

Стандарти Європейського Союзу щодо захисту пішоходів та практичні аспекти їх застосування в Україні



**Посібник для тих, хто
ухвалює рішення**



УДК: 656.11(083.74)

ББК: 39.808

С 76

Стандарти Європейського Союзу щодо захисту пішоходів та практичні аспекти їх застосування в Україні

Анотація

Кожного дня, виходячи з дому чи з робочого офісу на вулицю, ми стаємо учасниками дорожнього руху. Але чи завжди ми задумуємося над тим, які загрози і ризики підстерігають нас на дорозі? Як у непростих дорожніх умовах зберегти своє здоров'я і життя? Що для підвищення безпеки пішоходів має робити влада і чиновники різних рівнів?

У цьому посібнику ми спробували знайти відповіді на ці та інші запитання, а заодно наважились дати низку практичних рекомендацій для тих, хто ухвалює (або має ухвалювати) важливі рішення у сфері організації та безпеки дорожнього руху: Президента України, Прем'єр-міністра, міністрів інфраструктури, МВС, освіти і науки, голів обласних і районних державних адміністрацій, керівників органів місцевого самоврядування...

Отже, цей посібник написано як для пересічних пішоходів, так і для тих vip-персон, котрі визначають політику у сфері організації і безпеки дорожнього руху на рівні нашої держави, окремого регіону чи населеного пункту. Знаємо, що ця політика далеко не ідеальна і потребує вдосконалення, бо часто не враховує потреби найуразливіших категорій учасників дорожнього руху. Тому ми вирішили звернутися до світової практики, насамперед, практики країн Європейського Союзу, та ознайомити читачів з основними стандартами і підходами до захисту пішоходів, які існують у цих країнах. У другій частині посібника ви знайдете конкретні резолюції та рекомендації з цих питань, які вперше друкуються в українському перекладі. Сподіваємося, що згодом вони стануть частиною українського законодавства і допоможуть зробити наші дороги безпечнішими.

**Посібник підготовлено в рамках проекту
«Громадське лобювання впровадження стандартів Європейського
Союзу щодо захисту пішоходів в Україні», який здійснюється за підтримки
Європейської програми Міжнародного фонду «Відродження».**

**Виконавець проекту: громадська організація
«Товариство учасників руху».**

**Керівник проекту та редактор посібника
Віктор Козоріз, голова Громадської спілки захисту пішоходів
«За безпеку пішоходів!»**

Верстка і дизайн Сергія Клочка.

Електронна версія посібника розміщена на сайті

WWW.PISHOHID.ORG.UA

Інформаційний партнер:

WWW.WEBPC.COM.UA



ЗМІСТ

| | |
|---|----------------|
| Сітенко О.М. Вступне слово..... | 5-8 |
| Козоріз В.П. Європейський вибір України і дорожня безпека | 9-14 |
| Козоріз В.П. Огляд міжнародної політики та права в галузі дорожнього руху та безпеки пішоходів..... | 15-36 |
| Зима О.Т. Огляд українського законодавства, що регулює питання безпеки дорожнього руху..... | 37-42 |
| Заліван О.В. Роль програмно-цільового методу в підготовці місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху..... | 43-52 |
| Юшкевич О.Г. Правовий статус та особливості адміністративної відповідальності пішоходів в Україні..... | 53-62 |
| Полтава К.О. Кримінальна відповідальність пішоходів за порушення чинних на транспорті правил..... | 63-66 |
| Мигаль Г.В. Психологічні аспекти поведінки пішоходів як складова проблеми дорожньої аварійності | 67-74 |
| Гук В.І., Сітенко О.М. Містобудівні аспекти і безпека пішохідного руху..... | 75-80 |
| Єресов В. І., Рябець Я. В., Липчанський В.Л. Закономірності руху пішоходів при перетині ними проїзної частини..... | 81-84 |
| Козоріз В.П. Аудит наземних пішохідних переходів як метод підвищення дорожньої безпеки..... | 85-90 |
| Слободянюк А.Г. Пішохідна культура студентської молоді Харкова: сучасний стан та перспективи медіа-корекції | 91-100 |
| Загородська А.В. Роль статистики у підвищенні безпеки пішоходів..... | 101-106 |
| Концепція державної цільової Програми підвищення безпеки пішоходів в Україні на період до 2020 року (проект)..... | 107-113 |

ДОДАТКИ

1. Зведена резолюція про дорожній рух (витяги)..... **114-141**
2. Міжнародна Хартія пішохідного руху..... **142-146**
3. Резолюція ЄКМТ № 45 про заходи
щодо покращення невідкладної допомоги в дорожньому русі..... **147-148**
4. Резолюція ЄКМТ № 48 про шляхи впливу на
поведінку людей задля підвищення дорожньої безпеки..... **149-150**
5. Рекомендація ЄКМТ
про вразливих користувачів доріг - пішоходів..... **151-154**
6. Резолюція ЄКМТ № 99/4 щодо поширення
інформації про дорожню безпеку..... **155-156**
7. Директива Європейського Парламенту та Ради
від 17 листопада 2003 року про захист пішоходів
та інших вразливих користувачів дороги..... **157-161**
8. Регламент (ЄС) №78/2009 Європейського Парламенту та Ради
від 14 лютого 2009 р. про схвалення типу автомобільних
транспортних засобів стосовно пішоходів..... **162-170**
9. Вплив факторів ризику на дорожню аварійність
(за даними міжнародної статистики)..... **171**
10. Ефективність реалізації деяких заходів
з підвищення безпеки дорожнього руху у
північних країнах Європейського Союзу..... **172-179**
11. Державні будівельні норми України. Споруди транспорту.
Вулиці та дороги населених пунктів. ДБН В.2.3-5-2001 (витяги)..... **180-183**
12. Статут та Програмна декларація
Громадської спілки захисту пішоходів
«За безпеку пішоходів!»..... **184-189**



Олександр СІТЕНКО,
*президент громадської організації
«Товариство учасників руху»
академік Академії наук технологічної
кібернетики, к.т.н.*

ВСТУПНЕ СЛОВО

Усі, хто ходить або бігає по землі, торують собі стежки. Це перший інстинктивний прояв раціоналізації та організації пішого руху будь-якою живою істотою. Але людина в своєму житті не обмежилася стежками. Винахід колеса дав нам транспорт, а для нього знадобилися дороги. І вже з часів кінних повозок і карет на дорогах з'явилися небезпеки для людей, що одночасно пересувалися тими ж дорогами. В епоху лімузинів, трамваїв, вантажівок ці конфлікти набули загрозливого масштабу, що змусило постійно удосконалювати заходи з безпеки дорожнього руху: чітко розділяти дороги між людьми та транспортом в просторі і часі, встановлювати певні правила проїзду та переходу вулиці, навчати людей обережності.

В більшості країн світу, незалежно від різниці в темпах автомобілізації або в концепціях містобудування, проблемами безпеки стала опікуватися влада. Ухвалюються та удосконалюються закони і правила, з'являються дорожня поліція, інші служби. І сьогодні в багатьох цивілізованих країнах влада не шкодує уваги і витрат на те, щоб уберегти своїх співвітчизників від негативних наслідків автомобілізації та створити умови для безпечного і комфортного пересування. Для них створюють пішохідні зони і велосипедні доріжки, розробляють спеціальні заходи і програми, які спрямовані на підтримку екологічно чистого транспорту та немоторизованих видів пересування (велосипеди, ролики, піша хода). Турбота про безпеку людей на дорогах у багатьох країнах стала

важливою частиною національних стратегій. Особливе місце в них відводиться таким вразливим категоріям учасників дорожнього руху, як пішоходи, діти, люди похилого віку. Запровадження обов'язкового носіння такого елемента безпеки, як світловіддзеркалювач (флікер), знизило травмування та смертність дітей на дорогах у 6-8 разів.

Громадськість теж не стояла осторонь цих процесів, і в її діях проявляв себе рівень зрілості та цивілізованості. У зв'язку з цим у багатьох містах Європи (та й не тільки) великої популярності набули різні просвітницькі і масові заходи, наприклад, Європейські тижні мобільності та Дні без автомобіля, що проходять за підтримки місцевої влади і громадських організацій.

Так накопичувався безцінний світовий досвід, добутий у нелегкий спосіб, ціною багатьох життів та втрат здоров'я, ціною величезних матеріальних витрат. Зважаючи на різноплановість та наукове обґрунтування цього досвіду і його широке використання, абсолютно реальними виглядають програми урядів деяких європейських країн, метою яких є зменшення до нуля кількості смертельних аварій на дорогах.

Сьогодні наша країна здригається від надвисокого рівня аварійності на дорогах, від свого трагічного лідерства в травмуванні пішоходів, пасажирів та водіїв, від розбитості доріг та їх примітивного облаштування. Власники транспортних засобів та підприємства несуть величезні збитки. Нашими дорогами не бажають користуватися іноземні водії,

через що країна втрачає транзитну та туристичну економіку. Перелік негараздів довгий. Тому створення умов безпеки, комфорту та культури для всіх категорій учасників руху виходить на рівень найактуальніших завдань держави та суспільства.

На даний час занедбаність цієї справи потребує величезних зусиль та витрат, які не під силу навіть економічно найрозвиненішим державам. За таких умов існує висока відповідальність у визначенні поетапності намічених заходів: з чого починати, куди вкладати обмежені наявні кошти. І якщо на планування робіт у транспортній чи дорожній сферах, на безпеку руху дивитися не з відомчих або містечкових позицій, то стане зрозуміло, що у виборі етапів та напрямків розв'язання цієї проблеми неприпустимо спиратися тільки на принцип очевидності, який в умовах багатофакторності неминуче тягне стратегічні і тактичні помилки. У той же час аналіз різноманітних проектів програм з безпеки руху, державних і місцевих, показує, що їхні автори значною мірою керувалися саме цим принципом. Таке припущення підтверджується тим, що по закінченню строку, відведеного на виконання таких програм, підсумки їх реалізації найчастіше не підводяться, щоб не демонструвати явні помилки у плануванні на початковому етапі і неефективність зробленого в кінці, а з цим і марнотратство.

Тому проблема вибору та обґрунтування поетапності робіт має бути віднесена до суто наукових, наприклад, математично-модельних завдань, і в такий науковий спосіб вирішена. І тут нам треба в цілому прийняти один з головних здобутків, а тепер вже постулатів світового досвіду: безпека руху є науковою категорією, і в кожній конкретній країні переважно науковими методами можуть визначатися стратегічні та тактичні засади діяльності у цій сфері. На жаль, у вітчизняних програмах з безпеки руху роль науки належним чином досі не визнається ні на етапах планування, ні при виконанні практичних заходів.

Проблема безпеки пішоходів, як і інших категорій учасників руху, має багато своїх складових, і тому вона теж є науковою за сут-

тю, державною та громадською в розв'язанні та поетапному методологічно. Наші реалії з надвисоким рівнем ДТП за участю пішоходів та тенденції їх зростання не дозволяють зволікати. Тому на найближчий час актуально не тільки розпочати наукові дослідження – треба визначитися з невідкладними, першочерговими заходами. Такі заходи владні структури всіх рівнів, державні і недержавні установи, громадські організації можуть спланувати та здійснити на основі світового досвіду.

Безумовно, що за останні роки ставлення до проблем дорожньої безпеки в нашій державі і суспільстві значно змінилося на краще. Люди стали поводити себе передбачливіше та обережніше. Проявляють себе нові погляди на цю проблему з боку влади. На загальнодержавних та місцевих рівнях розробляються і приймаються програмні документи, плани заходів з безпеки дорожнього руху. Розгляд цих документів, участь в їх обговоренні на різних рівнях показали нам, що їхнім авторам часто бракувало такої інформації, яка б допомагала глибше і по-сучасному побачити сутність проблем та вводити в дію на своїх теренах перевірені та ефективні заходи. Аби продемонструвати, що такі заходи у світі існують, допомогти в їх пошуку та використанні, і створено цей посібник. Він дає достатньо повне уявлення щодо тієї нормотворчої, наукової та практичної роботи, яка виконувалася в Європі з часу усвідомлення суспільством різних ризиків для життя та здоров'я пішоходів. В посібнику дано не тільки аналітичну оцінку цієї інформації, а й наведені її першоджерела, посилання на відповідні інформаційні ресурси.

Крім цього, в посібнику є розділи, в яких викладається власне бачення авторами проблеми безпеки пішоходів на цьому етапі нашої роботи і деякі, поки що фрагментарні, пропозиції. Наведені дані соціологічних досліджень, які характеризують сприйняття студентською молоддю проблеми безпеки пішоходів. Такі опитування будуть продовжені нами відносно інших категорій громадян як необхідне підґрунтя практичних заходів. Сподіваємося, що анкета, яка наведена в посібнику, стане в нагоді й іншим

дослідникам при аналогічних опитуваннях в інших населених пунктах.

В даному посібнику на публічне обговорення винесено ідею прийняти в Україні Державної програми підвищення безпеки пішоходів, а також наш варіант проекту Концепції цієї програми, створений з урахуванням європейського досвіду. Сподіваємося, що депутати та держслужбовці, фахівці та громадяни, установи та організації візьмуть участь у складанні повнішої редакції цього проекту, який буде передано на розгляд Уряду. На нашу думку, в такій програмі мали б знайти своє місце, насамперед, роботи щодо створення умов безпеки пішоходів. Потрібно нарешті чітко визначити правову відповідальність посадовців за фактичну наявність, за технічні та організаційні передумови безпеки руху, за їх європейський рівень, за тотальне і постійне застосування превентивних способів зниження ризиків аварійності, наприклад, методології аудиту дорожніх умов очима користувачів, в тому числі пішоходів.

Другою частиною такої програми мають стати заходи, які дозволять позбутися небезпечного, а часто й зухвалого ставлення наших співвітчизників до власної безпеки на дорогах. Через невихованість або неосвіченість ми самі часто створюємо невиправдані ризики, що закінчуються не тільки травматологічними відділеннями лікарень або цвинтарями, а й кардіологією і неврологією, бо дорожній дискомфорт власного виробництва призводить до високого рівня психічного напруження учасників руху, що зумовлює до пори невидимі пошкодження здоров'я від стресів.

Але на травмах чи психотравмах руйнування здоров'я в контексті пішохідної тематики не закінчується. Поясню це коротко. Більше 80 відсотків маси людського тіла належить до апарату руху, м'язам та кісткам. Тому систематична рухова активність, насамперед, ходіння, зачіпає своїм впливом основи життєвих процесів в організмі людини. Для оцінки ролі рухів склалася формула: «Існує багато рухів, які можуть замінити ліки. Але немає жодної мікстури, здатної замінити рухи». Останнім часом люди стали в рази менше ходити.

Висновок фізіологів та лікарів категорич-

ний: без належної рухової активності, без ходіння на значні відстані, починаючи з дитячого віку, людина не може з усією повнотою успішно пройти всі фізіологічні фази формування організму, підтримувати його в належному стані, врешті-решт, не зможе реалізувати всі свої можливості. Стан здоров'я наших сучасників це підтверджує. Висновок, адресований містобудівникам, місцевій владі, працівникам ДАІ: створення умов для безпечного ходіння – ваш внесок у здоров'я нації.

Сподіваємося, що викладене в даному посібнику буде враховано при складанні обласних, районних та інших місцевих програм з безпеки дорожнього руху, підкаже чимало конкретних пропозицій щодо усунення тих ризиків, які самі люди створюють, до яких призвичаїлись і на які не звертають належної уваги. Наприклад, часто доводиться бачити, як люди біля своїх будинків, на тих місцях, де мали б бути тротуари, висаджують дерева, розбивають клумби, вкопують стовпчики, чинять інші перепони пішоходам, витісняючи їх на проїзну частину дороги. Поки що ми не бачили прикладів належного реагування місцевої влади на таке самочинство з боку громадян, що несе певну загрозу негативних наслідків.

Наша громадська організація «Товариство учасників руху» (ГО-ТУР) була створена шість років тому, як співдружність водіїв-пішоходів-пасажирів. Цю триєдність ми розвиваємо в усіх проявах своєї діяльності. Ми впевнені в тому що протистояти негативним факторам у сфері безпеки дорожнього руху не можна лише силами тих, хто професійно зайнятий у відповідних державних структурах. Це завдання всього суспільства, яке ставить перед собою перспективу жити, а не гинути на дорогах, яке не допускає примирення із загрозою демографічної катастрофи.

Пригадую свою зустріч з Президентом Естонії паном Арнольдом Рюйтемом, яка відбулася на початку діяльності нашої організації. Ми були вражені досягненнями цієї країни у забезпеченні порядку на дорогах: за 12 років при майже триразовому зростанні кількості автомобілів одночасно на 60 відсотків зменшилася кількість заги-

блих у аваріях. Коментуючи цифри і проведену роботу, Президент відзначив роль напруженої роботи державних інституцій у цій сфері, насамперед, Національної дорожньої адміністрації, міжнародного співробітництва, але й додав: «Велика заслуга у створенні безпечних умов дорожнього руху належить нашій громаді, людям, їхньому ентузіазму і наполегливості».

Європа хоче бачити Україну у своєму товаристві: приймати у себе наших громадян в якості водіїв та пішоходів з безпечною та культурною поведінкою. Переконаний, що і європейці мають бажання приїздити до нас з надією не мати ризиків потрапити в халепу. Одне із свідчень тому – проект з безпеки пішоходів, який виконується нами за підтримки Європейської програми Міжнародного фонду «Відродження» і в рамках якого створено цей посібник. Мені приємно представити його основних виконавців. Це члени громадської організації «Товариство учасників руху»: Віктор Козоріз – основний ідеолог та керівник проекту, голова громадської спілки «За безпеку пішоходів!», Марія Івченко – відповідальний виконавець і основний міжнародний комунікатор, Олександр Заліван – організатор чіткої роботи колективу та масових заходів, Олексій Веприцький – фахівець з великим досвідом роботи в ДАІ, координатор проекту «Народний аудит безпеки, комфорту та культури дорожнього руху», Сергій Клочко – дизайнер та



Президент ГО ТУР О.М. Сітенко (ліворуч) під час зустрічі з Прем'єр-міністром України М.Я.Азаровим

комп'ютерник.

Це активні партнери нашої організації: Галина Мигаль - кандидат технічних наук, доцент «Національного аерокосмічного університету ім. М. Є. Жуковського «ХАІ», Олександр Зима – кандидат юридичних наук, доцент Національного університету «Юридична академія ім. Ярослава Мудрого», Олена Юшкевич – доцент кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права Харківського національного університету внутрішніх справ, Валерій Гук – доктор технічних наук, професор урбаністики Харківського державного університету будівництва та архітектури, Анатолій Слободянюк - кандидат соціологічних наук, викладач Харківського національного університету імені В. Каразіна, Катерина Полтава – аспірантка кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національного університету «Юридична академія України імені Я. Мудрого» та інші.

Сподіваємося, що в цьому посібнику всі зацікавлені особи та організації знайдуть для себе корисну інформацію, яка дозволить впевнено діяти на благо собі, суспільства і держави.



Директор благодійного фонду «Безпека дорожнього руху» О.В. Заліван, президент ГО «Товариство учасників руху» О.М. Сітенко та президент Асоціації безпеки дорожнього руху М.С. Берлін під час комітетських слухань у Верховній Раді України



Віктор КОЗОРИЗ,
голова Громадської спілки захисту
пішоходів «За безпеку пішоходів!»

Європейський вибір України і дорожня безпека

Два десятиліття тому, в 1993 році, Верховна Рада України ухвалила постанову «Про основні напрями зовнішньої політики України», в якій уперше на законодавчому рівні було задекларовано, що перспективною метою зовнішньої політики нашої держави є членство у Європейських Співтовариствах. Ухвалення цієї постанови відкрило нову сторінку в історії міжнародних відносин, оскільки суттєво пожвавило інтерес до нашої держави з боку світового співтовариства і започаткувало політичний діалог про інтеграцію України до об'єднаної Європи. Вже наступного року була ратифікована Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами, а 11 червня 1998 року Указом Президента було схвалено «Стратегію інтеграції України до Європейського Союзу», що визначила цей напрямок зовнішньої політики стратегічним завданням, яке має бути реалізоване через входження України у європейський політичний, економічний і правовий простір та створення передумов для набуття нею повноправного членства у Європейському Союзі.

На цьому шляху одним із найважливіших завдань є гармонізація вітчизняного законодавства із законодавством ЄС, що передбачає вироблення єдиних підходів до нормопроєктування, обов'язкове врахування вимог законодавства Європейського Союзу під час підготовки спеціалістів, створення належних умов для інституційного, науково-освітнього, нормопроєктного, технічного,

фінансового забезпечення у різних сферах. З цією метою ще у 2004 році Верховною Радою України було ухвалено Закон «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу», на основі якого почали розробляти щорічні плани виконання цієї програми, що передбачали внесення відповідних змін до чинного законодавства та розроблення нових актів із урахуванням *acquis communautaire* ЄС.

Але, як показує практика, процес адаптації вітчизняного законодавства відбувається дуже повільно і не враховує багатьох важливих пріоритетів, що мають принципове значення для цивілізованого поступу нашої держави та сталого розвитку українського суспільства. Як свідчать результати громадського моніторингу виконання Порядку денного асоціації між Україною та ЄС, протягом січня-жовтня 2011 року відбувалася стагнація у реалізації завдань у сферах політичного діалогу, забезпечення верховенства права та незалежності судової системи. На той час, за оцінками експертів, Україна повністю виконала лише 2 із 78 проаналізованих пріоритетів; на стадії виконання знаходилися 70 пріоритетів, не було виконано 6. Експерти також зауважили, що хоча пріоритети на 2011-2012 роки були затверджені лише у липні 2011 року, більшість з них співпадали з тими пріоритетами, що їх було визначено ще для 2010 року [1]. Значною мірою ці зауваження стосуються і Плану першочергових заходів щодо інтеграції України до Європейського Союзу на 2013 рік, затвердженого Кабінетом

Міністрів України 13 лютого 2013 року [2].

І все ж, попри різні перепони, які з'являються на шляху зближення України і Європейського Союзу й викликані переважно внутрішньополітичними чинниками, варто відзначити помітний прогрес на багатьох напрямках європейської інтеграції. Один з таких напрямків стосується інтеграції України до Транс'європейської Транспортної Мережі (ТЄМ-Т), що передбачає впровадження інституційних реформ у транспортній сфері та покращення роботи різних видів транспорту, підвищення безпеки пасажирських і вантажних перевезень та загальної безпеки дорожнього руху. З цією метою за підтримки фахівців ЄС в Україні було розроблено Транспортну стратегію на період до 2020 року, яка була затверджена розпорядженням Уряду України у жовтні 2010 року, а також видано брошуру «Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу» з рекомендаціями щодо реформування різних галузей транспорту.

Того ж року між Європейським Союзом та Україною була укладена Угода про фінансування Програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України», яка передбачала фінансовий внесок ЄС на загальну суму 65 млн. євро до спеціального фонду Державного бюджету України. Надання фінансової допомоги заплановано впродовж чотирьох років у вигляді чотирьох змішаних траншів – фіксованих та обумовлених – за виконання Урядом України певних умов. У 2011 році за постановою Уряду Міністерство інфраструктури України отримало з цієї суми перші 12 млн. євро (126 млн. грн.), які були спрямовані на проведення інституційних реформ та підвищення рівня безпеки у сфері транспорту, розвиток транспортної інфраструктури, адаптацію національного законодавства до *acquis communautaire*, зокрема, директив Ради ЄС та Європейського парламенту в галузі транспорту.

У рамках проекту ТЄМ-Т також було реалізовано кілька пілотних проектів з безпеки дорожнього руху у Львівській та Одеській областях, що стосувалися попередження випадків перевищення швидкості, інформування водіїв про важливість ви-

користання ременів безпеки, про наслідки перевищення швидкості тощо. Результати реалізації цих проектів показали, що європейський досвід і європейська практика у сфері безпеки дорожнього руху можуть мати для України не тільки теоретичну, а й практичну користь, яка полягає у підвищенні правосвідомості та культури учасників дорожнього руху, зменшенні кількості дорожньо-транспортних пригод та їх тяжкості. Особливо цінним є досвід Європейського Союзу щодо управління швидкісними режимами на дорогах та профілактична робота в цьому напрямку.

Так, під час реалізації одеського проекту тільки впродовж червня 2010 року було зафіксовано зменшення на 31,8% кількості випадків перевищення водіями швидкості і, як наслідок – зменшення на 32,6% кількості аварій з травмами, що стаються через перевищення швидкості, зменшення на 30% кількості смертей та на 22,2% – травмованих учасників дорожнього руху [3].

У грудні 2010 року в рамках проекту ТЄМ-Т експертами Європейського Союзу було підготовлено заключний звіт «РК3. Безпека дорожнього руху» з порівняльним аналізом стану та основних причин дорожньо-транспортного травматизму в Україні. Зокрема, автори звіту зауважили, що «в Україні існують серйозні системні проблеми з безпекою дорожнього руху, і це впливає на рівень смертності та травматизму на дорогах, що неприпустимо для цивілізованого суспільства». Виходячи з цього, європейськими експертами були розроблені комплексні рекомендації щодо підвищення безпеки дорожнього руху в Україні, а також розроблено проект Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, розрахований на п'ятирічний термін [4]. Принципова позиція розробників цього проекту полягала в тому, що **«безпека дорожнього руху є важливою соціальною проблемою в Україні, і уряд повинен розглядати це питання в якості пріоритетного»**. Тому серед першочергових заходів, викладених у проекті Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, європейські експерти рекомендували урядовим структурам удосконалити систему управління безпекою дорожнього руху,

змінити систему підготовки водіїв та запровадити її моніторинг, розробити дієві механізми управління швидкістю, розпочати реалізацію широких освітніх програм тощо.

Ще однією перевагою цього проекту було те, що в ньому вперше у вітчизняній практиці, як окремий напрямок підвищення безпеки дорожнього руху, була виділена робота з пішоходами. Причому автори проекту не обмежилися загальними рекомендаціями, а виробили цілком конкретний план заходів з підвищення безпеки пішоходів. Зокрема, вони наголосили, що **«в жодній країні ЄС головним інструментом досягнення успіху не був жорсткий контроль за виконанням правил пішоходами. Що дійсно є успішним, так це фізичне відділення пішоходів і транспортних засобів, наприклад, забезпечення безпечних засобів для переходу та тротуарів, розмежування інфраструктури видів транспорту з різними швидкостями, уважне землекористування та містопланування. В країнах ЄС діє правило: швидкість руху через пішохідні переходи (зебри) не повинна перевищувати 50 км/год...»** [5].

На жаль, під час розроблення Кабінетом Міністрів України власної Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року (вона була схвалена розпорядженням Уряду №480-р від 25.05. 2011 року) ці та інші рекомендації європейських експертів були проігноровані, що помітно знизило якість урядового документа і його практичне значення. Незважаючи на те, що головною метою Стратегії було названо забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також мінімізацію людських втрат і фінансових збитків внаслідок дорожньо-транспортних пригод, за перші два роки реалізації Стратегії Україні так і не вдалося забезпечити ефективну реалізацію державної політики у сфері БДР та мінімізувати людські й фінансові втрати від ДТП. Значною мірою це було зумовлено декларативним і безсистемним характером державної Стратегії з підвищення безпеки дорожнього руху, так само, як і Плану заходів з реалізації названої Стратегії, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 березня

2012 р. № 140-р. та Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2016 року, ухваленої постановою КМУ 25 березня 2013 року. Такий же безсистемний характер мають і регіональні програми з підвищення безпеки дорожнього руху, бо на урядовому рівні досі не розроблено чітких механізмів фінансування таких програм та оцінювання їх ефективності. Не затверджено в Україні і методики оцінювання втрат від дорожньо-транспортних пригод та обґрунтування економічної ефективності державного фінансування заходів з безпеки дорожнього руху, що теж було передбачено Планом заходів на 2012-й рік.

Якщо говорити про роботу з пішоходами, то у названих документах вона переважно зводиться до активізації інформаційно-роз'яснювальної роботи та проведення органами ДАІ оперативно-профілактичних заходів на кшталт щорічного Тижня безпеки учасників дорожнього руху, акцій «Увага! Діти на дорозі!», «Увага! Пішохід!» та інших. Але, як показує досвід та аналіз статистичних даних, подібні заходи є малоефективними, тому практично не впливають на покращення безпеки дорожнього руху і зниження кількості дорожньо-транспортних пригод.

Як позитивний факт слід відзначити те, що розробники урядової Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року все-таки визнали необхідність врахування досвіду європейських держав, зокрема, в питаннях удосконалення нормативно-правової бази з питань проектування, будівництва та експлуатації доріг і вулиць, а також – удосконалення організації дорожнього руху в містах. У зв'язку з цим на Мінінфраструктури, МВС та Мін'юст було покладено завдання щодо «вивчення та аналізу досвіду застосування норм законодавства ЄС у сфері безпеки дорожнього руху з метою подальшої адаптації національного законодавства до законодавства ЄС і розроблення відповідних нормативно-правових актів». Але як проводиться ця робота, наразі нічого невідомо, оскільки відповідними міністерствами та відомствами досі не забезпечено переклад на українську мову найважливіших нормативно-правових

документів та аналітичних матеріалів, що є базовими у галузі безпеки дорожнього руху і мають лягти в основу розроблення та удосконалення вітчизняного законодавства у цій галузі.

Мусимо нагадати, що на сьогодні Українська держава є членом багатьох міжнародних організацій, зокрема, Ради Європи, Європейської економічної комісії ООН та Міжнародного транспортного Форуму. Але серед країн європейського регіону наша держава посідає одне з перших місць за кількістю осіб, що гинуть у дорожньо-транспортних пригодах, а за кількістю загиблих пішоходів на мільйон населення – вона утримує сумне лідерство. Як свідчить офіційна статистика ДАІ, кожного дня на українських дорогах трапляється близько 70 ДТП з постраждалими, в яких гине від 11 до 13 осіб, а ще близь-

ко 100 осіб отримують різноманітні травми і ушкодження. Причому на долю пішоходів припадає майже 40% смертельних ДТП. Внаслідок цього за останні п'ять років в нашій державі загинуло більше 10 тисяч пішоходів і близько 60 тисяч були травмовані. За неповними даними, тільки протягом 2012 року під колесами автотранспорту в Україні загинули 1900 пішоходів, в тому числі 134 дитини.

Цілком очевидно, що в сучасних умовах розв'язання проблем безпеки дорожнього руху потребує абсолютно нових підходів як на державному, так і на місцевому рівнях. І в цьому плані міжнародний досвід та досвід країн Європейського Союзу, накопичений за останні півстоліття, може бути дуже корисним для України. Але було б помилкою вважати, що високий рівень дорожньо-транспортного травматизму в нашій державі

Безпека дорожнього руху: європейський вимір

У березні 2013 року Європейське регіональне бюро ВОЗ опублікувало доповідь про стан безпеки дорожнього руху в Європейському регіоні, яка базується на оцінках в досягненні цілей Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху (2011-2020 рр.), проголошеного Генеральною Асамблеєю ООН, та на вихідних даних, представлених у «Глобальній доповіді про стан безпеки дорожнього руху у світі 2013».

У звіті представлена інформація з 51 країни, де мешкають 99,4% населення Європейського регіону, або 891 млн. чоловік. Зокрема, ЄРБ ВОЗ відзначає, що за останні три роки в Європейському регіоні смертність в результаті дорожньо-транспортних пригод скоротилася на 25% і у 2010 році склала 92 492 особи. Попри це, тільки в половині країн Регіону існують належні закони, що стосуються безпеки дорожнього руху.

В доповіді зазначається, що 55% європейського населення проживає у країнах, де відсутні всеосяжні закони в галузі дорожньої безпеки, що стосуються п'яти ключових факторів ризику: вживання алкоголю і водіння в нетверезому стані, порушення швидкісного режиму, невикористання шоломів, автомобільних ременів і дитячих автомобільних крісел. Решті 45% населення значну користь приносить швидке вдосконалення законодавства у цій галузі, в залежності від того, як їхні країни прагнуть досягнути мети, поставленої в рамках Десятиліття дій за безпеку дорожнього руху 2011-2020 рр.

Доповідь також демонструє, що поліпшення у сфері безпеки дорожнього руху є досяжним, адже за останні роки 40 із 48 країн вдалося скоротити кількість смертельних випадків на дорогах.

Але дані про смертність – це лише частина загальної картини: на кожен смертельний випадок у Європейському регіоні припадає 23 випадки госпіталізації з тяжкими травмами і 112 випадків звернень у відділення екстреної медичної допомоги, що вимагає величезних медико-санітарних затрат. Для 25% постраждалих травми, отримані в результаті дорожніх аварій, призводять до стійкої втрати працездатності. Дорожні аварії також призводять до значних економічних витрат, які складають 3,9% валового внутрішнього продукту.



зумовлений суто транспортними проблемами та неефективним функціонуванням державних механізмів управління дорожньою безпекою. Насправді ця проблема є набагато глибшою і масштабнішою, що відзначає у Європейській доповіді про стан безпеки дорожнього руху ВООЗ. Оцінюючи стан безпеки дорожнього руху у 49 країнах Європейського регіону, ВООЗ констатувала, що показники смертності в ДТП у різних країнах суттєво різняться і залежать від рівня ВВП на душу населення. Так, у країнах із середнім і низьким доходом рівень смертності в ДТП складав 18,7 на 100 тис. осіб населення, що удвічі більше показника країн з високим доходом (7,9 на 100 тис. осіб). Серед країн Європейського регіону найвищий рівень смертності в ДТП мав Казахстан (30,6 на 100 тис. населення), за яким ішли інші країни СНД – Російська Федерація (25,2 на 100 тис. чол.), Киргизстан (22,8 на 100 тис. чол.) та Україна (21,5 на 100 тис. чол.). При цьому Україна мала ще й найвищий рівень загибелі пішоходів, який складав 55,7% від усіх смертельних ДТП.

Загалом, середній рівень смертності в ДТП у країнах СНД був майже у чотири рази вищий, ніж у країнах ЄС і складав 21,8 на 100 тис. населення. Натомість у країнах Північної Європи був зафіксований один з найнижчих у Регіоні і світі рівень смертності в ДТП (в середньому 5,7 на 100 тис. населення). Серед країн ЄС найвищі показники смертності в ДТП мали Литва і Латвія (відповідно 22,4 та 17,9 на 100 тис. населення), а найнижчий – Сан-Маріно (3,2 на 100 тис.), Мальта (3,4 на 100 тис.), Нідерланди (4,8 на 100 тис.), Швейцарія (4,9 на 100 тис.), Норвегія (5,0 на 100 тис.) [6].

У липні 2011 року Європейська комісія опублікувала нові статистичні дані, згідно з якими за останні десять років (2001-2010) кількість загиблих на дорогах Європейського Союзу в середньому скоротилась на 36%, а у деяких країнах це скорочення склало понад 50%. Зокрема, у Латвії кількість жертв ДТП зменшилась на 61%, Литві – на 58%, Іспанії – на 55%, Швеції і Люксембурзі – на 54% і т.д. Останніми роками помітних успіхів у сфері безпеки дорожнього руху добилась і Польща. Протягом 2012 року кількість загиблих на до-

рогах тут зменшилася на 16%, також майже на 9% зменшилася кількість ДТП з потерпілими.

Не в останню чергу таких результатів країнам Європейського Союзу вдалося досягнути завдяки послідовній реалізації національних стратегій і програм з підвищення безпеки дорожнього руху, що спиралися на директиви Європарламенту та Ради ЄС, рекомендації Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ), технічні правила і регламенти ЄС, які враховують не тільки інтереси водіїв, а й потреби інших учасників дорожнього руху, зокрема, пішоходів. З огляду на це можна констатувати, що захист пішоходів та ініціативи, спрямовані на розвиток пішохідного руху в містах, стали невід'ємною частиною європейської політики, до якої може долучитися і наша держава. Особливої актуальності це питання набуває сьогодні, коли Україна впритул наблизилася до підписання Угоди про асоціацію з Євросоюзом, що відкриває перед нею нові можливості та перспективи. А отже, є шанс довести, що європейський вибір, який був зроблений Україною двадцять років тому, залишається незмінним, і йому немає альтернативи.

Джерела і посилання:

1. Звіт № 4 за результатами Громадського моніторингу виконання пріоритетів Порядку денного асоціації Україна-ЄС (січень-вересень 2011 року) // <http://www.ucipr.kiev.ua>
2. План першочергових заходів щодо інтеграції України до ЄС на 2013 рік <http://www.kmu.gov.ua>
3. TEN-T. Підтримка Інтеграції України до Транс'європейської Транспортної Мережі. Програма Європейського Союзу для України // <http://ten-t.org.ua/>
4. Там само
5. Там само
6. Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения. За безопасные дороги и более здоровые транспортные альтернативы

Витяг із проекту Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, розробленого в рамках проекту «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т»

Галузі вдосконалення (план заходів)

1. Пішохідні переходи, як правило, дуже небезпечні, і часто дорожня розмітка знаходиться в поганому стані. Попереджувальні знаки, як правило, знаходяться відразу біля перетину, тим самим не забезпечують попередження для водіїв, і, як правило, розташовані не у відповідності до Конвенції про дорожні знаки і сигнали 1968 року, членом якої є Україна.

2. Необхідним є повний огляд всіх пішохідних переходів і впровадження належного маркування та засобів зменшення швидкості, такі як підняті переходи. Обмеження швидкості на пішохідному переході не повинне перевищувати 50 км/год, а обмеження швидкості поблизу шкіл не повинні перевищувати 30 км/год в період, коли школярі приходять і йдуть зі школи.

3. Пішохідні переходи мають бути встановлені з належною увагою і у відповідності до кращих світових автобудівельних стандартів. Це особливо важливо для неконтрольованих пішохідних переходів. Неналежне влаштування таких переходів призводить до небезпеки для пішоходів, а також для водіїв транспортних засобів.

4. Внести зміни у програми дошкільного та шкільного навчання дітей. Стимулювати в школах поширення освіти з питань дорожньої безпеки. Прищеплювати дітям ще в дошкільному віці початкове уявлення про основи безпеки дорожнього руху (БДР), навчати їх нормам поведінки як пішоходів і водіїв двоколісних транспортних засобів. Розробити посібники та потрібний ілюстративний матеріал.

5. Запровадити систематичні телевізійні художні, інформаційні та навчальні передачі, спрямовані на роз'яснення, ілюстрування проблем БДР і виховання громадян, зокрема, дітей і батьків.

6. Оскільки пішоходи часто вважають, що ПДР стосуються лише водіїв КТЗ, доцільно видати окремо норми і правила поведінки пішоходів (зокрема, дітей) у дорожньому русі як безплатну рекламну продукцію. Зробити спеціальну телевізійну передачу, присвячену тлумаченню цього заходу.

7. Є ознаки того, що частина високого рівня смертності на дорогах України відбувається через відсутність видимості дорожнього руху в несприятливих погодних умовах і в темряві. Це особливо стосується пішоходів та інших немоторизованих користувачів дорожнього руху, таких як візники. Тому повинні бути докладені зусилля для того, щоб зробити немоторизованих користувачів дорожнього руху більш помітними. Першою спробою може стати забезпечення українських школярів відбивачами на основі широкого масштабу, можливо, у співпраці з населенням і промисловим партнером.

8. Створити інформаційно-пропагандистську кампанію, починаючи з проблем швидкості, водіння в нетверезому стані, ременів безпеки і дитячих заходів безпеки, використання шоломів. Проводити регулярну оцінку впливу кампаній.



Віктор КОЗОРИЗ,
голова Громадської спілки
захисту пішоходів
«За безпеку пішоходів!»

Огляд міжнародної політики та права в галузі дорожнього руху та безпеки пішоходів

До безпеки – через право

Аналіз міжнародних нормативно-правових актів у сфері дорожнього руху говорить про те, що питанням безпеки та комфорту в них відводиться значна увага. Здебільшого, вона спрямована на вироблення уніфікованих підходів до організації та регулювання дорожнього руху і створення умов для безконфліктного співіснування різних користувачів доріг, зокрема, водіїв автомобільного та мототранспорту, велосипедистів, пішоходів, пасажирів, а також таких специфічних категорій, як вершники, погоничі тварин та люди, що пересуваються в інвалідних колясках.

