпечити розповсюдження інформації щодо потреб престарілих осіб у зв'язку з транспортними системами і засобами;

c) слід використовувати засоби масової інформації, а також інші відповідні засоби, для ознайомлення всіх учасників дорожнього руху, включаючи престарілих осіб, з

конкретними проблемами, з якими стикаються престарілі особи в умовах дорожнього руху. У цьому зв'язку значну допомогу могли б надати курси для престарілих осіб, створювані зацікавленими організаціями та/або поліцією.

Глава 4. Безпека дітей на дорозі в школу і зі школи, а також під час їх перевезення

Ця глава враховує відповідальність дорослих за забезпечення безпеки дітей, торкається серйозної соціальної проблеми загибелі та травмування дітей в умовах дорожнього руху і повністю відповідає Конвенції про права дитини, в якій міститься чітко виражений заклик до дорослих і різних установ нести відповідальність за благополуччя дітей. Таке завдання передбачає захист дітей від порушень правил дорожнього руху. У ній міститься опис рекомендованих заходів, щодо навчання, інформування, поведінки дітей в умовах дорожнього руху та їх перевезення. Заходи, що стосуються обладнання для забезпечення безпеки дітей на дорозі в школу і зі школи і поблизу шкіл, викладені у главі 9 цієї Резолюції.

4.1 Контекст

Дорожній рух є найбільш складним і таким, що вимагає уваги до аспектів навколишнього середовища, з якими може зіткнутися дитина. В результаті фізіологічного і психічного розвитку дитини її поведінка менш передбачувана і вона істотно відрізняється від поведінки дорослої людини. Крім того, діти особливо вразливі до дорожньо-транспортному травматизму і небезпеки тривалої (постійної) втрати працездатності, яка може справити глибоко негативний вплив на якість життя постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах дітей. Для того щоб знизити кількість дітей-жертв дорожньо-транспортних пригод, значна частина яких відбувається з дітьми шкільного віку на шляху в школи і зі школи, а також у безпосередній близькості від шкіл, органам влади слід вжити заходів щодо попередження таких пригод, а батькам і адміністраціям шкіл варто приділяти пильнішу увагу небезпекам, які загрожують діти.

4.2 Рекомендації, щодо безпеки дітей на дорозі в школу і зі школи.

Заходи, яких слід вживати, викладені нижче.

4.2.1 Роль органів влади

Їм рекомендується:

а) враховувати аспекти безпеки на шляху до школи і зі школи в процесі навчання дітей правилам безпечної поведінки на дорогах, передбачених в пункті 2.1.3, зокрема в школах;

б) навчати дітей навичкам поведінки на автобусній зупинці, при посадці в автобус і висадці з нього, а також у самому автобусі під час поїздки. Таке навчання слід доповнювати практичними заняттями, зокрема для вироблення навичок поведінки в небезпечних ситуаціях;

з) інформувати водіїв механічних транспортних засобів про проблеми дітей, які не володіють необхідними навичками адекватного реагування на небезпеки, що виникають на дорозі;

д) захищати дітей за допомогою активних і пасивних заходів;

e) посилити контроль за дотриманням водіяма правил дорожнього руху поблизу шкіл, особливо в години приходу і відходу дітей;

f) заохочувати використання засобів масової інформації для поширення програм, призначених для батьків і дітей, які мають на меті підвищення безпеки дітей на дорозі в школу і зі школи;

g) забезпечити на національному рівні статистичний облік усіх дорожньо-транспортних пригод, жертвою яких стали діти, і вжити заходів для поліпшення якості зібраних даних. У тих випадках, коли національна статистика не включає дані про дорожньо-транспортні пригоди, що мали місце на шляху в школу або зі школи, необхідну інформацію слід збирати за допомогою проведення спеціальних обстежень або оглядів;

h) зробити необхідні кроки для розробки досліджень, спрямованих на підвищення безпеки дітей, які беруть участь у дорожньому русі;

i) організувати систему перевезень дітей (наприклад, шкільними автобусами – див. у цьому зв'язку пункти 4.2.3 та 7.1.1.2), зокрема для учнів молодших класів, і особливо, якщо школа розташована далеко від місця проживання.

4.2.2 Роль батьків та адміністрації шкіл

Рекомендуються викладені нижче заходи:

a) батьків слід інформувати про те, що їхні діти, як учасники дорожнього руху, володіють обмеженими можливостями; слід спонукати батьків до підвищення безпеки їхніх дітей шляхом нагляду і навчання:

i) щодо нагляду слід особливо заохочувати супровід дітей – особливо учнів молодших класів – самими батьками або іншими особами, а також поступове привчання їх до того, щоб ходити без супроводу;

ii) щодо отримання навичок правильної поведінки в умовах дорожнього руху теоретичне навчання слід підкріплювати практичним навчанням в реальних умовах дорожнього руху; дітей слід привчати до того, як повинен вести себе пішохід (як переходити дорогу, як іти обабіч дороги, у якій немає тротуарів і т.д.). Слід передбачити, щоб таке навчання проводилося як спеціально підготовленими для цього особами (наприклад, вчителями, співробітниками дорожньої поліції), так і батьками.

b) дорослим слід нагадувати про необхідність власним прикладом постійно демонструвати дітям безпечну поведінку, що забезпечує дотримання правил дорожнього руху;

c) для забезпечення безпеки дітей у небезпечних місцях на шляху до школи і зі школи слід організовувати патрулі у складі осіб, які пройшли спеціальну підготовку, наприклад, співробітників поліції, вчителів, батьків і, можливо, учнів старших класів. У цьому зв'язку варто враховувати, що патрулі, складаються з учнів старших класів, сприяють не тільки підвищенню безпеки дітей в таких місцях, але й отриманню загальних знань в галузі безпеки руху самими патрульними та розвитку в них почуття відповідальності. Тому пропонується приділяти особливу увагу питанню про сприяння у створенні та роботі таких патрулів;

d) слід інформувати батьків і адміністрацію шкіл про важливість поліпшення видимості дітей за допомогою яскраво забарвленого одягу або запобіжних пристосувань (із світлоповертаючих або люмінесцентних матеріалів), зокрема в умовах поганої видимості;

e) щодо дітей, які відповідно до національного законодавства можуть використовувати велосипеди і мопеди, слід:

i) навчати їх основним правилам дорожнього руху;

ii) вказувати їм на важливість правильного обладнання їх транспортного засобу (освітлення, світловідбиваючі пристосування, гальма і т.д.), а також носіння яскраво забарвленого одягу або одягу зі світловідбиваючими смугами;

iii) навчати їх правилам використання захисних пристроїв (шоломів і т.д.);

iv) а також вказувати їм на особливі види небезпеки, які можуть виникнути під час руху на дорозі для їх категорії транспортних засобів, особливо у зв'язку з наявністю важких транспортних засобів.