Відправною точкою в розвитку міжнародного законодавства в галузі дорожнього руху прийнято вважати Міжнародну конвенцію щодо пересування автомобілів, укладену в Парижі 11 жовтня 1909 р. У ній було 15 статей, які містили перелік обов'язкових вимог до автомобіля та водія, встановлювали основні принципи маневрування на дорозі (порядок обгону), а також уперше встановлювали чотири міжнародних знаки та принципи їх використання («нерівна дорога», «перехрестя», «небезпечний поворот», «залізничний переїзд»).

Згодом зростання автомобільного руху привело до того, що 24 квітня 1926 року в Парижі були укладені дві нові конвенції, покликані змінити і розширити конвенцію 1909 року: Міжнародну конвенцію про автомобільний рух та Міжнародну конвенцію про дорожній рух. Ці документи містили детальніші вимоги до обладнання автомобілів і вводили два

нових знаки: «залізничний переїзд, який не охороняється» й «зупинка обов'язкова», а також положення про геометричні параметри та місця встановлення дорожніх знаків. Здебільшого, ці зміни були зорієнтовані на водіїв.

Разом з тим у деяких містах Європи почали вводити і спеціальні знаки для пішоходів. Так, у 1926 році в Лондоні з'явився перший пішохідний перехід, який був позначений квадратним білим знаком на металевій табличці з намальованим хрестом, стрілкою і надписом «Прохання переходити тут». А в 1934 році британський міністр транспорту лорд Хор-Беліша наказав поставити біля доріг смугасті стовпи з оранжевими ліхтарями нагорі, які мали позначати пішохідні переходи. Крім цього, по всій Великобританії було введено правило, яке давало перевагу пішоходам, котрі знаходились на пішохідній доріжці.

Отже, стару Європу можна справедливо вважати законодавицею моди у галузі безпеки дорожнього руху, яка розвивалась і удосконалювалась по мірі розвитку автомобільного транспорту. Але до початку 30-х років ХХ століття правила дорожнього руху в різних країнах суттєво відрізнялися, тому 30 березня 1931 р. в Женеві була укладена Конвенція про уніфікацію дорожньої сигналізації, згідно з якою було розширено кількість дорожніх знаків до 26 та запроваджено їх класифікацію на попереджувальні, наказові і вказівні.

Новий етап у розвитку міжнародного права в галузі дорожнього руху розпочався у 1947 році, коли під егідою ООН була створена Європейська економічна комісія (ЄЕК), а при ній – Комітет з внутрішнього транспорту.

В результаті діяльності цих органів у 1949 році була укладена Конвенція про дорожній рух та протокол про дорожні знаки і сигнали, до якої приєдналась більшість країн світу. Втім, через те, що розробники використовували виключно європейський досвід організації дорожнього руху, вказаний протокол не був підписаний низкою країн Північної та Південної Америки, в тому числі США. У зв'язку з цим у рамках ООН була розпочата робота щодо усунення вказаних недоліків, яка завершилась підписанням 8 листопада 1968 року у Відні фундаментальної Конвенції про дорожній рух та Конвенції про дорожні знаки і сигнали. На сьогодні ці документи є основними міжнародно-правовими актами в галузі дорожнього руху.

Яке ж місце в них відведено пішоходам?

Попри те, що спочатку ця категорія учасників дорожнього руху не отримала в Конвенції чіткого термінологічного визначення, пішоходи, зокрема, діти, престарілі особи та інваліди, а також велосипедисти, були виділені в групу найуразливіших учасників дорожнього руху, щодо яких водії зобов'язані були проявляти підвищену обережність. Водії також орієнтували на те, щоб їхні транспортні засоби «не створювали незручностей користувачам дороги і людям, котрі проживають у придорожніх володіннях, зокрема, не створювали зайвого шуму, не піднімали куряви й не викидали вихлопних газів, якщо цього можна уникнути» (стаття 7 Конвенції).

Крім того, у ст. 20 Конвенції про дорожній рух були викладені загальні рекомендації щодо організації руху пішоходів на проїзній частині дороги в разі відсутності тротуарів, при перетині ними проїзної частини на пішохідних переходах та поза ними. **«При відсутності тротуарів або узбіч або в разі неможливості їх використання пішоходи можуть пересуватися проїзною частиною; якщо є велосипедна доріжка і якщо інтенсивність руху це дозволяє, вони можуть рухатися цією велосипедною доріжкою, однак, не створюючи перешкод для руху велосипедистів та осіб, що керують велосипедами з підвісним двигуном. Під час руху проїзною частиною доро-**

ги пішоходи повинні триматися якомога ближче до краю проїзної частини, рухаючись назустріч транспортному потоку».

«Пішоходи не повинні перетинати проїзну частину дороги, не вживши заходів безпеки; вони повинні користуватися пішохідними переходами, якщо такі є неподалік». «При переході проїзної частини поза пішохідним переходом, позначеним розміткою або відповідним знаком чи сигналом, пішоходи не повинні виходити на проїзну частину, не переконавшись, що вони можуть зробити це, не ускладнюючи рух транспортних засобів».

Конвенція передбачає, що Договірні Сторони або їхні територіальні підрозділи можуть передбачити і суворіші правила для пішоходів, які переходять проїзну частину.

Конвенцію про дорожній рух

дивись тут:

www.zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_041

Окремо у Конвенції про дорожній рух були прописані правила поведінки водіїв щодо пішоходів. Зокрема, у статті 21 Конвенції сказано, що водій не повинен допускати дій, які можуть наражати на небезпеку пішоходів. Особливу увагу водіїв звернено на порядок проїзду нерегульованих пішохідних переходів. При наближенні до них водії повинні знизити швидкість, щоб не наражати на небезпеку пішоходів, які ступили або ступають на перехід, а в разі потреби їм належить зупинитися і пропустити пішоходів.

Разом з цим у Конвенції про дорожні знаки та сигнали було прописано, якими мають бути світлові сигнали для пішоходів і конструкція пішохідних світлофорів, а також розмітка пішохідних переходів та дорожні знаки. Зокрема, сказано, що **«конструкція пішохідних світлофорів та спосіб їх розміщення повинні виключати будь-яку можливість сприйняття їх водіями як світлових сигналів, призначених для регулювання руху транспортних засобів».** Також у Конвенції сказано, що **«світлові сигнали для пішоходів можуть доповнюватися звуковими чи тактильними сигналами на пішохідних переходах для полегшення переходу проїзної частини сліпими**

пішоходами».

Згодом ці положення Конвенцій були суттєво доповнені та розширені Європейською угодою, підписаною в Женеві 1 травня 1971 року. В ній, зокрема, було уточнено статус пішоходів, до яких також були прирівняні особи, що везуть дитячу коляску, коляску для хворого, інвалідну коляску або будь-який інший транспортний засіб невеликих розмірів і без двигуна; особи, що ведуть велосипед або велосипед з підвісним двигуном, а також інваліди, що пересуваються в інвалідних колясках, які приводяться в рух ними самими або рухаються зі швидкістю пішохода (додаток до ст. 1 Конвенції, терміни).

Конвенцію про дорожні знаки та сигнали дивись тут:
www.zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_902

Крім цього, було запропоновано уточнити положення ст. 20 Конвенції, яка стосується користування пішоходами проїзною частиною. Цей пункт було викладено в новій редакції: **«Пішоходи повинні, по можливості, не користуватися проїзною частиною, а якщо вони нею користуються, то мають проявляти обережність, не ускладнювати і не затримувати без необхідності рух».** А інваліди, що пересуваються на інвалідному візку, незважаючи на положення пункту 2 Конвенції, отримали право у всіх випадках рухатися проїзною частиною дороги. У новій редакції було викладено й підпункт «с» пункту 6 Конвенції, який гласить, що **«при переході проїзної частини поза пішохідним переходом, позначеним розміткою або відповідним знаком чи сигналом, пішоходи не повинні виходити на проїзну частину, не вневнившись у тому, що вони не перешкоджатимуть руху транспортних засобів. Пішоходи повинні переходити проїзну частину дороги під прямим кутом до її осі».**

Суттєві уточнення також стосувались правил поведінки водіїв щодо пішоходів, викладених у пункті 1 статті 7 та пункті 1 статті 13 Конвенції про дорожній рух. Згідно з поправками Європейської угоди, **«за відсутності на проїзній частині пішохідного переходу, по-**

значеного розміткою або відповідним знаком чи сигналом, водії, що роблять поворот для виїзду на іншу дорогу, повинні обов'язково пропустити (в разі необхідності, зупинившись) пішоходів, що ступили на проїзну частину цієї іншої дороги. Вони також повинні проявляти особливу увагу щодо пішоходів, які переходять проїзну частину дороги для посадки в транспортний засіб загального користування або після висадки з нього».

Важливе значення мало також включення до Конвенції про дорожній рух двох додаткових статей 27-біс та 27-тер. Перша стосувалась організації дорожнього руху в житлових зонах, позначених відповідними знаками: в таких зонах пішоходи можуть пересуватися по всій ширині дороги, дозволені дитячі ігри, а водії повинні рухатись з найнижчою швидкістю відповідно до приписів національного законодавства, але в будь-якому випадку – не більше 20 км (12 миль) на годину. Крім того, в таких зонах водії не повинні наражати пішоходів на небезпеку або обмежувати свободу їх пересування, у разі потреби вони повинні зупиняти транспортні засоби.

Що ж до статті 27-тер, то вона давала право національним урядам на основі внутрішнього законодавства розробляти положення для пішохідних зон, які включають одну або більше доріг, призначених для пішоходів, і вказувати виняткові умови доступу до таких зон транспортних засобів.

Європейську угоду, що доповнює Конвенцію про дорожній рух, відкрити для підписання у Відні 8 листопада 1968 року, дивись тут:
www.zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_866

Загалом, з ухваленням Віденської Конвенції про дорожній рух, Конвенції про дорожні знаки та сигнали і Європейської угоди, що доповнює ці Конвенції, було завершено створення міжнародної нормативно-правової бази у галузі організації і безпеки дорожнього руху. У 1973 році ця база була доповнена ще й Протоколом про розмітку доріг, прийнятим в рамках Європейської комісії.

Поява вищезгаданих актів дала потужній імпульс у всьому світі для вирішення проблем безпеки дорожнього руху, оскільки вони слугують дієвими інструментами для вироблення країнами-членами внутрішнього законодавства і політики у галузі безпеки дорожнього руху.

Проте варто зазначити, що правила дорожнього руху в різних країнах досі мають свої відмінності, зумовлені рівнем автомобілізації цих країн, особливостями національного законодавства, розвитком техніки регулювання руху, а також місцевими традиціями і звичаями. Більше того, деякі країни (Ватикан, Венесуела, Великобританія, Гана, Індонезія, Іспанія, Китай, Коста-Ріка, Мексика, Португалія, Республіка Корея, Таїланд, Еквадор) підписали, але не ратифікували ні Конвенцію про дорожній рух, ні Конвенцію про дорожні знаки і сигнали. Крім названих держав, Конвенцію про дорожній рух не ратифікували США і Чилі, Конвенцію про дорожні знаки і сигнали – Бразилія та Італія. При цьому США до Конвенції про дорожні знаки і сигнали й не приєднувалися. Не всі держави Європи, що визнають Віденські конвенції, підписали в подальшому Європейські угоди, що їх доповнюють.

Що стосується України, то, як країна-засновниця ООН, вона приєдналася до Віденської Конвенції про дорожній рух та Конвенції про дорожні знаки і сигнали ще у 1968 році, а в 1974 році з деякими застереженнями Президія Верховної Ради СРСР ратифікувала ці документи. 30 грудня 1974 року Україна приєдналась і до Європейської угоди, що доповнює згадані Конвенції.

Варто нагадати, що 1 січня 1973 року на території Радянського Союзу наказом МВС СРСР були введені єдині Правила дорожнього руху та державний стандарт «Знаки дорожні», що базувались на Конвенціях 1968 року. У главі I «Загальні положення» було сказано, що **«Пішоход – будь-яка особа, що знаходиться поза транспортним засобом на дорозі й не виконує на ній роботу; пішоходами також вважаються особи, які пересуваються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, везуть санки, візок чи дитячу коляску»**, а у главі III прописані загальні обов'язки

пішоходів та пасажирів. Жодних прав для цих категорій учасників дорожнього руху не передбачалося. Пізніше Правила дорожнього руху неодноразово змінювались і доповнювались з урахуванням нових тенденцій і підходів до вирішення проблем організації і безпеки дорожнього руху.

Таким чином, можна стверджувати, що діяльність Організації Об'єднаних Націй та створених під її егідою робочих органів відіграла надзвичайно важливу роль у формуванні та стандартизації міжнародної нормативно-правової бази в галузі організації і безпеки дорожнього руху. Але цей процес триває і досі. Він відбувається двома шляхами: внесенням поправок до діючих Конвенцій та розробленням технічних правил і рекомендацій для країн-членів ООН, що стосуються вдосконалення національних правил дорожнього руху, обладнання автомобільних доріг технічними засобами організації руху, підвищення вимог до технічного стану транспортних засобів і таке інше. На сьогодні всі розроблені рекомендації об'єднані у чотирьох зведених резолюціях: 1) про дорожній рух; 2) про дорожні знаки та сигнали; 3) про конструкцію транспортних засобів; 4) про полегшення автомобільних перевезень. З огляду на пішохідну тематику особливе значення має «Зведена резолюція про дорожній рух», що розроблена Робочою групою з безпеки дорожнього руху ЄЕК ООН і ухвалена 14 серпня 2009 року. Це досить об'ємний документ, який складається із 16 глав, 51 розділу та 7 додатків. Безпеці пішоходів, зокрема дітей-пішоходів та інвалідів, присвячені глави 3, 4, 8, 9, 10, частково – глави 2, 13, 15. Окремі витяги із Зведеної резолюції про дорожній рух наведені в додатку до цього посібника, а повністю названий документ розміщений на сайті WWW.PISHOHID.ORG.UA

Важливе значення також мало ухвалення у 2008 році ЄЕК ООН Глобальних технічних правил №9, що стосуються безпеки пішоходів на випадок зіткнення з транспортними засобами. В результаті ґрунтовних наукових досліджень та випробувань, які проводились в різних країнах, було встановлено, що більшість травм, які отримують пішоходи, виникають внаслідок удару, що завдається

передньою частиною транспортних засобів. Статистика таких травм свідчила, що на швидкості до 40 км/год в результаті зіткнення транспортного засобу з пішоходом у 58% випадків має місце контакт голови дитини з капотом, в 40% випадків – контакт голови дорослого з капотом, в 19% випадків – контакт голови дорослої людини з вітровим склом і у 50% випадків – контакт ноги дорослого з бампером. Крім того, удар об капот є причиною 41% травм голови у дітей і 19% травм голови у дорослих, удар об вітрове скло є причиною 49% травм голови у дорослих, а на удар об бампер припадає 64% травм ніг у дорослих людей.

Виходячи з цього розподілу травм за джерелами травми і зонами контакту на транспортному засобі, й були розроблені ГТП, які передбачають зміну конструктивних особливостей у деяких типах легкових і маловантажних автомобілів. Насамперед, вони стосуються зміни технічних характеристик передніх бамперів та капотів, які б при зіткненні з пішоходами завдавали б їм меншої шкоди.

Тут варто зазначити, що ще у 1987 році Міжнародна організація із стандартизації (ICO) заснувала робочу групу з безпеки пішоходів (ISO/TC22/SC10/WG2) для розроблення методів випробувань з метою зниження ступеня тяжкості травм і зменшення загибелі пішоходів в результаті дорожньо-транспортних пригод. В результаті нею була розроблена методика і процедура таких випробувань, які були використані Міжнародною організацією з науково-дослідницького співробітництва під час проведення досліджень, а їхні результати лягли в основу ухвалення важливих політичних рішень.

Роль ВООЗ і Світового Банку

Вагомий внесок у вивчення проблем безпеки дорожнього руху та пошук шляхів її розв'язання роблять Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) та Світовий Банк (СБ), які, діючи на глобальному рівні, намагаються покращити ситуацію з дорожньо-транспортним травматизмом як на рівні окремих регіонів, так і на рівні окремих країн.

У зв'язку з цим на особливу увагу заслуговують рекомендації ВООЗ і СБ, викладені у Всесвітній доповіді про попередження дорожньо-транспортного травматизму (2004), доповіді ВООЗ про глобальну дорожню безпеку (2009) та в Європейській доповіді про стан безпеки дорожнього руху (2009). В останньому документі окремо виділена проблема вразливих учасників дорожнього руху, зокрема, пішоходів, велосипедистів та осіб, що користуються двоколісним моторизованим транспортом, на долю яких, за висновками ВООЗ, припадає 39% усіх дорожньо-транспортних травм із смертельними наслідками. Також сказано, що ці категорії учасників дорожнього руху мають більший ризик отримати серйозні травми.

За висновками ВООЗ, найвищий відсоток смертельних випадків серед пішоходів спостерігається в СНД: на їх долю припадає 37% усіх загиблих на дорогах. Найвищі показники в Регіоні серед цієї категорії в Україні, Таджикистані і Киргизстані (відповідно 56%, 44% і 43%). Одна з причин полягає в тому, що планування багатьох міст СНД бере свій початок ще з тих часів, коли рух автомобільного і мотоциклетного транспорту був дуже незначним, і автомобілями керували переважно професійні водії. Покращення дорожньої інфраструктури, підготовка водіїв і примусове правозастосування не встигали за ростом автомобілізації.

ВООЗ відзначає, що потреби уразливих учасників дорожнього руху поки що не беруться до уваги. Наприклад, допустима швидкість руху транспортного засобу в більшості міст СНД складає 60 км/год. Експерти ВООЗ також дійшли висновку, що частка загиблих пішоходів збільшується по мірі зменшення показника валового національного доходу на душу населення. До деякої міри це пояснюється тим, що більший ризик мають пішоходи у країнах з низьким і середнім доходом, в яких менш розвинений автомобільний транспорт, а також менші, ніж у країнах з високим доходом, інвестиції у інфраструктуру та інші заходи з підвищення безпеки дорожнього руху.

ВООЗ наголошує на тому, що уряди мають забезпечити захист усіх учасників дорожнього

руху і не ігнорувати потреби пішоходів, велосипедистів, а також водіїв і пасажирів двохколісних моторизованих транспортних засобів. Зацікавлені сторони процесу забезпечення безпеки дорожнього руху мають спільно проводити роботу із застосування науково обґрунтованих заходів, які б гарантували підвищення рівня захисту, особливо у країнах з низьким і середнім доходом.

Рекомендуємо ознайомитись:
«Управління швидкістю: посібник з безпеки дорожнього руху для керівників і спеціалістів» (Глобальне партнерство з безпеки дорожнього руху, 2008).
WWW.PISHOHID.ORG.UA

У якості основних заходів для захисту вразливих учасників дорожнього руху ВООЗ рекомендує наступне:

- **Максимально допустима швидкість руху в міських районах не повинна перевищувати 50 км/год.**
- **Місцеві органи влади повинні мати повноваження для зниження в густонаселених районах максимально допустимого швидкість руху транспортних засобів до 30 км/год.**
- **Поліція повинна жорстко здійснювати примусові правозастосування щодо обмеження швидкості.**
- **Необхідно ухвалити закони про повсюдне використання шоломів водіями і пасажирами двохколісних моторизованих транспортних засобів, а також здійснювати їх примусове правозастосування.**
- **Містобудівники і дорожні інженери мають вкладати кошти в такі елементи інфраструктури, як пішохідні зони, засоби зниження швидкості, оновлення розмітки пішохідних переходів, пішохідні мости, підземні переходи і велосипедні доріжки.**

У цьому контексті заслуговує на увагу і масштабна доповідь Світового Банку під назвою «Протистояння “смерті на колесах”», підготовлена у 2009 році за підтримки низки міжнародних партнерських організацій, зокрема Глобального Фонду безпеки дорожнього руху. Значною мірою ця доповідь перегукується з Європейською доповіддю «За безпечніші дороги і здоровіші транспортні альтернативи», але її проблематика охоплює

не тільки Європу, а й країни Центральної Азії. Отож, на основі широкого статистичного матеріалу експерти проаналізували основні причини, що призводять до високого рівня дорожньо-транспортного травматизму і смертності на дорогах, оцінили ефективність різноманітних стратегій і програм у галузі безпеки дорожнього руху, а також визначили перелік пріоритетних завдань і заходів, які мають бути реалізовані країнами Європи і Центральної Азії для підвищення безпеки дорожнього руху. Одними з таких завдань є профілактика перевищення швидкості, зокрема, у містах, зменшення ризику молодих водіїв і захист пішоходів, які, за висновками СБ, мають у 7-9 разів вищий ризик загибелі в автокатастрофі, ніж ті особи, що знаходяться в автомобілі.

З повною версією Європейської доповіді про стан безпеки дорожнього руху «За безпечні дороги і здоровіші транспортні альтернативи» можна ознайомитися на сайті WWW.PISHOHID.ORG.UA

Безперечно, консолідована позиція авторитетних міжнародних організацій в питаннях безпеки дорожнього руху має велике значення для вироблення ефективної політики у цій галузі національними урядами чи навіть окремими відомствами, що опікуються дорожньою безпекою. У зв'язку з цим на особливу увагу також заслуговують останні ініціативи ООН, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі та на захист окремих категорій користувачів доріг. Як відомо, 2 березня 2010 року резолюцією Генеральної Асамблеї ООН було проголошено Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки, метою якого є стабілізація і подальше скорочення прогнозованого рівня смертності у дорожньо-транспортних пригодах у всьому світі. З цією метою Генеральна Асамблея ООН розробила Глобальний план на Десятиліття дій та закликає держави-члени здійснювати діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху, особливо в галузі регулювання дорожнього руху, покращення дорожньої інфраструктури, безпеки транспортних засобів, поведінки учасників дорожнього руху тощо.

«Щорічно близько чверті загиблих на дорогах всього світу становлять пішоходи. Через недостатню увагу до їхніх потреб і тенденції останніх років, які надають перевагу приватному автотранспорту, сьогодні пішоходи піддаються все більшому ризику загибелі, травматизму та інвалідності. Серед загиблих багато дітей і літніх людей. Більшість нещасних випадків із смертельним наслідком припадає на країни з низьким та середнім рівнями доходів, де стрімка автомобілізація породжує додаткові проблеми; проте безпека пішоходів, як і раніше, актуальна у країнах всього світу.

Можна багато чого зробити для того, щоб наш світ став зручнішим для ходьби, забезпечивши всім пішоходам безпечні, надійні і доступні технічні засоби. Не існує окремо взятих заходів для адекватного усунення спектру ризиків для пішоходів у різних ситуаціях. До переліку найефективніших заходів відносяться регулювання швидкості автотранспортних засобів; роз'єднання пішоходів та інших учасників руху за допомогою тротуарів і пішохідних переходів; підвищення помітності пішоходів і забезпечення відповідальної поведінки всіх користувачів дорогами. Людські життя можна врятувати, ухваливши відповідні закони щодо таких заходів, посиливши правозастосування і забезпечивши узгодження з іншими видами транспорту».

Звернення ВООЗ з нагоди проведення Другого глобального Тижня безпеки дорожнього руху 6-12 травня 2013 року

Також за ініціативою ООН 6-12 травня 2013 року у світі буде проводитись Другий глобальний Тиждень безпеки дорожнього руху, темою якого обрано безпеку пішоходів. За висновками експертів, цей захід відкриває унікальну можливість звернути увагу на проблему безпеки пішоходів, а відтак – вжити заходів для того, щоб наш світ став зручнішим для ходіння, а пішоходи отримали безпечні, надійні і доступні технічні засоби для пересування вулицями і дорогами населених пунктів.

Діяльність ЄКМТ та її рішення

Окрім авторитетних міжнародних організацій, створених під егідою ООН, велику роль у формуванні та реалізації транспортної політики та політики безпеки дорожнього руху відіграє Міжнародний транспортний форум (МТФ). Ця міжурядова організація була створена у Брюсселі 17 жовтня 1953 року як Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ), і у 2006 році перейменована на МТФ.

Відповідно до Протоколу про створення ЄКМТ, основними цілями цієї організації було: а) визначення заходів для ефективного використання та раціонального розвитку внутрішнього європейського транспорту, що має міжнародне значення; б) координація та

стимулювання діяльності організацій, які займаються внутрішнім європейським транспортом, з урахуванням діяльності у цій галузі національних органів країн-членів.

Наразі до складу МТФ входять 54 держави, в тому числі й Україна, яка є повноправним членом цієї організації з березня 1997 року. Традиційно нашу державу тут представляє Міністерство транспорту та зв'язку (з 9 грудня 2010 р. – Мінінфраструктури), крім того, на засідання керівних та робочих органів МТФ запрошують Асоціацію міжнародних перевізників України.

Основною формою роботи МТФ є щорічні саміти на вищому рівні, в роботі яких беруть участь міністри транспорту, топ-менеджери бізнес-компаній, лідери громадських організацій і провідні вчені. Рішення МТФ оформляються у вигляді резолюцій і декларацій, які не мають юридично обов'язкового характеру, але відображають узгоджений підхід країн-членів до подальших спільних дій. Крім того, МТФ готує аналітичні доповіді і звіти за напрямками своєї діяльності, які ґрунтуються на широких статистичних даних та результатах наукових досліджень, що проводяться науководослідними центрами.

Робочими органами МТФ є: Рада Міністрів, Комітет заступників, Адміністративний секретаріат, спеціалізовані комітети та робочі

групи (постійні і тимчасові), в тому числі робоча група з безпеки дорожнього руху. Основними завданнями цієї Групи є:

- *Обмін інформацією про тенденції і політику безпеки дорожнього руху, а також методологією.*

- *Внесення пропозицій про можливе вдосконалення збирання та аналізу даних, пов'язаних з дорожнім рухом та дорожньо-транспортними пригодами.*

- *Збір додаткових даних про аварії і аналіз поведінки учасників дорожнього руху для надання консультацій з конкретних питань безпеки дорожнього руху.*

- *Сприяння міжнародному співробітництву в галузі аналізу та обробки даних про дорожньо-транспортні пригоди.*

Одним з напрямків діяльності МТФ також є вивчення проблем безпеки пішоходів і розвитку пішохідного руху. З цією метою у рамках МТФ створена тимчасова робоча група з безпеки пішоходів, міського простору та здоров'я. На презентаційній сторінці цього проекту зазначено, що він спрямований на те, щоб слугувати керівництвом для політиків і сприяти розвитку пішохідного руху в міських районах. Проект заснований на аналізі пішохідних потреб з урахуванням аспектів безпеки, мобільності і медичних даних, а його основні напрямки спрямовані на покращення міського планування і дизайну міської інфраструктури, освіти та спілкування, вдосконалення правил дорожнього руху, політики в галузі мобільності і планування, зниження швидкості руху тощо.

Варто зазначити, що від початку своєї діяльності для досягнення визначених цілей ЄКМТ почала вивчати загальні положення та окремі проблеми внутрішнього європейського транспорту і

Детальніше з діяльністю Міжнародного транспортного форуму можна ознайомитись тут:

WWW.INTERNATIONALTRANSPORTFORUM.ORG

виробляти рекомендації державам-членам та міжнародним організаціям, що займаються питаннями транспорту. Одним з пріоритетних напрямків цієї діяльності стало вивчення питань, пов'язаних з безпекою дорожнього руху та захистом вразливих учасників дорожнього руху, таких як пішоходи, діти-пішоходи, велосипедисти, люди похилого віку та інваліди. У 1975 році Рада Міністрів ЄКМТ оприлюднила доповідь з цього питання і рекомендувала виробити комплекс заходів і правил, спрямованих на підвищення безпеки та комфорту пішоходів. Ці рекомендації були доповнені іншими пропозиціями, представленими в спеціальних доповідях, підготовлених Групою з безпеки дорожнього руху і закріплені в низці документів ЄКМТ. Найважливішими з них є такі:

Резолюція № 34 від грудня 1975 року про безпеку пішоходів;

Резолюція № 39 з безпеки дітей і підлітків, які беруть участь в дорожньому русі (1979 р., 26-й щорічний звіт);

Резолюція про заходи, яких необхідно вжити для підвищення безпеки дорожнього руху в нічний час (1979) [СМ(79)8];

Резолюція № 45 про заходи для покращення невідкладної допомоги в дорожньому русі [СМ(83)20];

Резолюція № 48 про шляхи впливу на поведінку людей заради підвищення безпеки [СМ(86)16];

Резолюція №50 з безпеки дітей, які беруть участь у дорожньому русі (1984 р., 34-й щорічний звіт);

Резолюція №91/3 з підвищення безпеки

«Гарантування безпеки пішоходів може стимулювати до пішого пересування, яке сприятиме зміцненню здоров'я. Ходьба знижує ризик серцевих захворювань, інсульту, діабету, раку, деменції, депресії й ожиріння. Зменшення поїздок на автомобілях супроводжується також зниженням атмосферного та шумового забруднення, що також має позитивний вплив на здоров'я. Ходьба може зробити нас здоровішими, спортивнішими та стрункішими, і вона має стати найбезпечнішим, найзручнішим і найприємнішим способом пересування в більшості випадків».

Звернення ВООЗ з нагоди проведення Другого глобального Тижня безпеки дорожнього руху 6-12 травня 2013 року

престарілих осіб, що беруть участь у дорожньому русі (1991 р. 38-й щорічний звіт);

Рекомендації/Висновки про зниження швидкості [CEMT/CM(96)1/FINAL];

Рекомендація про вразливих користувачів дорогами-пішоходів [CEMT/CM(98)19/FINAL];

Рішення № 99/4 про розповсюдження інформації з дорожньої безпеки [CEMT/CM(99)16/FINAL].

Тексти цих резолюцій розміщені в додатку до цього посібника та на сайті www.PISHOHID.org.ua

Крім цього, у 80-х роках ЄКМТ було зроблено кілька важливих резолюцій щодо зменшення негативного впливу транспорту на довкілля, які лягли в основу прийнятого Радою Міністрів у травні 2000 року в Празі «Рішення з екологічного розвитку» (документ CEMT/CM(2000)1/FINAL).

5 червня 2002 року ЄКМТ узагальнила ключові рекомендації з безпеки дорожнього руху і видала їх окремим документом [CEMT/CM(2002)16/FINAL].

МТФ, який став правонаступником ЄКМТ, також готує щорічні звіти з безпеки дорожнього руху, оцінює ефективність тих чи інших заходів у цій сфері, популяризує кращі практики, спрямовані на підвищення безпеки і комфорту дорожнього руху, як загалом, так і для конкретних категорій користувачів доріг. У зв'язку з цим заслуговує на увагу підсумковий звіт проекту «Пішохід, безпека, міський простір і здоров'я», оприлюднений у вересні 2012 року.

Цей звіт став результатом трьохрічної діяльності міжнародної робочої групи експертів з 19 країн, які досліджували різні аспекти пішохідного руху і на основі цього розробили свої рекомендації для посадових осіб, котрі відповідають за розроблення і реалізацію транспортної та містобудівної політики. У презентації свого звіту члени робочої групи наголосили, що «ходьба є найбільш природною формою мобільності, проте, в процесі розвитку міст та транспортних систем потреби пішоходів не завжди враховувались. У той же час врахування цих потреб може зробити суттєвий внесок у покращення довкілля та громадського здоров'я». Автори

звіту також наголошують на важливості пішої ходьби як невід'ємної частини транспортної системи і важливість політики, спрямованої на сприяння пішохідному руху на всіх рівнях планування. З цієї метою для представників національних урядів, міністрів транспорту та охорони здоров'я і місцевих політиків вони розробили 12 рекомендацій, що спираються на системне бачення питань розвитку пішохідного руху.

1. Врахування потреб пішоходів у проектах міського планування і розвитку транспортних систем на їх початкових стадіях.

2. Встановлення чітких адміністративних правил на всіх рівнях державного управління з метою координації ініціатив зі сприяння пішохідному руху.

3. Удосконалення знань про пішохідний рух: створення стандартизованої методології оцінки, звітності і моніторингу про мобільність пішоходів. Створення національних центрів розвитку пішохідного руху і заохочення до обміну міжнародним досвідом.

4. Розвиток послуг громадського транспорту як складової частини розвитку нових міських районів. Це може передбачати перехід до більш високої щільності, змішаного використання пішохідних і транзитно орієнтованих транспортних маршрутів.

5. Створення пішохідних зон у центрах міст. Забезпечення легкого, безпечного та благоустроєного пішохідного доступу до громадського транспорту і центрів міст. Запобігання надмірному використанню автомобілів у центрах міст і паркуванню на тротуарах та пішохідних переходах.

6. Розроблення для місцевих адміністрацій національних правил з планування пішохідних зон. Плани повинні постійно враховувати вплив містобудівних проектів на пішоходів і велосипедистів. Вони також повинні включати перспективні плани

щодо розвитку пішохідного руху.

7. Заохочення роботодавців до створення стимулів для своїх співробітників, що ходять на роботу пішки або приїздить на велосипеді.

8. Прийняття концепції «безпечної системи», що передбачає створення безпечного середовища при проектуванні дорожньо-транспортної мережі. (Підхід «безпечна система» передбачає, що учасники дорожнього руху можуть робити помилки, і це має враховуватися при проектуванні доріг, щоб зменшити ризик отримання ними серйозних травм).

9. Створення у районах з високою активністю пішоходів зон із швидкістю руху транспортних засобів до 30 км/год.

10. Впровадження якісних навчальних програм з безпеки дорожнього руху у школах і посилення уваги до цього питання з боку місцевих органів влади.

11. Моніторинг законодавчої бази і зміцнення правової та фінансової основи для захисту пішоходів.

12. Проведення подальших досліджень з метою кращого вивчення ситуації і тенденцій в дорожньому русі.

Політика Європейського Союзу і безпека пішоходів

Європейський Союз є одним з найбільших міждержавних інтеграційних утворень, яке на сьогодні об'єднує 27 європейських держав з населенням близько 495 мільйонів осіб і територією більше 4 млн. км². Невід'ємною частиною функціональної життєздатності цього об'єднання є розвинена транспортна інфраструктура, яка забезпечує мобільність людей і транспортування різноманітних вантажів. За даними Євростату, близько 50% усіх товарів, які перевозяться в межах ЄС, та 80% пасажирів транспортуються автошляхами, тому на території Європейського Союзу автомобілі є домінуючим видом транспорту. Експерти відзначають, що тільки впродовж 30 років (з 1970-го по 2000-й) у країнах Європейського Союзу кількість автомобілів зросла з 62,5 млн. до 175 млн. штук, що суттєво вплинуло на екологічну ситуацію та безпеку дорожнього руху. За даними ВООЗ, у 90-х роках ХХ століття щороку на автомобільних дорогах Європейського Союзу фіксувалось 1,3 млн. ДТП, в яких гинуло близько 40 тисяч осіб і близько 1,7 млн. отримували травми. Прямі та опосередковані втрати від ДТП оцінювались у 160 млрд. євро або у 2% ВВП Євросоюзу. Крім того, медики констатували різке збільшення смертності, викликаной забрудненням повітря автомобільним транспортом, адже, за даними Європейської агенції довкілля (див. www.eea.europa.eu/themes/transport), у країнах ЄС на

Основні факти про ходьбу:

- Піші прогулянки складають до 50% усіх пересувань у міських районах. Життєздатність міста тісно пов'язана з активністю людей, які не користуються транспортом і в багатьох випадках пересуваються пішки на невеликі відстані.
- 80% ризику загибелі для пішоходів можна зменшити шляхом зниження швидкості руху від 50 км/год до 30 км/год. Зниження швидкості руху моторизованих транспортних засобів є ключем до підвищення безпеки пішоходів.
- Близько 30% пішоходів мають стійкі порушення рухливості – від маленьких дітей, що гуляють з мамами, до пішоходів похилого віку та людей з фізичними вадами.
- До 75% травм люди отримують в результаті падіння пішоходів у громадських місцях. Ця небезпека викликана технічним станом і облаштуванням громадських приміщень, які не пов'язані з транспортними засобами. Цей фактор часто недооцінюється й ігнорується.
- Пішоходи отримують найважчі травми в результаті дорожньо-транспортних пригод. Масштабів і наслідків цього явища не можна недооцінювати.

автомобільний транспорт припадає приблизно 20% усіх викидів CO₂ і більш ніж п'ята частина викидів парникових газів. Транспорт також є однією з основних причин шумового забруднення великих міст, яке негативно впливає на стан здоров'я населення.

Поступове усвідомлення пагубності таких змін привело до зміни транспортної політики Європейського Союзу і формування концепції стійкого розвитку транспортної системи, яка націлює країни-члени на збалансований розвиток різних видів транспорту, забезпечення найвищих стандартів безпеки і послуг, широке використання енергоощадних та екологічних видів транспорту і технологій, безперервну модернізацію устаткування, координацію наукових досліджень, розроблення нових транспортних технологій і т.п. Уперше ця концепція була сформульована у резолюції Європейської конференції міністрів транспорту «Стійка транспортна політика» [CEMT/CM(2000)1/FINAL], в якій особливий наголос було зроблено на екологічних аспектах транспортної політики. Разом з цим у резолюції було сказано, що «загиблі та поранені в дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) є найсерйознішою проблемою в забезпеченні більшої стійкості транспортних систем. Існуюча статистика кількості загиблих і поранених в ДТП розглядається як далека від прийнятної навіть урядами тих країн, які знаходяться на передових позиціях в галузі забезпечення безпеки руху».

Згодом концепція стійкого розвитку транспорту була розвинена у Білій Книзі «Європейська транспортна політика до 2010 року: час ухвалення рішень», яка була видана Європейською Комісією у вересні 2001 року. З прийняттям Білої Книги Європейська Комісія вперше в основу своєї стратегії в галузі транспорту поставила потреби користувачів і запропонувала близько 60 заходів для досягнення намічених завдань. Наприклад, у галузі безпеки дорожнього руху було заплановано удвічі знизити рівень смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Ця мета була ще раз підтверджена у 2003 році в рамках Європейської програми безпеки дорожнього руху: «Двократне скорочення жертв дорожньо-транспортних пригод в Європейському

Союзі до 2010 року: спільна відповідальність» (ЄС, 2003).

Вагомим кроком на шляху досягнення поставленої мети стало підписання у 2004 році Європейської Хартії з безпеки дорожнього руху (European Road Safety Charter), яка стала частиною плану дій, започаткованої Європейською Комісією. Хартія об'єднує як державні, так і недержавні організації, підприємства, науково-дослідні інститути, надаючи їм унікальну можливість виконати негайні дії для зменшення кількості жертв дорожніх аварій. Станом на початок 2013 року цю Хартію підписали більше 2000 організацій і установ по всій Європі, які добровільно взяли на себе певні зобов'язання щодо підвищення безпеки дорожнього руху в тій чи іншій сфері.

Ознайомитися з Європейською Хартією з безпеки дорожнього руху можна тут:
WWW.ERSCHARTER.EU

Такі активні дії та ініціативи стало потужним стимулом для цілеспрямованої і планомірної роботи у більшості країн Європейського Союзу, де підвищення безпеки і комфорту та культури дорожнього руху є одним найважливіших соціальних пріоритетів. За даними Світового Банку, за період з 1970 по 2005 рр. щорічна смертність в результаті дорожньо-транспортного травматизму в країнах Західної Європи скоротилась на 61%, а в Нідерландах, Швеції, Швейцарії, Норвегії і Великобританії рівень загиблих в ДТП знизився до 6 осіб на 100 тисяч населення.

Варто зазначити, що до початку 1990-х років боротьба з високим рівнем дорожньо-транспортного травматизму на Європейському континенті переважно велася не скоординовано, на рівні окремих держав, уряди яких розробляли власні програми, спрямовані на зменшення транспортного навантаження та підвищення безпеки дорожнього руху. Найкращі з цих програм містили чіткі кількісні цілі і широкі пакети заходів, підкріплені внутрішніми інвестиціями, що допомагало досягнути поставленої мети. Згодом практика показала, що зростаюча автомобілізація не обов'язково веде до

зростання смертності на дорогах і цю тенденцію можна змінити за рахунок планомірних та постійних інвестицій у покращення якості системи дорожнього руху.

Наприклад, у Великобританії, попри подвоєння кількості зареєстрованих моторних транспортних засобів у 1972-1999 роках, кількість смертельних випадків знизилась наполовину. У 2000 році країна поставила перед собою наступну ціль, яка полягала у зменшенні до 2010 року загальної кількості смертельних випадків і тяжких травм на 40% і на 50% – серед дітей в порівнянні із середніми показниками за 1994-1998 роки. В основу цих розрахунків лягли аналітичні дослідження тенденцій ДТП на кілометр дороги по групах учасників дорожнього руху, а також оцінка ефективності потенційних заходів з урахуванням росту інтенсивності дорожнього руху і різних сценаріїв реалізації політики. В результаті до 2008 року кількість смертельних випадків і тяжких травм у Об'єднаному Королівстві скоротилась на 40%, досягнувши цільового показника 2010 року, а цільові показники щодо дітей були перевиконані майже на 10%. На сьогодні рівень смертності в ДТП у Великобританії є одним з найнижчих у Європі і складає 3,2 таких випадки на 100 тис. населення.

У середині 1990-х років цей системний підхід був розширений і знайшов нове раціональне застосування у стратегіях «Перспектива – Нуль» і «Стійка безпека», що були успішно реалізовані у Швеції та Нідерландах, а згодом і у Фінляндії та Швейцарії.

На сьогодні Швеція є одним із світових лідерів у галузі безпеки дорожнього руху, адже за останні двадцять років рівень смертності на дорогах тут упав до 3,3 випадків на 100 тисяч населення (це приблизно удвічі менше, ніж в середньому по Європейському Союзу). Цього вдалося досягнути завдяки реалізації системного підходу до вирішення проблеми безпеки дорожнього руху, в основу якого були закладені такі принципи:

- система дорожнього руху повинна пристосовуватись до того, щоб краще враховувати потреби, помилки і слабкі сторони учасників дорожнього руху. При проектуванні дорожньо-транспортних систем основним параме-

тром є рівень фізичного впливу, який може винести тіло людини без летального результату або отримання важких травм;

- швидкість руху транспортних засобів – найважливіший фактор, що визначає безпеку дорожнього руху. Швидкість руху слід встановлювати в залежності від технічних стандартів автомобільних доріг та транспортних засобів, щоб не перевищити рівень фізичного впливу, яке може винести тіло людини;

Отже, ця активна стратегія була направлена на запобігання ДТП, що викликають тяжкі травми, особливо за рахунок скорочення рівнів ризику, на зниження тяжкості травм, отриманих в результаті ДТП, а також на мінімізацію тяжкості отриманих травм за рахунок забезпечення ефективної роботи рятувальних служб, ефективного лікування та реабілітації.

Основними компонентами голландської програми «Стійка і безпечна система дорожнього руху» стали:

- адаптація інфраструктури до обмежених можливостей людини за рахунок правильного проектування автомобільних доріг;

- належне оснащення транспортних засобів, що полегшують роботу водія і забезпечують надійний захист у разі аварії;

- надання достатньої інформації і належної освіти учасникам дорожнього руху і, в разі необхідності, утримання їх від небажаної або небезпечної поведінки...

У Німеччині за період з 1991 по 2005 рр. кількість загиблих на дорогах скоротилося більш ніж на 50%: з 11300 до 5361 особи. Це сталося завдяки таким заходам:

- оснащення транспортних засобів системами активної і пасивної безпеки (наприклад, ременями безпеки, фронтальними подушками безпеки, системами захисту від бічних ударів);

- розроблення та здійснення державних програм підвищення безпеки дорожнього руху, головними завданнями яких було формування культури безпечної поведінки на дорогах, захист найуразливіших учасників дорожнього руху, зниження вірогідності зіткнення з автомобілями, керованими недосвідченими водіями, зниження небез-

пеки з боку великовантажних транспортних засобів і підвищення безпеки руху на сільських дорогах.

Про ефективність реалізації деяких заходів з підвищення безпеки дорожнього руху у північних країнах Європейського Союзу див. у додатку на стор. 165-172.

Як бачимо, різні європейські країни по-різному підходили до вирішення проблем безпеки дорожнього руху, тому з часом виникла необхідність узагальнити кращий досвід цих країн, забезпечити обмін цим досвідом і виробити єдині підходи до вирішення проблем безпеки дорожнього руху. З цією метою 5 грудня 2003 року Рада Міністрів транспорту ухвалила ряд висновків стосовно безпеки дорожнього руху, виділивши десять основних заходів для покращення ситуації на європейських дорогах. Зокрема, країни-члени ЄС зобов'язувались:

- обмінюватися інформацією й досвідом з метою з'ясування причин, обставин і наслідків ДТП, а також брати участь в акціях, розроблених Європейською дослідницькою організацією з питань безпеки на дорогах (European Road Safety Observatory);

- сприяти «поступовому» наближенню до основних вимог щодо дотримання безпеки руху (гранична швидкість, початкове й тривале професійне навчання й тривале професійне навчання водіїв, права водіїв і т.д.);

- створювати сприятливі регулюючі, організаційні, технічні й економічні умови для підвищення стандартів безпеки на європейських дорогах, відзначаючи зони підвищеного ризику («мертві зони»);

- вимагати виконання таких правил безпеки, як, наприклад, обмеження швидкості й користування ременем безпеки;

- забезпечити захист найуразливіших учасників руху (пішоходів, велосипедистів, дітей і людей похилого віку);

- надавати громадянам детальну інформацію про результати досліджень, що проводяться в Європі стосовно питань безпеки транспортних засобів, і сприяти розвитку нових технологій у даній сфері;

- забезпечити надання

висококваліфікованої медичної, психологічної і юридичної допомоги потерпілим внаслідок ДТП;

- сприяти поширенню знань про правила безпеки руху серед населення, особливо дітей шкільного віку;

- заохочувати партнерські відносини й співробітництво між органами влади на державному й місцевих рівнях, компаніями, представниками соціальних служб і громадськими організаціями з метою визначення цілей в галузі безпеки руху тощо.

Ще однією важливою подією в галузі дорожньої безпеки стало ухвалення Європейським Парламентом та Радою Директиви 2003/102/ЄС від 17 листопада 2003 р. щодо захисту пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху до і в разі їх зіткнення з автомобілем. Названа Директива була ухвалена на основі доповіді Європейського комітету експериментальних транспортних засобів і визначила технічні стандарти безпеки транспортних засобів. Зокрема, вони передбачають обладнання легкових і комерційних автомобілів системами аварійного гальмування, а також запроваджують суворіші вимоги до додаткових бамперів і фронтальних систем захисту при зіткненні з пішоходами та велосипедистами. В Директиві визначено чотири типи тестів для кожної нової моделі авто: тест бампера (травми ніг), тест капота (травма стегна), верхньої та нижньої частини капота (травма голови у дітей та дорослих). Ці тести базуються на процедурах Європейської програми оцінки нових авто (NCAP). Нові процедури «чотиризіркової» оцінки безпечності автомобілів для пішоходів наразі використовуються у країнах ЄС та Австралії.

Згідно з підрахункам Європейського комітету транспортної безпеки (ETSC), якщо б усі машини, що їздять дорогами Євросоюзу, відповідали вимогам цих тестів, то щороку можна було б рятувати 2 000 життів та попереджувати травмування 17 000 осіб.

Слід зазначити, що розроблення цих рекомендацій та інших директивних документів Євросоюзу щодо захисту уразливих користувачів доріг базувались не тільки на аналізі причин скоєння ДТП, а й на

Що таке EuroNCAP?

EuroNCAP – це європейська програма оцінки безпечності автомобілів, що була заснована 1997 року транспортно-дослідницькою лабораторією (англ.: *Transport Research Laboratory*) Міністерства транспорту Великобританії. Наразі ця організація підтримується Європейською Комісією, урядами Франції, Німеччини, Швеції, Нідерландів та Іспанії, а також автомобільними і громадськими організаціями у кожній країні ЄС.

У рамках Європейської програми оцінки нових автомобілів (*EuroNCAP*) виконуються краш-тести для найпопулярніших автомобілів, що продаються в Європі, для того, щоб оцінити рівень їх захисту та безпечності для водіїв, пасажирів, пішоходів. Тести передбачають лобове зіткнення на швидкості 64 км/год, боковий удар на швидкості 50 км/год, наїзд на стовп при 29 км/год і наїзд на пішохода (з використанням манекена) на швидкості 40 км/ч. За підсумками тестових випробувань захищеність дорослих, дітей і пішоходів була оцінена за п'ятизірковою системою: чим більше зірочок, тим безпечнішим є автомобіль. Оціночні дослідження показали, що кожна додаткова зірочка (за системою *EuroNCAP*), присвоєна автомобілю, зменшує ризик тяжких або смертельних випадків приблизно на 12%.

Більше інформації на сайті: WWW.EURONCAP.COM

докорінному переосмисленні ролі і місця людини в динамічній системі Дорога-Людина-Автомобіль-Навколишнє Середовище. Головним наслідком цих процесів став відхід від минулого акцентування на тому, що в проблемах безпеки дорожнього руху винні самі жертви ДТП, ніж різні елементи конструкції і функціонування транспортної системи. Як показала практика і наукові дослідження, такий підхід був невірним, оскільки зайве акцентування на ролі індивідуальної відповідальності та звинувачення жертви заважало компетентним органам у повній мірі виконувати свої обов'язки. Тому згодом такі підходи поступилися місцем успішнішим стратегіям, які визнавали необхідність системного підходу до вирішення проблем безпеки дорожнього руху, зосередженого на удосконаленні інфраструктури, технічної безпеки транспортних засобів (особливо їх пасивної безпеки)

Наукові дослідження показують, що вірогідність загибелі пішохода збільшується у вісім разів при підвищенні швидкості наїзду на нього автомобіля з 30 до 50 км/год. Разом з тим пішоходи мають 90-відсоткову вірогідність вижити в ДТП при швидкості руху автомобіля 30 км/год або менше. Поріг терпимості травми для пішоходів при наїзді на нього навіть конструктивно найкращого автомобіля буде перевищено, якщо його швидкість складає більше 30 км/год.

та на дотриманні користувачами ключових заходів безпеки. Такий підхід передбачав розроблення цільових показників та заходів з підвищення БДР, обґрунтованих доказовими фактами і спрямованими на попередження дорожньо-транспортних пригод, зниження тяжкості наслідків ДТП, а також надання своєчасної і якісної медичної допомоги після аварії. При такому системному підході разом із законодавчими стали широко застосовуватись і інші заходи, спрямовані на досягнення кінцевого результату, такі як автоматизований поліцейський контроль, податкові стимули, технічні вказівки, досконаліші інформаційні системи та бази даних по ДТП і травматизму, а також незалежні розслідування і наукове вивчення ДТП.

Культура «Звинувачуй жертву» поступила-ся місцем іншій культурі – «Винного шукай у транспортній системі» з новим розумінням того, що управління швидкістю і межі людських можливостей, як фізичні, так і поведінкові, є корінними проблемами при проектуванні та експлуатації дорожнього руху з наступних причин: по-перше, причинно-наслідковий зв'язок між швидкістю і безпекою дорожнього руху пояснюється законами фізики; по-друге, для більшості частин людського організму відомі пороги терпимості.

Зрештою, на основі наукових досліджень були вироблені конструктивні підходи до вирішення проблем дорожньо-транспортно-

го травматизму, які, зокрема, включають такі заходи:

- на ділянках сумісного руху всіх користувачів доріг швидкість руху транспортних засобів має складати не більше 30 км/год з інженерним забезпеченням дотримання цих обмежень;

- при швидкостях понад 30 км/год на ділянках сумісного руху легкових автомобілів, велосипедистів і пішоходів потрібно фізично розділяти різні категорії користувачів доріг і для кожної з них виділяти окремий простір;

- якщо зустрічні транспортні засоби рухаються зі швидкістю 70 км/год і більше, між зустрічними смугами руху потрібно встановлювати розділювальні бар'єри;

- особи, які знаходяться в легковому автомобілі, мають отримати надійніший захист на випадок зіткнення з іншими транспортними засобами;

- учасники дорожнього руху мають отримати надійніший захист від зіткнень на узбіччях трас, наприклад, у вигляді освітлювальних опор, що складаються і амортизуючих оголоджень.

І хоча експерти визнають, що в найближчому майбутньому повністю уникнути дорожньо-транспортних аварій не вдасться, є вагомі докази того, що кількість і питомі показники пов'язаних з ними смертельних і тяжких травм за короткий час можна суттєво знизити, зосередившись на ключових факторах ризику і ширшому та ефективнішому впровадженню принципів і заходів безпеки, які вже довели свою ефективність. Наприклад, одним з таких заходів стало виконання більшістю країн Європейського Союзу Рекомендацій/Висновків ЄКМТ «Про зниження швидкості» [CEMT/CM(96)1/FINAL]. Враховуючи беззаперечну роль надмірної або неадекватної

швидкості транспортних засобів з точки зору кількості і ступеня тяжкості дорожніх пригод, на національному рівні ними були введені загальні обмеження швидкості руху для всіх категорій транспортних засобів на всіх дорожніх мережах. У населених пунктах це обмеження складало 50 км/год, на шосейних дорогах – 120 км/год, а у житлових зонах – 30 км/год і менше.

Чи були ефективними такі заходи? Результати досліджень, проведених у Великобританії, показали, що введення у міських районах зон із обмеженням швидкості 30 км/год призвело до скорочення загальної кількості ДТП на 27%, аварій з пораненнями – на 61%, і фатальних аварій – на 70%. Додатковим позитивним ефектом введення зон обмеження швидкості стало збільшення кількості населення, що пересувається пішки і на велосипедах, а також значне зменшення транспортних потоків у житлових районах. Також було досягнуто значного екологічного ефекту: завдяки тому, що водіям автотранспорту не доводиться постійно гальмувати і прискорюватись, зменшився рівень викидів у повітря відпрацьованих газів та водню.

Отже, експериментальним шляхом було доведено, що зменшення швидкості руху веде до зменшення кількості і тяжкості дорожньо-транспортних пригод, зокрема серед пішоходів. Тому в багатьох країнах ЄС способи і технології зниження швидкості почали застосовувати як у містобудівній, так і в автомобілебудівній політиці. Зокрема, останнім часом все більшого поширення набувають інтелектуальні системи контролю швидкості (ISA), які встановлюються на автомобілі й попереджають водіїв про перевищення ними швидкості. ISA активується тоді, коли водій перевищує передбачені обмеження швидкості для певної ділянки дороги від заданої швидкості (наприклад, 2 км/год або більше) й інформують його через звукові чи візуальні сигнали. ISA також може бути оснащена функцією обмеження

Про досвід створення пішохідних зон у містах Нідерландів та Великобританії див. тут:

WWW.HOMEZONES.ORG/CONCEPT

Більше інформації про сучасні методи «заспокоєння» швидкості, які використовуються у розвинених країнах, див. тут:

WWW.TRAFFICCALMING.ORG/HISTORY/

швидкості, яка блокує педаль газу, автоматично уповільнюючи швидкість руху автомобіля.

Як бачимо, країни Європейського Союзу покладають великі надії на інноваційні технології у проектуванні і будівництві автомобілів, що має привести до зниження кількості ДТП за участю пішоходів та зменшити тяжкість отримуваних ними травм. Вже сьогодні ці технології, що використовуються деякими автомобілебудівними компаніями, дозволяють мінімізувати тяжкість травми голови пішохода при потраплянні у ДТП завдяки автоматичному підняттю капота та одночасному розгортанню спеціальної подушки безпеки. Іншим напрямком сучасної роботи країн ЄС по зниженню смертності серед пішоходів є облаштування автомобілів інтелектуальними системами та сенсорними технологіями, які попереджають водія про небезпеку зіткнення з пішоходом. Наприклад, компанія Вольво у 2010 році презентувала автомобіль моделі S60, який має можливість виявити пішохода, що рухається, у певному радіусі та автоматично зупинитись. Застосування інфрачервоного освітлення – ще одна інноваційна технологія, яка допомагає водієві помітити пішохода вночі.

Дуже добре зарекомендувало себе і використання таких систем, як «Puffin» (застосовується у Великобританії та Австралії) та «Pussycats» (застосовується у Франції та Нідерландах). Пішохідні переходи, обладнані системою «Puffin», відрізняються від звичайних тим, що сигнальне світло, яке інформує пішохода про можливість переходу, розташоване не на протилежній стороні вулиці, а поряд з пішоходом. Таке розташування, на думку європейських експертів, має декілька переваг: по-перше, воно дозволяє пішоходу слідкувати за рухом автотранспорту, чекаючи на сигнал переходу; по-друге, пішоходи із вадами зору мають можливість краще побачити цей сигнал. Система також має спеціальні датчики, які фіксують перебування пішохода на пішохідному переході та забезпечують включення червоного сигналу світлофора для автотранспорту під час його переходу через вулицю.

І хоч на сьогодні у багатьох країнах ЄС ще триває впровадження системного підходу до

вирішення питань, пов'язаних з потребами та безпекою пішоходів, пріоритети у цій галузі чітко визначені. Це:

- обмеження швидкості руху транспортних засобів, зокрема в районах житлової забудови та на території пішохідних зон;

- попередження виникнення конфліктних ситуацій між пішоходами та автомобільним транспортом шляхом будівництва безперервних пішохідних доріжок і тротуарів, надземних та підземних переходів, розширення пішохідних зон і зон, вільних від транспорту;

- забезпечення максимально сприятливих умов для переходу вулиць на пішохідних переходах через запровадження інженерно-технічних рішень і технологій;

- покращення видимості пішоходів, зокрема через належне освітлення вулиць та пішохідних переходів, а також носіння пішоходами одягу із світлоповертальними елементами;

- вдосконалення конструкції автомобілів на етапі їх проектування, зокрема, через обладнання автомобілів автоматичними системами попередження зіткнень з пішоходами та проведення краш-тестів на безпечність автомобілів;

- підвищення рівня обізнаності та дорожньої культури всіх учасників дорожнього руху через регулярне проведення інформаційно-просвітницьких кампаній.

Велика роль у вирішенні проблем безпеки пішоходів також відводиться науковим дослідженням пішохідного руху і мобільності, зокрема, у великих містах. Одне з наймасштабніших досліджень за цією темою було виконане у 1998-2001 роках на базі Національного технічного університету Афін (Греція). Проект був профінансований Європейською Комісією, а до його реалізації було залучено 7 наукових центрів з різних країн Європи. Програма досліджень, зокрема, включала оцінку ефективності заходів з

підвищення безпеки пішоходів, які застосовуються у різних країнах Європи.

Значний об'єм наукових та експертних досліджень у галузі безпеки дорожнього руху також виконує Європейський комітет транспортної безпеки (ETSC), який є незалежною некомерційною організацією, що об'єднує 47 національних та міжнародних організацій, котрі займаються питаннями безпеки на транспорті по всій Європі. Використовуючи міжнародні наукові дослідження та передовий досвід, ETSC спрямовує свою діяльність на пошук та реалізацію ефективних заходів, які відкривають найбільші можливості для скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод і їх жертв. Один з пріоритетних напрямків діяльності організації – профілактика водіння у нетверезому стані. Також ETSC популяризує кращі інновації та практики ЄС у галузі безпеки дорожнього руху, зокрема – серед пішоходів та велосипедистів.

Детальніше ознайомитися з діяльністю ETSC можна тут: WWW.ETSC.EU

Як окремий напрямок підвищення безпеки та комфорту пішоходів у країнах Євросоюзу можна виділити роботу, що передбачає поступову зміну містобудівної політики і політики землекористування, яка б визначала пріоритетне право пішоходів на громадський простір. У деяких країнах ЄС цю проблему вирішують шляхом застосування підходу, який має назву «Code de la rue» (вуличний кодекс). Так, у квітні 2006 року Франція, наслідуючи вдалий приклад інших європейських країн, зокрема Бельгії, розпочала консультації з представниками зацікавлених установ та асоціацій щодо виконання проекту «Code de la rue». Мета проекту – розробити заходи, які б запобігали виникненню конфліктних ситуацій між різними користувачами доріг. У результаті роботи над проектом у липні 2008 року у Франції було внесено зміни до правил дорожнього руху та ухвалено закон, який вперше запропонував застосувати «принцип розсудливості» у відносинах між водіями та найбільш вразливими користувачами доріг (пішоходами і ве-

лосипедистами).

У законі також були представлені деякі нові правила планування дорожньої інфраструктури у містах. Закон регулює встановлення окремих зон руху, зокрема, організацію пішохідних зон і зон руху зі швидкістю 30 км/год. Також вперше було створено концепцію пріоритетної пішохідної зони. На відміну від звичайної пішохідної зони, всім учасникам дорожнього руху дозволяється рухатися цією зоною, але пішоходам надається перевага руху порівняно з водіями транспортних засобів (крім трамваїв). Швидкість руху транспорту в цій зоні обмежена 20 км/год. Транспорту дозволяється зупинятись та паркуватись тільки у чітко визначених місцях. Така політика знаходить все більшу підтримку і в інших країнах Європи.

Детальніше про проект «Code de la rue» див. на сайті: WWW.SECURITE-ROUTIERE.GOUV.FR

Якщо ж говорити про загальну політику Європейського Союзу в галузі безпеки дорожнього руху та захисту вразливих користувачів доріг, то її здійснює Генеральний директорат з мобільності та транспорту Європейської Комісії, який відповідає за розробку і реалізацію стратегій для різних видів транспорту: авіаційного, морського, залізничного, автомобільного та річкового. Його головне завдання полягає у забезпеченні мобільності в єдиній європейській транспортній зоні, яка б поєднувала потреби громадян, екологічну політику та конкурентоспроможність.

Ще одним важливим напрямком діяльності Генерального директорату з мобільності та транспорту є підвищення загальної безпеки дорожнього руху та підвищення безпеки найуразливіших категорій користувачів доріг – пішоходів і велосипедистів. Як свідчить статистика, у 2008 році на дорогах ЄС-23 загинув 7491 пішохід, що складало 20,4% всіх смертельних випадків у ДТП. І хоч за останнє десятиліття кількість таких аварій за участю пішоходів зменшилась більш ніж на чверть, ситуація із загибеллю і травмуванням цієї категорії користувачів доріг все ще залишається далекою від бажаної. Так,

у 2009 році на території ЄС-24 загинув 6641 пішохід, що складає трохи більше 20% усіх ДТП зі смертельним результатом. Причому найбільшу частку загиблих пішоходів (40%) складають люди у віці 65 років і старше, які в силу своїх фізіологічних особливостей гірше орієнтуються у транспортних потоках. Фахівці з безпеки дорожнього руху говорять, що у зв'язку із поступовим старінням населення Європейського континенту необхідна нова стратегія, спрямована на задоволення потреб літніх людей в пересуванні, що враховуватиме і їхні вікові особливості та підвищені вимоги до безпеки.

Повну статистику щодо травмування і загибелі пішоходів у країнах Євросоюзу див. тут:

WWW.EC.EUROPA.EU/TRANSPORT/EYFRS/TOPICS/PEDESTRIANS

Як ми вже наголошували, одним з основних методів підвищення безпеки уразливих категорій учасників дорожнього руху у країнах Євросоюзу є запровадження спеціальних законодавчих заходів, що передбачають технічне регулювання конструкцій сучасних автомобілів, які мають в автоматичному режимі попереджувати зіткнення з пішоходами або мінімалізувати травми, якщо таких зіткнень не вдасться уникнути. З цією метою Комісія ЄС вже розробила кілька регламентів, що передбачають вдосконалення конструкції і технічних характеристик транспортних засобів з урахуванням безпеки пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху. Зокрема, йдеться про Регламент (ЄС) № 78/2009 Європейського парламенту і Ради від 14 січня 2009 року про затвердження типу транспортних засобів стосовно захисту пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху, що доповнює Директиву 2007/46/ЄС і скасовує Директиви 2003/102/ЄС та 2005/66/ЄС, Регламент Комісії (ЄС) № 631/2009 від 22 липня 2009 про встановлення детальних правил для реалізації Додатка I до Регламенту (ЄС) № 78/2009 Європейського парламенту і Ради щодо затвердження типів дорожніх транспортних засобів щодо захисту пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху та Ре-

гламент Комісії (ЄС) № 459/2011 від 12 травня 2011 про внесення змін у додаток до Регламенту (ЄС) № 631/2009, що встановлює детальні правила для здійснення Додатка I до Регламенту (ЄС) № 78/2009 Європейського парламенту і Ради щодо захисту пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху. Деякі з вимог, передбачених даними регламентами, уже застосовуються до нових автомобілів, а інші стануть обов'язковим до 2014 року.

Останнім найвагомим кроком Євросоюзу на шляху до стійкого розвитку транспортної системи та підвищення безпеки дорожнього руху стало оприлюднення у березні 2011 року чергової Білої Книги з питань транспорту під назвою «Транспорт-2050». Презентуючи у Брюсселі цей документ, Єврокомісар з питань транспорту Сійм Каллас наголосив, що хоча Біла Книга не є законодавчим актом, а лише ідейною стратегією, на її основі ЄС буде визначати політику розвитку європейського транспорту на найближчі десятиліття. «Це свого роду графік нашого руху до конкурентоспроможного транспортного сектору Європи, який передбачає підвищення рівня мобільності при одночасному скороченні шкідливих викидів в атмосферу», – підкреслив Єврокомісар. Зокрема, планується, що до середини сторіччя автомобілі, які використовують традиційні види пального, будуть витіснені з міських центрів Європи, а їх замінять електромобілі або автомобілі з гібридними двигунами. Завдяки цьому шкідливі викиди в атмосферу будуть скорочені на 60%.

Ще однією амбітною метою нової транспортної стратегії Євросоюзу є скорочення удвічі до 2020 року кількості дорожньо-транспортних пригод і зведення до нульового показника смертності на автомобільному транспорті до 2050 року. Незважаючи на те, що мета, яка ставилася у попередній Білій Книзі щодо зниження наполовину кількості загиблих у ДТП, не була досягнута, це не стало перепорою для того, щоб подібне завдання було визначене на перспективу. Можливо, з часом людству вдасться винайти універсальний інструмент, який допоможе назавжди забути про дорожньо-транспортні пригоди і їх негативні наслідки. Поки що ж про таке майбутнє європейці можуть тільки мріяти.

Роль неурядових організацій

У країнах з розвиненими демократіями діяльність неурядових неприбуткових організацій (НУО) відіграє традиційно велику роль, яка випливає із фундаментальних прав та свобод людини, визначених Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод. Зокрема, стаття 11 цієї Конвенції передбачає, що «кожний має право на свободу мирних зібрань та на свободу об'єднання з іншими, включаючи право створювати профспілки та вступати до них для захисту своїх інтересів». Не дивно, що у країнах Заходу сфера діяльності НУО охоплює практично всі галузі життя людини: від політики і економіки до освіти і культури, створюючи тим самим основу громадянського суспільства і гарантії для незворотності демократичних процесів. Про це свідчить і рівень співпраці між НУО та органами державної влади, а також – між НУО і впливовими міжнародними організаціями, такими як ООН та Рада Європи.

З моменту заснування у 1945 році ООН підтримує зв'язки з неурядовими організаціями, які представляють інтереси громадянського суспільства в усьому світі. Положення про відносини між Організацією Об'єднаних Націй та неурядовими організаціями викладені у статті 71 Статуту Організації Об'єднаних Націй і в резолюції 1996/31 ЕКОСОП. Права і привілеї, перераховані в цій резолюції, дозволять НУО робити свій внесок у здійснення програм і цілей ООН, виступаючи в якості технічних експертів, радників і консультантів для міжурядових секцій та Секретаріату. Все частіше в якості груп захисту громадянських прав НУО сприяють діяльності ООН, надаючи допомогу в реалізації планів, контролю за здійсненням програм та декларацій, прийнятих державами-членами ООН.

У свою чергу, в 1951 році Рада Європи прийняла резолюцію, яка передбачає консультації з НУО в галузях, які належать до їх компетенції. В 1954, 1972 та 1993 рр. положення про співпрацю з НУО переглядалися, зокрема в плані надання їм статусу консультативних організацій, а 5 липня 2002 року у Страсбурзі за ініціативою Ради Європи учасниками

багатосторонньої зустрічі були затверджені Фундаментальні принципи щодо статусу неурядових організацій у Європі. Незалежно від свого статусу, НУО мають право активно відстоювати свої законні інтереси та статутні цілі, які можуть стосуватися як окремої групи громадян, так і всього суспільства. І це можна проілюструвати на прикладі багатьох НУО Європи, зокрема тих, що опікуються загальними проблемами безпеки дорожнього руху, окремими аспектами цієї проблеми чи окремими категоріями учасників дорожнього руху.

Вище ми вже згадували про діяльність Європейського комітету транспортної безпеки (ETSC), до складу якого входить більше 40 національних та міжнародних НУО, зокрема: французька Асоціація профілактики дорожньо-транспортних пригод, австрійська Рада з безпеки дорожнього руху, бельгійський Інститут безпеки дорожнього руху, Європейська федерація жертв дорожньо-транспортних пригод, Міжнародна мотоциклетна федерація та багато інших.

Заслуговує на увагу і діяльність пішохідних організацій, зокрема, Міжнародної федерації пішоходів (IFP), Федерації європейських пішохідних асоціацій (FEPA), а також національних пішохідних організацій, які діють у багатьох країнах Європи, в США, Канаді, Австралії, Бразилії, Індії, Колумбії тощо. Отож, розглянемо детальніше діяльність деяких з цих НУО.

Міжнародна федерація пішоходів (IFP) – це мережа некомерційних об'єднань і приватних осіб, заснована у 1963 році як координаційна організація для національних груп із захисту прав пішоходів. Від початку свого заснування і до 1985 року IFP зосереджувала свої зусилля на проблемах пішоходів у промислово розвинених країнах, а з 1987 року ця діяльність була переключена на захист пішоходів у країнах, що розвиваються, де зростання рівня автомобілізації викликало стрімке зростання кількості дорожньо-транспортних смертей і травм серед пішоходів.

Головною формою діяльності IFP у цей час стало проведення міжнародних нарад та конференцій, присвячених різним аспектам безпеки пішоходів та пошукам ефективних

шляхів підвищення цієї безпеки. При цьому особлива увага приділялась дітям, людям похилого віку та інвалідам. Основним програмним документом, на який у своїй діяльності спирається IFP – Міжнародна Хартія пішохідного руху, розроблена експертами з усього світу і підписана мерами багатьох міст, зокрема Лондона, Праги, Штутгарта, Кордови, Оттави, Севільї тощо.

Всього на початок 2013 року Хартію підтримали більше 3900 міських громад, організацій і приватних осіб, які поставили під цим документом свій підпис (***ознайомитися з цим документом та підтримати його своїм підписом можна на сайті www.walk21.com***).

У 1963 році IFP була акредитована при ООН, а з 1990-х років вона представляє інтереси пішоходів у Робочій групі з безпеки дорожнього руху (WP1) Європейської Економічної комісії ООН. Федерація також співпрацює з установами Європейського Союзу і широким колом неурядових організацій. У 2005 році за підтримки Швейцарської асоціації пішоходів та приватного фонду IFP відновила свою діяльність на нових принципах, і з того часу штаб-квартира цієї організації постійно знаходиться в Цюріху. Щорічно в рамках своєї діяльності IFP проводить міжнародні конференції, які відбуваються у різних містах світу. Чергова конференція відбудеться у Мюнхені (Німеччина) 11-13 вересня 2013 року.

Наразі до складу IFP входять 25 національних пішохідних організацій, а також **Федерація європейських пішохідних асоціацій (FEPA)**.

Історія FEPA бере свій початок з 1929 року, коли в Англії була заснована перша пішохідна асоціація. Пізніше об'єднання пішоходів виникли у Швейцарії, Франції, Голландії, Італії, а також у інших країнах Європи. Наразі до складу FEPA входять 12 національних асоціацій, які представляють Бельгію, Францію, Німеччину, Іспанію, Швецію, Данію, Грецію, Португалію, Болгарію, Швейцарію, Австрію та Великобританію. Керівними органами FEPA є Рада директорів та Правління, які у своїй діяльності керуються Статутом. Офіс організації знаходиться у Бельгії

(див. www.walk-europe.org).

Метою асоціації є сприяння політиці сталого розвитку транспорту, охороні здоров'я та навколишнього середовища через популяризацію пішої ходьби, перепланування під ці потреби вулиць, площ, тротуарів у містах і муніципалітетах, зниження небезпеки і ризиків для пішоходів у громадських місцях, інформування людей про переваги ходьби для здоров'я, сприяння науковим дослідженням у цій галузі тощо.

У жовтні 1988 року за ініціативою FEPA Європейський парламент схвалив Європейську Хартію пішоходів, яка дала новий поштовх для розвитку мережі пішохідних організацій у країнах Європи і позитивно вплинула на ставлення до пішоходів та їхніх потреб.

FEPA підтримує тісний зв'язок з Міжнародною федерацією пішоходів та іншими європейськими НУО, які відстоюють ідеї стійкої мобільності та переваги пішохідного руху як основного виду пересування. Також Федерація сприяє групам громадян, котрі у своїх країнах ще не мають пішохідних асоціацій, але прагнуть їх створити.

Як уже було сказано, **британська пішохідна асоціація «Життя вулиці»** – є однією з найстарших пішохідних організацій, що була заснована ще у 1929 році. Тоді група небайдужих громадян, що були стурбовані зростанням автомобільного руху та кількістю випадків, пов'язаних із загибеллю та травмуванням пішоходів, вирішила щось зробити для вирішення цієї проблеми і заснувала пішохідну асоціацію. У 30-40-і роки британська пішохідна організація провела кілька важливих кампаній, спрямованих на лобювання громадських інтересів. Зокрема, вона домоглася введення правил дорожнього руху та іспитів на право водіння, а також лобювала обладнання перехресть пішохідними «зебрами».

Протягом багатьох років представники асоціації були експертами з усіх питань пішохідного руху, співпрацюючи з органами влади по всій Англії. Основний напрямок діяльності асоціації у наш час – це популяризація культури ходіння, зокрема,

серед школярів та студентів, покращення міської інфраструктури з урахуванням потреб пішоходів, популяризація кращих практик у цій сфері, аудит громадських місць і вулиць тощо (*див. www.livingstreets.org.uk*).

Одними з найактивніших також є шведська, німецька та бельгійська пішохідні асоціації, які організують наукові конференції та інші публічні заходи з проблем безпеки пішоходів, люблять інтереси пішоходів як перед місцевими, так і перед державними органами влади та управління. Яскравим прикладом такої діяльності може бути участь пішохідних асоціацій у проведенні традиційних Європейських тижнів мобільності (ЄТМ), які вже більше десяти років проходять у багатьох містах Європи та за її межами (16-22 вересня). ЄТМ - це кампанія, націлена на зміну місцевих транспортних схем і поведінки людей щодо використання транспортних засобів та міського простору. Проведення кампаній, зокрема, передбачає досягнення таких цілей:

- зменшення використання приватного автотранспорту та перерозподіл дорожнього простору на користь пішоходів,

велосипедистів, громадського транспорту;

- покращення чи облаштування дорожньої інфраструктури (зупинок автотранспорту, тротуарів, пішохідних зон та доріжок, веломут, звукових і цифрових світлофорів, вело-парковок, пунктів прокату велосипедів і т.п.);

- підвищення обізнаності та зміна ставлення населення до пересування пішки, велосипедом та громадським транспортом як альтернативи моторизованим видам транспорту;

- розширення партнерства між державними установами та організаціями, НУО та бізнесом.

Останнім часом діяльність пішохідних організацій Європи помітно активізувалась у зв'язку з проведенням широкої громадської кампанії за зниження швидкості руху. Метою цієї кампанії є зниження швидкості руху транспортних засобів у міських та житлових районах до 30 км/год, що зробить вулиці безпечнішими і придатнішими для життя.

Ініціатором згаданої кампанії є громадянин Німеччини Хайке, якому вже вдалося сформувати мережу організацій, що підтримують його ініціативу у 13 країнах Європейського

Структура пішохідних організацій у країнах Європейського Союзу

Федерація європейських пішохідних асоціацій (IFP)
WWW.WALK-EUROPE.ORG

Австрія (Austrian Federation of pedestrians)
WWW.WALK-SPACE.AT

Бельгія (Voetgangersbeweging vzw)
WWW.VOETGANGERSBEWEGING.BE

Данія (Dansk Fodgænger Forbund)
WWW.FODTRAFIK.DK

Болгарія (PEDESTRIANS Foundation)
WWW.WALKERSBG.ORG

Франція (Les Droits du Piéton)
WWW.PIETONS.ORG

Німеччина (FUSS e.V. Fachverband Fußgängerkehr)
WWW.FUSS-EV.DE

Греція (Association for the rights of the pedestrians ENOSI PEZON)
WWW.ENOSIPEZON.GR

Португалія (ACA-M - Associação de cidadãos Auto-Moblizados)
WWW.ACA-M.ORG

Італія (Federazione Camminacitta)
WWW.ASSOPEDONI.IT

Іспанія (Catalunya Camina)
WWW.CATALUNYACAMINA.ORG

Швеція (Fotgängarnas Förening FOT)
WWW.FOT.SE

Швейцарія (Fussverkehr Schweiz)
WWW.FUSSVERKEHR.CH

Великобританія (Living Streets)
WWW.LIVINGSTREETS.ORG.UK

Союзу. У своєму зверненні представники громадськості наголошують на тому, що обмеження швидкості руху до 30 км/год (20 миль/год) є найдешевшим і найпростішим способом покращити безпеку дорожнього руху, зменшити забруднення повітря та заохотити людей до пішої ходьби. Тому Європейська Комісія має ухвалити відповідну директиву про обмеження швидкості. Символом цієї ініціативи стало червоне серце, в центрі якого

вміщено «30 km/h».

Ця ініціатива вже зареєстрована у Європейській Комісії. Але для того, щоб вона набула законної сили, протягом року ініціатори мають зібрати не менше 1 мільйона підписів на її підтримку щонайменше у 7 різних країнах Євросоюзу (детальніше про цю ініціативу можна дізнатися на сайті: www.en.30kmh.eu).

Кожен п'ятий пішохідний перехід не відповідає стандартам

Такого висновку дійшли експерти консорціуму Eurotest, під егідою якого у містах країн Європи вже кілька років поспіль проводяться обстеження пішохідних переходів. Останнє таке обстеження було проведене у 2010 році. Тоді були протестовані переходи у 18 містах з 13 європейських країн. Загалом, було обстежено близько 270 переходів як у центральних, так і в периферійних районах міст, а також на їх околицях, в результаті чого було з'ясовано, що кожен п'ятий пішохідний перехід не відповідає вимогам безпеки та комфорту. Найпоширеніші недоліки стосувались відсутності островців безпеки на довгих переходах, поганого управління світлофорами, недостатньої освітленості чи ускладненої доступності для користувачів з обмеженими можливостями (людей на інвалідних колясках, незрячих або глухих пішоходів).

Отриманий результат виявився гіршим за результати попередніх досліджень, оскільки у 2008 році вимогам не відповідав кожен восьмий перехід, а у 2009 — кожен шостий. Крім того, було з'ясовано, що у периферійних районах пішохідні переходи на 10% небезпечні, ніж ті, що знаходяться в центрі міст.