Якщо дітям дозволено користування велосипедами з раннього віку, то варто заохочувати супровід їх батьками або іншими особами, а також дотримання рекомендацій, перелічених вище у пунктах a) і b), для того щоб поступово привчати їх до правильної поведінки на дорозі при користуванні велосипедом.

ЧАСТИНА III. ІНФРАСТРУКТУРА ТА БЕЗПЕКА

Удосконалення автодорожньої інфраструктури може сприяти відчутному зниженню кількості і тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Надавши дорозі доступну для розуміння учасниками дорожнього руху конфігурацію, проектувальники можуть впливати на їх поведінку. Облаштування дороги має допускати її безпечне використання учасниками дорожнього руху різних категорій. У цьому розділі зачіпаються, зокрема, ті об'єкти інфраструктури та обладнання, які націлені на забезпечення безпеки найуразливіших категорій учасників дорожнього руху (пішоходів, дітей, осіб з обмеженою мобільністю, престарілих, водіїв і пасажирів двоколісних транспортних засобів), а також деякі інші об'єкти, що мають особливі характеристики (штучні споруди, тунелі) або призначені для охорони дороги від перетину її дикими тваринами і/або для охорони самих диких тварин.

Глава 8. Заходи та засоби, призначені для забезпечення безпеки пішоходів

На додаток до рекомендації, що міститься у главі 3 цієї Зведеної резолюції, в даній главі перераховуються різні заходи та засоби, призначені забезпечувати вищий рівень безпеки пішоходів.

8.1 Рекомендації, що стосуються засобів обслуговування пішоходів

Оскільки пішоходи як група, що характеризується неоднорідністю, мають досить різні можливості і є особливо уразливими, стратегії адаптації їх поведінки до існуючих дорожніх інфраструктур обмежені. Тому необхідні правові положення, рекомендації та інші підходи в галузі інфраструктури.

Засоби обслуговування та інфраструктуру слід проектувати таким чином, щоб забезпечити мобільність пішоходів, зменшити небезпеку на дорозі і сприяти формуванню у всіх учасників дорожнього руху навичок безпечної та відповідальної поведінки. Рекомендується вжити наступних заходів щодо пішоходів:

8.1.1 Тротуари і пішохідні доріжки

У всіх невеликих і великих містах слід створити мережу безперервних пішохідних маршрутів (включаючи тротуари і т.д.). Вони забезпечуватимуть безпечні, прямі з'єднання між місцями проживання, магазинами, школами, місцями доступу до громадського транспорту та іншими життєво важливими об'єктами і засобами обслуговування. Слід передбачити, щоб тротуари і пішохідні доріжки були добре освітлені і підтримувались в хорошому стані. Їх ширину слід визначати в залежності від їх функціональної ролі (шкільні доріжки або маршрути, що проходять торговими районами і т.д.). Тротуар не слід використовувати для стоянки транспортних засобів. Якщо цього уникнути не вдається, то для руху пішоходів і осіб з обмеженими можливостями пересування, які користуються інвалідними колясками, треба гарантувати достатній простір і в разі допустимого відступу від цього правила – відповідні місця для стоянки слід позначати. Варто передбачити, щоб знаки та інше обладнання не ускладнювало рух пішоходів.

Не варто дозволяти використання пішохідних доріжок і тротуарів для руху транспортних засобів, включаючи всі пристрої для індивідуального пересування, що приводяться в рух двигунами будь-якого типу, за винятком повільних засобів пересування, призначених для інвалідів.

8.1.2 Пішохідні переходи

8.1.2.1 Загальні принципи

На пішохідних переходах слід забезпечувати можливість безпечного перетину проїзної частини. Отже, переходи не можуть розглядатись в якості дорожньої розмітки, а їх слід вважати невід'ємним елементом транспортної схеми (включаючи під'їзні зони і, по можливості, центральний острівцець безпеки), котрі утворюють складову частину всієї конструкції дороги. Тому аспекти, пов'язані з їх місцем розташування і схемою, слід у всіх випадках враховувати в контексті планування, розробки конструкції і будівництва дороги в цілому. По суті, мета полягає в тому, щоб по можливості надавати перевагу створенню безпечних умов для переходу пішоходів через дорогу, не змінюючи її рівня. Однак за необхідності для підвищення безпеки пішоходів в певних місцях варто передбачити можливість використання таких інженерних споруд, як пішохідні мости або підземні переходи. Варто також створити достатню кількість пішохідних переходів, ретельно плануючи їх таким чином, щоб це не змушувати пішоходів користуватися довгими обхідними шляхами.

8.1.2.2 Огляд на пішохідних переходах

Слід передбачити, щоб у зоні наближення до переходу ніщо не ускладнювало огляд, оскільки для безпечного перетину дороги пішоходам необхідно бачити транспортні засоби, що наближаються та бути видимими для водіїв таких транспортних засобів. Тому для забезпечення гарного огляду в зоні пішохідного переходу рекомендується, по можливості, збільшити ширину тротуару настільки, щоб його край перебував на одній лінії з узбіччям проїзної частини, де передбачені місця для стоянки, або забезпечити дотримання заборони зупинки чи стоянки перед пішохідним переходом на відстані не менше п'яти метрів, як це вимагається, наприклад, пунктом 18 додатку до Європейської

угоди, що доповнює Конвенцію про дорожній рух 1968 року (до статті 23.3). Для забезпечення дотримання цієї заборони можна використовувати відповідну розмітку.