За останні три роки 2008-2010 за програмою Eurotest пішохідні переходи були протестовані в 44 містах з 23 європейських країн (деякі кілька разів). До проведення тестувань була залучена Міжнародна федерація автоспорту (FIA) та автомобільні клуби із 17 країн Європи. На підставі отриманих результатів експерти дійшли висновку, що Європейський Союз має більше уваги приділяти облаштуванню пішохідних переходів та розробити для цього уніфіковані правила. Для підвищення безпеки пішоходів країнам-членам ЄС також рекомендовано ефективніше використовувати нові технології, наприклад, такі як світлофори із табло зворотного відліку часу.

За матеріалами WWW.EUROTTESTMOBILITY.EU



Приклад виділення пішохідного переходу кольоровою бруківкою.
Фото: Ілля Варламов
<http://zyalt.livejournal.com/>



Олександр ЗИМА,
кандидат юридичних наук,
доцент Національного університету
«Національна академія України
ім. Я. Мудрого».

Огляд українського законодавства, що регулює питання безпеки дорожнього руху

Важливість вирішення проблем безпеки дорожнього руху на державному рівні давно усвідомлена у всьому світі. Широке коло питань з цього приводу було окреслене ще у Віденській Конвенції «Про дорожній рух» 1968 року. За радянських часів при Раді Міністрів УРСР функціонувала Республіканська комісія по забезпеченню безпеки шляхового руху. Як це не дивно, зі здобуттям незалежності в Україні повноваження цього органу були обмежені, а діяльність набула суто формального характеру. У 2001 ж році його було ліквідовано. Щоправда, у 2006 році було утворено аналогічний державний орган, однак активної позиції він так і не зайняв. Показово, що нині до складу Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху, яка формується за посадами, входить низка представників від державних органів, що припинили своє існування у 2010 році. Тому не дивно, що й сама Координаційна рада давно не збирається та не проводить ніякої діяльності.

Щодо законодавчих засад забезпечення безпеки дорожнього руху, то вони закладені Законом України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року. Це великий за обсягом нормативний акт, який має досить складну будову. 54 статті об'єднані у 12 розділів які відрізняються між собою як за обсягом, так і за значенням. Частина з них включають по 1-2 статті, що мають загальний або декларативний характер (розділи 9, 11, 12). Інші об'єднують цілу низку складних правових норм, які широко застосовуються на практиці.

Особливе значення мають розділи 2, 3 та 10. Другий розділ можна умовно поділити на дві частини. У першій з них визначається система органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, що здійснюють управління у сфері дорожнього руху, а також детально зафіксовано їх компетенцію. Звернувшись до відповідних приписів, можна встановити, який з цих органів уповноважений приймати рішення з того чи іншого приводу, або ж перевірити, чи є дії суб'єкта владних повноважень правомірними. Друга частина складається з приписів, що визначають обов'язки як органів влади, так і інших юридичних осіб щодо забезпечення безпеки дорожнього руху (ст.ст. 11, 12, 13).

Третій розділ називається «Права та обов'язки учасників дорожнього руху». Він дає вичерпний перелік таких учасників та визначає їх правовий статус. Розділи 2 та 3 перебувають у тісному взаємозв'язку. Один з них визначає правове положення суб'єктів а інший – об'єктів управління у сфері дорожнього руху. Аналізуючи ту чи іншу правову проблему, слід пам'ятати, що компетенція органів влади має чітко корелюватись з правами та обов'язками конкретних учасників руху. Правовому положенню пішоходів присвячена ст. 17 розділу 3.

Розділ 10 незначний за обсягом і об'єднує у собі всього три статті, присвячені проблемам контролю у сфері дорожнього руху. До 2008 року він, як і інші прикінцеві розділи, мав суто декларативний характер, однак все змінилось після доповнення його статтею 52-1.

Цей припис є надзвичайно цікавим і важливим, оскільки наводить вичерпний перелік повноважень МВС України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і дозволяє дати оцінку діяльності останнього з точки зору не лише законності та правопорядку, а й ефективності.

Характеризуючи Закон України «Про дорожній рух», слід звернути увагу й на таке: за 20 років існування до нього було внесено більше 20 змін та доповнень, причому половину з них – за останні 2 роки. Це є позитивною тенденцією, оскільки вказує на зростання інтересу до проблем дорожнього руху з боку держави та на інтенсифікацію застосування приписів нормативного акту.

Подальша розбудова законодавства відбувалась у трьох основних напрямках, які можна умовно назвати репресивним, регулятивним та організаційним.

Репресивний напрямок поєднав у собі низку законів щодо внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП) та Кримінального Кодексу. Найістотніші зміни до КУпАП були внесені у 2008 році. Нині більше 20 статей особливої частини другого розділу КУпАП передбачають адміністративну відповідальність за правопорушення, що посягають на безпеку дорожнього руху, а ряд статей загальної частини та інших розділів КУпАП зорієнтовані на забезпечення відповідальності за такі порушення. Однак законотворчий процес триває. У Верховній Раді зареєстровано значну кількість законопроектів щодо безпеки дорожнього руху, які пропонують внести зміни до КУпАП (*див. Постанову Верховної Ради України «Про деякі законопроекти щодо підвищення безпеки дорожнього руху» від 20 грудня 2011 року*). Пропозиції зазвичай мають репресивний характер, тобто стосуються внесення змін щодо підвищення штрафів за ті чи інші види правопорушень, застосування до порушників інших стягнень, встановлення нових складів правопорушень. Однак особливої користі застосування адміністративного примусу не дає. На думку багатьох науковців, ефективність адміністративних штрафів (найпоширенішого стягнення) залишатиметься низькою, доки порядок встановлення

їх розміру не буде змінено з відносно визначеного на пропорційний, коли сума стягнення визначатиметься у процентному відношенні до заробітку чи доходу порушника. Така система діє у деяких країнах Європи, і, на думку багатьох експертів, вона себе виправдовує.

Також до цього напрямку слід віднести низку наказів МВС, що визначають порядок притягнення до адміністративної відповідальності. Центральне місце серед них займає наказ МВС України «Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 26.02.2009 р.

Другий напрямок – регулятивний. Він поєднав у собі низку підзаконних актів різного рівня юридичної сили, що здійснюють позитивне регулювання відносин у сфері дорожнього руху. Навідміну від Російської Федерації, де безпекові проблеми знайшли комплексне вирішення у Федеральному Законі «Про безпеку дорожнього руху», в Україні такий акт відсутній, та й у інших «транспортних» законах вирішуються лише окремі питання безпеки руху. Законотворчість у цьому напрямку з незрозумілих причин здійснюється дуже кволо. Як приклад можна привести законопроект народного депутата Геннадія Москаля «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо підвищення безпеки дорожнього руху». Він, безперечно, є прогресивним і поряд з іншим пропонує значні обмеження у сфері реклами, покликані усунути існуючі загрози безпеці руху. Зокрема, планується заборонити встановлювати рекламоносії в одному перетині з дорожніми знаками і світлофорними об'єктами, на тротуарах, пішохідних доріжках і алеях, штучних спорудах; ближче 50 метрів до перехресть вулиць і пішохідних переходів; на зупинках маршрутних транспортних засобів та ближче 20 метрів в межах видимості в обидві сторони; ближче 100 метрів від залізничних переїздів. Однак цей законопроект був внесений до Верховної Ради України 12 листопада 2009 року і досі не пройшов першого читання. Він планувався до розгляду на десятій сесії шостого скликання, але так і не потрапив до порядку денного, і

перспективи його подальшого просування на шляхах вітчизняної законотворчості досить невтішні.

На нашу думку, центральне місце серед нормативних актів, що віднесені нами до другої групи, посідає Постанова Кабінету Міністрів України «Про правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року з подальшими змінами та доповненнями. Всього з часу ухвалення цієї Постанови зміни та доповнення до неї вносилися 16 разів (востаннє 6 березня 2013 року щодо затвердження зразка технічного талону транспортних засобів окремих воєнізованих підрозділів). Одна з останніх спроб, спрямованих на системне удосконалення Правил дорожнього руху, була зроблена у Постанові КМУ №111 від 11 лютого 2013 року. Зокрема, нею до чинних Правил дорожнього руху було внесено близько сотні різних змін та доповнень: уточнено низку термінів, встановлено пріоритет дорожніх знаків над дорожньою розміткою, запроваджено обов'язкове використання водіями авто- та мототранспорту денних ходових вогнів або ближнього світла фар, введено кілька нових дорожніх знаків тощо. Але разом з цим при внесенні змін було проігноровано цілу низку важливих пропозицій та рекомендацій, що стосувались запровадження європейських механізмів підвищення безпеки дорожнього руху: зниження швидкості руху у населених пунктах до 50 км/год, обов'язкового використання водіями зимових шин, а пішоходами – світлоповертальних елементів на одязі, обов'язкового використання дитячих автомобільних крісел та утримуючих пристроїв тощо.

Значну групу складають підзаконні акти, що присвячені окремим аспектам дорожнього руху і одночасно регулюють пов'язані з ними питання щодо забезпечення безпеки. Так, наприклад, у Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених Постановою КМУ від 18 лютого 1997 року, питанням безпеки присвячена значна частина приписів розділів 2 та 6. Схожа ситуація і з Правилами надання послуг міським електротранспортом.

Також до цієї групи належать і акти нижчого рівня юридичної сили. Серед них є доку-

менти, що зорієнтовані виключно на окремі аспекти проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху. Це, зокрема, Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджені наказом МВС від 26 липня 2004 року, які повністю присвячені питанням усунення загроз, як у сфері дорожнього руху, так і поза її межами. Інший приклад – спільний наказ МВС та Мінтрансу від 10 січня 2006 року «Про забезпечення безпеки пасажирських перевезень».

До регулятивного напрямку належить і група нормативних актів, які визначають правовий статус органів, що здійснюють контроль за безпекою дорожнього руху та встановлюють порядок діяльності таких органів. До їх переліку слід віднести наступні постанови КМУ загально-організаційного характеру:

«Про утворення Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху» від 29 березня 2006 р.;

«Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті» від 4 березня 1997 р.;

«Про затвердження Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій» від 5 квітня 1994 р.;

«Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті» від 8 листопада 2006 р.

Є й більш спеціалізовані нормативні акти. Наприклад, Постанова КМУ «Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів» від 6 лютого 1997 р. чи Наказ Міністерства оборони України «Про затвердження Положення про органи безпеки дорожнього руху Міністерства оборони України» від 24 листопада 1999 р. та інші.

Загалом же регулятивне законодавство є розрізненим, несистематизованим і мало-ефективним. Ряд приписів носять суто декларативний характер або не мають механізмів практичної реалізації. Так, наприклад, п. 6 Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх

об'єднань, установ і організацій передбачено, що така служба має право вимагати від посадових осіб і водіїв письмових пояснень та інших матеріалів щодо порушення правил, норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху, та забороняти експлуатацію транспортних засобів, якщо їх технічний стан загрожує безпеці дорожнього руху, життю та здоров'ю людей, однак яким чином мають реалізовуватись ці права – не зрозуміло. Також не зрозуміло, до яких наслідків приведе невиконання вищезгаданих вимог чи порушення заборон.

Інша ситуація. Постановою КМУ від 1 липня 2009 року затверджено Типову програму з навчання населення Правилам дорожнього руху і доручено МОН, МВС, іншим центральним органам виконавчої влади вжити заходів для забезпечення навчання населення за цією програмою, однак жодних планів, схем чи методик навчання вказаними органами не затверджено, відповідно порядок реалізації програми й нині відсутній.

Значна частина правових норм, які мають задовільну форму та зміст, на практиці не виконуються. Правозастосовні органи з різних причин не здійснюють належного контролю за дотриманням вказаних приписів. Щоб переконатись у цьому, достатньо бодай поверхнево проглянути Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, співставивши їх із своїм досвідом користування автобусом чи «маршруткою».

Третій напрямок об'єднує у собі ряд нормативних та індивідуальних правових актів, які визначають перелік заходів, спрямованих на підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні та порядок їх реалізації.

По-перше, це Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та пов'язані з ними документи (концепції, зміни та доповнення до програм тощо). Вони розроблялись та затверджувались як на загальнодержавному рівні (КМУ України у 1998 та 2003 роках, відповідно на 1998-2001 та 2003-2007 роки), так і на місцях. Нещодавно була ухвалена Державна цільова програма з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2016 року. Ухвалення такої програми, безперечно, матиме позитивне значення, однак ще на етапі її розроблен-

ня можна було помітити цілу низку системних недоліків, які можуть суттєво знизити її якість та ефективність. Насамперед, фахівці відзначають відсутність програмно-цільового підходу при розробленні Програми, а також її безсистемний характер. За цими характеристиками проект Програми, який був винесений на громадське обговорення, суттєво програє аналогічним програмам, що ухвалювались і діють у країнах Європейського Союзу, а також російській Федеральній цільовій програмі з підвищення безпеки дорожнього руху у 2006-2012 роках.

По-друге, це укази та розпорядження Президента України, пов'язані з наданням конкретних доручень органам виконавчої влади, врегулюванням окремих питань, корегуванням вищезгаданих програм та контролем їх виконання. Як приклад можна навести укази Президента України «Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» від 12 листопада 2004 року та «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» від 20 листопада 2007 року, «Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам» від 17 червня 2008 року, «Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом» від 20 травня 2004 року.

Окремо стоїть Розпорядження КМУ «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року». Правова природа вказаної Стратегії є незрозумілою. Можна стверджувати, що дія Закону України «Про державні цільові програми» на неї не поширюється. Скоріш за все, цей документ слід сприймати як політично-декларативний акт, близький за сутністю до Воєнної доктрини України. Зрозуміло, що прямого впливу на стан безпеки на дорогах вона не справляє. Так само, як і плани та Прогресивний план адаптації українського законодавства до законодавства Європейського Союзу, що затверджуються Кабінетом Міністрів України та галузевими міністерствами. Наприклад, ще у 2006 році з метою адаптації транспортного законодавства України до *aquis communautaire* наказом Міністерства транспорту було затверджено першочергові заходи щодо такої

адаптації у сфері автомобільного транспорту. Зокрема, вони передбачали затвердження Загальнодержавної програми безпеки дорожнього руху та розроблення змін до Цивільного та КУпАП щодо захисту прав пішоходів тощо. Але ці завдання повністю так і не були виконані.

На завершення зазначимо, що оглянуте законодавство зорієнтоване переважно на регулювання поведінки перевізників, водіїв, власників транспортних засобів, а також їх взаємовідносин з органами державної влади та місцевого самоврядування. На правовий статус пішоходів, їх права, обов'язки, правові гарантії законодавець звертає дуже мало уваги. Так, в Законі України «Про дорожній рух» цьому питанню присвячена стаття 17, у якій за пішоходом закріплено всього три права. Два з них мають технічний характер, а для третього права – вимагати від органів влади та інших суб'єктів створення необхідних умов для забезпечення безпеки руху – не встановлено порядку реалізації. Стаття 13 цього ж закону називається «Участь об'єднань громадян і громадян у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху» не надає громадянам, як таким, жодної можливості впливати на забезпечення безпеки руху. В розділі 4 Правил дорожнього руху обов'язки пішоходів врегульовані досить детально, однак кількість прав скорочена до двох. В законах України «Про автомобільний транспорт» та «Про міський електричний транспорт» пішоходи фактично не згадуються.

Впадає в око той факт, що, заходячи до автобуса чи тролейбуса, пішохід набуває правового статусу пасажирів і значно розширює коло своїх суб'єктивних прав та юридичних обов'язків. А от статус особи, яка знаходиться на зупинці громадського транспорту,

залишається невизначеним.

Вказана тенденція зберігається і в деліктному законодавстві. З 20 статей особливої частини КУпАП, спрямованих на захист безпеки руху, лише одна (стаття 127) встановлює відповідальність пішоходів та інших вразливих категорій учасників дорожнього руху.

Вказані недоліки потребують нагального усунення, однак, на жаль, у Верховній Раді України не зареєстровано жодного законопроекту, який би мав на меті детальніше врегулювання правового статусу пішоходів та удосконалення правового механізму усунення небезпек, що виникають під час їх участі в дорожньому русі.

Однак слід пам'ятати, що право на безпечні умови дорожнього руху є похідним від комплексу прав людини та громадянина. У ньому консолідувались конституційні права людини на життя (ст. 27), особисту недоторканість (ст. 29), медичну допомогу (ст. 49) та відшкодування за рахунок держави матеріальної та моральної шкоди, завданої незаконними діями чи бездіяльністю державних органів (ст. 56). Норми Конституції України є нормами прямої дії, і порушення кожного зі згаданих прав – це достатня підстава для звернення до суду.

Особливо наголосимо, що створення безпечних умов дорожнього руху – обов'язок держави та конкретних її органів (згідно з ч.1 ст. 52-1 Закону України «Про дорожній рух» - МВС України). Конституція ж дає змогу порушувати питання про відшкодування моральної та матеріальної шкоди, яка була заподіяна особі в результаті порушення безпеки дорожнього руху, – за рахунок бюджетних коштів.



Заходи забезпечення безпеки уразливих учасників руху

Ризик травматизму для пішоходів зростає удвічі, якщо вони не відокремлені або не ізольовані від автотранспортного потоку. Безпека пішоходів і велосипедистів може бути підвищена шляхом грамотного управління безпекою руху. Мережі ізольованих або відокремлених пішохідних і велосипедних доріжок, грамотно з'єднані із загальною транспортною системою, слід визнати ідеальним рішенням. Така система може включати як пішохідні та велосипедні доріжки, прокладені окремо, так і пішохідні секції уздовж доріг, причому особлива увага має бути звернена на обладнання безпечних пішохідних переходів на перехрестях.

Необхідні засоби заспокоєння руху перешкоджають руху автотранспорту зі швидкістю, що наражає на небезпеку пішоходів і велосипедистів. Такі засоби включають звуження доріг, ділянки з круговим рухом, попереджувальні смуги і штучні нерівності. Широко поширений досвід управління безпекою руху в Європі показує, що кількість аварій і травм може бути знижена на 15-80%. У місті Баден, Австрія, в 1988 році був введений в дію організаційний план, який дозволив домогтися обмеження швидкості руху автотранспорту на 75% мережі доріг до 30 км/год або менше, і ввести в дію інтегровану систему пішохідних і велосипедних доріжок. Кількість ДТП скоротилася на 60%. Дослідження, проведені в Данії, показали, що створення окремих доріжок або смуг руху для велосипедистів уздовж міських доріг дозволяє знизити кількість смертельних випадків для велосипедистів на 35%.

Країни з низьким і середнім рівнем доходів мало уваги приділяють програмам регіонального управління безпекою руху, але деякі експерти в галузі дорожньої безпеки впевнені, що така робота має бути пріоритетною для міських територій у всіх без виключення країнах.

(Управління швидкістю: Посібник з безпеки дорожнього руху для керівників і спеціалістів. - Женева: Глобальне партнерство дорожньої безпеки, 2008).



Приклад припіднятого пішохідного переходу у місті Копенгаген (Данія).
Фото: Ілля Варламов <http://zyalt.livejournal.com/>



Олександр ЗАЛІВАН,
директор благодійного фонду
«Безпека дорожнього руху»,
магістр у сфері військового управління

Роль програмно-цільового методу при підготовці місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху

30 червня 2013 року виповнюється рівно два десятиліття, як в Україні було ухвалено Закон «Про дорожній рух», що визначив правові та соціальні основи дорожнього руху в нашій державі з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища. Законом було визначено систему державного управління у сфері дорожнього руху, до якої були віднесені Кабінет Міністрів України, спеціально уповноважені на це центральні органи виконавчої влади, органи виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування. Безпосереднє управління безпекою дорожнього руху було покладено на відповідний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

Окремо статтю 13 названого закону були передбачені повноваження як об'єднань громадян, так і громадян у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху і визначено, що міністерства, інші центральні і місцеві органи виконавчої влади зобов'язані при здійсненні заходів державного управління враховувати пропозиції об'єднань громадян і громадян з питань безпеки дорожнього руху. Такий підхід надає можливість державним органам спиратися на об'єктивні умови, що існують в суспільстві, та визначати потреби й інтереси окремих соціальних груп, місцевих громад чи громадян у сфері організації і безпеки дорожнього руху.

Наука управління визнає, що цілі (завдання) державного управління реалізуються в управлінській діяльності у формі функцій управління, під якими слід розуміти притаманні йому види діяльності, що здійснюються відповідно до соціально-політичного призначення державного управління у рамках взаємодії із членами суспільства та всередині апарату управління [1, 2]. Цілі прийнято поділяти на стратегічні, тактичні та оперативні. Стратегічні цілі – це свого роду опорні точки, що визначають загальні межі, у яких здійснюється тактичне й оперативне планування. Тактичні цілі, як правило, мають визначатися програмами діяльності уряду, центральних і місцевих органів виконавчої влади, цільовими програмами. Оперативні цілі визначають щоденні й конкретні дії з досягнення стратегічних і тактичних цілей.

Світовий досвід успішної реалізації державних програм щодо зниження рівня дорожнього травматизму показує, що цілей державного управління з мінімальними затратами і максимальними результатами можна досягати тоді, коли в їх реалізацію включений потенціал демократії, коли люди знають цілі державного управління і поділяють їх, беруть участь у їх реалізації, відчують результати.

Серед низки загальних функцій державного управління (аналіз, прогнозування, планування, організація, регулювання, робота з персоналом, облік, контроль) важливе місце займає планування (іноді вживають термін

стратегічне планування). Для ефективного планування необхідні ґрунтовні знання про стан справ у відповідній сфері (у нашому випадку це сфера безпеки дорожнього руху), тому в межах функції планування виділяються такі підфункції: 1) дослідження інформації; 2) прогнозування; 3) програмування.

Підготовка програми на тривалий період є логічним результатом дослідження поточної інформації та складання прогнозів. Програма повинна передбачати внесення постійних і неминучих коректив внаслідок змін у зовнішньому середовищі. Це стосується і розроблення місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху, які повинні стати важливим інструментом державної системи управління безпекою руху.

Відповідно до Закону України «Про дорожній рух», органи місцевого самоврядування, зокрема, міські ради та їх виконавчі органи, сільські селищні ради та їх виконавчі органи отримали значний обсяг повноважень у сфері управління безпекою дорожнього руху, зокрема щодо розробки, затвердження та реалізації місцевих програм підвищення безпеки дорожнього руху; формування міських і районних фондів (у тому числі позабюджетних) для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки; проведення роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху, контролю за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах; організації системи заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху та контролю за їх реалізацією тощо.

Положення щодо підготовки, затвердження і реалізації органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування відповідних програм забезпечення безпеки дорожнього руху були також деталізовані у ст. 43 Закону, відповідно до якої ця важлива робота має здійснюватися на основі раціонального поєднання територіального та галузевого планування, формування взаємопов'язаних збалансованих показників з урахуванням соціально-економічних і

екологічних умов конкретного регіону, рівня розвитку дорожньої мережі, стану аварійності та інших показників єдиної системи державного обліку дорожнього руху. Законом також передбачено, що програма забезпечення безпеки дорожнього руху повинна включати такі елементи:

- аналіз стану безпеки дорожнього руху та прогноз на певний період;
- конкретні обґрунтовані цілі, заходи, реалізація яких дозволить досягти намічених цілей;
- вартість програми та джерела її фінансування;
- форми і періодичність контролю за виконанням програми.

Таким чином, з ухваленням Закону України «Про дорожній рух» було закладено основу для розробки широкої нормативно-правової бази з питань управління безпекою дорожнього руху як на рівні держави, так і на рівні окремих регіонів чи населених пунктів та удосконалення системи управління цією галуззю. У зв'язку з цим важливе значення також мало видання Указу Президента України від 21.09.02 № 322/2002-рп «Про додаткові заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» та Указу від 20 листопада 2007 року № 1121/2007 «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху», «Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам» від 17.06.2008 № 556/2008, численні постанови Кабінету Міністрів України якими змінювались і доповнювались Правила дорожнього руху. Помітним кроком на шляху удосконалення нормативно-правової бази у галузі безпеки дорожнього руху стало схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2015 року та затвердження плану заходів на її реалізацію.

На перший погляд може видатися, що сфера безпеки дорожнього руху в Україні детально регламентована і не потребує змін. Але це не так. Фахівці відзначають, що майже на всіх рівнях нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху існують системні недоліки, а розробка самих нормативно-правових актів супроводжується відомчими, технократичними підходами. Крім того, ба-

гато положень нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху носять декларативний характер і не мають механізмів практичної реалізації. Це добре видно хоча б на прикладі положень Закону України «Про дорожній рух», що передбачають підготовку, затвердження і реалізацію органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування місцевих програм підвищення безпеки дорожнього руху. Адже пізніше ці положення не були закріплені ні в законі «Про місцеве самоврядування в Україні», ні в законі «Про місцеві державні адміністрації». Відтак, підготовка і затвердження таких програм почалася тільки у 2008 році, коли з'явилися укази Президента України «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» та «Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам».

Загалом, залучення місцевих органів державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування до вирішення проблем безпеки дорожнього руху мало позитивні наслідки, оскільки вже у 2009 році було зафіксовано помітне зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму. За даними ДАІ, в окремих областях кількість дорожньо-транспортних пригод (ДТП) з постраждалими зменшилась більш ніж на 30%, а загалом по Україні кількість таких аварій зменшилась на 19,3%. Більш ніж на 19% зменшилась і кількість осіб, які загинули та були травмовані в дорожньо-транспортних пригодах. Така тенденція спостерігалась і впродовж 2010 року.

Розгляд законодавчо визначених повноважень місцевої (регіональної) влади, яка повинна планувати необхідні дії і заходи для мінімізації ризиків і втрат на дорогах, доцільно розглянути крізь призму загальноновизнаної у світі Матриці Хеддона, яка ілюструє взаємодію трьох факторів: людини, транспортного засобу і середовища, що їх оточує, впродовж трьох фаз: передаварійної, аварійної і післяаварійної (додаток А). Ця матриця з 9 блоків моделює динамічну систему, у якій кожний блок матриці дає можливість для прийняття заходів з метою скорочення дорожньо-транспортного травматизму. На основі ідей Хеддона, комплексний підхід

ставить за мету виявити і уточнити основні джерела помилок або проектних недоліків, що сприяють катастрофам чи аваріям із тяжкими наслідками, а також знизити важкість і наслідки травматизму завдяки:

- скороченню вірогідності нараження учасників дорожнього руху на ризики;
- попередження випадків дорожньо-транспортних пригод;
- зниження тяжкості травм у випадку аварій;
- полегшенню наслідків травм завдяки поліпшенню післяаварійної допомоги.

Суть застосування цього комплексного підходу полягає в тому, що на етапі створення місцевої Програми безпеки дорожнього руху ключовим фактором ризику розглядається людина як учасник дорожнього руху, і система контрзаходів повинна спрацьовувати для попередження, пом'якшення та зниження негативних наслідків дорожньо-транспортної пригоди та досягнення головної мети – зменшення дорожнього травматизму. Тому структура місцевої (регіональної) Програми повинна будуватись на основі виділення груп ризику серед усіх категорій учасників руху і включати етапну послідовність дій у вигляді певних профілактичних заходів.

Взагалі це і є реалізація системного підходу, коли критерієм дієвості всіх заходів, що здійснюють органи влади і державні організації, засоби масової інформації, громадські і освітні організації, є створення умов для попередження загроз життю людини, а у випадку настання такої небезпеки – організація надання швидкої та ефективної допомоги. На зміну відомчій невпорядкованості щодо збереження життя людини на дорозі повинно прийти усвідомлення індивідуальної і суспільної відповідальності. Такий підхід ще тільки прокладає собі дорогу в Україні і по мірі розбудови громадянського суспільства буде посилювати свій вплив на відносини між державою і громадянами.

Існуюче законодавство вже надає певні можливості місцевим органам влади та громадам для застосування такого підходу. Так, аналіз чинного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху України з точки зору відповідності і врахування функціональних

завдань Матриці Хеддона показує, що законодавство України враховує та закріплює більшу частину контрзаходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху і спрямоване на досягнення цієї цілі.

Проте механізм виконавчої влади і розподіл повноважень, організація виконання вимог законів і керівних документів та багато інших питань їх практичної реалізації потребують суттєвого вдосконалення.

Проведений нами аналіз виконання місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху та самих програмних документів (далі – Програм), які, як правило, ухвалювались на п'ятирічний термін, виявив цілу низку системних недоліків, що були закладені ще на етапі їх підготовки і характерні для всіх регіонів України. Кожна з них, як правило, має приблизно однакові напрямки та завдання на реалізацію, а саме:

- удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху;
- посилення контролю за станом транспортної дисципліни серед учасників дорожнього руху;
- удосконалення організації дорожнього руху і поліпшення стану автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів;
- медичне забезпечення безпеки дорожнього руху та удосконалення системи збереження життя і здоров'я потерпілих у ДТП;
- забезпечення проведення науково-дослідних випробувань і впровадження технічних засобів та апаратури автоматизованих систем гнучкого керування дорожнім рухом, контролю швидкісних режимів та екологічного стану довкілля;
- інформаційне та технічне забезпечення безпеки дорожнього руху;
- зміцнення матеріально-технічної бази підрозділів дорожньо-патрульної служби та відділів Державної автомобільної інспекції України в області тощо.

Серед поширених заходів Програм можна виділити наступні:

- розроблення пропозицій щодо внесення змін та доповнень до чинного законодавства в частині регламентації діяльності і організації взаємодії центральних органів виконавчої

влади, місцевих органів виконавчої влади та самоврядування, громадських об'єднань, інших юридичних осіб у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- пропаганда безпеки дорожнього руху в засобах масової інформації; видання тематичної літератури, друкованої продукції з питань безпеки дорожнього руху (інформаційні листівки, пам'ятки, буклети, тощо); удосконалення системи навчання дітей безпечній поведінці на дорогах і вулицях шляхом забезпечення навчальних груп підручниками, навчальними і методичними посібниками, відеоматеріалами;

- впровадження в роботу підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції пристроїв для автоматичного візуального контролю дорожнього руху та технічного стану транспортних засобів;

- забезпечення впровадження засобів примусового зниження швидкості та шумових смуг;

- здійснення заходів із запровадженням дорожньої розмітки та дорожніх знаків з використанням сучасних світлоповертаючих матеріалів;

- забезпечення у встановленому порядку впровадження мережі екстреного телефонного зв'язку на дорогах загального користування державного значення для виклику медичної швидкої допомоги, працівників міліції та технічної допомоги;

- надання допомоги у придбанні патрульного автотранспорту, паливно-мастильних матеріалів, засобів зв'язку, засобів спецпризначення для оснащення патрульного автотранспорту та технічних засобів облаштування місць ДТП тощо.

Як правило, виконавцями Програм безпеки дорожнього руху є обласні управління Державтоінспекції, органи державних місцевих адміністрацій (управління, департаменти), виконавчі органи обласних, міських, сільських, селищних рад (відділи освіти, управління житлово-комунальних господарств).

Вітаючи такі підходи до вирішення проблем безпеки дорожнього руху, серйозної критики заслуговує структура Програм, яка свідчить про відсутність належного наукового і ме-

тодичного супроводу процесу їх створення, комплексного підходу до визначення основних цілей і завдань та зводить зміст Програм до набору різнопланових і непов'язаних між собою заходів. В Програмах ми не побачили чіткої градації цілей від загальнодержавного до районного чи міського рівнів, етапів їх досягнення, конкретних показників щодо зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму серед тих чи інших категорій учасників дорожнього руху з урахуванням регіональних особливостей. Відповідно, це вплинуло і на їх результативність.

Так, метою Програми сприяння забезпеченню безпеки руху транспорту та пішоходів в м. Житомирі на 2008-2010 роки було визначено впровадження раціональних форм і методів організації дорожнього руху, ефективно застосування технічних засобів і автоматизованих систем керування дорожнім рухом. Але через обмежене фінансування колектив відповідного комунального підприємства не в змозі був проводити реконструкцію, капітальний, поточний ремонт і обслуговування технічних засобів та мереж в повному обсязі. Планова заміна технічних засобів регулювання дорожнього руху в основному проводилась до 1980 року, і на час ухвалення Програми вони знаходились в експлуатації більше 28 років при нормативному терміні експлуатації до 10 років. Це призвело до погіршення стану елементів системи організації дорожнього руху, внаслідок чого на час впровадження Програми не відповідали вимогам ДСТУ 60-80% технічних засобів регулювання дорожнього руху. Отож, виконання міської програми звелось переважно до утримання світлофорних об'єктів і мереж у робочому стані та усунення поточних недоліків. На жаль, така ситуація характерна для більшості міст України.

Одним із недоліків Програм є те, що вони містять дуже загальні завдання та напрямки щодо їх реалізації, залишаючи поза увагою багато дійсно важливих і проблемних питань безпеки дорожнього руху, в тому числі й питання, що стосуються безпеки пішоходів, велосипедистів та інших уразливих категорій учасників дорожнього руху. Альтернативні підходи до вирішення тих чи інших про-

блем взагалі не розглядаються. Наприклад, у Програмах підвищення безпеки дорожнього руху, що протягом 2008-2012 років діяли у місті Харкові, Харківській області та районах області, очікувана ефективність та соціально-економічні результати реалізації відповідних Програм були сформульовані загальними шаблонними виразами, що передбачали «значне поліпшення стану забезпечення безпеки дорожнього руху на вулично-дорожній мережі міста...» (міська, м. Харків), «...покращення умов руху на вулицях і дорогах...» (районна, Зміївський район), «...впровадити досягнення технічного прогресу...» (районна, Валківський район), «...стимулювати учасників дорожнього руху до посилення дисципліни...» (районна, Близнюківський район) і т.д. Крім того, навіть з урахуванням різного стану соціально-економічного розвитку районів Харківської області впадає в око суттєва відмінність у планових фінансових показниках Програм – на 5 років (!) від 7 тис. грн. у Близнюківському районі до 690 тис. грн. у Борівському районі.

Відсутність відповідної законодавчої бази і дієвого механізму контролю за розподілом і використанням бюджетних коштів з боку громадськості призводить до незадовільної організації фінансування Програм або до зриву їх виконання взагалі. Наприклад, у Хмельницькій області на фінансування заходів Програми у 2008-2012 роках планувалось виділити з обласного бюджету 950 тис. гривень. Зазначені кошти передбачалося спрямувати на вдосконалення профілактичної роботи серед учасників дорожнього руху та формування законослухняного громадянина. Слід зазначити, що з 17.11.2008 р., тобто з часу набрання чинності Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху», відчутно зросла динаміка надходження коштів до бюджету Хмельницької області від сплати адміністративних штрафів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Якщо протягом листопада-грудня 2008 року до бюджету надійшло 1 млн. 269 тис. 565 грн., то у 2011 році – вже 24 млн. 126 тис. 580 грн.

Водночас, згідно звіту начальника управління ДАІ УМВС України в Хмельницькій області, у 2008-2012 роках кошти на реалізацію Програми з підвищення безпеки дорожнього руху не виділялися, а виконання заходів Програми взагалі здійснювалось без передбаченого у Програмі фінансування.

Таким чином, проведений аналіз та наведені приклади свідчать, що сьогодні одним з актуальних завдань державотворення в Україні залишається створення єдиного центрального державного органу, який би відповідав за проведення ефективної державної політики у сфері безпеки дорожнього руху і забезпечував би координацію діяльності у цій сфері різних органів виконавчої влади та місцевого самоврядування. Одним з головних завдань цього органу має стати надання методичної допомоги органам місцевої влади у розробленні та реалізації місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху на основі наукових підходів. Поки в Україні такі підходи тільки формуються, запропонуємо загальний алгоритм дій (додаток В), розроблений у цій галузі міжнародною робочою групою з безпеки дорожнього руху для країн Балтійського моря (1992). Сьогодні для розроблення національних чи регіональних програм з підвищення безпеки дорожнього руху більшість країн Європейського Союзу користуються саме цим алгоритмом, що дозволило їм досягти позитивних результатів [3].

Якщо статистичні дані, зібрані після реалізації програми, підтверджують досягнення цілей програми, то позитивний досвід повинен бути узагальнений для використання в подальших програмах. Якщо статистика показує, що програма не дала бажаного результату, то слід встановити причини, зробити їх аналіз та рекомендації для виключення подібних прорахунків при підготовці і виконанні наступних програм. Професійна етика вимагає поширення інформації про результати реалізації програми (як позитивних, так і негативних) у рамках професійного співтовариства, щоб сприяти поширенню позитивного досвіду та застерегти колег від помилок.

Етапи відпрацювання Програми можуть бути наступними:

Аналіз переліку цілей, що визначені для вирішення при реалізації програми. Основним мотивом для подолання труднощів початкового етапу є спільність мети, задля досягнення якої створюється Програма – зниження кількості жертв ДТП.

Потрібно провести збір даних, сформулювати множину цілей Програми, проаналізувати їх, провести економічний аналіз витрат та вигід спільноти, розподілити кошти в межах бюджетних обмежень, організувати роботу представників різної відомчої підпорядкованості.

II. Організація роботи представників різних відомств у рамках підготовки та реалізації програм з підвищення безпеки дорожнього руху.

Для управління процесом створення відпрацьовується логіко-структурна схема, визначаються завдання, ресурси та обов'язки кожного учасника.

Як би добре не була спланована і підготовлена Програма, не все буде йти згідно з планом. На реалізацію програми справлять певний вплив зовнішні фактори, що виходять за рамки контролю керівництва Програми. Для успішної реалізації Програми ці умови слід мати на увазі завчасно, щоб мінімізувати ризики. Ризики оцінюються на предмет того, наскільки вони обумовлені і піддаються управлінню.

III. Складання календарного графіка реалізації програми.

Календарний графік реалізації програми планується на основі логіки технологічної послідовності дій.

Порядок підготовки календарного графіка дій в рамках програми включає:

- складання переліку основних дій (заходів та завдань), що реалізуються в рамках програми, розбивку дій на складові завдання, визначення послідовності виконання дій і рішення задач, початок, тривалість і завершення кожної дії і завдання;

- визначення індикаторів виконання за-

вдань або ключових віх, що позначають етапи виконання програми (наприклад, проведення завершального семінару або конференції, публікації тощо), визначення кваліфікації виконавців дій.

Вимоги до переліку основних дій:

- короткий виклад того, що має бути зроблено в рамках програми для досягнення цілей;
- впевненість у наявності адекватних інформаційних, людських, матеріальних і фінансових ресурсів;
- розуміння, яким чином кожна дія буде сприяти досягненню цілей, і за яких допущень і ризиків;
- шляхи мінімізації ризиків та зменшення невизначеностей, здатних перешкоджати реалізації дій;
- реалістична оцінка строків вирішення задач або проведення заходу.

IV. Програмування фінансів при реалізації програм з підвищення безпеки дорожнього руху.

Практика показує, що застосування системного підходу дозволяє прискорити досягнення цілей і підвищує якість вирішення задач

при менших фінансових витратах. Застосування принципу цільового фінансування не тільки підвищує віддачу від бюджетних ресурсів, але й сприяє залученню додаткових ресурсів з міжнародних джерел.

Джерела і посилання:

1. Малиновський В. Я. Державне управління: Навчальний посібник. Вид.2-ге, доп. та перероб. – К.: Атака, 2003.– 576 с.
2. Державне управління: Навч. посіб. / А. Ф. Мельник, О. Ю. Оболенський, А. Ю. Васіна, Л. Ю. Гордієнко; За ред. А. Ф. Мельник. –К.: Знання-Прес, 2003. – 343 с.
3. Рекомендации для решения задач по повышению безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления. Интегрированный подход/Изд. –2-е, перераб. – СПб.: ООО «АвтоДорожный консалтинг», 2010. – 191 с.