8.1.2.3 Обладнання пішохідних переходів

Загалом дороги слід проектувати таким чином, щоб мінімізувати відстань між краями проїжджої частини на позначених пішохідних переходах. Пішохідні переходи, не оснащені світлофорами, слід обладнати знаком, що означає обов'язковий припис і передбачений Конвенцією про дорожні знаки та сигнали 1968 року, та при необхідності слід інформувати водіїв транспортних засобів про них застережливим знаком на достатній відстані до переходу. Пішохідні переходи слід також чітко позначати на проїзній частині, як це передбачено, наприклад, Конвенцією про дорожні знаки та сигнали 1968 року (додаток 2), і освітлювати значно краще, ніж інші частини дороги.

Якщо на перехресті, регульованому світлофором, дозволений поворот транспортних засобів, то слід вжити заходів для підвищення безпеки пішоходів, що перетинають проїзну частину по пішохідному переходу. З цією метою слід забезпечити чітке оповіщення, з одного боку, пішоходів, яким потрібно пам'ятати про можливу небезпеку, а з іншого – водіїв, яким варто проявляти обережність при виконанні повороту.

Крім того, слід забезпечити, щоб при синхронізації фаз включення світлофорів відводилось достатньо часу для безпечного перетину дороги пішоходами. В особливих випадках для надання додаткового часу для перетину дороги пішоходами, що повільно пересуваються, слід використовувати технічні засоби виявлення.

На пішохідних переходах, не регульованих світлофорами, швидкість транспортних засобів, що наближаються, слід обмежувати таким чином, щоб забезпечити можливість безпечного переходу дороги пішоходами.

Нарешті, в місцях підвищеної небезпеки, особливо коли є більше однієї смуги руху в кожному напрямку або ж коли існує ймовірність руху транспортних засобів з підвищеною швидкістю, пішохідні переходи, по можливості, не слід створювати. Якщо це неможливо, то їх слід обладнати центральним острівцем безпеки і/або іншими засобами разом з гарним освітленням, щоб полегшити безпечне перетинання проїзної частини пішоходами, особливо дітьми і престарілими особами.

8.1.3 Підземні переходи і пішохідні мости

У тих випадках, коли дорогу, що складається більш ніж з двох смуг з інтенсивним рухом, доводиться перетинати значній кількості пішоходів, в якості належного рішення можуть використовуватись пішохідні мости та підземні переходи, якщо вони обслуговуються належним чином, освітлені і доступні для всіх користувачів, включаючи осіб з обмеженими можливостями пересування, а також дорожнє огородження для запобігання перетину пішоходами дороги у невстановленому місці.

8.1.4 Пішохідні зони

Пішохідні зони призначені для користування пішоходами і повинні проектуватись з цією метою. У національне законодавство слід включати чіткі приписи, що регулюють умови доступу до них транспортних засобів та учасників дорожнього руху певних категорій, а також правила установки знаків, допустимих швидкостей і годин руху в цих зонах. Слід звернути особливу увагу на доступ до пішохідних маршрутів на вході в пішохідні зони та на виході з них.

8.1.5 Зони з обмеженою швидкістю руху

Вирішальне значення для безпеки пішоходів має забезпечення низьких швидкостей руху в населених пунктах. Однак для створення зони з низькою швидкістю руху, як правило, недостатньо однієї лише установки дорожніх знаків. Необхідно також використовувати різні спеціальні об'єкти інфраструктури. З цією метою можна передбачити різні типи інфраструктури, наприклад зони, в яких для пішоходів може бути забезпечена підвищена безпека. Нижче описані два найпоширеніших типи таких зон.

8.1.5.1 Зони з обмеженням швидкості руху 30 км/год

Це зона для уповільнення швидкості руху до 30 км/год, істотно відрізняється від звичайної дороги. Її слід позначати відповідним знаком, наприклад, передбаченим Конвенцією про дорожні знаки і сигнали 1968 року. Вона проектується і планується таким чином, щоб знизити як інтенсивність, так і швидкість руху. При створенні таких зон можуть застосовуватись як окремі, так і всі нижченаведені заходи:

- a) Створення чітко видимих "воріт" на в'їздах у зону.
- b) Встановлення загального обмеження швидкості 30 км/год.
- c) Проектування доріг та прилеглих територій таким чином, щоб вони сприяли зниженню швидкості.
- d) Виділення в зоні значних територій, призначених для руху пішоходів і не механічних транспортних засобів.
- e) Надання пріоритету транспортним засобам, що наближаються праворуч (ліворуч у країнах з лівостороннім рухом).
- f) Використання замість асфальту різних типів дорожнього покриття, щоб певні місця було добре видно.

8.1.5.2 Житлові зони

Житлові зони можуть обладнуватись там, де кількість автомобілів настільки незначна, що вся вулиця може використовуватись для пішого руху або навіть ігор, а також у місцях, де численні пішоходи повинні мати можливість перетинати дорогу "повсюдно". Ці зони слід проектувати таким чином, щоб для водіїв було очевидно, що транспортні засоби не мають пріоритету перед пішоходами і що вони зобов'язані знижувати швидкість руху, аби надавати пріоритет пішоходам у цій зоні. Ці зони слід позначати для водіїв транспортних засобів відповідним знаком, що означає обов'язковий припис, як, наприклад, знак, передбачений Європейською угодою 1971 року (див. новий підпункт 14 пункту 22 – до підрозділу II розділу Е додатку 1), що доповнює Конвенцію про дорожні знаки і сигнали 1968 року. Див. також пункт 20-біс (до статті 27-біс "Спеціальні правила, що застосовуються в житлових зонах, позначених відповідними знаками") Європейської угоди 1971 року, що доповнює Конвенцію про дорожній рух 1968 року.