Додаток А

Матриця Хеддона

| | | Фактори | | |
|-------------|--------------------------------|---|---|---|
| | Фази | Людина | Транспортні засоби | Загальні умови |
| До ДТП | Попередження ДТП | Інформація. Відношення. Збиток. Робота поліції із забезпечення виконання закону | Придатність до експлуатації. Освітлення. Гальма. Керування. Контроль швидкості | Конструкція доріг та їх розташування. Обмеження швидкості. Можливості для пішоходів |
| Під час ДТП | Попередження травм під час ДТП | Використання захисних засобів. Збиток | Захист пасажирів. Інші засоби безпеки. Конструкція, що забезпечує захист у разі ДТП | Облаштування доріг, що забезпечує захист під час ДТП |
| Після ДТП | Збереження життя | Навички в наданні першої допомоги. Доступ до медичної допомоги | Доступність. Пожежонебезпечність | Служби надання допомоги. Скупчення транспорту |

1. Аналіз статистики та фактів

Ретельний збір і оновлення статистичних даних дозволяє накопичувати цінний вихідний матеріал для аналізу. Аналіз статистичних даних дозволяє проводити порівняння, виявляти тенденції, своєчасно виявляти потенційні проблеми. Важливо, щоб статистичні дані збиралися в стандартному обсязі і стандартній формі, щоб потім їх можна було порівняти за часом і місцем.

2. Визначення проблем

Проблеми (як реальні, так і потенційні) визначаються на основі аналізу статистичних даних. Наявність і масштаб проблем ДТП можуть бути виявлені на підставі статистики по п'яти показниках:

- час (річна, місячна, тижнева, добова амплітуда ДТП; оточення дороги; час доби; погодні фактори);
- місце (в населеному пункті чи поза ним, тип дороги, дорожня геометрія, тип і стан покриття);
- учасники ДТП (типи транспортного засобу, пішоходи, велосипедисти, діти, особи похилого віку);
- дані про учасників ДТП (вік, стать, досвід, стан алкогольного сп'яніння, наявність водійського досвіду і т.п.);
- тип ДТП (характеристика ДТП з точки зору правової бази та правил, наприклад, перевищення швидкості, проїзд на червоне світло, виїзд на смугу зустрічного руху, перехід дороги у неналежному місці і т.д.).

3. Постановка цілей

Розрізняють три основних рівні цілей:

- загальні стратегічні (політичні) цілі, які не визначаються ні термінами, ні рівнем (наприклад, підвищити безпеку дорожнього руху на мережі доріг);
- тактичні цілі, які визначаються термінами або рівнем (наприклад, знизити кількість ДТП на мережі в темний час доби у 2013 р. на 15%);
- оперативні цілі. Необхідно, щоб цілі мали конкретні кількісні індикатори, щоб пізніше можна було оцінити результат від вжитих заходів.

4. Альтернативні заходи для досягнення цілей

Процес пошуку альтернатив для вирішення проблеми складається з декількох стадій:

- визначення факторів, які є прямою або непрямою причиною ДТП;
- визначення заходів для зниження негативного впливу цих факторів;
- підбір альтернативних рішень (пакетів заходів), що пригнічують прояв факторів ризику.

Сфера застосування та потенціал кожного альтернативного рішення визначаються на основі даних моніторингу про результати попередніх застосувань подібних заходів. У випадку застосування комбінації з декількох заходів, оцінюється їх сумарний потенціал.

5. Економічна оцінка кожної альтернативи

Економічна оцінка забезпечує вибір оптимальних рішень проблеми ДТП на основі компромісу між безпекою руху та іншими завданнями дорожньої інфраструктури. Повна економічна оцінка кожної альтернативи включає зважування прямого і непрямого ефектів для спільноти від реалізації даного рішення. В якості прямого ефекту враховується

співвідношення вигод співтовариства від зниження кількості і важкості ДТП і витрат, пов'язаних з реалізацією рішень. В якості непрямого ефекту (позитивного або негативного) враховується вплив рішення на:

- швидкість сполучення в масштабі дорожньої мережі,
- експлуатаційні витрати транспортних засобів,
- стан навколишнього середовища.

6. Порівняння альтернативних рішень і вибір

Вибір компромісного рішення визначається з дотриманням такого критерію: транспортні операції повинні виконуватись з мінімальними витратами і максимальною безпекою для спільноти і навколишнього середовища. Порівняння альтернатив – це порівняння результатів повних економічних оцінок для альтернативних рішень щодо досягнення поставленої мети. Вибір визначається за результатами повної економічної оцінки. Вибране оптимальне рішення планується до реалізації згідно з логічною почерговістю дій, технологічним порядком і ресурсами, які є в розпорядженні.

7. Програмування комплексу заходів

Плавна реалізація рішень, згідно з логікою і технологіями, в рамках обмежених ресурсів вимагає програмування заходів: складання робочих планів, графіків, розкладів, визначення відповідальних осіб та інших організаційних дій з метою:

- виявлення на стадії планування всіх потенційних проблем і ризиків, які можуть виникнути в процесі виконання програми або викликати непередбачені витрати;
- планування необхідних дій для мінімізації ризиків і витрат;
- організації послідовних дій в рамках обсягів робіт та строків, що встановлені планами і робочими графіками.

8. Реалізація комплексу заходів

Виконання завдань та заходів, передбачених змістом програми відповідно до робочих планів і графіків, із здійсненням проміжного контролю результатів.

9. Збір і аналіз статистики за результатами Програми

Здійснюється збір статистичних даних в тому обсязі і в стандартній формі, що дозволить порівняти відповідні параметри «до» і «після» реалізації Програми.

10. Висновок про результативність Програми

Результати Програми визначаються:

- кількістю та якістю вихідних статистичних даних, точністю виявлення та правильністю групування чинників, якістю аналітичних висновків;
- правильністю формулювання проблеми, вибором і постановкою цілей і завдань, повнотою переліку та правильністю можливих альтернатив;
- якістю економічної оцінки і правильністю вибору оптимального рішення, логікою планування послідовності заходів;
- зробленими діями для усунення потенційних проблем та мінімізації ризиків потерпіти невдачу в ході реалізації програми, якістю організації заходів, професіоналізмом виконавців та наявністю причин, на які програма не могла зробити впливу.



Смертність у ДТП: світовий вимір

Смертність на дорогах до 2020 року може зрости з 1,2 мільйона до 1,9 мільйона чоловік, якщо всі країни не посилять законодавство, що стосується безпеки руху, повідомляє Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) в офіційній доповіді на своєму сайті.

«Щорічно в світі 1,24 мільйона чоловік гинуть у результаті дорожньо-транспортних пригод, і суттєвих змін не спостерігається з 2007 року», - говориться в документі.

У «Доповіді про стан безпеки дорожнього руху в світі» представлена інформація про 182 країни, в яких проживає 99% населення світу, або 6,8 мільярда людей. За даними ВООЗ, у країнах із середнім доходом відзначається найвища смертність у результаті ДТП: 20,1 випадки смерті на 100 тисяч населення проти 8,7 і 18,3 у країнах з високим і низьким доходом відповідно. При цьому 80% смертей на дорогах відбуваються в країнах із середнім доходом.

ВООЗ зазначає, що в 2010 році 88 країнам вдалося знизити смертність в результаті ДТП, але ще в 87 країнах вона зростає. Лише в 28 країнах, в яких проживає 7% населення світу, є закони, що регулюють всі п'ять факторів, що впливають на безпеку дорожнього руху: керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння, перевищення швидкісного режиму, а також невикористання мотоциклетних шоломів, ременів безпеки і дитячих крісел.

Так, тільки в 59 країнах (39% світового населення) введено обмеження швидкості в місті до 50 кілометрів на годину або менше. Закони, які встановлюють допустимий рівень алкоголю в крові на рівні 0,05 г/дл, діють в 89 країнах (66% населення світу).

«Дорожньо-транспортний травматизм - на восьмому місці в списку основних причин смертності в світі і головна причина смертності серед молоді у віці 15-29 років. За сьогоднішніми прогнозами, без прийняття невідкладних заходів ДТП стануть п'ятою провідною причиною смертності до 2030 року», - попереджає ВООЗ.



Приклад облаштування нерегульованого пішого переходу у м. Вашингтон, (США)
Фото: Віктор Загреба



Олена ЮШКЕВИЧ,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри адміністративного,
фінансового та інформаційного права
навчально-наукового інституту права
та масових комунікацій
Харківського національного
університету внутрішніх справ

Правовий статус та особливості адміністративної відповідальності пішоходів в Україні

Одним з ефективних механізмів підвищення безпеки дорожнього руху в Україні може бути удосконалення адміністративної практики щодо притягнення до відповідальності порушників Правил дорожнього руху, які своєю поведінкою часто створюють на дорогах конфліктні та аварійні ситуації, що нерідко закінчуються дорожнього-транспортними пригодами. Як свідчать статистичні дані ЦБДР АС МВС України, щорічно в Україні трапляється майже 200 тисяч ДТП, в яких гине близько 5 тисяч осіб, а близько 40 тисяч отримують різноманітні травми та ушкодження. Проаналізувавши статистичні дані за останні п'ять років, ми дійшли висновку, що практично кожна сьома дорожньо-транспортна пригода з постраждалими стається з вини пішоходів, які є активними учасниками до-

рожнього руху. Проте, практика притягнення їх до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху є вкрай недосконалою і неефективною.

На нашу думку, причинами цього явища є те, що більшість пішоходів не усвідомлюють свого статусу як учасників дорожнього руху, а отже, й не усвідомлюють відповідальності за свої дії на дорозі. З іншого боку, пішоходи добре усвідомили, що за порушення Правил дорожнього руху працівники ДАІ дуже рідко притягують їх до адміністративної відповідальності, що у багатьох з них викликає відчуття безкарності та всюдозволеності. Отже, є потреба в тому, щоб проаналізувати, яким на даному етапі є правовий статус пішоходів, механізми їх адміністративної відповідальності та шляхи вдосконалення

Частка ДТП з вини пішоходів (2008-2012 рр.)

| Роки | Всього ДТП з постраждалими | ДТП з вини пішоходів | % від загальної кількості ДТП з постраждалими |
|------|----------------------------|----------------------|---|
| 2012 | 30660 | 4138 | 13.5 |
| 2011 | 31281 | 4017 | 12.8 |
| 2010 | 31914 | 3903 | 12.2 |
| 2009 | 37049 | 4592 | 12.4 |
| 2008 | 51279 | 6317 | 12.3 |

цих механізмів.

Насамперед, нагадаємо, що кожного разу, виходячи на вулицю, людина стає учасником дорожнього руху, що накладає на неї певні права та обов'язки у сфері дорожнього руху. Ці права та обов'язки закріплені у низці нормативно-правових актів, відповідно до яких пішохід, як суб'єкт права, має координувати свою поведінку під час участі в дорожньому русі і не створювати перешкод та незручностей іншим учасникам руху.

Правовий статус пішохода впливає з фундаментальних прав і свобод людини, гарантованих Конституцією України:

невід'ємного права на життя (ст. 27 Конституції України) та права на свободу пересування (ст. 33 Конституції України). Цей статус також визначається Законом України «Про дорожній рух», в якому містяться основні права та обов'язки учасників дорожнього руху (ст. 14). Зокрема, **учасники дорожнього руху мають право:**

- на безпечні умови дорожнього руху;
 - на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху;
 - на вивчення норм і правил дорожнього руху;
 - на отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також органів Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України інформації про умови дорожнього руху.
- Крім цього, учасники дорожнього руху зобов'язані:
- знати і неухильно дотримуватись вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху;
 - створювати безпечні умови для дорожнього руху;
 - не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам;
 - виконувати розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотри-

мання законодавства про дорожній рух.

Основні права і обов'язки пішоходів також регламентуються ст. 17 Закону України «Про дорожній рух», в якій дається юридичне визначення самого терміну «пішохід» і конкретизуються його права та обов'язки як безпосереднього учасника дорожнього руху.

Отже, пішохід – це особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу (до пішоходів належать також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигунів, ведуть велосипед, мопед чи мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу або інвалідну коляску).

Виходячи з цього, пішохід має право:

- на переважне перетинання проїзної частини по позначених пішохідних переходах;
- при відсутності в зоні видимості переходу чи перехрестя переходити дорогу, вулицю, залізничний переїзд під прямим кутом до краю проїзної частини на ділянці, де вона добре проглядається в обидві сторони;
- вимагати від державних та місцевих органів влади, власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів створення необхідних умов для забезпечення безпеки руху.

Пішохід зобов'язаний:

- рухатися по тротуарах, пішохідних або велосипедних доріжках, узбіччях, а в разі їх відсутності – по краю проїзної частини автомобільної дороги чи вулиці;
- перетинати проїзну частину автомобільної дороги, вулиці по пішохідних переходах, а в разі їх відсутності – на перехрестях по лінії тротуарів і узбіч;
- керуватися сигналами регулювальника та світлофора в місцях, де дорожній рух регулюється;
- не затримуватися і не зупинятися без необхідності на проїзній частині автомобільної дороги, вулиці і залізничному переїзді;
- не переходити проїзну частину автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, поза пішохідними переходами при наявності роздільної смуги, а також у місцях, де

встановлені пішохідні чи дорожні огороження; стримуватися від переходу проїзної частини при наближенні транспортного засобу з включеним проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом;

- не виходити на проїзну частину із-за нерухомого транспортного засобу або іншої перешкоди, що обмежує видимість, не переконавшись у відсутності транспортних засобів, що наближаються.

Ці обов'язки ще більше конкретизуються у Правилах дорожнього руху, які є основним нормативно-правовим документом у сфері безпеки дорожнього руху. Зокрема, у п.4 названих Правил **на пішоходів покладені такі обов'язки:**

4.1. Пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку.

4.2. Пішоходи, які переносять громіздкі предмети, або особи, які пересуваються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть мотоцикл, велосипед чи мопед, везуть санки, візок тощо, якщо їх рух тротуарами, пішохідними чи велосипедними доріжками або узбіччями створює перешкоди для інших учасників руху, можуть рухатися по краю проїзної частини в один ряд.

4.3. За межами населених пунктів пішоходи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини, повинні йти назустріч руху транспортних засобів.

Особи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини в інвалідних колясках без двигуна, ведуть мотоцикл, мопед або велосипед, повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів.

4.4. У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні виділити себе, а за можливості мати на зовнішньому одязі світлоповертальні елементи, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху.

4.5. Рух організованих груп людей по дорозі

дозволяється тільки в напрямку руху транспортних засобів колоною не більш як по чотирі особи в ряду за умови, що колона не займає більше половини ширини проїзної частини одного напрямку руху. Попереду і позаду колони на відстані 10-15 м з лівого боку повинні бути супровідники з червоними прапорцями, а у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості – із засвіченими ліхтарями: спереду – білого кольору, позаду – червоного.

4.6. Організовані групи дітей дозволяється водити тільки по тротуарах і пішохідних доріжках, а коли їх немає – по узбіччю дороги у напрямку руху транспортних засобів колоною, але тільки у світлу пору доби і лише в супроводі дорослих.

4.7. Пішоходи повинні переходити проїзну частину по пішохідних переходах, у тому числі підземних і надземних, а у разі їх відсутності – на перехрестях по лініях тротуарів або узбіч.

4.8. Якщо в зоні видимості немає переходу або перехрестя, а дорога має не більше трьох смуг руху для обох його напрямків, дозволяється переходити її під прямим кутом до краю проїзної частини в місцях, де дорогу добре видно в обидва боки, і лише після того, як пішохід упевниться у відсутності небезпеки.

4.9. У місцях, де рух регулюється, пішоходи повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора. У таких місцях пішоходи, які не встигли закінчити перехід проїзної частини дороги одного напрямку, повинні перебувати на острівці безпеки або лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, а у разі їх відсутності – на середині проїзної частини, і можуть продовжити перехід лише тоді, коли це буде дозволено відповідним сигналом світлофора чи регулювальника та переконаються в безпеці подальшого руху.

4.10. Перед виходом на проїзну частину з-за транспортних засобів, що стоять, та будь-яких об'єктів, що обмежують оглядовість, пішоходи повинні впевнитись у відсутності

транспортних засобів, що наближаються.

4.11. Чекати транспортний засіб пішоходи повинні на тротуарах, посадкових майданчиках, а якщо вони відсутні – на узбіччі, не створюючи перешкод для дорожнього руху.

4.12. На трамвайних зупинках, не обладнаних посадковими майданчиками, пішоходам дозволяється виходити на проїзну частину лише з боку дверей і тільки після зупинки трамвая. Після висадки з трамвая необхідно залишити проїзну частину не затримуючись.

4.13. У разі наближення транспортного засобу з увімкненим проблісковим маячком червоного та (або) синього кольору і (або) спеціальним звуковим сигналом пішоходи повинні утриматися від переходу проїзної частини або негайно залишити її.

4.14. Пішоходам забороняється:

а) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху;

б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;

в) допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;

г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження;

г) затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;

д) рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку.

4.15. У разі причетності пішохода до дорожньо-транспортної пригоди він пови-

нен подати можливу допомогу потерпілим, записати прізвища та адреси очевидців, повідомити орган чи підрозділ міліції про пригоду, необхідні дані про себе і перебувати на місці до прибуття працівників міліції.



Як бачимо, перелік прав та обов'язків, які мають знати і виконувати пішоходи, є досить об'ємним і в деяких випадках потребує додаткового роз'яснення та коментування. Але в Україні, на жаль, не створено дієвої системи, яка б гарантувала обов'язкове вивчення пішоходами різних вікових груп Правил дорожнього руху та дотримання їх під час дорожнього руху. Скажімо, з цієї системи повністю випадають пенсіонери, які серед учасників дорожнього руху складають одну з найбільших груп ризику. Є питання і щодо якості викладання ПДР, яке ведеться у середніх загальноосвітніх та спеціалізованих закладах. Тому для того, щоб пішоходи знали про свої права та обов'язки і усвідомлювали свій правовий статус, потрібно створити цілу систему безперервного навчання їх Правилам

дорожнього руху і регулярно нагадувати про необхідність дотримання цих Правил через соціальну рекламу, засоби масової інформації, індивідуальну роботу тощо.

Одним з дієвих методів індивідуальної роботи з пішоходами (особливо у містах) може бути вдосконалення практики щодо притягнення їх до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, навіть якщо такі порушення не потягнули за собою серйозних наслідків. Адже, як показує практика, такі порушення носять масовий характер і часто створюють серйозні проблеми для безпеки дорожнього руху. У той же час держава не може адекватно протистояти цьому явищу, проявляючи, в одних випадках, байдужість до цієї проблеми, а в інших – безпорадність. Якщо говорити про систему Державної автомобільної інспекції, то її діяльність здебільшого зорієнтована на виявлення правопорушень та притягнення до адміністративної відповідальності водіїв транспортних засобів, а відносно пішоходів – навіть немає достовірної статистики. Принаймні, на офіційному сайті ДАІ нам не вдалося знайти інформації про кількість пішоходів, притягнутих до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху протягом того чи іншого періоду, а також про характер адміністративних санкцій, накладених на пішоходів-порушників. Інші джерела свідчать, що однією з найпоширеніших санкцій, яку співробітники ДАІ застосовують до пішоходів-порушників, є їх попередження, яке, як правило, виноситься в усній формі.

Варто зазначити, що юридична відповідальність є засобом покарання правопорушника за заподіяну шкоду громадянам, юридичним особам, встановленому в державі правопорядку, іншим соціальним цінностям, а також спосіб відновлення порушених прав та відшкодування заподіяних збитків. Тому порядок притягнення до відповідальності і заходи, які застосовуються державою при настанні юридичної відповідальності, не можуть бути

довільними, вони мають відповідати певним вимогам, які в юридичній науці отримали назву принципів юридичної відповідальності. До них відносяться принципи законності, обґрунтованості, справедливості, права на захист, презумпції невинності, невідворотності відповідальності, доцільності, своєчасності і одноразовості. Okремо слід виділити, принцип невідворотності відповідальності, який означає, що ніхто не може бути звільнений від відповідальності з підстав, не передбачених законом. Будь-який правопорушник повинен бути притягнутий до відповідальності незалежно від його посадового положення, національних, релігійних чи інших особливостей.

Адміністративна відповідальність пішоходів за порушення правил дорожнього руху регламентується чч. 1, 3 та 4 ст. 127 «Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин» Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП). Зокрема, відповідно до ч. 1 ст. 127 КУпАП, непоко́ра пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху, – тягнуть за собою попередження або накладення штрафу від трьох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (51-85 грн.). Ті самі порушення, вчинені особами у стані сп'яніння, – тягнуть за собою накладення штрафу від восьми до десяти неоподатковува-



Безпечна дорога до школи. Фото: <http://dai.kharkov.ua/>

них мінімумів доходів громадян (135-170 грн). А частина четверта ст. 127 КУпАП передбачає, що за порушення, передбачені частиною першою або другою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, - пішоходи можуть бути покарані штрафом від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (170-255 грн.) або громадськими роботами на строк від двадцяти до со- рока годин.

Як бачимо, в залежності від виду правопо- рушення та ступеня його небезпечності за- конодавство встановлює для пішоходів різні види адміністративної відповідальності, в тому числі й призначення примусових робіт. Але на практиці притягнення пішоходів до адміністративної відповідальності найчастіше обмежується винесенням їм попередження, що носить суто профілактичний характер.

Наприклад, за інформацією УДАІ ГУМВС у Харківській області, протягом 2012 року на території області працівниками ДАІ було при- тягнуто до адміністративної відповідальності лише 284 пішоходи (у 2011 - 1818), з яких лише 40 були оштрафовані (у 2001 - 234), а 224 - попереджені (у 2011 - 1584). У той же час, згідно із статистичними даними ДАІ, у 2012 році з вини пішоходів на території Харківської області сталося 217 дорожньо-транспортних пригод (у 2011 - 207), в яких 23 особи заги- нули, а 177 отримали травми (у 2011 році відповідно 21 і 185 осіб). Частка тяжких ДТП, скоєних з вини пішоходів, склала більше 8%. Основними причинами ДТП, скоєних з вини пішоходів, були:

- пішоходи у нетверезому стані - 114;
- перехід у невстановленому місті - 75;
- неочікуваний вихід на дорогу - 33.

Втім, нагадаємо, що це лише вершина айс- берга, за якою не видно справжніх масштабів проблеми, пов'язаної з небезпечною і ризико- ваною поведінкою пішоходів. А про те, що така проблема існує, свідчать не тільки статистичні дані, а й численні коментарі на автомобільних форумах та на інших інформаційних ре- сурсах, де обговорюються питання безпе- ки дорожнього руху. Значна частина цих коментарів належить автомобілістам, які вважають несправедливою і невиправданою практику притягнення (а точніше, непритяг-

нення) до адміністративної відповідальності пішоходів-порушників. На думку багатьох автомобілістів, така практика нівелює основ- ний зміст і призначення ст. 127 КУпАП, якою визначені конкретні штрафні санкції навіть за незначні порушення пішоходами ПДР. До того ж, за одні й ті ж порушення ПДР за- конодавство передбачає різні розміри штрафів для пішоходів та водіїв транспортних засобів. Наприклад, за проїзд на червоне світло світлофора на водія можуть накласти штраф у сумі від 425 до 510 грн., а для пішоходів, які ідуть на червоне світло, це може бути всього лише попередження або штраф у сумі від 51 грн. до 170 грн. У випадку, якщо дії водія спричинили аварійну ситуацію, йому може загрожувати штраф до 850 гривень, а пішохода за аналогічні дії можуть оштрафу- вати на суму від 170 до 255 гривень. До того ж, водія можуть позбавити права керування автомобілем на термін від 6 до 12 місяців. В обох випадках рішення про такі покарання приймає суд.

На нашу думку, масовий характер пору- шення пішоходами правил дорожнього руху обумовлений низкою чинників, серед яких можна виділити наступні:

- низький загальний рівень виховання і культури поведінки більшості населення України щодо поведінки на дорозі;
- фактична безкарність пішоходів у ви- падку порушення ними вимог Правил до- рожнього руху. Фіксування порушення й притягнення пішохода до адміністративної відповідальності не має для нього подальших суспільно-виховних і соціальних наслідків, наприклад, повідомлення за місцем роботи чи навчання, внесення протоколу до бази даних, доступної для страхових компаній та банківських установ тощо. Така безкарність спонукає пішохода до повторних і подальших порушень Правил дорожнього руху;
- відсутність дієвого механізму громадсь- кого і законодавчого впливу на діяльність органів виконавчої влади і місцевого само- врядування та на посадових осіб цих органів, що відповідають за організацію і безпеку до-

рожнього руху. Це призводить до нехтування ними потребами та інтересами пішоходів, зокрема, під час вирішення питань облаштування пішохідних переходів, тротуарів, велосипедних доріжок, інфраструктурних елементів, призначених для людей з обмеженими фізичними можливостями тощо;

- недосконалість механізму притягнення до адміністративної відповідальності пішоходів за порушення ними Правил дорожнього руху, попри закріплення такого механізму на законодавчому рівні. Жоден нормативно-правовий акт Державної автомобільної інспекції МВС, зокрема й Інструкція з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України (затверджена наказом МВС України 27.03.2009 № 111) та Інструкція з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (затверджена наказом МВС України від 26.02.2009 № 77), не містить вказівок щодо обов'язкового попередження та припинення правопорушень з боку пішоходів, які нехтують Правилами дорожнього руху.

Отже, більшість чинних нормативно-правових актів у сфері дорожнього руху містять норми права (правила поведінки), що переважно регулюють відносини між водіями та працівниками дорожньо-патрульної служби. А відносинам між пішоходами та працівниками ДПС у цих правових актах достатньої уваги не приділяється.

Крім того, як показує практика, навіть за наявності працівника дорожньо-патрульної служби на місці вчинення пішоходом правопорушення, притягнення останнього до адміністративної відповідальності, тобто накладення на нього адміністративного стягнення, є досить проблематичним. Так, відповідно до ч. 1 ст. 127 КУпАП, за невиконання пішоходами Правил дорожнього руху на них може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді попередження або штрафу та відповідно до ч. 3 ст. 127 КУпАП – адмінстягнення у вигляді штрафу. При цьому існують два способи притягнення пішохода

до адміністративної відповідальності: без складання протоколу про адміністративне правопорушення, і зі складанням такого протоколу. В першому випадку, відповідно до ст. 258 КУпАП, протокол про адміністративне правопорушення не складається, коли стягнення у вигляді попередження або штрафу накладається та стягується з пішохода на місці вчинення правопорушення. Це означає, що працівник Державтоінспекції МВС (співробітник міліції) у разі виявлення порушення за ч.1, 3 ст. 127 КУпАП, на місці вчинення цього порушення, встановлює особу порушника, виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення та відповідно стягує штраф на місці.

Інша справа, коли встановити особу порушника неможливо через відсутність у нього документа, що посвідчує особу. Відповідно до п. 2 Постанови Кабінету Міністрів України від 27.07.1998 № 1147 «Про прикордонний режим», до документів, що посвідчують особу, відносяться:

для громадян України – паспорт громадянина України, паспорт громадянина України для виїзду за кордон, дипломатичний паспорт, службовий паспорт, посвідчення особи моряка, службове посвідчення, посвідчення водія чи інший виданий державним органом документ, який має такі обов'язкові реквізити, як прізвище, ім'я, по батькові, фотокартку, підпис відповідальної посадової особи, відбиток печатки або штампу установи, яка видала документ, дату видачі;

для іноземців – національний паспорт або документ, що його замінює;

для осіб без громадянства – посвідчення особи без громадянства, посвідчення особи без громадянства для виїзду за кордон, посвідка на постійне або тимчасове проживання.

Отже, в разі відсутності у правопорушника документа, що посвідчує його особу, й неможливості складення протоколу про адміністративне правопорушення, працівник Державтоінспекції МВС (співробітник міліції) відповідно до ст. 259 КУпАП повинен встановити особу порушника, доставивши його у відділення міліції. А оскільки ця процедура пов'язана із значними затра-

тами часу та відволікає працівників ДПС від несення патрульної служби, вона просто не виконується або в кращому випадку виконується формально. Ситуація ускладнюється тим, що протягом останнього часу відбулося суттєве скорочення працівників дорожньо-патрульної служби, а отже, й кількості нарядів, які не можуть охопити усі потенційно небезпечні ділянки вулично-дорожньої мережі та встановити дієвий контроль за поведінкою пішоходів.

Таким чином, можна стверджувати (і це часто роблять керівники ДАІ), що відсутність у пішохода паспорта чи іншого документа, який посвідчує особу, є серйозною перепороною для притягнення його до адміністративної відповідальності та накладення реального адміністративного стягнення в разі порушення Правил дорожнього руху. Чинне ж законодавство України не містить норми щодо обов'язку громадян мати при собі документи, що посвідчують особу.

У зв'язку з цим потрібно внести зміни щодо можливості встановлення особи правопорушника не лише за паспортом, а й за іншими документами, які можуть бути при ньому, а також забезпечити технічну можливість працівникам ДПС на місці встановлювати особу, скажімо, через Інтернет-доступ до відповідних баз даних.

Необхідно також внести відповідні зміни до Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби ДАІ МВС України та Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які б націлювали працівників ДПС на систематичне виявлення пішоходів-порушників та спрощували процедуру притягнення їх до адміністративної відповідальності. Адже не таємниця, що сьогодні робота з пішоходами працівниками ДПС розглядається, скоріше, як громадське навантаження і ведеться від акції до акції. У зв'язку з цим було б доречним створення у складі Міністерства внутрішніх справ відповідного підрозділу, основним завданням якого була б цілеспрямована і систематична робота з пішоходами, яка б включала профілактику, попередження та припинен-

ня адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху з боку пішоходів та забезпечувала б координацію цієї роботи по всій Україні. І тут наша держава може скористатися не тільки досвідом європейських країн, а й досвідом наших ближчих сусідів, скажімо, Білорусі чи Азербайджану.

Тільки за кілька місяців 2013 року співробітники дорожньої поліції Баку притягнули до адміністративної відповідальності близько 20 тисяч пішоходів, які порушили Правила дорожнього руху. Більшість з них були оштрафовані за перехід дороги в недозволеному місці. Велика частка притягнутих до відповідальності пішоходів є громадянами у віці від 20 до 50 років. А в Білорусі до адміністративної відповідальності щоденно притягують більше 120 пішоходів. Тільки за три дні з 11 по 13 січня 2013 року в республіці до адміністративної відповідальності було притягнуто 3413 пішоходів, з них 1616 – за відсутність на одязі у темну пору доби світлоповертальних елементів. Причому штраф за таке порушення складає від 100 до 300 тисяч білоруських рублів. За даними МВС Білорусі, у 2012 році в країні загинуло 252 пішоходи і 656 були травмовані.

Як бачимо, притягнення до адміністративної відповідальності пішоходів може бути дієвим інструментом у підвищенні безпеки дорожнього руху, а використання цього інструменту залежить не тільки від стану нормативно-правової бази, а й від політичної волі керівництва країни та керівництва відповідних поліцейських відомств. На нашу думку, в Україні цей фактор є вирішальним. Тому для вирішення проблеми слід апелювати не тільки до законодавців, а, насамперед, до Президента країни та міністра внутрішніх справ, які мають змінити практику щодо адміністративної відповідальності пішоходів та ініціювати внесення відповідних змін до чинного законодавства України і відомчих нормативно-правових актів. У короткостроковому вимірі це може бути:

- 1) Внесення змін до КУпАП щодо підвищення розміру штрафу за вчинення пішоходами адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху. Адже штрафи

у розмірі від 51 до 255 грн. за недотримання сигналів регулювання, перехід у невстановлених місцях та порушення, що призвели до створення аварійної обстановки, сьогодні вже не мають вагомego впливу на пішоходів.

2) Внесення змін до КУпАП України, які б передбачали обов'язок пішохода сплачувати матеріальні збитки (наприклад, власнику автомобіля), якщо ДТП трапилося з вини пішохода;

3) Внесення змін до Правил дорожнього руху, які б зобов'язували пішоходів, котрі рухаються проїзною частиною чи узбіччям у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості, виділяти себе чи мати на зовнішньому одязі світлоповертальні елементи для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху, оскільки в чинній редакції ПДР ця норма має рекомендаційний характер.

4) Внесення змін до Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і закріплення в ній положень, які б чітко регламентували процедуру притягнення пішоходів до адміністративної відповідальності за порушення ними Правил дорожнього руху.

У довгостроковому вимірі потрібна реалізація національної стратегії, спрямованої на докорінну зміну існуючої політики у галузі безпеки дорожнього руху, та запровадження системного і комплексного підходу до

вирішення проблем безпеки дорожнього руху. З цією метою політикам і чиновникам, які відповідають за політику дорожньої безпеки, потрібно, насамперед, відмовитися від ідеології звинувачення жертв ДТП та очолити боротьбу за збереження людських життів. І каральні функції державних органів тут не повинні стати самоціллю, а лише – одним з інструментів для досягнення поставленої мети. З огляду на це, варто взяти до уваги рекомендації, які містяться у Зведеній резолюції ЄЕК ООН про дорожній рух. Зокрема, у п. 2.4.1.3 «Роль санкцій та інші заходи примусового характеру» згаданої Резолюції зазначено, що **«мета каральної системи полягає не тільки в покаранні порушників і при необхідності відсторонення їх від участі в дорожньому русі, але і в тому, щоб навчити учасників дорожнього руху правильно поводитися на дорозі і дотримуватися правил руху. Крім того, санкції слід розробити таким чином, щоб вони виконували також педагогічну функцію, наприклад, за допомогою скорочення періоду часу між вчиненням порушення та призначення покарання, забезпечення відповідності суворості покарання ступеню серйозності порушення і/або розробки альтернативних санкцій заходів або доповнення існуючих санкцій заходів. Програми перевиховання для порушників-рецидивістів також дозволяють забезпечити усвідомлення порушниками того ризику, якому вони піддають і себе, і інших».**



Застережні надписи для пішоходів на одній з вулиць Харкова.
Фото: Віктор Козоріз



СТАТИСТИКА
дорожньо-транспортних пригод за участю пішоходів
у країнах Європейського Союзу

| ДТП із смертельним результатом за типами користувачів у країнах Європейського Союзу | | | | | | | | |
|--|------|-----------------------|-------|----------|----------|------|--|-----------------|
| Країна | Рік | Загальна кількість | Водії | Пасажири | Пішоходи | Інші | Пішоходи у % від загального числа | Позн. країни |
| Бельгія | 2008 | 944 | 692 | 151 | 99 | 2 | 10,5 | BE |
| Болгарія | | | | | | | | BG |
| Чехія | 2009 | 901 | 544 | 180 | 176 | 1 | 19,5 | CZ |
| Данія | 2009 | 303 | 198 | 53 | 52 | 0 | 17,2 | DK |
| Німеччина | 2009 | 4152 | 2938 | 623 | 591 | 0 | 14,2 | DE |
| Естонія | 2009 | 98 | 49 | 26 | 23 | 0 | 23,5 | EE |
| Ірландія | 2008 | 280 | 171 | 60 | 49 | 0 | 17,5 | IE |
| Греція | 2009 | 1456 | 964 | 290 | 202 | 0 | 13,9 | EL |
| Іспанія | 2009 | 2714 | 1692 | 563 | 459 | 0 | 16,9 | ES |
| Франція | 2008 | 4275 | 2977 | 750 | 548 | 0 | 12,8 | FR |
| Італія | 2008 | 4731 | 3297 | 779 | 648 | 7 | 13,7 | IT |
| Кіпр | 2004 | 117 | 78 | 21 | 18 | 0 | 15,4 | CY |
| Латвія | 2009 | 254 | 115 | 57 | 82 | 0 | 32,3 | LV |
| Литва | | | | | | | | LT |
| Люксембург | 2008 | 35 | 27 | 2 | 6 | 0 | 17,1 | LU |
| Угорщина | 2009 | 822 | 490 | 146 | 186 | 0 | 22,6 | HU |
| Мальта | 2009 | 15 | 8 | 3 | 4 | 0 | 26,7 | Мальта |
| Нідерланди | 2009 | 644 | 488 | 92 | 63 | 1 | 9,8 | NL |
| Австрія | 2009 | 633 | 420 | 112 | 101 | 0 | 16,0 | AT |
| Польща | 2009 | 4572 | 2166 | 939 | 1467 | 0 | 32,1 | PL |
| Португалія | 2008 | 885 | 561 | 169 | 155 | 0 | 17,5 | PT |
| Румунія | 2009 | 2796 | 1055 | 726 | 1015 | 0 | 36,3 | RO |
| Словенія | 2009 | 171 | 110 | 36 | 24 | 1 | 14,0 | SI |
| Словаччина | 2009 | 384 | 178 | 93 | 113 | 0 | 29,4 | SK |
| Фінляндія | 2009 | 279 | 183 | 66 | 30 | 0 | 10,8 | FI |
| Швеція | 2008 | 397 | 285 | 62 | 44 | 6 | 11,1 | SE |
| Великобрит. | 2009 | 2337 | 1383 | 430 | 524 | 0 | 22,4 | UK |

* За даними Генерального директорату з мобільності і транспорту Єврокомісії



Катерина ПОЛТАВА,
аспірантка кафедри кримінології та
кримінально-виконавчого права
Національного університету
«Юридична академія України
ім. Я. Мудрого»

Кримінальна відповідальність пішоходів за порушення чинних на транспорті правил

Проблема безпеки дорожнього руху на сьогоднішній день є нагальною і, безперечно, потребує ефективного вирішення. Статистичні дані, що періодично публікуються у офіційних джерелах, свідчать про велику кількість злочинів у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту і високий рівень дорожньо-транспортного травматизму. Так, за 9 місяців 2012 року в Україні було зареєстровано понад 11 тис. злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, що на 23% більше ніж за той самий період 2011 року. Невтішна й динаміка потерпілих у дорожньо-транспортних аваріях. Якщо за 9 місяців 2011 року в ДТП потерпіло 6,7 тис. осіб (1,6 тис. загинула), то за відповідний період 2012 року було вже більше 8 тис. потерпілих (2,1 тис. загинули) [1]. Цю динаміку підтверджують і статистичні дані Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС, які говорять, що у 2010 році внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні загинуло 4875 осіб, у 2011- 4908, а у 2012-му – 5094 особи [2].

Одна з основних причин такої ситуації на автошляхах полягає у грубому нехтуванні учасниками дорожнього руху, насамперед, автомобілістами та пішоходами, Правилами дорожнього руху, що часто призводить до трагічних наслідків. Причому фактично

кожна сьома дорожньо-транспортна аварія з потерпілими стається з вини пішоходів. У 2010 році в таких аваріях загинуло 739 осіб, у 2011 – 767, у 2012 – 870 осіб. Найчастіше ДТП за участю пішоходів стаються через неочікуваний вихід пішохода на дорогу та перехід дороги у невстановленому місці або на забороняючий сигнал світлофора. Але практика притягнення пішоходів до адміністративної та кримінальної відповідальності, яка склалася в Україні, викликає багато запитань.

Законодавча норма, яка регулює кримінальну відповідальність пішоходів, закріплена у ст. 291 Кримінального кодексу України. Відповідно до даної статті, порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки, – карається штрафом від двохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років. Суб'єктами даного злочину можуть бути пасажирів, **пішоходи**, велосипедисти, погоничі і пастухи худоби, а також повнолітні особи, які управляють човнами,

байдарками і маломірними суднами.

Але наявність такої норми майже ніяк не вплинула на судову практику. Згідно з даними, наведеними у Єдиному державному реєстрі судових рішень, з 1 вересня 2001 року (тобто з часу прийняття нового Кримінального кодексу України) і до кінця 2012 року судами України було розглянуто і винесено вироки по 19 справах, що були порушені за ст. 291 КК України. Серед вищезазначених справ лише 1 вирок був винесений стосовно пішохода [3]. Так, 10.08.2012 року близько 22 години 40 хвилин водій Н., керуючи автомобілем Skoda Octavia, слідував автодорогою Запоріжжя-Маріуполь в напрямку м. Запоріжжя. У салоні автомобіля в якості пасажира перебував громадянин А. В районі повороту на село Степне пішохід К., який знаходився у стані алкогольного сп'яніння, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників дорожнього руху, раптово, у невстановленому місці, вийшла на проїзну частину дороги перед автомобілем Skoda Octavia, чим спричинила аварійну ситуацію. Реагуючи на небезпеку, створену пішоходом, водій Н. змушений був змінити напрямок руху свого автомобіля, внаслідок чого втратив керування і скоїв зіткнення з автомобілем BMW 520, який знаходився на смузі виїзду із заправної станції. Внаслідок даної дорожньо-транспортної пригоди пасажиру автомобіля Skoda Octavia, за висновками судово-медичної експертизи, були заподіяні тяжкі тілесні ушкодження.

Під час розгляду даної кримінальної справи суд визнав винним пішохода К. у скоєнні злочину, передбаченого ст. 291 КК України і призначив покарання у вигляді двох років позбавлення волі. Але, застосувавши ст. 75 КК України, звільнив обвинувачену від відбування призначеного покарання з іспитовим строком один рік. Вищезазначена стаття передбачає: якщо суд, у випадку призначення покарання у виді виправних робіт, обмеження волі, а також позбавлення волі на строк не більше п'яти років, враховуючи тяжкість злочину, особу винного та інші обставини справи, дійде висновку про можливість виправлення засудженого без відбування покарання, він може ухвалити рішення про звільнення від відбування

покарання з випробуванням. Суд приймає рішення про звільнення від відбування покарання з випробуванням також у випадку затвердження угоди про примирення або про визнання вини. В таких випадках суд виносить ухвалу про звільнення засудженого від відбування призначеного покарання, якщо він протягом визначеного іспитового строку не вчинить нового злочину і виконає покладені на нього обов'язки.

Звертає на себе увагу і той факт, що до 2012 року судами України взагалі не розглядалися справи за ст. 291 КК України. Можливо, це пояснюється неповним і невсебічним вивченням усіх обставин злочинів, скоєних з вини пішоходів, і як результат - неправильною кваліфікацією їх на етапі досудового слідства. А можливо, причина криється в тому, що в більшості дорожньо-транспортних пригод, скоєних з вини пішоходів, останні отримують або смертельні травми, або травми, пов'язані з тривалим розладом здоров'я, і апріорі розглядаються слідчими органами як потерпілі. Крім того, такі аварії викликають загальний суспільний осуд і агресивну поведінку з боку свідків події, які вважають, що пішохід є найбільш вразливим учасником дорожнього руху і потребує поблажливого ставлення. Такий підхід закладений і в законодавстві України, яке передбачає, що за свої дії на дорозі водій несе значно більшу відповідальність, ніж пішохід. Проте, як ми вже говорили, саме поведінка пішоходів часто є причиною дорожньо-транспортних пригод, в тому числі й аварій з тяжкими наслідками.

Приміром, одна з таких аварій трапилась 4 липня 2011 року на 457-му кілометрі траси Київ - Харків - Довжанський поблизу міста Люботина. Тоді пішохід, який перебігав дорогу у невстановленому місці, спровокував дорожньо-транспортну пригоду, в якій зіткнулися маршрутний автобус Mercedes Sprinter та позашляховик Toyota Land Cruiser. Намагаючись оминати пішохода, водій позашляховика виїхав на зустрічну смугу руху, де допустив лобове зіткнення з маршрутним автобусом, при цьому на місці події загинули водій автобуса та п'ятеро пасажирів, в т.ч. чотирирічна дитина, а ще шість пасажирів, водій автомобіля Toyota та пішохід були

доставлені в медичні установи Харкова. За кілька днів водій автомобіля Toyota теж помер у лікарні. Кримінальну справу було порушено за ч. 3 ст. 286 Кримінального кодексу (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що спричинило загибель кількох осіб). Але яка відповідальність чекає на несумлінного пішохода (і чи понесе він взагалі покарання) – досі не відомо.



Фото з місця аварії, спричиненої пішоходом
Джерело: <http://sai.gov.ua>

Ще одне резонансне ДТП трапилося 3 січня 2013 року в місті Києві. На одній з вулиць п'яний пішохід намагався перетнути дорогу із шістьма смугами руху і своїми діями спровокував зіткнення відразу п'яти автомобілів. Власники автівок зазнали значної матеріальної шкоди, а один з водіїв і горе-пішохід отримали травми й були госпіталізовані.

Подібні випадки трапляються і в інших містах та регіонах України. Тому не дивно, що останнім часом в середовищі автомобілістів все частіше звучать думки про необхідність зміни ставлення до пішоходів, яких за грубі порушення Правил дорожнього руху мають притягувати до суворої відповідальності. Ще в 1975 році В.Є. Квашич і Ш.Д. Махмудов писали, що «в умовах сучасного дорожнього руху безпечний пішохід – так само джерело підвищеної небезпеки, оскільки поширеність протиправної поведінки пішоходів і тяжкість наслідків, що настали в результаті цього, роблять проблему все більш гострішою» [4]. Якщо вважати пішоходів повноправними учасниками дорожнього руху, то в цьому є своя логіка. У той же час в Україні домінує практика, коли під час розгляду адміністративних

чи кримінальних справ про ДТП головним винуватцем таких аварій є тільки водій, навіть тоді, коли ДТП було скоєно з вини пішохода. Законодавець пояснює це тим, що транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки і водій, який ним керує, повинен усвідомлювати загрози, які несе це джерело та вживати заходів для їх уникнення. Відтак, на ньому лежить і більша відповідальність.

На нашу думку, таку практику необхідно змінити, оскільки положення, коли за протиправну поведінку пішохода до відповідальності притягають водія тільки на тій підставі, що він керує джерелом підвищеної небезпеки, є несправедливим. Крім цього, приєднуючись до думки деяких вчених, необхідно виділити окрему, спеціальну норму, яка б регулювала кримінальну відповідальність за порушення чинних на транспорті правил. Ще у 1990 році В.А. Мисливий у своїй роботі «Боротьба органів внутрішніх справ з дорожньо-транспортними злочинами, пов'язаними зі спричиненням шкоди пішоходам», зазначав, що підвищена суспільна небезпечність дорожньо-транспортних злочинів обумовлює необхідність чіткішої кримінально-правової регламентації відповідальності учасників дорожнього руху. Адже пішоходи створюють значну кількість аварійних ситуацій. Їх неправомірна поведінка призводить до загибелі людей та спричиняє матеріальну шкоду [5]. Інші науковці взагалі пропонують підвищити кримінальну відповідальність пішоходів за порушення чинних на транспорті правил у випадку, якщо це спричинило смерть потерпілого. Але, на нашу думку, такі пропозиції є необґрунтованими. По-перше, наслідки, які настають в результаті спричинення пішоходом дорожньо-транспортної події, за своєю суспільною небезпечністю значно поступають злочинам, які вчиняються, скажімо, водіями. По-друге, питома вага таких діянь суттєво менша у порівнянні із злочинами, вчиненими іншими учасниками дорожнього руху.

Однією із спроб вирішення проблеми відповідальності пішоходів за порушення

чинних на транспорті правил на законодавчому рівні була Постанова Пленуму Верховного Суду України №7 від 24.12.1982 року «Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини». В даному документі йшлося про необхідність суворого додержання вимог закону про індивідуалізацію покарання по даній категорії справ; реагування з боку судів на кожний факт необґрунтованого звільнення від кримінальної відповідальності осіб, винних у вчиненні транспортного злочину, непритягнення до кримінальної відповідальності пішоходів, велосипедистів та ін., які порушили діючі на транспорті правила про охорону порядку і безпеку руху, якщо ці порушення спричинили зазначені в законі наслідки. Але, на жаль, вищезгадана Постанова втратила свою чинність на підставі нової Постанови Пленуму Верховного Суду України №14 від 23.12.2005 року, яка жодним чином не вказує на вирішення проблеми відповідальності пішоходів. Даний документ містить лише норми, які регулюють розгляд справ про злочини, вчинені особами, які керують транспортними засобами; випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів; порушення правил, норм, стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху; незаконне заволодіння транспортним засобом; порушення водіння або експлуатації машин (бойових, спеціальних).

Таким чином, на нашу думку, необхідно доповнити діючу Постанову нормами, які б при винесенні вироків у справах про транспортні злочини звертали увагу судів на факти необґрунтованого звільнення від кримінальної відповідальності пішоходів.

Політика примусу, безперечно, є ефективною, і більшість європейських країн її активно застосовує для підвищення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод. Але разом з тим досвід розвинених держав переконує, що за рахунок

тільки таких заходів неможливо кардинально змінити поведінку учасників дорожнього руху та змусити їх неухильно дотримуватися ПДР, скажімо, при переході дороги. Отже, проблема безпеки дорожнього руху не вирішується виключно виокремленням чи підвищенням кримінальної відповідальності пішоходів. Для кардинальної зміни ситуації у цій сфері необхідно запроваджувати цілий комплекс системних заходів, які б включали у себе не тільки вдосконалення правових основ безпеки дорожнього руху, а й покращення вулично-дорожньої інфраструктури, оптимізацію швидкісних режимів, удосконалення конструкції транспортних засобів і їхніх технічних характеристик, підвищення правосвідомості населення, а також забезпечення ефективної координації діяльності різних міністерств, що опікуються питаннями організації і безпеки дорожнього руху.

Джерела і посилання:

1. Стан і структура злочинності в Україні за 9 місяців 2011 року, 9 місяців 2012 року, офіційний веб-сайт Міністерства внутрішніх справ України [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.mvs.gov.ua
2. Аварійність на автошляхах України за даними Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС України [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm
3. Дані, наведені з Єдиного державного реєстру судових рішень, офіційний веб-сайт судової влади України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://reyestr.court.gov.ua>
4. Квашич В. Е., Махмудов Ш. Д. Ответственность за неосторожность. - Душанбе: Изд-во «Ирфон», 1975. - С. 69.
5. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. - Дніпропетровськ: Юрид. Акад. МВС, 2004.



Галина МИГАЛЬ,
доцент Національного аерокосмічного,
університету імені М. Є. Жуковського ХАІ»,
кандидат технічних наук

Психологічні аспекти поведінки пішоходів як складова проблеми дорожньої аварійності

Як відомо, в Україні пішоходи є наймасовішою і найуразливішою категорією учасників дорожнього руху, на долю яких припадає близько 40% усіх смертельних ДТП. Тому вирішення загальних проблем безпеки дорожнього руху, пов'язаних з високим рівнем дорожньо-транспортного травматизму і загибеллю людей, потребує, насамперед, підвищеної уваги до безпеки пішоходів, яка має включати у себе цілий комплекс заходів інженерно-технічного, інформаційно-просвітницького, соціально-медичного, правового і навіть психологічного характеру. На жаль, реалізація цих заходів на рівні нашої держави, окремих регіонів або територіальних громад досі має несистемний

і нескоординований характер, що не дозволяє виробити уніфіковані і ефективні механізми захисту пішоходів та забезпечити їм безпечні і комфортні умови пересування. Інтереси та потреби пішоходів дуже часто ігноруються або відносяться на другий план, а їхні права носять декларативний характер. Наприклад, коли говорять про поганий стан вулично-дорожньої мережі, то в першу чергу мають на увазі автомобільні дороги, коли йдеться про будівництво соціальних об'єктів, то будівельники, насамперед, вирішують питання під'їзних шляхів і паркування автотранспорту, а вже потім думають про тротуари, пішохідні доріжки, пандуси та інші зручності для пішоходів.

Статистика

Щорічно в Україні відбувається більше 30000 ДТП, з них більше 4000 зі смертельними наслідками. З них ДТП за участю пішоходів - 30%, зі смертельним результатом - майже 50%.

ЗАГИБЛІ В ДТП ПІШОХОДИ - МАЙЖЕ 2000 ЧОЛОВІК:

- Діти й молоді люди - 247
- Люди середнього віку - 25-64 роки - 1217
- Люди старшого віку - 65 років і більше - 377

ПОТЕРПІЛІ У ДТП ПІШОХОДИ - БІЛЬШЕ 10000 ЧОЛОВІК:

- Діти й молоді люди - 3500
- Люди середнього віку - 25-64 роки - 5500
- Люди старшого віку - 65 років і більше - 1300

Очевидно, що в силу психофізіологічних причин діти травмуються сильніше, часто зі смертельним результатом. Також привертає увагу той факт, що більша частина загиблих (понад 70) і потерпілих (більше 1500) у ДТП дітей припадає на школярів.

На нашу думку, причини цього явища мають глибоко соціальне коріння, яке тягнеться ще із старих радянських часів, коли для більшості населення автомобіль був справді розкішшю, а той, хто міг його придбати, вважався багатою людиною, яка має певні соціальні привілеї. Навіть власник поганенького «Запорожця» чи потриманого «Москвича» уже виділявся на фоні неорганізованої маси пішоходів своїм статусом автолюбителя, який, приміром, давав йому право вступу до клубу автолюбителів або гаражного кооперативу, а також – інші писані і неписані права (наприклад, право паркувати автомобіль під вікнами свого будинку). Що вже говорити про власників престижних «Волг», якими могли стати або представники партійно-господарської номенклатури, або підпільні мільйонери.

Згодом така соціально-побутова диференціація

привела до того, що десь на рівні масової підсвідомості пішоходів почали вважати людьми другого ґатунку, зокрема, ті, хто ще учора сам ходив пішки, і з часом цей стереотип проявився уже в масовій свідомості та культурі поведінки. Особливо яскраво ця культура, а точніше, безкультур'я проявляється на дорозі, де інтереси пішоходів та автомобілістів часто перетинаються і можуть викликати різні конфліктні ситуації. В одних випадках наслідком таких ситуацій бувають мікростреси і зіпсований настрій, в інших – дорожньо-транспортні пригоди з важкими і навіть смертельними травмами. Окремо можна говорити про соціально-майнову диференціацію у середовищі самих автомобілістів, де власники престижніших та дорожчих іномарок, або так звані «мажори», намагаються диктувати свої умови іншим водіям. Ну, а про те, чим закінчується таке

Кращі практики у сфері дорожньої безпеки

Бачення безпеки дорожнього руху

«Стойка безпека» в Нідерландах

В основі «Стойкої безпеки» лежить ідея про те, що люди схильні робити помилки і вони є фізично вразливими. Бачення базується на п'яти принципах: функціональність, однорідність, передбачуваність, поблажлива інфраструктура та державне усвідомлення. Бачення «Стойка безпека» має великий вплив на практичну роботу з поліпшення стану дорожньої безпеки і сприяє впровадженню ефективних і стійких заходів.

«Бачення – Нуль» у Швеції

Дорожня політика безпеки заснована на чотирьох принципах:

- Етика. На перше місце ставиться цінність здоров'я і життя людини, які мають пріоритет над інтересами мобільності та іншими цілями транспортної системи;
- Ланцюг відповідальності. Творці дорожньо-транспортної системи відповідають за її конструкцію, функціонування та використання, тобто за її безпеку. Користувачі автодорогами відповідають за правила користування транспортною системою. Якщо користувачі не дотримуються цих правил через незнання, незгоди з ними або в силу фізичних даних, то відповідальність повертається до творців системи;
- Філософія безпеки. Люди роблять помилки, і дорожньо-транспортні системи повинні створюватися таким чином, щоб мінімізувати можливість помилок і розміри заподіяної шкоди, якщо помилки все-таки відбуваються;
- Усвідомлення відповідальності. Проектувальники, будівельники, експлуатаційні організації, дорожня адміністрація, поліція повинні докласти всіх зусиль, щоб гарантувати безпеку громадян, і кожен з учасників повинен бути готовий змінитися, щоб досягти прийняттого рівня безпеки.

Завдяки реалізації стратегії «Бачення – Нуль» кількість смертельних випадків зменшилась на 25-33% за десятирічний період.

протистояння на колесах, найточніше говорить статистика дорожньо-транспортних пригод.

Отже, сучасне українське суспільство сформувалося як середовище, у якому значний вплив мають пострадянські традиції та певні стереотипи поведінки людей. Велике значення має і сімейне виховання, рівень освіти та внутрішньої культури того чи іншого індивідуума, коло його інтересів, світоглядні позиції тощо. Скажімо, науково доведено, що люди з вищою освітою рідше потрапляють у дорожньо-транспортні пригоди, ніж люди із середньою або початковою освітою. Також доведено, що серед пішоходів у ДТП рідше потрапляють люди, які мають хоч невеликий водійський досвід. І якщо проблему неадекватної та ризикованої поведінки учасників дорожнього руху розглядати через призму цих характеристик, то можна швидко дійти висновку, що її масштаби і глибина виходять далеко за рамки компетенції і можливостей суто міліцейського відомства, яке сьогодні відповідає за реалізацію в Україні державної політики у галузі безпеки дорожнього руху. Над цією проблемою мають працювати соціологи, соціальні психологи, педагоги і, якщо хочете, навіть філософи. Останні

мають дати відповідь на питання, яке місце в системі гуманістичних цінностей посідає безпека життєдіяльності людини? Чому люди так часто нехтують цією безпекою? Зрештою, чи можна знайти розумні компроміси між досягненнями науково-технічного прогресу і божевинною природою людини?

Спробуємо і ми відшукати відповіді на ці питання, проаналізувавши деякі ризики, що впливають на безпеку пішохода, який знаходиться в динамічній системі Людина-Дорога-Автомобіль - Оточуюче Середовище. При цьому будемо виходити з того, що пішохід - це рівноправний учасник дорожнього руху з усіма правами та обов'язками, які на нього покладає держава і суспільство. Добре, коли б усі пішоходи знали ці права та обов'язки, а також керувалися ними у повсякденному житті. Але в той же час пішохід - це дуже недосконале створіння, яке в дорожньо-транспортних умовах може проявляти різноманітні емоції (страх, розгубленість, роздратування), а отже - втрачати над собою контроль і допускати помилки та необдумані, ірраціональні вчинки. До того ж, кожен пішохід (власне, як людина) має свої психофізіологічні особливості, зумовлені його віком, статтю, станом здоров'я чи нервово-психічним станом, які також мо-

Взаємозв'язок між тим, як ухвалюється рішення пішоходом та його мотивацією

| Модель ухвалення рішення | Суть | Трактування людиною |
|--------------------------------------|---|---|
| Просте ухвалення рішення | Без поглибленого аналізу, без оцінки ризику, спираючись тільки лише на емоційні мотиви | Мені так більше подобається |
| Ухвалення рішення за інерцією | Спрощення, небажання думати | Мені так зручно. Мені так зручно і швидко |
| Ухвалення рішення за довірою | Звичка, що заснована на довірі: до розсудливості оточуючих, до професіоналізму водіїв та дорожніх служб. Тобто, перекладання відповідальності на інших | Я вважаю, що оточуючі повинні забезпечити мені безпеку. Всі йдуть, і я йду |
| Складне ухвалення рішення | Свідоме ухвалення рішення. Збір інформації і оцінка альтернативних дій | Я особисто відповідаю за своє життя і життя людей, які мене оточують |

жуть впливати на його поведінку в конкретних ситуаціях.

Отже, один з основних ризиків, який постійно супроводжує пішохода - це його власна поведінка, яка визначається індивідуальністю людини. Поведінку людини-пішохода неможливо зрозуміти, не з'ясувавши джерела, спонукальні сили, мотиви цього явища. А вона визначається безліччю мотивів, які сьогодні стали отожднюватися з потребами людей. При цьому індивідуальність поведінки пішохода визначають різноманітні, різноспрямовані і часто не сумісні у часі **мотиви, і моделі ухвалення рішення**. У свою чергу, мотиви прийнято розподіляти на *раціональні та емоційні*.

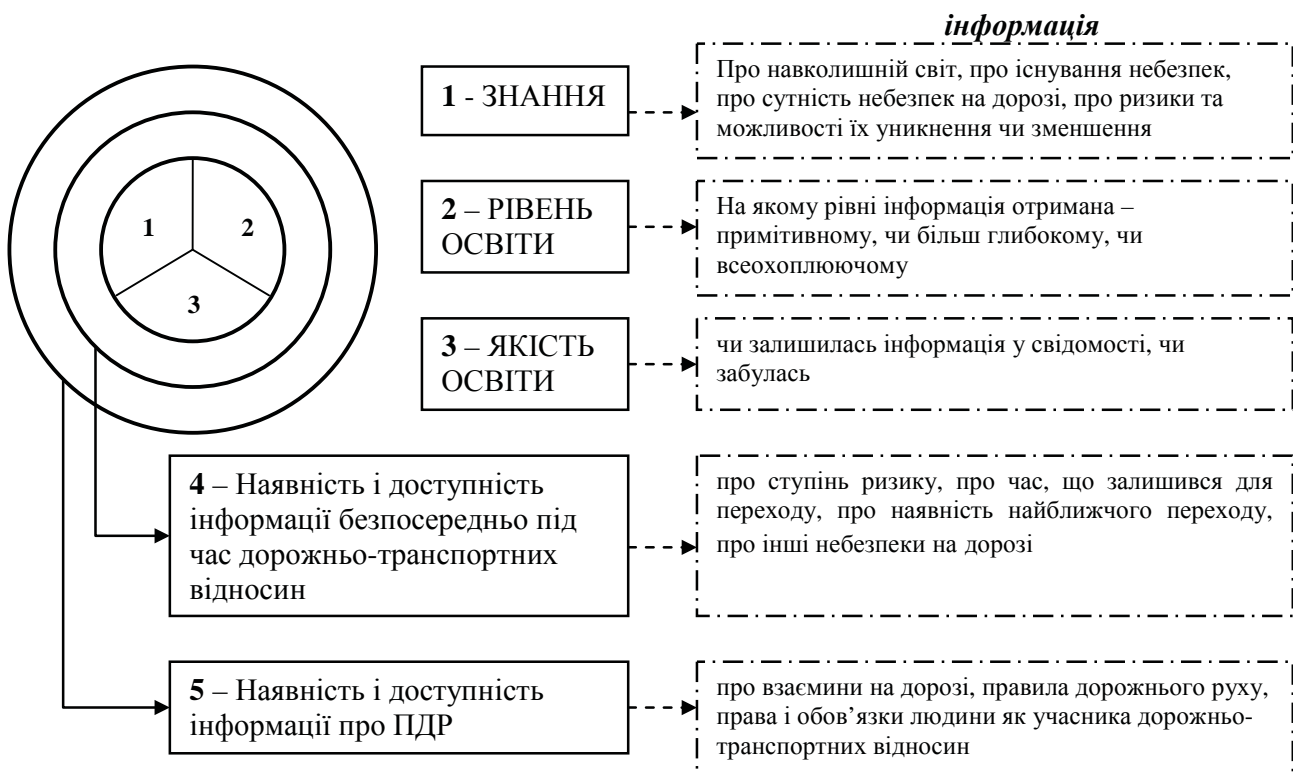
Так, *раціональними мотивами* при ухваленні пішоходом рішення про свої дії на дорозі можуть бути: економія часу, зручність, мінімальність ризику, якість послуги (наприклад, красиво оформлений і при цьому безпечний перехід).

Основні ж *емоційні мотиви* - це ризик як бравада, самоствердження (часто в дитячому та підлітковому середовищі), упертість, свідоме протистояння водієві, що їде в машині. Прийнято вважати, що емоційні мотиви сильніші за раціональні і більшою мірою впливають на ухвалення людиною рішення. Суттєве значення при цьому має мо-

дель ухвалення рішення, які розрізняються за складністю розумового процесу і ступенем залучення людини до цього процесу. Так, наприклад, для більшості людей-пішоходів (**близько 90%**) характерні перші три моделі простого або спонтанного ухвалення рішення в будь-якій ситуації на дорозі, і тільки невелика частина з них (**близько 10%**) ухвалює рішення свідомо, оцінивши ризик і вибравши найменш небезпечну альтернативу.

Можна стверджувати, що системні причини небезпечної або ризикованої поведінки пішоходів, які формують модель поведінки людини, знаходяться на перетині площин поінформованості людей та їхнього бажання використовувати існуючу інформацію, психофізіологічних і психологічних особливостях. Відповідно і засоби їх регулювання потрібно вибирати з урахуванням особливостей цих впливів.

Інформованість пішохода. Принцип інформації - один з найпоширеніших і найдієвіших принципів безпеки. Він полягає у відображенні в тій чи іншій формі властивостей об'єктивної реальності, необхідних для прийняття рішень, що спрямовані на забезпечення безпеки. Поінформованість людини - це, з одного боку, наявність та надання їй інформації, з іншого - здатність нею користуватися.



Особливість: чим нижчий передбачуваний рівень освіти, інтелект населення, тим більша потреба у контролі і допомозі з боку органів управління дорожньої безпекою.

Інформованість залежить від таких базових чинників:

1. Інтелект.
2. Рівень освіти.
3. Якість освіти.

4. Наявність і доступність інформації про взаємини на дорозі, правила дорожнього руху, права і обов'язки людини як учасника дорожньо-транспортних відносин.

5. Наявність і доступність інформації безпосередньо під час дорожньо-транспортних відносин: про ступінь ризику, про час, що залишився для переходу, про наявність найближчого переходу, про інші небезпеки на дорозі.

Форми реалізації: різні види і форми навчання, нормативна документація, застережні плакати, знаки безпеки, ведення статистичного обліку виробничого травматизму та професійної захворюваності і т.п.

Рекомендації:

- *Освітній рівень*
- введення курсу «Безпека дорожнього руху» у загальний курс «Безпека життєдіяльності» на всіх етапах отримання людиною освіти – дошкільної, середньої, вищої;
- законодавче введення «прав пішохода» для учнів молодших класів середньої школи. Тільки після отримання дитиною цих «прав пішохода» батьки одержують право відпускати його без супроводу в дорожньо-транспортне середовище;
- *Інформаційний рівень*
- поширення інформації про суть Правил дорожнього руху через рекламні листівки, які безкоштовно роздають на вулицях;
- введення соціальної реклами й освітніх програм в ігровій і розважальній формі для дітей і дорослих на центральних каналах телебачення;
- *Інфраструктурний рівень*
- введення вимоги обов'язкової зовнішньої реклами на вулицях міст з проблематики безпечного пересування по дорогах;
- введення достатньої кількості інформаційних покажчиків для пішоходів,

які дозволять їм приймати адекватні рішення.

Психофізіологічні чинники поведінки пішохода. В поведінці людини значну роль відіграють її психофізіологічні особливості – вроджені та набуті в процесі життя індивідуальні ознаки функціонування організму людини. Вважається, що не можна очікувати від людини тих дій, які вона не може зробити за своєю природою.

Особливість: неможливо вносити зміни та втручатися у цю сферу, тобто існує тільки можливість враховувати і компенсувати ті особливості, які лежать глибоко в основі поведінки кожної людини.

Психофізіологічні особливості поведінки пішоходів базуються на таких чинниках:

Форми реалізації: вжиття посиленних заходів щодо забезпечення покращеної видимості пішоходів і зниження швидкості руху транспортних засобів у зоні, де основну роль у безпеці дорожнього руху відіграють чинники віку й здоров'я – пішохідні переходи, дошкільні установи, школи, лікарні, соціальні установи тощо.

Рекомендації:

- *Законодавчий рівень*
- обмеження швидкості руху в житлових зонах до 20-30 км/год;
- Обов'язкове носіння флікерів – світловіддзеркалюючих елементів – дітьми цілодобово, дорослими – у темний час доби.
- *Інфраструктурний рівень*
- встановлення достатньої кількості інформаційних та заборонних знаків;
- встановлення елементів активної безпеки для примусового зниження швидкості руху автомобілів при під'їзді до пішохідного переходу – штучні нерівності, шумові смуги, припідняті пішохідні переходи, використання для маркування «зебри» флуоресцентних фарб;
- додаткове освітлення пішохідних переходів у вечірній і нічний час.

Психологія поведінки пішохода

Поведінка людини – це наслідок, причини якого перебувають глибоко у підсвідомому – у наборі бажань, особливостей мислення, дій, уроджених здібностей.

Поведінка взаємозалежна й взаємообумовлена зовнішніми і внутрішніми чинниками. До внутрішніх чинників належать: вікові й особистісні особливості, специфіка протікання біологічних, емоційних процесів, установки й переконання, суб'єктивні оцінки ризикованості поведінки.

Не менш значиму роль у визначеності поведінки відіграють зовнішні чинники: соціокультурний контекст і поведінкове середовище, створюване очікуваннями інших людей, правилами й нормами громадського життя, наявністю можливості безкарного порушення законів або навпаки – незворотності покарання. Особливий наголос необхідно зробити на формувальному впливі суспільних груп, родини, соціального середовища й особистої культури на індивідуальні моделі поведінки людини.

Окремої уваги заслуговує також профілактика ризикованої поведінки і її психологічні аспекти. Ризиковану поведінку обумовлюють: схильність до ризику, особиста культура, цінності й норми, прийняті в суспільстві, соціальна політика й те, як висвітлюється проблематика ризику в засобах масової інформації.

Особливість: поведінка пішохода на дорозі залежить від поведінкових установок особистості й суспільства. Поведінкові установки щодо безпечної поведінки на дорозі вимагають формування їх з наймолодшого віку. Новосформовані установки стають основою поведінки людини в суспільстві і в подальшому формують її менталітет.

Реалізація: створення умов для формування у людини здатності до підсвідомого виконання правил дорожнього руху як реалізації

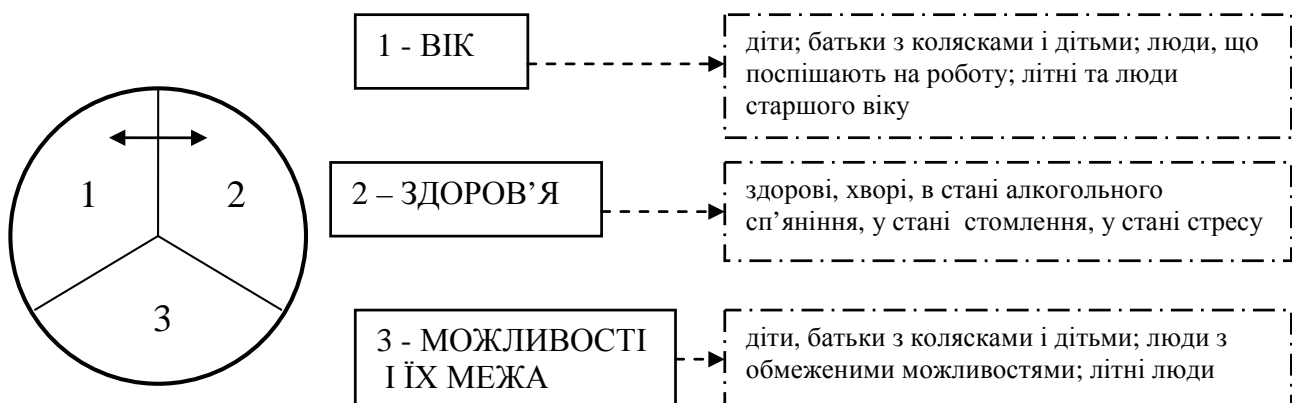
базової потреби, тобто формування культури безпеки в суспільстві, яка має базуватись на трьох засадах:

- відповідні зміни у законодавстві (обов'язковість позначення пішохода на дорозі світловіддзеркалювачами, адміністративна та карна відповідальність пішохода за наслідки ДТП з його вини);
- постійна робота засобів масової інформації (соціальна реклама та публічні акції; широке використання соціальних мереж для залучення людей у співтовариства, що дотримуються ПДР; інформаційний шок: рекламні площини із зображеннями наслідків ДТП та їх кількісними показниками тощо);
- органи й засоби контролю (контроль і допомога в дотриманні ПДР пішоходами з боку ДАІ; обладнання пішохідних переходів камерами фото і відеофіксації порушень і оповіщення про це всіх учасників руху за допомогою знаків; встановлення обмежувальних пішохідних огорожень в місцях з підвищеним ризиком ДТП.

Рекомендації:

- **Законодавчий рівень**
 - законодавче введення відповідальності пішохода за появу на вулиці в нічний час без світловідбивачів на одязі;
 - введення реальної відповідальності пішохода за спричинення ДТП.
- **Інформаційний рівень**
 - соціальна реклама й соціальні акції;
 - рекламні акції в місцях відвідування великої кількості людей;

категорії



Забезпечення дотримання швидкісних режимів

Програма камер безпеки у Великобританії

У Великобританії програмою камер безпеки управляють місцеві комітети. Існують строгі директиви щодо місць розміщення камер, засновані на даних про кількість аварій і частоті випадків перевищення швидкості. Камери встановлені таким чином, щоб водії могли їх добре бачити заздалегідь. Кошти від штрафів ідуть на подальше розгортання камер і на інші заходи із забезпечення безпеки на дорогах.

Оцінки показали скорочення випадків перевищення швидкості на 70% в місцях, де встановлені камери. В середньому, кількість випадків перевищення швидкості понизилося на 6%, і кількість аварій біля населених пунктів зменшилася на 10-40%.



Дорожня інфраструктура

Зони низької швидкості в житлових районах

У багатьох країнах в житлових районах, біля шкіл та торгових центрів, були введені зони низької швидкості. В Європі гранична швидкість у подібних зонах складає зазвичай 30 км/год, а в житлових зонах і у дворах максимальна швидкість не вище 10-15 км/год. В обох випадках недостатньо тільки встановити дорожній знак про обмеження швидкості, необхідно також застосувати фізичні заходи: звуження дороги, штучні нерівності і транспортні кільця.

Введення зон із обмеженням швидкості до 30 км/год привело до скорочення загальної кількості ДТП на 27%, аварій з пораненнями — на 61% і фатальних аварій — на 70%.

Помітність пішохода

Кампанія із забезпечення помітності пішоходів Sign of Light у Латвії



Метою кампанії є підвищення безпеки пішоходів у темний час доби через інформування їх про ризик пересування в темний час доби без світловідбивних елементів на одязі. Гасло кампанії: «Пішохід без відбивача — труп!».

Фонд кампанії був заснований за підтримки шкіл, Червоного Хреста і спонсорів. Світловідбивачі купувалися за рахунок пішоходів і частково за рахунок спонсорів кампанії (головним чином, для дітей і для пішоходів з низьким рівнем доходу).

Після проведення двох кампаній Sign of Light частка пішоходів, що носять одяг з відбивачами в темний час доби, збільшилася з 4% до 20%.

- рекламні площини із зображеннями наслідків ДТП і їх кількісними показниками.
- *Контролюючий рівень*
 - контроль і допомога в дотриманні ПДД пішоходами з боку ДАІ;
 - обладнання переходів камерами фото і відеофіксації порушень і оповіщення про це всіх учасників руху за допомогою відповідних знаків;
 - встановлення обмежувальних пішохідних огорожень у місцях з підвищеним ризиком ДТП.

Висновки

Узагальнюючи аналіз чинників, що впливають на ризиковану поведінку особистості, слід зазначити, що найбільш ефективним засобом запобігання такій поведінці є формування особистісних установок на безпечну поведінку. Як показує закордонний і вітчизняний досвід, при досягненні такої мети необхідно враховувати особливості всіх рівнів регулювання поведінки людини: біохімічного, фізіологічного, психічного, соціально-психологічного й макросоціального.

Очевидно, що причини небезпечної та ризикованої поведінки пішоходів тісно

взаємопов'язані з психофізіологічною сутністю людини, при цьому існує пряма залежність від властивостей особистості і ментальності народу, в рамках якого існує особистість. Тому формування культури безпечної поведінки пішоходів як учасників дорожньо-транспортних відносин має носити системний, цілісний, міждисциплінарний і міжвідомчий характер. І тільки при такому комплексному та цілеспрямованому впливі можна розраховувати на позитивний результат.

Забезпечення безпеки кожного пішохода слід здійснювати через соціальну сферу, через узгоджену поведінку людей в суспільстві і чітко регламентовані соціальні норми поведінки. З цією метою на рівні державної політики необхідно розвивати загальнонаціональну ідеологію безпеки, удосконалювати нормативно-правову базу, впроваджувати науково-технічні та практичні досягнення в галузі управління ризиками, поширювати соціальну рекламу безпеки. Досягнути цього можна через розвиток нового світогляду, системи цінностей, норм і традицій безпечної поведінки, тобто - формування культури безпеки.

Краці практики у сфері дорожньої безпеки

Освіта в галузі безпеки дорожнього руху

Фірмовий знак дорожньої безпеки в Нідерландах: Zebra Seef

Фірмовий знак забезпечення безпеки на дорогах Zebra Seef присвоюється початковим школам, які можуть заробити сертифікати, працюючи над однією з чотирьох головних тем проекту:

- Включення курсу БДР в стандарт шкільної програми;
- Стимулювання створення безпечного і здорового навколишнього середовища (наприклад, зручне розташування школи, екологічний транспорт, велосипедні стоянки, безпечні шкільні маршрути);
- Залучення батьків (наприклад, розробка інформаційної системи для батьків; патрулювання батьками пішохідних переходів);
- Виконання різних програм і проектів з практичного навчання.





**Валерій ГУК,
доктор технічних наук,
професор містобудування
Харківського державного університету
будівництва і архітектури
Олександр СІТЕНКО,
президент ГО «Товариство
учасників руху»**

Містобудівні аспекти і безпека пішохідного руху

Останнім часом в професійних колах урбаністів все частіше обговорюються ідеї щодо гуманізації та олюднення міст, в яких проживає більша частина населення планети. Прихильники цих ідей вважають, що містам треба повернути їх первинну сутність, відповідно до якої місто – це, насамперед, місце проживання і діяльності людей, це територія, на якій людина, пішохід, велосипедист важливіший за автомобіль, а ходіння пішки – природний і основний спосіб пересування людини. У зв'язку з цим все більшого поширення набуває критичне ставлення до існуючих концепцій та практики містобудування, до нераціональної стратегії розвитку транспортних систем, де людям відведена другорядна роль. Основну причину вибору людей на користь транспорту, а не пішого пересування, пов'язують з відсутністю безпечних, комфортних та привабливих умов на пішохідних маршрутах. Здебільшого саме ці причини змушують людину обирати транспорт навіть тоді, коли їй потрібно переміститися на незначну відстань.

В європейських містах цілеспрямований розвиток пішохідного простору триває не одне десятиліття. Для пішоходів створюють відокремлену і безпечну інфраструктуру: комфортні красиві тротуари, пішохідні доріжки, алеї, пішохідні мости та переходи, безтранспортні зони. Така робота дає наочні результати. Наприклад, реалізація проектів розвитку пішохідних зон в Копенгагені (Данія) привела до того, що через деякий час люди почали тут ходити пішки у п'ять разів

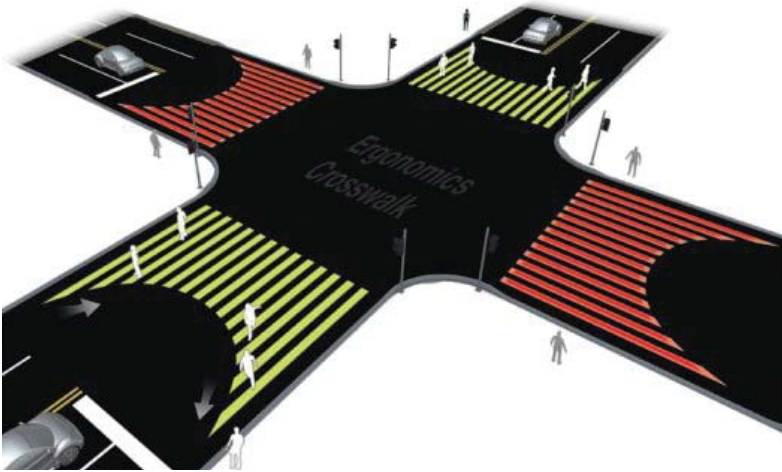
більше.

Європейський досвід забезпечення безпеки пішоходів узагальнено у Зведеній резолюції про дорожній рух Європейської економічної комісії ООН від 19 серпня 2009 року (ECE/TRANS/WP.1/123). Основними положеннями цієї резолюції є:

- необхідність функціонального розподілу автомобільних доріг;
- необхідність введення зон обмеження швидкості на низькому рівні;
- необхідність фізичного відокремлення зон обмеження швидкості від іншої дорожньої мережі конструктивними елементами;
- необхідність керування швидкістю транспортних потоків та окремих транспортних засобів в зонах доступу незахищених користувачів за допомогою конструктивних елементів на автомобільних дорогах;
- заборона пішохідних переходів на одному рівні на багатосмугових автомобільних дорогах та інших дорогах з високою проектною швидкістю руху;
- заборона доступу на автомагістралі та швидкісні багатосмугові автомобільні дороги пішоходів та велосипедистів.