8.1.6 Території, прилеглі до шкіл

Слід приділяти серйозну увагу територіям, прилеглим до шкіл, і, коли йдеться про будівництво нових або реконструкцію вже існуючих шкіл, належить вживати особливих

заходів для забезпечення високого рівня безпеки дітей (з цього питання див пункт 9.1 глави 9). На додаток до цих заходів, що торкаються інфраструктури, особливу увагу слід також приділяти питанню забезпечення безпеки маршрутів слідування учнів шкіл, про що йдеться в пункті 4.1 глави 4.

8.1.7 Пішохідна інфраструктура в сільських районах

Пішохідні доріжки в сільських районах або мають бути повністю незалежні від доріг, або повинні відділятися від них фізично за допомогою високого бордюру, газону чи широкого узбіччя. Для забезпечення адекватної безпеки одного лише нанесення розмітки на тротуарі або створення вузьких узбіч недостатньо.

8.1.8 Показники напрямків і інформаційно-вказівні знаки для пішоходів

Підвищенню безпеки пішоходів може сприяти хороша орієнтація, заснована на показниках напрямків і інформаційно-вказівних знаках. За допомогою таких знаків можна домогтися того, що пішоходи не загубляться в незнайомому місці, не втратять орієнтації в умовах руху і будуть уважно стежити за дорожньою обстановкою; ці знаки можуть також використовуватись для позначення найбезпечніших маршрутів.

8.1.9 Можливості для руху інших осіб, які прямують на безмоторних транспортних засобах

Безпеку пішоходів ні в якому разі не слід ставити під загрозу в результаті використання засобів, призначених для підвищення безпеки та зручності велосипедистів або інших осіб, які пересуваються на безмоторних транспортних засобах (роликівих ковзанах, самокатах і т.д.). Якщо виділення окремої смуги для цих учасників дорожнього руху небажане або неможливе, то дорожню інфраструктуру слід проектувати таким чином, щоб забезпечити безпечний рух велосипедистів та інших осіб, які пересуваються на безмоторних транспортних засобах.

8.1.10 Створення зручностей для забезпечення безпеки пішоходів

Створення навіть таких зручностей, як просто рівні поверхні тротуарів, наявність лавок і укриттів, відіграє свою роль у забезпеченні безпеки пішоходів. Це особливо актуально для престарілих осіб та інвалідів і може сприяти запобіганню пригод, спричинених падінням.

8.1.11 Поточне утримання тротуарів

Тротуари слід оснащувати і утримувати таким чином, щоб їхня поверхня була рівною і неслизькою. Варто передбачати, щоб руху пішоходів не заважали жодні перешкоди. Взимку важливе значення мають боротьба з обледенінням і очищення тротуарів від снігу.

8.2 Рекомендації, що стосуються використання на ділянках з одностороннім рухом смуг, зарезервованих для руху автобусів в протилежному напрямку

З метою зменшення небезпеки дорожньо-транспортних пригод з пішоходами, які перетинають проїзну частину на ділянках з одностороннім рухом, де є смуги, зарезервовані для руху деяких категорій транспортних засобів в протилежному напрямку, слід приділяти особливу увагу необхідному обладнанню, передбачаючи:

- a) або пішохідні переходи, регульовані світлофорами;

b) або острівці безпеки біля краю даної смуги руху, причому на кожному острівці безпеки і навпроти нього на тротуарі слід встановлювати знак, який би нагадував пішоходам про небезпеку появи транспортного засобу з відповідного напрямку.

Крім того, щоб не допустити перетину пішоходами проїзної частини в інших місцях, ніж спеціально обладнані для пішохода і згадані вище, слід там, де це необхідно, встановлювати відповідні загороджувальні пристрої, які б відокремлювали тротуар від зарезервованої для руху в протилежному напрямку смуги руху. Слід також вжити запобіжних заходів для того, щоб загороджувальні пристрої не були розташовані в місцях, де пасажирів, що виходять з автобусів, могли б опинитися між автобусом і цим пристроєм.

8.3 Рекомендації, що стосуються безпеки на зупинках трамвая

Для забезпечення безпеки на зупинках трамвая, посадка і висадка пасажирів в жодному разі не повинна здійснюватись безпосередньо з проїзної частини або на ній без якогось захисту. З цією метою зупинки слід проектувати або біля тротуару або біля спеціально обладнаного острівця безпеки, або – у випадку вузьких вулиць – на підвищеній ділянці проїзної частини, позначеній світловим сигналом. Підвищення будь-якого типу може також бути необхідним для полегшення посадки і висадки престарілих осіб та інвалідів.

Глава 9. Обладнання для забезпечення безпеки дітей на дорозі в школу і зі школи та поблизу шкіл

На додаток до рекомендацій, що містяться в главі 4 цієї Резолюції, в даній главі перераховані різні заходи з облаштування території, що дозволяють забезпечити безпеку дітей на дорозі в школу і поблизу шкіл.

9.1 Рекомендації, що стосуються навколишніх умов поблизу шкіл і розташування шкіл

a) Поблизу шкіл органам влади слід попереджати водіїв про можливу присутність дітей за допомогою належних знаків, наприклад тих, які перераховані в Конвенції про дорожні знаки і сигнали 1968 року;

b) поблизу шкіл органам влади слід також вживати заходів з обмеження швидкості транспортних засобів, принаймні у години шкільних занять і в той час, коли діти йдуть до школи чи зі школи, а також щодо заборони стоянки і обгону;

з) поблизу шкіл рух автомобілів слід, по можливості, відокремлювати від руху велосипедистів та пішоходів;

d) якщо виходу дітей безпосередньо на вулицю з інтенсивним рухом не можна запобігти, то слід вживати заходів – постійного характеру або на час знаходження дітей у школі – з обмеження швидкості руху на таких вулицях;

e) для транспортних засобів, які перевозять школярів (автобуси, приватні автомобілі), слід передбачити місця зупинок, які, по можливості, слід розміщувати поза проїзною частиною та на тій стороні дороги, де розташована школа;

f) дороги, розташовані поблизу шкіл, і дороги, що забезпечують під'їзд до них, слід планувати, проектувати, обладнувати і утримувати таким чином, щоб вони були безпечними для дітей (досить широкі тротуари, пішохідні і велосипедні доріжки, бічні

бар'єри, пішохідні переходи під проїзною частиною або над нею, позначені відповідними знаками і розміткою, світлофори і освітлення проїзної частини);

г) на дорогах і стоянках у зоні біля шкіл не слід розташовувати штучні та природні перешкоди, включаючи стоячі транспортні засоби, які б ускладнювали дітям огляд дороги і рух по ній транспортних засобів, а водіям – видимість дітей;

h) по можливості, слід виключати небезпечні ситуації на дорогах поблизу шкіл і на маршрутах слідування в школи;

і) вже на попередніх стадіях планування нових шкіл слід залучати для консультацій органи з нагляду за безпекою дорожнього руху та органи охорони здоров'я, щоб школи розташовувались, по можливості, поблизу житлових районів і далі від доріг з інтенсивним рухом транспорту;

j) виходи зі шкіл і зі шкільних майданчиків слід планувати таким чином, щоб вони вели на дороги, які найменш небезпечні для дітей у плані дорожнього руху.

9.2 Рекомендації, що стосуються зупинок рейсових та шкільних автобусів

а) Зупинки шкільного автобуса повинні відповідати рекомендації, викладеній у пункті 4.2.1 е), і їх бажано розміщувати на території самої школи. Цей момент слід брати до уваги при розробленні планів будівництва нових шкіл;

б) якщо зупинки шкільного автобуса суміщені із зупинками рейсового пасажирського транспорту, то це слід брати до уваги при проектуванні автобусної зупинки;

з) простір, відведений для дітей, які очікують автобуса, має бути достатньо великим, щоб їх вмістити. Його слід відгородити від проїзної частини стаціонарним бар'єром з проміжками в тому місці, де знаходяться двері автобуса. Ці проміжки слід захистити другим бар'єром, що знаходиться далі від краю тротуару;

д) коли зупинка шкільного автобуса знаходиться не в тому місці, де розташована зупинка рейсового автобуса, її слід позначати особливо.

Глава 10. Вуличне обладнання, призначене для полегшення пересування осіб з обмеженою мобільністю і престарілих осіб

10.1 Контекст

Незважаючи на заходи, викладені в пунктах 3.3 та 3.4 глави 3 щодо безпеки осіб з обмеженою мобільністю та престарілих людей, державним органам слід вживати відповідних заходів щодо вуличного обладнання з метою полегшення пересування цих осіб і підвищення їхньої безпеки в умовах дорожнього руху.

10.2 Рекомендації

Для полегшення пересування осіб з обмеженою мобільністю і престарілих людей слід застосовувати заходи, викладені нижче.

10.2.1 Переміщення осіб з обмеженою мобільністю

Відповідним органам слід забезпечувати:

а) включення в будівельні стандарти та стандарти з обслуговування інфраструктури транспорту положень, спрямованих на забезпечення для осіб з обмеженою мобільністю можливості безперешкодного пересування. Зокрема, при використанні текстури покриття доріг слід розрізняти їх використання для орієнтації сліпих і для попередження сліпих про наявність перешкод. Покриття для орієнтації слід застосовувати поблизу перехресть, автобусних зупинок, громадських будівель і т.д. Покриття для попередження сліпих має на меті захистити їх від таких перешкод, як дерева, паркомати, рекламні щити і т.д., розташовані уздовж тротуарів. Також слід, зокрема, заохочувати застосування таких заходів:

i) приведення тротуарів, пологих з'їздів та підйомників в повнішу відповідність до потреб пересування осіб з обмеженою мобільністю пішки або в інвалідних візках. Зокрема, слід зменшувати висоту або робити скоси на краях бордюрів на ділянках тротуарів, які примикають до пішохідних переходів, і передбачати на похилих площинах (пологих з'їздах) покриттів, пристроїв, що запобігають ковзанню. Слід також попереджувати сліпих про це вуличне обладнання;

ii) оснащення світлофорів кнопками виклику, розташованими таким чином, щоб вони були доступні для осіб, які користуються інвалідними колясками;

iii) полегшення користування системами громадського транспорту особами з обмеженою мобільністю за рахунок вжиття відповідних заходів щодо доступу на стоянки і до транспортних засобів.

б) облік місцевих потреб осіб з обмеженою мобільністю, наприклад, за рахунок створення в населених пунктах чітко позначених маршрутів, що забезпечують легкий доступ до магазинів, банків та інших установ, пов'язаних з обслуговуванням населення.

10.2.2 Пересування престарілих осіб

Відповідним органам слід:

а) докладати зусиль для забезпечення належної експлуатації елементів дорожньої інфраструктури, включаючи вуличне обладнання, що має велике значення для пересування цих осіб;

б) заохочувати і систематично здійснювати відповідну установку вуличного обладнання, а також поступове усунення фізичних перешкод, таких, як сходинок і сходи між вулицями, будівлями і транспортними системами;

с) заохочувати і здійснювати скрізь, де це можливо, розвиток в міських центрах мережі безперервних і безпечних пішохідних доріжок.

ЧАСТИНА IV. ІНШІ ЗАХОДИ ВПЛИВУ НА БЕЗПЕКУ

Хоча рекомендації, викладені в частинах, які наведені вище, стосуються головним чином складових безпеки дорожнього руху (учасник дорожнього руху з точки зору його поведінки на дорозі, транспортний засіб та інфраструктура), все ж деякі питання супутнього характеру також справляють істотний вплив на зниження дорожньо-транспортних пригод та їх тяжкості. Йдеться про надання допомоги жертвам (глава 13), безпеки поблизу ділянок дорожніх робіт і на місці аварії/дорожньо-транспортної пригоди

(глава 14), реклами та безпеки дорожнього руху (глава 15) і локальних обмежень в дорожньому русі (глава 16), які застосовуються місцевими органами. Саме з цієї причини країнам рекомендується здійснювати заходи, викладені в зазначених розділах.

Глава 13. Надання допомоги жертвам

13.1 Контекст

У разі дорожньо-транспортної пригоди із заподіянням тілесних ушкоджень винятково важливо вжити дуже оперативних заходів щоб обмежити тягар травм і страждання поранених та забезпечити оптимальну евакуацію тих, хто вцілів після даної події. Для досягнення цих цілей такі дії повинні робитися дуже швидко.