У деяких містах України теж можна побачити гарні приклади того, як місцева влада намагається створити умови для безпеки і комфорту пішоходів. У цьому плані, наприклад, заслуговує на увагу досвід Львова, де міська влада планує створити аж п'ять пішохідних зон. Але масштаби негативної практики значно більші. В чому це проявляється?

По-перше, розбудова міст в торгівельно-



Мал. 1. Схема облаштування пішохідного переходу на перехресті вулиць
 Фото: www.copenhagenize.com

офісному напрямку призвела до того, що тротуари перестали виконувати свою виключно пішохідну функцію, на них з'явилось чимало перешкод, які значно зменшують ширину тротуарів, викривляють і спотворюють конфігурацію пішохідної зони, роблять її непривабливою та дискомфортною. До таких перешкод найчастіше відносяться різні господарчі об'єкти (кіоски, лотки), встановлені постійно або тимчасово, рекламні щити, люки, електроопори, парковочні кишені, а також автомобілі, що паркуються прямо на тротуарах. Пристосування перших поверхів будинків під офісно-торгівельні заклади також призвело до масового будівництва в непередбачених проектами місцях сходів, порталів та інших конструкцій (так званих вхідних груп), і теж за рахунок тротуарів.

По-друге, у відсутності належного контролю за технічним станом покриття тротуарів, їх несвоєчасному ремонті, тотальному ігноруванні норм безбар'єрної архітектури. Наприклад, у багатьох містах має місце масове розриття тротуарів для прокладання інженерних комунікацій, але належний контроль за відновленням тротуарів не здійснюється. Те саме стосується таких, здавалось би, дріб'язкових речей, як пониження бордюрних каменів на пішохідних переходах, які доводиться долати людям похилого віку, інвалідам, мамам з дитячими колясками і т.д.

Ці та інші незручності, естетична непривабливість пішохідних місць змушують людей виходити за межі пішохідного просто-

ру і ризикувати, а також спонукають їх до відмови від користування тротуарами на користь приватного чи громадського транспорту. Але, як свідчить статистика, найбільші ризики для пішоходів існують не на тротуарах, а на перехрестях вулиць та на пішохідних переходах. Крім ризикованої чи необережної поведінки самих пішоходів, про що йдеться в інших розділах цього посібника, є ще й інженерно-технічні причини, що в тій чи іншій мірі сприяють виникненню на цих місцях дорожньо-транспортних пригод. Назвемо основні з них.

Перехрестя вулиць – це стандартне і звичне для всіх місце переходу вулиць пішоходами. Ступаючи на «зебру», пішохід вважає себе захищеним (в принципі, так передбачено і Правилами дорожнього руху), однак на практиці так буває не завжди. Хоча на перехресті пильність та увага водія рефлекторно і значно підвищується, разом з тим саме тут, за статистикою ДАІ, трапляється найбільше наїздів на пішоходів. І причина не тільки в неправильній поведінці водіїв чи порушенні ними Правил дорожнього руху. Майже кожний четвертий наїзд на пішохода відбувається через погану видимість або відсутність дорожньої розмітки, відсутність або некомплектність дорожніх знаків, несправність світлофорів, встановлення недостатньої тривалості дозволеного часу на перехід, через відсутність або недостатнє освітлення самого переходу.

Ще один важливий фактор безпеки – освітлення. Якщо на пішохідному переході є спеціальне вуличне освітлення, то це значно підвищує рівень безпеки для пішохода. Це чітко продемонстрували експерименти, проведені на замовлення міністерства транспорту Німеччини на десяти ділянках доріг у шести великих містах. Тільки завдяки правильному влаштуванню вуличного освітлення кількість ДТП за участю транспортних засобів вдалося знизити на 28%, аварій за участю пішоходів, велосипедистів та мотоциклістів – на 68%, а нещасних випадків – на 45%. Дослідження показали, що водії найкраще

бачать пішохода, якщо його освітлена фігура з'являється на темному фоні. Цей ефект досягається за рахунок того, що світильник над пішохідним переходом закріплюється зі зміщенням назустріч руху автівок, а світло направляється на перехід. На мал.2 показано схему такого освітлення.

Особливо небезпечними є пішохідні переходи поза межами перехресть, якщо на них відсутня дорожня розмітка, не встановлено спеціального мигаючого світлофора, дорожній знак закривають зелені насадження чи інші перешкоди, а сам перехід має недостатнє освітлення. За таких умов існує високий ризик того, що водій вчасно або взагалі не помітить перехід і людину, яка на ньому знаходиться. Щоб цього не сталося, у багатьох країнах Заходу пішохідні переходи виділяють додатковим підсвічуванням або наносять на дорожнє полотно спеціальне кольорове чи флуоресцентне покриття, зигзаподібну розмітку, інші засоби привернення уваги.

Велике значення при цьому має і спосіб розташування дорожніх знаків, що позначають пішохідний перехід, а також технології забезпечення їх видимості у нічний час. Якщо такі знаки знаходяться не обабіч дороги, а над проїзною частиною, та ще й підсвічуються, це значно підвищує безпечність нерегульованих пішохідних переходів, особливо за межами населених пунктів та на швидкісних дорогах.

Існує тісний зв'язок між вірогідністю настання ДТП та такими факторами як швидкість руху транспортного засобу і кут огляду водієм дорожньої обстановки. Тільки за останній рік через дію цих факторів в Україні на пішохідних переходах сталося кілька десятків резонансних ДТП з тяжкими наслідками. Тому досвід Європи та США щодо встановлення обмеження швидкості в населених пунктах до 50 км/год, а в місцях інтенсивного руху людей, в місцях недостатньої видимості та наявності інших виявлених або прогнозованих ризиків, – до 30 км/год., треба вводити в нашій державі без будь-яких

зволікань та вичікувань. На території населених пунктів такі обмеження на законних підставах можуть вводити місцеві органи влади і місцеві підрозділи ДАІ, як це вони роблять, скажімо, біля навчальних закладів та в інших місцях, де існує небезпека появи на дорозі дітей.

Правила облаштування перехресть і пішохідних переходів регулюються відповідними державними стандартами, але останнім часом порушення цих стандартів набрало катастрофічних масштабів. Основні порушення полягають у непередуманому або незаконному зведенні біля них споруд різного призначення, встановленні рекламних об'єктів, влаштуванні зелених насаджень тощо. Значного поширення також набрало самовільне втручання фізичних та юридичних осіб в облаштування вулиць і доріг. Найчастіше це проявляється в тому, що біля своїх домівок люди незаконно встановлюють різні стовпчики чи огороження, висаджують дерева та кущі, захоплюючи таким чином місця на тротуарах та узбіччях і вигіснюючи людей на проїзну частину дороги. Слід відзначити, що в таких випадках дії порушників можуть кваліфікуватися як злочини, передбачені ст. 279 Кримінального кодексу України (блокування транспортних комунікацій) та ст. 197-1 (самовільне зайняття земельної ділянки та самовільне будівництво). За подібні дії статтею 140 Кодексу України про адміністративні порушення (Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних



Мал. 2. Вид освітленого переходу на перехресті вулиць
Фото: www.copenhagenize.com



Мал. 3. Схема раціонального освітлення пішохідного переходу у м. Сан-Франциско (США)
Фото: www.instructables.com

переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення) також передбачена адміністративна відповідальність, яка тягне за собою накладення штрафу на громадян у розмірі від 20 до 30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або карається громадськими роботами на строк від 30 до 40 годин, на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, утримання автомобільних доріг та вулиць, а також громадян-суб'єктів підприємницької діяльності – накладення штрафу у розмірі від 30 до 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від 30 до 40 годин.

Враховуючи викладене, в проекті Програми підвищення безпеки пішоходів доцільно передбачити наступне:

- внести зміни до вітчизняних нормативно-технічних документів, які б передбачали розподіл автомобільних доріг України відносно їх функціонального призначення та враховували рекомендації щодо безпеки пішоходів. Такі рекомендації, зокрема, містяться у Зведеній резолюції про дорожній рух Європейської економічної комісії ООН від 19 серпня 2009 року (ECE/TRANS/WP.1/123):

- розробити національні стандарти як механізм реалізації зазначених змін та доповнень;

- розробити методологію проведення аудиту безпеки дорожнього руху, забезпечивши умови для проведення такого ау-

диту (організаційні, кадрові, матеріально-технічні);

- забезпечити на території України проведення тотального аудиту безпеки на вулично-дорожній мережі, зокрема, з точки зору їх безпечності і комфортності для пішоходів, велосипедистів та інших незахищених користувачів;

- розробити систему заходів, спрямовану на усунення недоліків і ризиків, виявлених в процесі аудиту, та забезпечити нормативно-правове підґрунтя для таких дій;

- створити спеціальний фонд для проведення вищезазначених робіт, передбачивши участь в управлінні цим фондом представників громадських організацій.

Зони із заспокоєним рухом та пішохідні зони

Пішохідні зони, або за іншим визначенням – зони, вільні від транспорту (car-free zones), зони заспокоєння руху, є найбільш радикальним способом зниження інтенсивності руху транспорту в містах. У цих зонах заборонена присутність і рух транспорту, за виключенням спеціального: швидкої допомоги, поліції, пожежних автомобілів, автомобілів, що обслуговують комунальні служби та магазини. Такі зони часто мають статус охоронних територій. Вони є практично в усіх європейських містах, а місцем народження ідеї заспокоєння руху вважають Делфт (Нідерланди). На початку 1960-х років в цьому місті за ініціативою містян і з метою зменшення транзитного транспорту почали здійснювати заходи з переустрою вулиць. Вулиці отримали новий дизайн і благоустрій під назвою Woonerf (буквально «жилий двір»). Спочатку зони заспокоєння отримали розповсюдження в Нідерландах, ФРН, Швейцарії, а потім цей досвід швидко поширився і на інші країни.

У США метод заспокоєння руху набув активного використання на початку 1970 рр. (Сіетл, Берклі, в містах штату Орегон). Реалізація проекту в Сіетлі завершилась на

початку 1973 року. В результаті було досягнуто зниження інтенсивності руху транспорту на 56% та зниження кількості ДТП до нуля. Більше того, в США та Канаді були видані посібники з проектування зон заспокоєння, після чого цей метод став основою муніципальних програм у багатьох містах США. Заходи із заспокоєння руху тут поєднують з ландшафтним проектуванням (parkways). Наприклад, частиною програм Великого Ванкувера стало створення так званих «зелених вулиць» (green streets, green ways).

Вже у 1990 році в Нідерландах та Німеччині було 3500 вулиць із заспокоєним рухом, Ізраїлі – 600, Японії – 300. В європейській практиці зони заспокоєння, насамперед, створювались в історичних частинах міст, зокрема у містах з традиційною квартальною забудовою.

Транспортне обслуговування в зонах заспокоєння руху було покладене на громадський транспорт з обмеженням швидкості його руху до 15 км/год. У зв'язку з цим виникли різні комбінації транспортних систем, наприклад, поєднання пішохідного руху та трамвайних ліній (Страсбург, Сент-Ет'єн) або пішохідного руху та автобусних маршрутів (Дижон).

Позитивні наслідки таких заходів проявилися в наступному:

- значно поліпшились умови проживання, відпочинку та умови для трудової діяльності людей;
- були створені привабливі вулиці з безпечними умовами для всіх категорій пішоходів (зокрема, дітей, літніх людей, осіб з обмеженою рухливістю) та велосипедистів;
- були знижені негативні впливи автомобільного транспорту (шум, забруднення довкілля).

До ефективних засобів заспокоєння руху відноситься і поширений у країнах Західної Європи стандарт загального обмеження швидкості руху в населених пунктах до 50 км/год або до 30 км/год на певних міських

територіях. Наприклад, у Франції введення зон «30 км/год» розглядається як інструмент формування вуличних систем нового типу. До технічних прийомів, що забезпечують та підтримують заспокоєний рух, відносять також режим «зеленої хвилі» з низькою швидкістю руху, наприклад, не більше 30 км/год. Одна з найбільших таких зон створена у місті Граце (Австрія), де сумарна довжина вулиць складає 800 км. На головних, пріоритетних вулицях міста (priority streets) введено обмеження швидкості до 50 км/год, на інших, а це 75% всієї мережі, – 30 км/год. В результаті запровадження згаданих заходів було досягнуто зниження кількості тяжких ДТП на 24%, а легких – на 12%.

Важливо відзначити, що створення зон заспокоєння та зон з обмеженнями швидкості руху висуває певні умови до прилеглих доріг міста, які мають бути достатньо розвиненими, щоб брати на себе основне навантаження з обслуговування внутрішньоміських транспортних потоків. Тому в українських містах такі заходи майже не практикуються, оскільки вимагають значних організаційних та фінансових затрат, пов'язаних із змінами традиційних схем планування та організації дорожнього руху. Як і раніше, пріоритет у них надається автомобілям. Про це, наприклад, свідчить той факт, що у наших містах дуже рідко можна побачити дорожні знаки 4.13-4.14 («Доріжка для пішоходів», «Доріжка для пішоходів і велосипедистів»), 5.31-5.32 («Житлова зона», «Кінець житлової зони»), 5.33-5.34 («Пішохідна зона», «Кінець пішохідної зони»). У той же час дуже багато знаків, які позначають місця для стоянки транспортних засобів і зони платних парковок.

Отже, якщо хочемо, щоб наші міста були комфортними і безпечними для проживання, маємо змінити цю парадигму або знайти розумний баланс між потребами автомобілістів і пішоходів.



Рекомендації щодо створення пішохідних зон

На сьогодні єдиним нормативно-правовим актом, що регламентує створення та функціонування в Україні пішохідних зон, є «Методические рекомендации по регулированию пешеходного движения», розроблені Всесоюзним науково-дослідним інститутом безпеки дорожнього руху МВД СРСР ще у 1977 році. Зокрема, в Рекомендаціях сказано, що для забезпечення зручних і безпечних умов руху пішоходів на вулицях центрального району міста рекомендується організація пішохідних зон, вулиць з повною або частковою (в залежності від часу доби) заборона руху транспортних засобів. Заборона руху транспортних засобів може поширюватися на:

окрему вулицю або її частину;

на дві і більше перехресні вулиці (безтранспортна зона).

Влаштування пішохідних зон доцільне при одночасному виконанні таких умов:

- щільність пішохідного руху понад $0,6 \text{ чол./м}^2$ і відсутність резервів для збільшення пропускної здатності проїзної частини;

- інтенсивний поперечний рух пішоходів вимагає влаштування пішохідних переходів на відстані менше 200 м при ширині проїзної частини не більше 14 м;

- від взятої вулиці на відстані не більше 400 м паралельно розташовані інші вулиці з питомою інтенсивністю руху не більше 500 од./год на смугу.

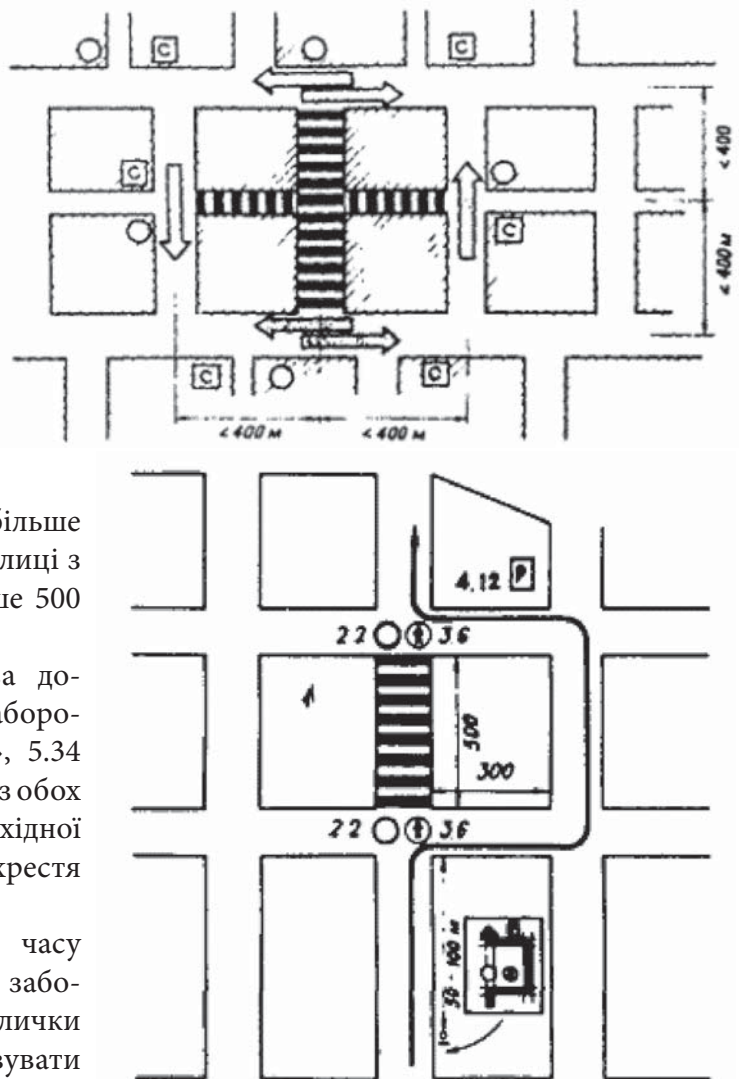
Пішохідна зона організовується за допомогою дорожніх знаків 3.1 «Рух заборонено», 4.13 «Доріжка для пішоходів», 5.34 «Пішохідна зона», що встановлюються з обох боків вулиці. При організації пішохідної зони необхідно за 50-100 м до перехрестя встановлювати схему руху.

При необхідності для зазначення часу доби, днів тижня, протягом яких діє заборона руху, слід використовувати таблички 7.4.3-7.4.7 «Час дії», а також використовувати багатопозиційні дорожні знаки. На паралельно розташованих вулицях рекомендується вводити односторонній рух транспортних

засобів відповідно до вказівок «Керівництва з регулювання дорожнього руху в містах».

При організації пішохідної зони слід передбачити розміщення зупиночних пунктів ліній міського громадського транспорту таким чином, щоб дальність підходу до них від центру зони не перевищувала 500 м.

При організації пішохідної зони також оцінюється можливість паркування транспортних засобів на прилеглих (в радіусі 500 м) вулицях і позавуличних стоянках. У разі нестачі місць стоянки розглядається питання про створення додаткових позавуличних стоянок, місткість яких визначається відповідно до вимог будівельних норм і стандартів.



Мал. 4. Схеми організації пішохідних зон



Володимир ЄРЕСОВ,
к.т.н., проф. кафедри транспортних систем
та безпеки дорожнього руху НТУ, м. Київ;

Ярослав РЯБЕЦЬ,
к.т.н., начальник відділу
нормативного забезпечення та юридичного
супроводження Центру БДР та АС при МВС

Валерій ЛИПЧАНСЬКИЙ,
колишній начальник відділу
НДЦ БДР МВС України

Закономірності руху пішоходів при перетині ними проїзної частини

Не дивлячись на розвиток транспортних мереж та насичення автомобілями міської агломерації, піше пересування є й буде невід'ємною складовою частиною будь-якого переміщення учасників дорожнього руху. Розвиток громадського та збільшення парку особистого транспорту сприяє тому, що довжина пішохідних пересувань поступово зменшується. Але оскільки принцип поїздки громадського автомобільного транспорту «від дверей – до дверей» в містах не може бути переважаним, кількість цих пересувань не зменшиться. Якщо взяти до уваги індивідуальний транспорт, також існують певні випадки, коли відповідну частину шляху потрібно пройти пішки (перепуск автомобілів при віддаленому місці стоянки, паркування тощо). Отож, перетин транспортних потоків (ТП) та відповідно пішохідних (ПП) в сучасних умовах дорожнього руху є неминучим явищем.

Встановлено, що дорожньо-транспортні події (ДТП) з пішоходами відбуваються в місцях специфічної взаємодії транспортних та пішохідних потоків – конфліктних точках [1]. Як правило, імовірність скоєння ДТП на ділянках доріг, що проходять через населені пункти, вища, ніж на незабудованих територіях, до того ж дорожньо-транспортні

пригоди в населених пунктах мають більш тяжкі наслідки, ніж на позаміських ділянках, й значно частіше жертвою таких ДТП є пішохід.

За даними досліджень та статистичних матеріалів [2, 3], відсоток найбільш тяжких ДТП з пішоходами в різних місцях розподілився таким чином:

- на перехрестях – 25%;
- між перехрестями – 50%;
- в зонах зупинки громадського транспорту – 10%;
- в зонах надземних пішохідних переходів – 15%.

З приведених даних можна зробити висновки, що в містах найбільша кількість ДТП з пішоходами (до 75%) припадає на ділянки доріг між перехрестями.

Перехід через проїзну частину найчастіше обумовлений наявністю на протилежній стороні одного або декількох об'єктів тяжіння пішоходів (ОТП) (житлові будинки, магазини тощо).

Типовою особливістю поведінки людей, що переходять через дорогу, є те, що вони перетинають проїзну частину по найкоротшій лінії до ОТП. Мотиви такої поведінки пішоходів лежать у намаганні якомога скоріше досягти об'єктів, що їх цікавлять. При цьому вони

повністю забувають про небезпечну ситуацію, яку створюють на проїзній частині своїми діями, і в першу чергу, про свою особисту безпеку.

Кожен пішохід при перетині проїзної частини вибирає найбільш прийнятну для нього швидкість пересування, яка обумовлена комфортними та безпечними умовами, а також індивідуальними особливостями статі та віку кожної людини.

Темпи руху, з якими пересуваються пішоходи через проїзну частину, можна поділити на такі:

- **спокійна хода** – комфортні умови (перехід проїзної частини (ПЧ) при віддаленій загрозі транспортного засобу, що наближається);
- **швидка хода** – нормальні умови (перехід ПЧ через зону імовірної небезпеки);
- **спокійний біг** – небезпечні умови (умови, пов'язані з відчуттям підвищеної небезпеки, загрози від транспортного засобу, що наближається);
- **швидкий біг** – умови підвищеної небезпеки (темп пересікання проїзної частини при безпосередній близькості транспортного засобу, що наближається).

Як зазначено вище, швидкість пішоходів залежить від віку та статі. Відповідно й темпи для окремих категорій людей будуть різними.

В результаті вивчення поведінки людей при переході ними проїзної частини був встановлений так званий пороговий інтервал [4], який визначається як інтервал між автомобілями, що рухаються в потоці, за якого 50% пішоходів наважуються на перехід проїзної частини. Він становить 25,6 м при швидкості руху транспортних засобів 32,2 км/год.

На рис. 1 приведений відсоток пішоходів, що приймають даний інтервал.

При проведенні натурних спостережень авторами було встановлено, що пішоходи починають спонтанний вихід на проїзну частину після того, як сигнали світлофора на регульованому перехресті не змінюються протягом 10-17 с. Така затримка відповідає інтенсивності руху транспортних засобів 550-700 авт./год при ширині проїзної части-

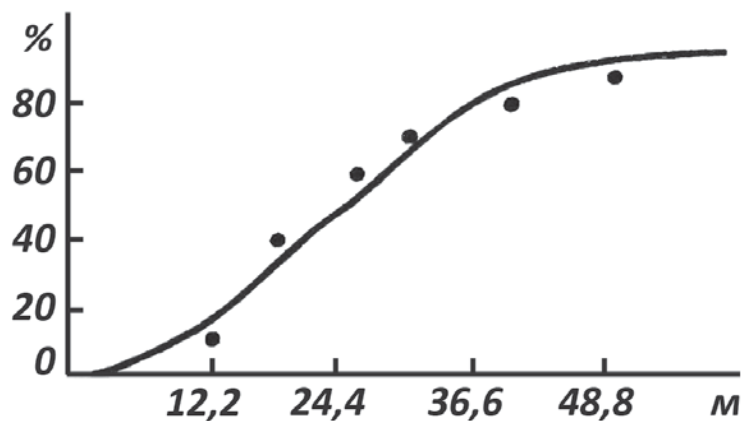


Рисунок 1. Частка пішоходів, що приймає пороговий інтервал при переході проїзної частини

ни 9 м. Після цього пішоходи починають пересікати ПЧ прискореним темпом. При цьому використовується вже значно менший інтервал між автомобілями. При подальшому зростанні інтенсивності ТЗ затримка починає збільшуватись, і відповідно зменшується час очікування пішоходів перед виходом на проїзну частину.

При кожному наступному ускладненні умов переходу проїзної частини час очікування пішоходів знижується, і як результат – значно знижується рівень безпеки, оскільки пересічення проїзної частини відбувається вже в безпосередній близькості від транспортного засобу, що наближається [5].

Впорядкування пішохідного руху

Як свідчить статистика ДАІ МВС України, тільки у 2012 році через перехід дороги у невідновленому місці сталося 2236 ДТП, в яких 459 осіб загинуло, а 1852 були травмовані. Крім цього, через неочікуваний вихід пішоходів на проїзну частину у 2012 році сталося 1669 ДТП, в яких загинуло 416 осіб, а 1313 були травмовані.

Враховуючи велику кількість таких ДТП, власникам автодоріг слід виявляти усі місця, де пішоходи найчастіше скоюють такі порушення, та облаштовувати їх засобами інженерно-технічного регулювання, зокрема, пішохідною огорожею. «Технічні правила ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування України. Вимоги до організації і безпеки дорожнього руху» (П-

Г.1-218-113-97) для впорядкування руху пішоходів та запобігання переходу ними доріг у невстановлених місцях рекомендують у якості пішохідного огородження встановлювати сітки, конструкції поручневого типу і тому подібне. Огородження цієї групи повинні встановлюватись:

- на центральній чи боковій розділювальній смузі завширшки не менш ніж 1 м навпроти зупинок маршрутних транспортних засобів у межах зупиночного майданчика і на відстані не менш ніж 50 м у кожний бік за його межі;

- на тротуарах у транспортному тунелі;

- біля пішохідних переходів на відстані не менш ніж 50 м у кожний бік пішохідного переходу на тротуарі, узбіччі або розділювальній смузі, на розділювальних смугах віднесених лівих поворотів (у разі необхідності);

- на тротуарах, узбіччях або розділювальних смугах, де з урахуванням забезпечення безпеки руху необхідно заборонити рух пішоходів через проїзну частину дороги.

Як свідчить статистика, на дорогах, які обладнані пішохідними огородженнями, кількість ДТП за участю пішоходів знижується приблизно на 24%.

Для запобігання передчасному виходу пішоходів на проїзну частину на переходах рекомендовано встановлювати пішохідні світлофори з табло зворотного відліку часу та голосовим супроводом сигналів пішохідної фази світлофора.



Приклади влаштування пішохідного огородження вздовж автомобільної дороги та біля переходу

Джерела і посилання:

1. Єресов В. І., Рябець Я. В. Конфліктні ситуації та безпека руху пішоходів//Безпека дорожнього руху України: Наук.-техн. Вісник. - К.:2001. - №2(10). - С. 24-30.
2. Кисляков В. М., Филипов В. В. Школяренко И. А. Математическое моделирование и оценка условий движения автомобилей и пешеходов. -М.: Транспорт, 1979. - 200 с.
3. Дорожньо-транспортні пригоди в Україні (оперативна інформація за 12 місяців 2000 року). - К., 2001 р.
4. Рэнкин В. У., Клафи П., Халберт С. и др. Автомобильные перевозки и организация дорожного движения. Справочник/ Пер. с английского. - М.: Транспорт, 1981. - 592 с.
5. Безпека дорожнього руху України: Наук.-техн. вісник. -К.: 2002. -№2(12). -С.44-46.

З турботою про пішоходів: представники громадської організації розробили новий дорожній знак

Щоб покращити орієнтування пішоходів на вулично-дорожній мережі, громадська організація «Товариство учасників руху» розробила новий дорожній знак «Напрямок руху пішоходів». Це інформаційно-вказівний знак у вигляді прямокутної таблички, на якій на синьому фоні зображено силует пішохода і стрілку, що вказує правильний та безпечний напрямок руху пішоходів. Знак був розроблений за аналогією з дорожніми знаками 5.28.1-5.28.2 «Напрямок руху вантажних автомобілів», але призначений він виключно для пішоходів.



Ідея з розробленням нового знака виникла у журналіста Віктора Козоріза, який наразі очолює Громадську спілку захисту пішоходів «За безпеку пішоходів!». Вивчаючи поведінку пішоходів на вулицях Харкова, він дійшов висновку, що в багатьох потенційно-небезпечних місцях рух пішоходів нічим не регулюється, і це загрожує їхній безпеці. Наприклад, на зупинках громадського транспорту, вийшовши з автобуса чи трамвая, багато пішоходів відразу ж намагаються перейти на інший бік дороги, ігноруючи Правила дорожнього руху. «Коли б на зупинках для таких пішоходів були розвішані знаки, які б вказували їм правильний напрямок руху, приміром, до найближчого переходу, вони б менше порушували правила і переходили дорогу у відведених для цього місцях», – вважає Віктор Козоріз. Він також зазначає, що знак «Напрямок руху пішоходів» може використовуватись разом із знаком 3.9 «Рух пішоходів заборонено», вказуючи їм напрямок безпечного руху.

Аргументуючи свою позицію, голова Громадської спілки захисту пішоходів наводить статистику ДАІ, яка свідчить, що тільки у 2012 році з вини пішоходів, які переходили дорогу у невстановлених місцях, сталося 2435 дорожнього-транспортних пригод, в яких 459 осіб загинуло і 1852 були травмовані. У порівнянні з 2011 роком кількість таких порушень зросла на 4,2%, а кількість загиблих – на 12%.

— Це серйозний сигнал для тих посадових осіб, що відповідають за організацію та безпеку дорожнього руху, – говорить Віктор Козоріз, – але поки що на такі сигнали вони не реагують. У Центрі безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС, куди Товариство учасників руху направило свої пропозиції, ідею з новим знаком похвалили, але зазначили, що вона потребує доопрацювання.

У той же час представники громадськості продовжують відстоювати свою ідею, наводячи додаткові аргументи. Зокрема, вони вказують на те, що подібні знаки вже використовуються у деяких країнах Європейського Союзу, зокрема, у Великобританії, а також використовувались в українських містах, які приймали футбольний чемпіонат Євро-2012.

І найголовніший аргумент: застосування покажчиків напрямків та інформаційно-вказівних знаків для пішоходів рекомендовано Зведеною резолюцією про дорожній рух Європейської економічної комісії ООН. Зокрема, у п. 8.1.8 зазначеної резолюції сказано, що «підвищенню безпеки пішоходів може сприяти хороша орієнтація, заснована на покажчиках напрямків і інформаційно-вказівних знаках. За допомогою таких знаків можна домогтися того, що пішоходи не загубляться в незнайомому місці, не втратять орієнтацію в умовах руху і будуть уважно стежити за дорожньою обстановкою; ці знаки також можуть використовуватись для вказівки найбезпечніших маршрутів».



Віктор КОЗОРИЗ,
голова Громадської спілки захисту пішоходів
«За безпеку пішоходів!»

Аудит наземних пішохідних переходів як метод підвищення дорожньої безпеки

Наприкінці 2012 року Прем'єр-міністр України Микола Азаров дав доручення міністру внутрішніх справ Віталію Захарченку та віце-прем'єр-міністру Олександрю Вілкулу підготувати програму облаштування пішохідних переходів. Про це Микола Азаров повідомив на своїй сторінці у Facebook. За його словами, ситуація на дорогах свідчить про те, що навіть перехід у встановленому місці не забезпечує безпеки пішохода. «Тому сьогодні я дав доручення міністру внутрішніх справ та віце-прем'єру з питань регіональної політики підготувати програму облаштування пішохідних переходів», – сказав Микола Азаров та додав, що такі переходи повинні бути добре освітлені (хоча б у межах населених пунктів), обладнані попереджувальними знаками, передбачати зниження швидкості руху. При цьому необхідно здійснювати жорсткий контроль за водіями, які порушують правила проїзду через пішохідні переходи. «Одним словом, проблема є, вона досить серйозна, і її треба вирішувати», – наголосив Прем'єр-міністр.

Приводом для цієї заяви стала трагічна дорожньо-транспортна пригода, яка сталася на Обухівському шосе під Києвом, коли один відомий артист, котрий рухався на своєму позашляховику з перевищенням швидкості,

прямо на пішохідному переході збив на смерть 30-річну жінку. Але це лише один випадок із цілої серії подібних ДТП, бо, як свідчить статистика, щороку на перехрестях та пішохідних переходах відбувається від 10 до 25% усіх аварій, пов'язаних з наїздами на пішоходів. Найбільша кількість таких аварій відбувається у великих містах на нерегульованих пішохідних переходах у темний період доби. І це справді серйозна проблема, яку потрібно вирішувати не тільки адміністративними, а й науковими методами.

На жаль, за виключенням кількох українських науковців (В.І. Єресов, Я.В. Рябець), які ще на початку 2000-х років досліджували закономірності руху пішоходів та причини виникнення конфліктних ситуацій на перехрестях, в Україні цією проблемою ґрунтовно ніхто не займався. Отож, українські науковці мають тут величезне поле для діяльності, яка, насамперед, має спиратися на результати соціологічних досліджень та аналіз статистичних даних про дорожньо-транспортні пригоди. Нижче подаємо частину таких даних, взятих із офіційного сайту ДАІ МВС, хоча ми переконані, що вони далеко не повно відображають ситуацію з травмуванням та загибеллю пішоходів, а також причини, що призводять до таких ДТП.

Кількість ДТП з постраждалими за видом «Наїзд на пішохода»

| Рік | Всього ДТП | Загинуло в ДТП | Травмовано в ДТП |
|------|------------|----------------|------------------|
| 2012 | 11018 | 1900 | 9934 |
| 2011 | 11221 | 1863 | 10321 |
| 2010 | 11415 | 1844 | 10605 |
| 2009 | 12358 | 1899 | 11525 |
| 2008 | 16318 | 2845 | 15077 |

Кількість ДТП, скоєних з причини «Порушення правил проїзду пішохідних переходів»

| Рік | Всього ДТП | Загинуло в ДТП | Травмовано в ДТП |
|------|------------|----------------|------------------|
| 2012 | 1785 | 153 | 1639 |
| 2011 | 1821 | 133 | 1682 |
| 2010 | 1740 | 134 | 1611 |
| 2009 | 1741 | 109 | 1531 |
| 2008 | 2108 | 175 | 1812 |

За даними ЦБДР та АС МВС України (<http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>)

Одним з дієвих методів підвищення безпеки пішоходів могло б стати проведення тотального аудиту наземних пішохідних переходів у населених пунктах та поза їх межами, де існує найбільша небезпека виникнення конфліктних ситуацій між різними категоріями користувачів доріг. А причини таких ситуацій потрібно шукати не тільки у неправильній чи помилковій поведінці учасників дорожнього руху, а й у особливостях інженерно-технічного облаштування пішохідних переходів та в умовах дорожнього руху, які існують на перехресті чи конкретній ділянці дороги. Виявлення таких причин (явних або прихованих), а також розроблення рекомендацій щодо їх усунення і є предметом аудиту безпеки та комфорту пішохідних переходів.

Мусимо наголосити, що на відміну від багатьох європейських країн в Україні аудит пішохідних переходів практично не використовується, і наукова методологія такого аудиту не розроблена. Більше того: в нормативно-правових актах, що регулюють питання організації та безпеки дорожнього руху (урядові постанови, відомчі інструкції, державні будівельні норми, галузеві стандарти, рекомендації, правила), такий термін, як «аудит дорожньої безпеки», теж практично не використовується, хоча в практиці європейських країн він є досить поширеним і зрозумілим. Чи не єдиним виключенням з цього правила є «Методика проведення аудиторських перевірок з безпеки дорожнього руху на стадії експлуатації автомобільних доріг загального користування» (М 03450778-700:2012), розроблена Державним дорожнім науково-дослідним інститутом імені Шульгіна». Але, по-перше, ця Методи-

ка стосується лише аудиторських перевірок автомобільних доріг загального користування, по-друге, вона досі не затверджена, по-третє, в цій Методиці відсутнє таке поняття, як «комфорт», що для пішоходів має виключно важливе значення.

Як відомо, вразливість пішоходів у процесі дорожнього руху здебільшого розглядається з точки зору отримання ними фізичних травм та ступеня їх тяжкості. У той же час не беруться до уваги численні стресогенні фактори, які супроводжують пішоходів і завдають чималої шкоди їх психічному здоров'ю, наприклад, страх перед автомобілем, що швидко наближається, роздратування, викликане ризикованою поведінкою водіїв, підвищений рівень автомобільного шуму і звукових сигналів тощо. Вплив цих негативних факторів може посилюватись відсутністю на пішохідному переході дорожньої розмітки, понижених бордюрів, невідрегульованих світлофорів і тому подібне.

Отже, рівень комфорту на пішохідних переходах теж може бути предметом аудиту, який має проводитись за спеціальною методикою. Суттєвою відмінністю цієї методики від інших методів та методик підвищення безпеки дорожнього руху має стати її попереджувальний характер, тобто виявлення потенційних загроз і ризиків виникнення ДТП та надання пропозицій щодо їх усунення. Саме такий підхід закладений у Методиці, розробленій ДерждорНДІ імені Шульгіна, чим вона помітно відрізняється, скажімо, від «Порядку визначення ділянок і місць концентрації дорожньо-транспортних пригод на дорогах загального користування» (СОУ 45.2-00018112-007). Адже, якщо в даному випадку місце концентрації ДТП

визначається за фактом скоєння ДТП (протягом року в такому місці має статися не менше 3-х ДТП з постраждалими), то відповідно до нової Методики головним завданням аудиту безпеки є попередження виникнення дорожньо-транспортних пригод та пом'якшення їх наслідків у разі скоєння ДТП. В даному випадку аудит безпеки дорожнього руху розглядається як **«періодична перевірка існуючої мережі доріг з метою виявлення потенційних ризиків виникнення ДТП і надання пропозицій щодо попередження виникнення аварійно-небезпечних ситуацій та покращення умов руху для транспортних потоків»**.

Ми вважаємо, що якби саме за таким принципом було проведено обстеження Обухівського шосе, то чергової трагедії на пішохідному переході могло б і не статися. Адже шосе проходить за межами населеного пункту, і на ньому створені умови для швидкісного руху автомобілів. Разом з цим на одній ділянці дороги, довжиною у 2 км, влаштовані дві автобусні зупинки і три наземні пішохідні переходи. Проведення аудиту показало б, що дорожні знаки, які встановлені на цій ділянці дороги («Обмеження швидкості до 50 км/год» та «Пішохідний перехід») не виконують свого призначення, і потрібно шукати інші способи вирішення проблеми, скажімо, через встановлення перед пішохідними переходами засобів примусового зниження швидкості автомобілів або будівництво підземних чи надземних пішохідних переходів. Набір таких способів добре відомий представникам ДАІ та Укравтодору, от тільки застосування їх на практиці переважно відбувається вже після того, як на проблемній ділянці дороги сталося кілька ДТП з постраждалими.

Таким чином, головною метою аудиту безпеки і комфорту наземних пішохідних переходів можна вважати виявлення на них потенційних ризиків і загроз для учасників дорожнього руху та надання пропозицій щодо їх усунення з метою попередження аварійних ситуацій та покращення умов пішохідного руху. За такою ж аналогією до аудиту пішохідних переходів можна застосувати й інші положення Методики, зокрема, щодо

формування аудиторських груп і організації їхньої роботи, визначення критеріїв для розробки заходів з підвищення безпеки руху при проведенні аудиту, оцінки основних факторів впливу на безпеку дорожнього руху тощо.