13.2 Рекомендації

13.2.1 Оперативне сповіщення

а) При необхідності встановлювати пристрої виклику, під'єднані до наявних систем виклику екстреної допомоги, і повсюдно заохочувати використання всіх інших засобів виклику екстреної допомоги.

б) Запровадити міжнародно визнаний безкоштовний телефонний номер для виклику екстреної допомоги, а до його введення сповіщати про національний номер виклику екстреної допомоги з використанням відповідних засобів.

в) Забезпечувати розповсюдження інформації щодо належного використання цього номера виклику екстреної допомоги і оповіщати про те, яку інформацію необхідно передавати в підрозділи екстреної допомоги. Зокрема, про місце і обставини дорожньо-транспортної пригоди (зокрема, наприклад, про людей, які не в змозі вибратися з транспортного засобу, про загорання транспортних засобів, кількість поранених і серйозності їх поранень, кількості транспортних засобів, що потрапили в аварію і т.д.).

13.2.2 Забезпечення безпеки на місці дорожньо-транспортної пригоди

Навчати учасників дорожнього руху (наприклад, в ході підготовки для отримання водійського посвідчення) методам надійного забезпечення безпеки на місці дорожньо-транспортної пригоди та відповідної сигналізації (тобто попереджувальні трикутники, ліхтарі, конуси) і методам попередження та запобігання додаткових ускладнень до прибуття підрозділів екстреної допомоги.

13.2.3 Перша допомога

а) Інструктувати учасників дорожнього руху (наприклад, в ході підготовки для отримання водійського посвідчення, в процесі загального навчання або на спеціальних курсах) про практичні методи надання невідкладної допомоги з метою забезпечення збереження життєвих функцій організму жертви до прибуття професійної медичної допомоги.

б) Запровадити відповідну професійну підготовку і забезпечувати проведення періодичних заходів з метою закріплення знань щодо надання першої допомоги і практичних навичок надання такої допомоги у професійних водіїв.

с) Вимагати, щоб для транспортних засобів категорій В, С і D, відповідно до приписів рекомендації 5.3.2 СР.1 в її нинішньому варіанті, були в наявності аптечки першої допомоги.

д) Включати інформацію про першу допомогу в документи, з якими зазвичай знайомляться учасники дорожнього руху, як, наприклад, атласи автомобільних доріг та навчальні посібники для екзаменів з водіння.

е) Сприяти обов'язковому вивченню питань надання першої допомоги і навчанню практичним навичкам її надання жертвам дорожньо-транспортних подій у ході підготовки для отримання водійського посвідчення (або в рамках іспиту на водіння або за допомогою проходження курсу надання першої допомоги з видачею відповідного свідоцтва визнаною організацією).

13.2.4 Екстрена медична допомога

а) Скоординувати систему надання екстреної допомоги, зокрема перевезення постраждалих в найближчі медичні установи, в яких може бути надана адекватна допомога з урахуванням характеру і тяжкості отриманих травм.

б) Уніфікувати порядок надання екстреної допомоги і забезпечити, щоб він дозволяв надавати належну екстрену медичну допомогу жертвам дорожньо-транспортних пригод як під час їх перевезення з місця дорожньо-транспортної пригоди в медичний заклад, так і в самому закладі.

с) Розташувати підрозділи надання екстреної допомоги таким чином, щоб вони могли прибути до місця дорожньо-транспортної пригоди якомога швидше після виклику.

д) Належним чином укомплектувати стаціонарні та пересувні підрозділи надання екстреної допомоги достатньою кількістю кваліфікованого і добре підготовленого персоналу. Заохочувати організацію і технічне оснащення груп добровольців з числа професійних медичних працівників, яких можна було б оперативно викликати на місце дорожньо-транспортної пригоди для надання жертвам невідкладної допомоги.

е) Сприяти поширенню і забезпеченню доступності передового досвіду і технічних засобів для вжиття заходів з порятунку людського життя, а також уніфікованої процедури відбору персоналу підрозділів надання екстреної допомоги.

ДОДАТОК VII

НАВЧАННЯ ДІТЕЙ БЕЗПЕЧНІЙ ПОВЕДЕНЦІ НА Дорогах – ДОДАТКОВІ РЕКОМЕНДАЦІЇ

(Рекомендація 2.1.3)

КОНТЕКСТ

1) Результати проведених останнім часом досліджень з усією очевидністю показують, що моторизований дорожній рух найрадикальнішим чином позначається на розвитку дітей. В екстремальних випадках такий рух перешкоджає розвитку саме тих

здібностей і навичок, які потрібні для безпечного подолання факторів небезпеки, що зустрічаються на дорогах.

2) Звідси впливають важливі висновки щодо навчання безпечній поведінці на дорогах:

a) для того щоб навчання безпечній поведінці на дорогах було ефективним, його неодмінно слід проводити з урахуванням двох аспектів – виховання дитини і навколишніх умов. Поліпшення зовнішніх умов, наприклад, за рахунок зменшення інтенсивності руху є важливою передумовою розвитку у дітей рухових навичок і виховання у них певної самостійності як учасників дорожнього руху. Тому навчання безпечній поведінці на дорогах, насамперед, диктує необхідність забезпечення сприятливого та безпечного оточення. Для створення такого оточення варто розширювати взаємодію влади з батьками;

b) сфера дорожнього руху розвивається швидкими темпами, зокрема через зростаючу урбанізацію і інтенсивний рух у міських зонах, що незмінно висуває все нові й підвищені вимоги, особливо до дітей та їхніх батьків;

c) у ході навчання дітей молодшого віку безпечній поведінці на дорогах слід, по можливості, використовувати реальні ситуації. За допомогою настанов, що стосуються безпеки дорожнього руху, для дітей молодшого віку вихователям і батькам слід дбати про те, щоб діти знаходили більшу автономність і розширювали сферу самостійних дій поступово і в умовах повної безпеки.

РЕКОМЕНДАЦІЇ

3) Слід вживати необхідних заходів для забезпечення навчання правилам дорожнього руху на регулярній і постійній основі, особливо в школах на всіх рівнях, як це передбачено пунктом 5-біс статті 3 Конвенції про дорожній рух 1968 року.

4) Дані рекомендації спрямовані на визначення умов, у яких слід проводити таке навчання з урахуванням віку дітей.

a) Професійна кваліфікація та підготовка інструкторів з навчання

5) Бажано, щоб викладачі та інші фахівці (наприклад, співробітники поліції), які навчатимуть школярів правилам безпечної поведінки на дорогах, мали педагогічну підготовку, а також відповідний практичний досвід.

6) Урядам та іншим органам, що займаються питаннями безпеки дорожнього руху (наприклад, місцевим органам влади), включаючи неурядові організації, слід вживати всіх заходів щодо належного укомплектування штату шкіл учителями, які отримали відповідну сучасну підготовку з навчання правилам поведінки в умовах дорожнього руху і володіють належними навчальними матеріалами.

b) Навчання

7) Навчання дітей безпечній поведінці на дорогах слід здійснювати із застосуванням сучасних педагогічних методів, включаючи практичні навички і технічні засоби, які варто періодично переглядати з урахуванням аналізу їх ефективності, а також зміни умов дорожнього руху. Для успішного навчання вкрай важливе значення має активна участь у цьому процесі самих учнів.

8) Навчання дітей шкільного віку безпечній поведінці на дорогах слід проводити як в рамках шкільних програм, адаптованих в залежності від віку дітей, так і з використанням різних форм позашкільного навчання.

9) Система навчання дітей безпечній поведінці на дорогах повинна бути поетапною і враховувати вік дітей, їхні здібності, місцеві умови і способи їх пересування. У ході цього навчання не слід залишати поза увагою важливе значення навколишнього оточення, яке має значний вплив на поведінку дітей.

10) Навчання безпечній поведінці слід починати з дошкільного віку. Необхідно заохочувати батьків до того, щоб вони сприяли навчанню своїх дітей з дошкільного віку і продовжували таке навчання в процесі їх дорослішання. Батькам слід давати необхідні їм знання для участі в навчанні своїх дітей безпечній поведінці на дорогах.

11) Дітей шкільного віку слід послідовно знайомити з навичками безпечної поведінки в якості пішоходів, пасажирів та велосипедистів.

12) Було б корисно, щоб офіційно визнані інструктори з навчання водінню, співробітники дорожньої поліції та інші фахівці в галузі безпеки дорожнього руху співпрацювали з викладачами в питаннях організації у школах теоретичних і практичних занять з безпеки дорожнього руху. Таким чином, завдяки досвіду цих фахівців учням було б простіше застосовувати на практиці отримані ними теоретичні знання.

13) Навчання дітей безпечній поведінці на дорогах і користуванню дорогами слід починати в захищених місцях, які можуть бути спеціально обладнані, і поступово переносити на реальні дороги, враховуючи фізичні та інші особливості дітей.

с) Програма

14) Діти за своєю природою є допитливими і тому також цікавляться всім, що відбувається на дорогах. Вже з раннього віку слід починати з простих роз'яснень дорожніх ситуацій, які виникають і неодноразово їх повторювати, причому це слід робити в спокійній і безпечній обстановці, яка б не викликала занепокоєння або страху. Навіть якщо діти в змозі усвідомити і до деякої міри осмислити різні дорожньо-транспортні ситуації, це не означає, що в тій чи іншій конкретній обстановці вони будуть діяти відповідним чином.

15) Страх чи інші спонтанні почуття або зовнішні чинники, які повністю заволодівають увагою дитини (наприклад, кішка на перехресті може відвернути її від того, що відбувається навколо), часто призводять до того, що реакція дитини виявляється неправильною. Саме з цієї причини дітей шкільного віку слід належним чином навчати навичкам безпечної поведінки в умовах дорожнього руху. Це передбачає розвиток навичок пересування в якості пішохода, пасажирів, велосипедиста і, можливо, водія, а також отримання відповідних знань, розуміння і позитивну оцінку задач із забезпечення безпеки дорожнього руху.

16) Навчання має бути поступовим; воно повинно починатися з розбору простих дорожньо-транспортних ситуацій і приводити до розуміння складніших проблем безпеки дорожнього руху. В нижчеподаних директивах, які стосуються мінімальної програми навчання в галузі безпеки дорожнього руху, передбачено, що первісна та подальша підготовка здійснюватиметься з урахуванням конкретного віку дітей.

і. Загальні рекомендації для всіх вікових груп

17) Загалом і зокрема дітям протягом всього часу їх навчання у школі слід роз'яснювати нижченаведені елементарні правила безпеки під час їх пересування дорогою в якості пішоходів, велосипедистів та у відповідних випадках водіїв мопеда або в якості пасажирів транспортного засобу:

a) важливість того, щоб діти-пішоходи або під час їхньої їзди на велосипеді чи мопеді були добре видимі для інших користувачів у нічний час і в погану погоду за рахунок використання захисного обладнання, наприклад флуоресцентних курток, одягу і/або шолома із світловідбиваючими пристроями;

b) роль захисного шолома і важливість його використання та правильність застібання під час їзди на велосипеді чи мопеді;

c) важливість використання дитячих утримуючих пристроїв та пристібання пасками під час поїздки на транспортному засобі, обладнаному пасками безпеки, пояснюючи дітям роль цих пристроїв, навіть якщо вони обмежують можливості руху дітей, щоб використання зазначених пристроїв стало автоматичним.

18) Роль батьків у належному застосуванні цих правил винятково важлива і вони мають самі подавати приклад правильної поведінки.

ii. Діти дошкільного віку

19) Навчання дітей цієї вікової групи має на меті сприяти їх поступовому звиканню до дорожньо-транспортних умов та усвідомлення себе в ролі учасників дорожнього руху як пішоходів, так і пасажирів. Тим не менше на вулиці дітей цього віку мають завжди супроводжувати дорослі.

20) У роботі з формування цих навичок дітей слід поступово знайомити з основними елементами дороги і культивувати їх розуміння, наприклад, того, що таке проїзна частина, тротуар, узбіччя, пішохідний перехід, світлофори і що таке дорожній рух (зокрема, пересування найрізноманітніших транспортних засобів), щоб звернути їхню увагу на безпеку, пов'язані з дорожнім рухом і прищепити їм навички обережного поведіння.

iii. Діти молодшого шкільного віку (до 10 років)

Принципи, на яких має будуватися навчання:

21) Навчання дітей цієї вікової групи слід здійснювати поступово, поетапно прищеплюючи їм відповідні навички поведінки в умовах дорожнього руху, а також знання, що стосуються дорожнього руху, включаючи властиві йому небезпеки. Навчання слід також адаптувати в залежності від віку дітей та ризиків, яким вони піддаються.

22) На основі цих принципів слід, насамперед, навчити дітей як поводитися, з одного боку, в якості пішоходів в умовах дорожнього руху і, з іншого боку, в якості пасажирів на борту транспортного засобу. Якщо національне законодавство допускає рух дітей цієї вікової групи без супроводу, необхідно передбачити систему контрольованого навчання в умовах низької інтенсивності руху та під наглядом дорослих. Тим не менше, в умовах інтенсивного дорожнього руху слід передбачити, щоб діти пересувалися в супроводі дорослого.

23) Крім того, дітей слід навчати навичкам безпечної їзди на велосипеді. З цією метою слід починати з контрольованого навчання дітей в умовах низької інтенсивності руху, після чого поступово привчати їх до складніших і важчих дорожніх ситуацій.

Правила, яким слід навчати дітей:

24) Навчання дітей цієї вікової групи має дати їм можливість зрозуміти, як мінімум, наступні питання або аспекти:

a) базові правила дорожнього руху, а також значення дорожніх знаків і сигналів, світлофорів та світлових сигналів, призначених для пішоходів, які безпосередньо впливають на їх безпеку;

b) дорожня обстановка передбачає необхідність особливої поведінки щоб знизити відповідні ризики;

c) різні елементи дорожньої інфраструктури – тобто тротуари і, при їх відсутності, узбіччя дороги – і як ними користуватися;

d) необхідність перетину дороги по пішохідному переходу, оснащеному світловою сигналізацією тільки в тому випадку, коли включений зелений сигнал, призначений для пішоходів (якщо він встановлений), але навіть при цьому слід проявляти обережність;

e) базові правила використання велосипеда до тих пір, поки діти не навчаться в достатній мірі самостійно пересуватися в умовах руху.

iv. Діти старшого віку (10-15 років)

25) Оскільки діти цієї вікової групи прагнуть до більш незалежного пересування, вони прагнуть їздити на велосипеді і навіть, якщо це допускається національним законодавством (наприклад, з 14 років) – на мопеді. У зв'язку з цим важливо прищеплювати їм навички дисциплінованої участі в дорожньому русі та роз'яснювати різні види небезпеки, яким вони піддають себе та інших. Зокрема, у дітей слід виробляти позитивне ставлення до дотримання правил безпеки дорожнього руху та звертати їхню увагу на відповідальність, яку вони несуть як пішоходи, велосипедисти та, у відповідних випадках, водії мопедів.

26) На основі одержаних ними знань навчання дітей цієї вікової групи має, як мінімум, включати такі питання або аспекти:

a) основні правила руху і дорожні знаки та сигнали, їх важливість для безпеки дорожнього руху та їх застосування на практиці;

b) різні умови руху, які їм можуть зустрітися;

c) різні категорії учасників дорожнього руху та важливість спільного користування дорогою чи вулицею і відповідно спільної взаємодії між ними;

d) поведінка учасників дорожнього руху, яка може становити небезпеку для дітей цієї вікової групи;

e) яким чином можна уникати небезпечної поведінки, до якої найчастіше їх стимулюють однолітки, навчаючи молодь принципам обережної їзди (поняття ризику,

якому піддається людина в силу своєї власної поведінки або поведінки інших під час водіння транспортного засобу, і готовності до нього) на велосипеді чи мопеді;

f) принципи функціонування транспортних засобів та важливість їх технічного обслуговування, зокрема основних елементів, що впливають на безпеку (гальма, система освітлення та ін);

g) у країнах, де водіння мопеда дозволено з 14 років, привернення уваги до наслідків зміни статусу, обумовленого водінням автотранспортного засобу вперше у житті в умовах дорожнього руху, як у плані поведінки, так і на рівні відповідальності (юридичної, моральної та іншої);

h) донести до їхньої свідомості серйозність наслідків, які виникають у випадку зміни технічних характеристик їх мопеда, зокрема в результаті зняття обмежувача з двигуна.

v. Молодь (від 15 років і старше)

27) Представники цієї вікової групи нерідко отримують травми в дорожньому русі, зумовлені поведінкою, що пов'язана з підвищеним ризиком і несприйняттям надмірно жорстких обмежень. Ці стереотипи поведінки, які не можуть бути виправдані реальними умовами дорожнього руху, слід враховувати в ході навчання правилам дорожнього руху, яке для них проводиться. Зокрема, важливо прищеплювати їм почуття відповідальності і таким чином готувати з них дисциплінованих водіїв автомобілів або мотоциклів.

28) Навчання молоді в рамках цієї вікової групи слід проводити з урахуванням отриманих раніше знань і навичок безпечної поведінки з акцентом на таких аспектах:

a) заохочувати позитивне і відповідальне ставлення до дорожнього руху, маючи на увазі обережне поведіння і використання захисних пристроїв;

b) сприяти отриманню молоддю технічних знань і практичних навичок водіння автотранспортного засобу та звертати їхню увагу на негативні наслідки ризику. В основі навчання має лежати принцип обережного водіння (див. пункт 26 e);

c) знати і усвідомлювати свою відповідальність (юридичну, моральну та іншу) щодо самих себе і щодо до інших учасників дорожнього руху;

e) уміння протистояти негативному впливу однолітків, особливо під час водіння автотранспортного засобу.