Наприклад, для оцінювання основних факторів впливу, характерних для такого виду ДТП, як «Наїзд на пішохода», розробники Методики визначили такі фактори:

- відсутність облаштованих пішохідних переходів в необхідних місцях чи недостатня їх видимість;
- відсутність чи незадовільний стан тротуарів і пішохідних доріжок в населених пунктах;
- невідповідність відстані видимості нормативним вимогам для доріг даної категорії;
- відсутність в необхідних місцях автобусних зупинок чи неправильне облаштування зупинок громадського транспорту;
- відсутність освітлення в населених пунктах, на наземних пішохідних переходах, зонах автобусних зупинок та біля об'єктів сервісу;
- незадовільний стан узбіч;
- несанкціонована торгівля на узбіччях доріг, відсутність острівців безпеки для пішоходів на розділювальній смузі;
- відсутність пішохідного огородження;
- незадовільне утримання тротуарів і пішохідних доріжок в зимовий період;
- відсутність об'їзних доріг для транзитного руху;
- змішаний у просторі і часі потік учасників дорожнього руху тощо.

Утім, на нашу думку, аудит безпеки наземних пішохідних переходів, в залежності від їх типу та місця розташування, має передбачати обстеження значно більшої кількості елементів вулично-дорожньої мережі, включаючи світлофори, дорожню розмітку, острівці безпеки, бордюри тощо. Враховуючи, що такий аудит має базуватися на комплексній оцінці факторів і ризиків, які впливають на безпеку пішоходів, це висуває особливі вимоги щодо складу аудиторської групи, в якій обов'язково має бути фахівець з організації та безпеки дорожнього руху, скажімо, працівник ДАІ чи інженер з безпеки руху. Іноземні фахівці наголошують на тому,

що аудит дорожньої безпеки повинен проводитися з точки зору сприйняття дорожньої ситуації усіма категоріями учасників дорожнього руху. Тому, на нашу думку, для якісного та всебічного проведення аудиту пішохідних переходів до складу аудиторських груп доцільно також включати представників громадських організацій, що опікуються питаннями безпеки дорожнього руху або окремими категоріями користувачів доріг (інвалідами, дітьми, людьми похилого віку).

У будь-якому разі члени аудиторської групи повинні знати основні нормативно-правові акти у сфері організації та безпеки дорожнього руху, благоустрою населених пунктів і окремих територій. До таких актів, насамперед, слід віднести закони України «Про автомобільні дороги», «Про рекламу», «Про благоустрій населених пунктів», а також ДБН В.2.3-5-2001 «Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів», ДСТУ 2587:2010 «Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня...», ДСТУ 4100-2002 «Знаки дорожні...», ДСТУ 4092-2002 «Світлофори дорожні...» тощо. Само собою, члени аудиторської групи повинні володіти загальною методикою аудиту, статистичними даними щодо дорожньо-транспортних пригод та іншими інструментами.

У якості методичних рекомендацій з проведення аудиту дорожньої безпеки можемо

порекомендувати такі посібники:

«Керівництво із запобігання небезпечним ситуаціям на другорядних дорогах. Для міжнародної підготовки інспекторів та аудиторів з безпеки дорожнього руху».

«Разработка программы мероприятий по безопасности движения на участках концентрации ДТП на дорогах общего пользования Архангельской области» (ООО «Автомобильный Консалтинг», Архангельск, 2004).

«Аудит дорожной безопасности. Практический опыт и рекомендации» (Архангельск, 2007).

«Керівництво з аудиту дорожньої безпеки данського дорожнього управління». (Копенгаген, 1996).

«Принципы и инструменты для повышения безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования. Международный опыт»// <http://www.ador.ru/innovations/edu/2011/01/20/232.shtml>

Що ж до методики проведення аудиту безпеки та комфорту наземних пішохідних переходів, то її ще належить розробити та адаптувати до вітчизняних умов. У якості одного з додатків до цієї методики пропонуємо розроблений нами проект Листа контролю наземних пішохідних переходів, який допоможе превентивно виявити основні ризики для безпеки і комфорту пішоходів та виробити рекомендації щодо їх усунення.

проект

Лист контролю наземних пішохідних переходів (ПП)

Час проведення аудиту ПП (день, година дня): _____

Місце знаходження пішохідного переходу (вулиця, провулок): _____

Вид переходу (регульований/ нерегульований) : _____

Тип світлофора (для регульованих ПП): _____

Інтенсивність руху пішоходів (висока, середня, низька): _____

Інтенсивність руху транспорту (висока, середня, низька): _____

Кількість смуг руху автомобільного транспорту: _____

Склад аудиторської групи (ПП, посада):

1). _____

2). _____

3). _____

| № п/п | Описова характеристика | Параметри задовільні | Параметри незадовільні |
|-------------------------------------|---|----------------------|------------------------|
| Нерегульований перехід (НПП) | | | |
| I. Дорожні знаки | | | |
| 1 | Чи позначений пішохідний перехід дорожніми знаками (1.32, 1.33, 5.35.1, 5.32.2, 5.37.1, 5.37.2)? | | |
| 2 | Чи встановлено на під'їзді до ПП попереджувальні дорожні знаки 1.32 або 1.33? | | |
| 3 | В якому стані знаходяться дорожні знаки на ПП? | | |
| 4 | Чи не обмежена оглядовість дорожніх знаків деревами або рекламними конструкціями тощо? | | |
| II. Дорожня розмітка | | | |
| 5 | Чи позначений ПП дорожньою розміткою типу «зебра»? | | |
| 6 | Чи існує перед ПП «Стоп-лінія»? На якій відстані вона знаходиться від переходу? | | |
| 7 | В якому стані знаходиться дорожня розмітка? Чи добре видно її водіям? | | |
| 8 | Чи існує на ПП розмітка для незрячих? | | |
| III. Освітлення | | | |
| 9 | Чи забезпечено освітлення ПП? | | |
| 10 | Чи відрізняється колір освітлення ПП від джерел освітлення на вулицях і дорогах? | | |
| Регульований перехід (РПП) | | | |
| IV. Робота світлофорів | | | |
| 11 | Чи існують на ПП світлофори для пішоходів? | | |
| 12 | Чи існує на ПП кнопка виклику зеленого світла? | | |
| 13 | Чи існує на світлофорах табло зворотнього відліку часу? | | |
| 14 | Чи забезпечена безконфліктна робота транспортних і пішохідних світлофорів? | | |
| 15 | Чи всі секції світлофорів знаходяться у робочому стані? | | |
| 16 | Чи існує на ПП звукова сигналізація для незрячих пішоходів? | | |
| 17 | Чи не обмежується видимість світлофорів іншими конструкціями? | | |
| 19 | Чи достатній інтервал між змінами світла для переходу ПП людьми похилого віку? | | |
| V. Дорожні умови | | | |
| 20 | Чи достатня ширина тротуару на підходах до ПП? | | |
| 21 | Чи забезпечений на ПП трикутник видимості для пішоходів і водіїв? | | |
| 22 | Чи існує на ПП пониження бордюрного каменя? | | |
| 24 | Чи є необхідність у облаштуванні на ПП острівця безпеки? | | |
| 25 | Чи існує біля ПП бар'єрне огородження для запобігання виходу пішоходів на дорогу у невстановлених місцях? | | |
| 26 | Чи існують біля ПП засоби примусового зниження швидкості ТЗ? | | |
| 27 | На якій відстані знаходиться найближчий пішохідний перехід? | | |
| 28 | Чи переходять пішоходи ПП на червоне світло світлофора? | | |
| 28 | Чи завжди водії зупиняються перед ПП щоб пропустити пішоходів? | | |
| 30 | В якому стані на ПП знаходиться дорожнє покриття? | | |
| 31 | Фото (відео) матеріали з місця аудиту | | |

м. Харків, перехрестя вулиць Комсомольське шосе та Камської

Коротка характеристика об'єкта:

На даному перехресті спостерігається інтенсивний рух пішоходів та автомобільного транспорту. Адже поруч знаходяться житлові квартали, станція метро «Холодна гора», стоянка автомобілів, супермаркет «ПроЗапас» та інші об'єкти. Тому дуже важливо, щоб на цьому перехресті були створені всі умови для безпечного і комфортного руху пішоходів та автомобілістів. Проте ці умови суттєво ускладнюють торгівельні павільйони, які займають частину тротуару по вулиці Камській і створюють незручності для пішоходів.



А віднедавна торгівельні павільйони почали з'являтися і на вулиці Комсомольське шосе, в безпосередній близькості від проїзної частини та нерегульованого пішохідного переходу. Таке розташування торгівельних павільйонів є грубим порушенням містобудівних стандартів, які говорять про те, що об'єкти придорожньої інфраструктури мають розташовуватися не ближче ніж за 10 метрів від проїзної частини. До того ж, розташування павільйонів перекриває на перехресті так званий «трикутник видимості», створюючи умови для виникнення аварійних ситуацій.

Нагадаємо, що у п. 3.19 ДБН В.2.3-5-2001 (Споруди транспорту) вказано, що на наземному пішохідному переході, в разі відсутності забудови, повинен бути забезпечений трикутник видимості не менше ніж 50 x 10 м. У зоні трикутника видимості не допускається розміщення споруд, рекламоносіїв і зелених насаджень заввишки більше 0,5 м.

Що пропонується:

Органам ДАІ та архітектурно-будівельного контролю винести припис про негайний демонтаж частини торгівельних павільйонів на перехресті вул. Комсомольське шосе та Камської. На початку вулиці Камської потрібно встановити дорожній знак 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» 20 км/год.

Що дасть реалізація пропозиції:

Будуть приведені до чинних норм та стандартів умови дорожнього руху та створені безпечні умови для руху пішоходів і автомобілістів.

«Товариство учасників руху»



Анатолій СЛОБОДЯНЮК,
кандидат соціологічних наук,
старший викладач кафедри соціології
соціологічного факультету ХНУ
ім. В. Н. Каразіна

Пішохідна культура студентської молоді: сучасний стан та перспективи медіа-корекції

Взаємодія з різними видами транспорту – важливий та досить проблемний момент повсякденності сучасної людини, зокрема – мешканця великого міста. Однак, на жаль, слід констатувати, що ця проблематика залишається малодослідженою. Брак уваги до реальної поведінки пішоходів на вулиці та їх самоусвідомлення у цій якості з боку науковців-соціологів (а наскільки нам відомо, цій проблематиці не було присвячено жодного емпіричного дослідження у вітчизняній соціологічній науці) доповнюється й відсутністю інтересу до цих реалій з боку органів влади. Це, на жаль, призводить до того, що виникають численні проблеми, які мають своє відображення в досить жахливих показниках статистики. Наше дослідження є першою спробою отримання науково достовірної інформації із зазначеної проблематики, яка дасть можливість обґрунтовано підійти до створення рекомендацій щодо керування функціонуванням транспортної інфраструктури міста, формування відповідальної культури пішоходів та, як наслідок цього, зменшити ризики у реальному житті.

Дослідження проводилось автором публікації у тісній взаємодії з громадською організацією «Товариство учасників руху». Метод збору соціологічної інформації – роздавальне анкетування. Польовий етап дослідження проводився з 10.02.2013 по 07.03.2013 року. Всього було опитано 483-х студентів. Через брак ресурсів це дослідження

не є репрезентативним у строгому сенсі, його слід розглядати, скоріше, як пошукове дослідження, що дає імовірні, гіпотетичні результати. Однак порівняно велика кількість опитаних, охоплення 6 великих ВНЗ, та досить значна схожість відповідей студентів дозволяють нам стверджувати, що наш аналіз фіксує загальні тенденції суспільної свідомості такої соціальної спільноти, як студентство Харкова (чи навіть ширше – молодь, серед якої в актуальних умовах студентство грає чи не вирішальну роль) та може щось говорити про суспільну думку харків'ян в цілому.

Анкету відкриває питання, в якому студентам запропоновано оцінити, як часто вони відчувають загрозу своєму життю та здоров'ю на вулицях м. Харкова. Розподіл відповідей респондентів на це запитання наведено нижче.

Як ми можемо побачити, в цілому за вибіркою $\frac{3}{4}$ респондентів є достатньо безтурботними. Цілком очікуваними є результати аналізу гендерної специфіки у цьому питанні.

Одне із запитань анкети, схоже за своєю конструкцією, присвячене саме загрозі травмування від транспорту. Шкала варіантів відповідей у ньому сформульована більш конкретно, респондентам пропонується не стільки давати абстрактну оцінку, скільки оцінити конкретне наповнення свого життя цією загрозою, а саме – як часто ця загроза стає реальною. Узагальнені результати відповідей респондентів на це питання наведені нижче (рис. 1.)

Аналіз відповідей на ці запитання ан-

Таблиця 1. Відчуття загрози на вулиці

| Частота відчуття загрози | Стать респондентів | | Всього (% від загальної кількості тих, хто відповів на запитання) |
|--------------------------|---|---|---|
| | Чоловіча (% від респондентів чол. ст., що відповіли на запитання) | Жіноча (% від респондентів жін. ст., що відповіли на запитання) | |
| Майже завжди | 30660 | 4138 | 13.5 |
| Скоріше часто | 31281 | 4017 | 12.8 |
| Скоріше рідко | 31914 | 3903 | 12.2 |
| Майже ніколи | 37049 | 4592 | 12.4 |
| Всього | 51279 | 6317 | 12.3 |

кети дозволив нам виділити певні групи респондентів, які характеризуються особливим рівнем тривожності. Це:

- група студентів – «параноїків», для яких характерним є найвищий рівень тривожності, тобто вони декларують найвищий рівень тривожності на вулиці взагалі, та ще й стверджують, що загроза травмування від транспорту відчувається ними як реальна майже щоденно – 8 респондент (2%);

- група студентів – «невротиків», відповіді яких на запитання про відчуття тривожності на вулиці взагалі та оцінка загрози від транспорту в цілому локалізується у межах «часто» та «скоріше часто» (у відповіді на запитання про відчуття загрози своєму життю та здоров'ю взагалі) та у межах «щоденно» — «декілька разів на тиждень» (у відповіді на запитання про відчуття загрози своєму життю та здоров'ю від транспорту), однак обидві відповіді не локалізуються на максимальному рівні – 21 респондент (4%);

- група студентів – «безтурботних», які у своїх відповідях послідовно демонструють мінімальний рівень занепокоєності та відчуття загрози, як взагалі, так і від транспорту (варіант відповіді «майже ніколи» на обидва запитання) – 68 респондентів (14%);

- група студентів, яку ми

умовно назвали «нормальні», для яких характерним є більш широкий спектр відповідей (тобто усі, хто не може бути віднесений до попередніх трьох груп) – 386 респондентів (80%).

Як можна побачити, «екстремальні» групи студентів не є досить численними; 4/5 опитаних студентів в цьому контексті позиціонуються як «нормальні». Це, звісно, само по собі є досить позитивним фактом. З іншого боку, порівняно невелика вибірка значно ускладнює аналіз цих категорій респондентів та робить усі висновки щодо них вкрай гіпотетичними. Далі ми все ж таки наводимо аналіз цих груп, який, як на наш погляд, має хоча б гіпотетичну цінність.

Це є дивним, але гендерний аспект не є

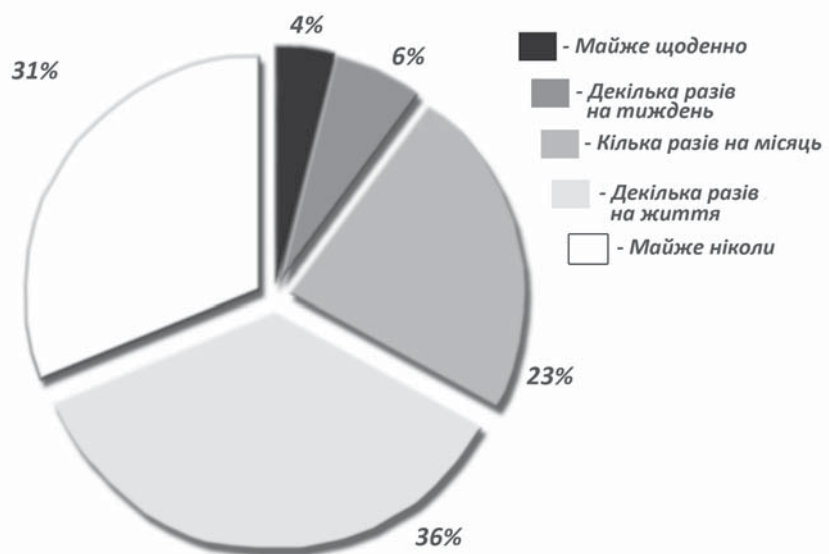


Рисунок 1. Оцінка частоти загрозових ситуацій у своєму житті (479 респондентів; 99,2 % від загальної кількості)

вирішальним у цьому питанні. Так, у кожній з виділених груп розподіл хлопців/дівчат є приблизно однаковим (приблизно 50 на 50). Аналіз віку респондентів теж не підтверджує думки щодо можливих кореляцій ступеня тривожності із цією змінною. Дані щодо походження респондентів також не демонструють однозначної кореляції у цьому розрізі. Можна висунути припущення, що ступінь тривожності студентів є таким собі самотоючим соціальним фактом, який не залежить від формальних ознак на кшталт віку, статі або походження, але це, в межах цього дослідження, є не більш ніж гіпотетичним припущенням.

Також у анкеті респондентам запропоновано визначити рівень небезпеки, яку вони відчувають як пішоходи від різних видів транспорту та у різних місцях. Далі ми наведемо індекси загрози, які рахувалися за наступною формулою:

$$I_z = ((n_1 + 0,5 * n_2) - (n_4 + 0,5 * n_3)) / N;$$

де n_1 – кількість респондентів, які обрали найвищий рівень небезпеки;

n_2 – кількість респондентів, які зазначили, що рівень небезпеки «скоріше високий»;

n_3 – кількість респондентів, які зазначили, що рівень небезпеки «скоріше низький»;

n_4 – кількість респондентів, що обрали найнижчий рівень небезпеки;

N – загальна кількість респондентів, що відповіли на запитання.

Таким чином, цей показник коливатиметься від 1 до -1, чим більше його значення, тим більш загрозованим здається студентам той чи інший вид транспорту або те чи інше місце на вулиці. На основі цього аналітичного прийому ми маємо можливість побудувати свого роду «антирейтинги» видів транспорту та місць у свідомості студентів. Ці «антирейтинги» наведені нижче у **таблицях 2 та 3**.

Окремим цікавим питанням є ставлення різних за ступенем тривожності груп студентів до різних видів транспорту та місць у місті. Виходячи з порівняно малої чисельності досліджуваних груп, ми вирішили не враховувати цю кореляцію при вибудовуванні загального рейтингу та наводити ці дані тут, але зазначимо, що аналіз показав адекватність виділених категорій: групи








респондентів повною мірою виправдовують отримані назви; «параноїки» та «невротики» у кожному випадку демонструють високий рівень тривожності, «безтурботні» дійсно є досить безтурботними.

Мабуть, найважливішим та в той же час наскладнішим завданням дослідження є вивчення поведінки студентів у якості пішоходів. Складність цього завдання полягає у обмежених можливостях соціологічного аналізу поведінки виключно методом опитування. Цілком очевидно, що розходження слів та практичної дії (що, до речі, усвідомлює на рівні повсякденної свідомості кожен) створює певні проблеми для соціолога-дослідника. Таким чином, слід розуміти, що в цьому випадку ми говоримо не стільки про реальну практичну дію об'єкта дослідження, скільки про усвідомлювані орієнтації або аттїтуди. Однак вивчення цих орієнтацій також є важливим завданням, бо, тільки знаючи їх, ми можемо сподіватися на продуктивну діяльність з корекції масової свідомості та, як наслідок, масової поведінки.

Аналіз цієї проблематики ми почнемо з огляду відповідей респондентів на два запитання анкети, які прямо стосуються їх практичної поведінки у якості пішоходів, а саме – схильності до порушень Правил дорожнього руху. Розподіл відповідей студентів на ці запитання наведено на **рис. 2**.

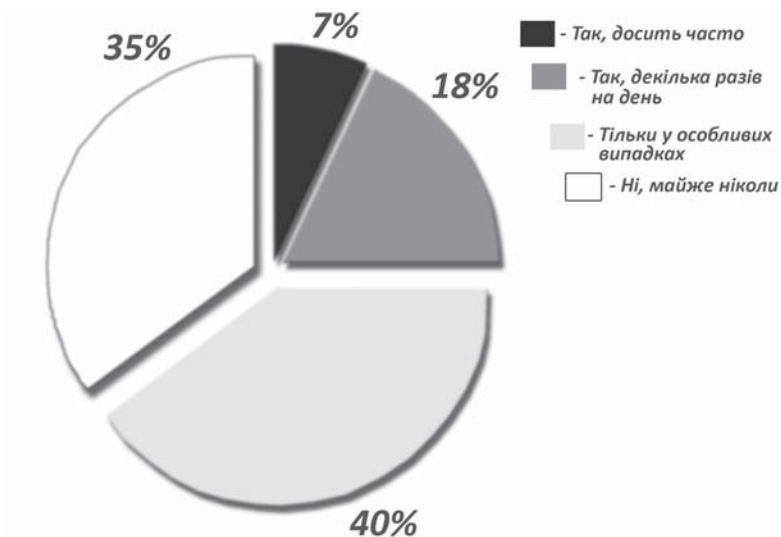
Як можна побачити з рисунку, більше ніж 1/3 студентів стверджують, що ніколи не переходять дорогу на заборонний сигнал світлофора (якщо із тими, хто стверджує, що робить це тільки у особливих випадках, – 3/4), 15% кажуть, що ніколи не переходять вулицю у заборонених місцях (з тими, хто, за власною оцінкою це робить тільки «у особливих випадках» – половина). Відповіді на ці питання є досить гендерно диференційованими. Так, серед хлопців у два рази більше тих, хто зазначив, що переходить вулицю на заборонний сигнал світлофора «часто» (10% хлопців проти 5% дівчат), якщо серед дівчат 42% зазначають, що ніколи цього не роблять, то серед юнаків таких всього 26%. У питанні переходу вулиці у заборонних місцях ця тенденція має ще більш рельєфний характер. Кількість юнаків, які скоюють це порушення за їх влас-

Таблиця 2. Рівень загрози від різних видів транспорту у свідомості студентів

| Ранг | Вид транспорту | Індекс загрози | | |
|------|---|------------------|------------------|----------------------|
| | | Респ. чол. статі | Респ. жін. статі | В цілому за вибіркою |
| 1 |  | 0,16 | 0,30 | 0,24 |
| 2 |  | 0,04 | 0,16 | 0,09 |
| 3 |  | 0,04 | 0,12 | 0,09 |
| 4 |  | - 0,01 | 0,03 | 0,01 |
| 5 |  | - 0,21 | - 0,13 | - 0,17 |
| 6 |  | - 0,48 | - 0,66 | - 0,50 |
| 7 |  | - 0,53 | - 0,58 | - 0,56 |

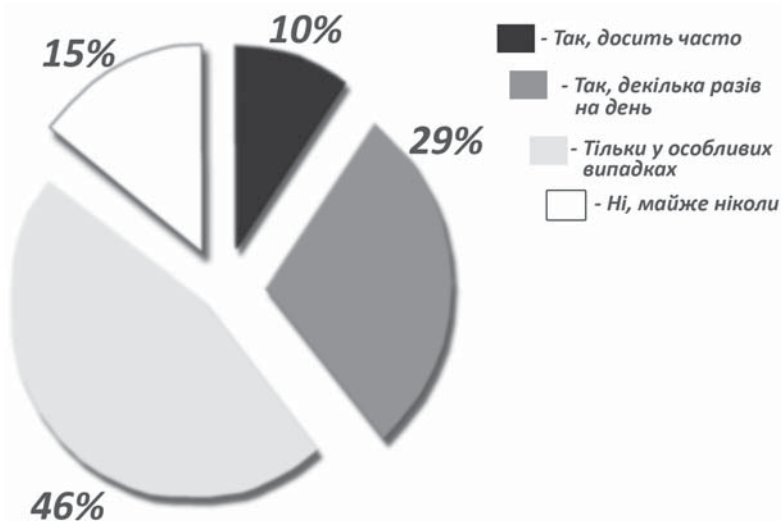
Таблиця 3. Рівень загрози від різних видів транспорту у свідомості студентів

| Ранг | Місця | Індекс загрози | | |
|------|--|-------------------|-------------------|----------------------|
| | | Респ. чол.. статі | Респ. жін.. статі | В цілому за вибіркою |
| 1 | При пересіченні вулиці поза пішохідними переходами | 0,36 | 0,61 | 0,50 |
| 2 | Перехрестя без світлофора | 0,36 | 0,56 | 0,47 |
| 3 | Пішохідні переходи поза перехрестями | - 0,07 | 0,21 | 0,06 |
| 4 | Перехрестя із світлофором | - 0,27 | - 0,14 | - 0,20 |
| 5 | Зупинки громадського транспорту | - 0,33 | - 0,19 | - 0,25 |



Чи переходите Ви вулицю на заборонний сигнал світлофора?

(479 респондентів, 99,2 %)



Чи переходите Ви вулицю у заборонених місцях

(де нема ні світлофора, ні знака, що дозволяє перехід)?

(477 респондентів, 98,9 %)

Рисунок 2. Небезпечна поведінка: самооцінка студентів

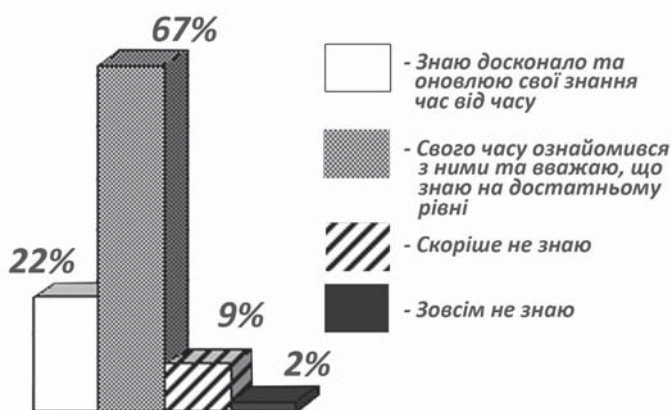


Рисунок 3. Знання Правил дорожнього руху:

самооцінка студентів (480 респондентів, 99,4 %)

ною оцінкою «часто» майже в три рази більша, ніж кількість дівчат, що визнають за собою таку поведінку (15% проти 6%), кількість тих, що зазначають, що не роблять цього ніколи – 9% та 20% відповідно.

Окреме важливе питання, яке ми намагались вирішити у цьому дослідженні, – з'ясувати уявлення студентів щодо громадянської відповідальності пішохода. Респондентам було запропоновано поміркувати щодо двох антонімічних за змістом висловлювань та визначитись з яким з них та якою мірою вони готові погодитись (3 – максимальний ступінь згоди, 2 – «в цілому згодні», 1 – «скоріше згодні», 0 – важко визначитись із своєю думкою з цього приводу; самі висловлювання наведено далі).

Для аналізу розподілу відповідей респондентів на це запитання ми збудували Індекс Відповідальності Пішохода (Ів.п.). Цей індекс обраховується за наступною формулою:

$$I \text{ в.п.} = \frac{(3 \cdot n_1 + 2 \cdot n_2 + 1 \cdot n_3) - (3 + n_6 + 2 \cdot n_5 + 1 \cdot n_6)}{N}$$

де n_1 та n_6 – кількість респондентів, що висловили максимальний ступінь згоди з першим та другим судженням відповідно;

n_2 та n_5 – кількість респондентів, що висловили поміркований ступінь згоди з першим та другим судженням відповідно;

n_3 та n_4 – кількість студентів, що висловили мінімальний ступінь згоди з першим та другим судженням;

N – загальна кількість студентів, що відповіли на це запитання анкети.

Чисельний показник Індексу Відповідальності Пішохода, таким чином, коливається у межах від –3 до 3, чим більше його значення, тим більш відповідальною є позиція студентів у цьому питанні. Загальні значення Індексу Відповідальності Пішохода за вибіркою в цілому та за різними підвибірками наведено ниж-

Таблиця 4. Індекс відповідальності пішоходів у різних категорій респондентів

| Категорія респондентів | Індекс відповідальності пішоходів (І в.п.) |
|-----------------------------|--|
| За вибіркою в цілому | 1,15 |
| Респонденти чоловічої статі | 1,03 |
| Респонденти жіночої статі | 1,16 |
| «Параноїки» | - 0,5 |
| «Невротики» | 0,47 |
| «Безтурботні» | 1,34 |
| «Нормальні» | 1,20 |

Висловлювання 1.

Пішоходи є такими ж учасниками дорожнього руху, як і водії, тому мають нести таку ж відповідальність за безпеку дорожнього руху.

Висловлювання 2.

Пішохід є найбільш вразливим учасником дорожнього руху, тому всі проблемні питання повинні вирішуватися на його користь.

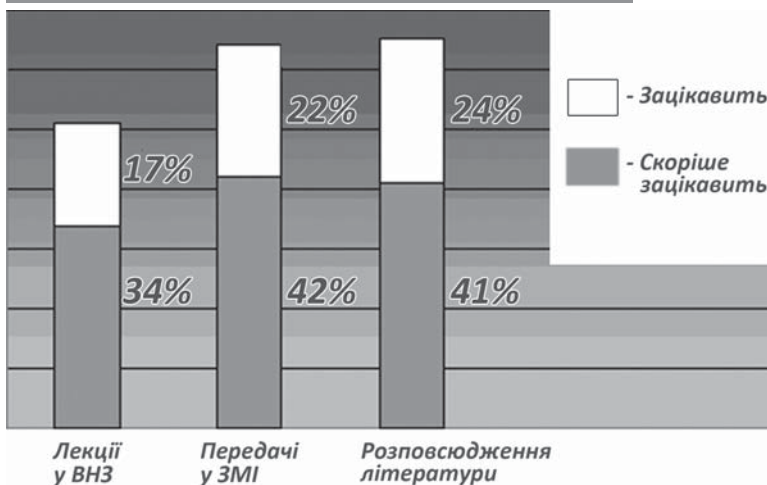


Рисунок 4. Засоби впливу на пішохідну культуру: зацікавленість студентської молоді

че.

Можна побачити, що студенти у своїй більшості орієнтовані на, як найменш декларативно, відповідальну позицію. Тільки незначна за кількістю (і тому особливо проблематична в сенсі статистичної репрезентативності) група студентів-«параноїків» демонструє негативну оцінку ідеї громадянської відповідальності

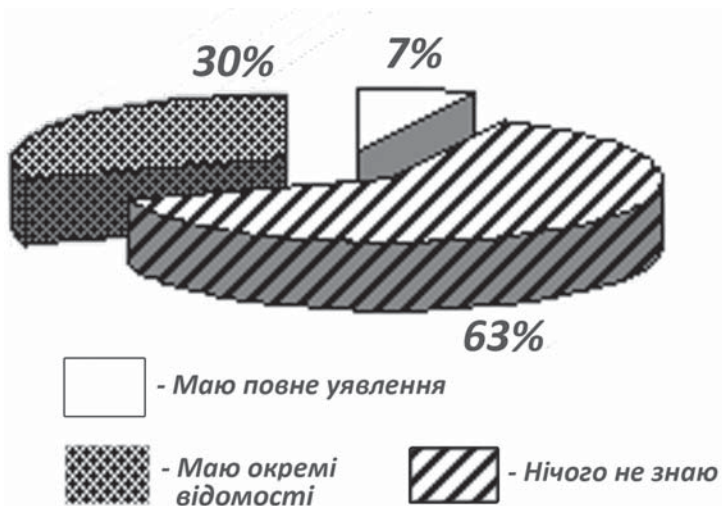
пішохода. З іншого боку, дані аналізу чітко свідчать і про наступне: схильність до відповідальної громадянської позиції у цих питаннях є змінною, що знаходиться у зворотній пропорційності від ступеня тривожності. Тобто, можна припустити, що декларативно відповідальну позицію дозволяють собі саме ті студенти, для яких можливість її практичної реалізації є досить абстрактною.

Також про відповідальне ставлення студентів до поведінки у якості пішохода може свідчити таке питання, як знання Правил дорожнього руху. Розподіл відповідей студентів на це запитання анкети наведено на **рисунку 3**.

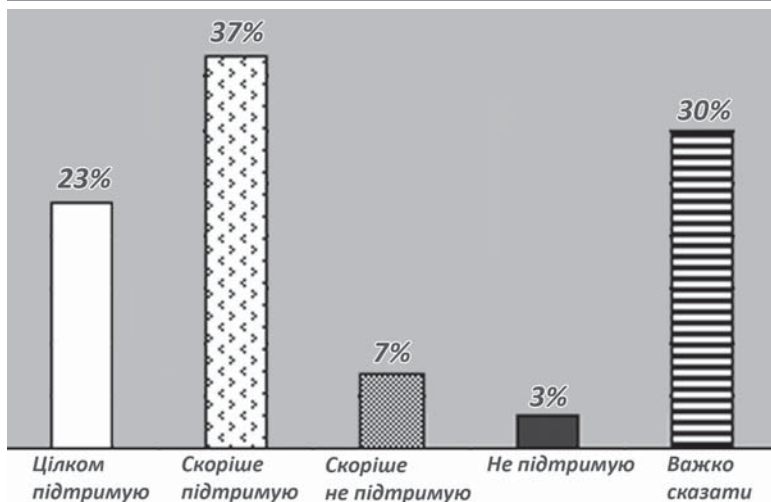
Як можна побачити, переважна більшість студентів досить високо оцінює свої знання у цій галузі. Окремо слід зазначити, що, і це зовсім не є дивним, серед студентів, які мають власний автомобіль, цей показник дорівнює 98% (регулярно оновлюють свої знання Правил дорожнього руху 50% студентів, що мають автомобіль проти 16% тих, хто його не має). У відповіді студентів на це питання анкети є й певні гендерно обумовлені відмінності. Юнаки в цілому схильні до більш високої оцінки своєї компетентності, близько 1/3 респондентів чоловічої статі у відповіді на це питання зазначають, що Правила знають досконало та оновлюють свої знання, серед дівчат цей показник складає 14%.

Низка запитань анкети, за якою проводилось опитування, стосується ставлення студентів до перспективних заходів, які можна здійснювати задля підвищення якості пішохідної культури населення. На **рис. 4** наведені результати аналізу відповідей студентів на ці запитання.

Як можна побачити, студенти декларують досить високу зацікавленість щодо кожного з запропонованих їм для оцінки напрямків роботи. Такий напрямок роботи, як «проведення інформативних лекцій у державних закладах», зокрема у ВНЗ, дещо поступається у оцінках студентів двом іншим, однак, з огляду на те, що приблизно половина опитаних схильна до толерантного ставлення



Що Ви знаєте про культуру пішохідного руху в країнах Європи? (481 респондентів, 99,6 %)



Чи підтримуєте Ви наміри впровадити європейські стандарти пішохідного руху у нашій країні? (479 респондентів, 99,2 %)

Рисунок 5. Ставлення студентів до перспектив «європеїзації» пішохідного руху в Україні

до цього, такий напрямок аж ніяк не можна ігнорувати у подальшій роботі.

Окремо студентам ставилися запитання про їх компетентність у питаннях культури пішохідного руху в країнах Європи та їх ставлення до європейської практики регулювання поведінки пішоходів.

Слід зазначити, що найбільший відсоток тих, хто схиляється до підтримки впровадження європейських стандартів на наших теренах – серед тих, хто вважає, що достатньо знає про ці питання (88%). Серед тих, хто, за власною оцінкою, «має окремі відомості» у цій галузі, переважна більшість (70%) також демонструє позитивне ставлення до цієї ініціативи. Серед

тих студентів, котрі, за власним визнанням, не мають ніяких відомостей з приводу того, у який спосіб пішохідний рух регулюється у країнах Європи, переважає прагматичне й досить адекватне ставлення до заданого питання – більш ніж 60% з них зазначають, що їм важко відповісти на питання про перспективи впровадження аналогічної практики в Україні. За результатами цього дослідження можна стверджувати, що євроінтеграційний дискурс дійсно є досить широко засвоєним сучасним українським студентством, а асоціація «європейське = позитивне+прогресивне» стала вже стереотипною (саме цим можна пояснити, що 31% студентів відсутність знання про культуру пішохідного руху у країнах Європи ніяк не заважає висловлюватися на підтримку впровадження європейських стандартів пішохідного руху у вітчизняній практиці).

Взагалі результати нашого дослідження мають дуже оптимістичний вигляд. Звісно, у нашому дослідженні ми маємо справи не з реальною поведінкою представників досліджуваної категорії, а з їх вербалізованими установками, ати-тудами, реалізація яких не є простим механічним переносом думки у сферу дії. Однак чи означає це, що дослідження не має сенсу? На нашу думку, ні. Більше того: результати

цього дослідження дійсно дають підґрунтя до діяльнісного оптимізму. Орієнтація студентів на безпечну відповідальну поведінку є запорукою можливості проведення масштабних робіт з корекції пішохідної поведінки й ситуації на дорогах взагалі. Тут можна порекомендувати щось на кшталт «молекулярної тактики» за Антоніо Грамши – створення дискурсивної політики, яка буде сприяти перетворенню проблематичної ситуації «пішохід-на-дорозі» (яка є проблематичною за своєю природою) на об'єкт рефлексії та обговорення.



Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
соціологічний факультет
кафедра соціології

Анкета соціологічного опитування

Шановний студенте! Ми пропонуємо Вам взяти участь у соціологічному дослідженні, присвяченому питанням безпеки на вулицях та дорогах нашого міста. Анкета є цілком анонімною, Вам не слід залишати своє ПІБ, отримана інформація оброблятиметься за допомогою комп'ютера та використовуватиметься тільки у загальному вигляді.

Ми просимо Вас заповнити анкету, зазначивши серед запропонованих ті відповіді, що більшою мірою відповідають Вашій думці з приводу питання. Якщо щось викликає у Вас сумнів або незрозуміння, Ви можете задати питання інтерв'юєру, що видав Вам анкету.

Заздалегідь вдячні Вам за потрачений час та зусилля.

1) Як часто Ви відчуваєте загрозу своєму життю та здоров'ю, перебуваючи на вулицях міста Харкова?

1__ Майже завжди; 2__ Скоріше часто; 3__ Скоріш рідко; 4__ Майже ніколи

Оцініть небезпеку, яку Ви відчуваєте як пішохід від різних видів транспорту (заповніть таблицю, зробивши **ОДНУ** позначку у **КОЖНОМУ** рядку)

| Вид транспорту | Рівень небезпеки | | | |
|-----------------------------------|------------------|--------------------|--------------------|------------|
| | 1. Дуже високий | 2. Скоріше високий | 3. Скоріше низький | 4. Низький |
| 2) Трамваї | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 3) Тролейбуси | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 4) Автобуси | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5) Мікроавтобуси, маршрутні таксі | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 6) Легкові авто (крім таксі) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 7) Таксі | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 8) Вантажівки | 1 | 2 | 3 | 4 |

Оцініть небезпеку, яку Ви відчуваєте як пішохід в різних місцях (заповніть таблицю, зробивши **ОДНУ** позначку у **КОЖНОМУ** рядку)

| Місця | Рівень небезпеки | | | |
|---|------------------|--------------------|--------------------|------------|
| | 1. Дуже високий | 2. Скоріше високий | 3. Скоріше низький | 4. Низький |
| 9) На перехрестях з світлофором | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 10) На перехрестях без світлофора | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 11) На пішохідних переходах поза перехрестями | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 12) Коли переходжу вулицю, де немає переходів | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 13) На зупинках громадського транспорту | 1 | 2 | 3 | 4 |

14) Як часто трапляються у Вашому житті випадки, коли загроза травмування від транспорту стає реальною?

1__ Майже щоденно; 2__ Декілька разів на тиждень; 3__ Декілька разів на місяць;
4__ Декілька разів на життя; 5__ Майже ніколи

15) Чи переходите Ви вулицю на заборонний сигнал світлофора?

1__ Так, досить часто; 2__ Так, час від часу; 3__ Тільки у особливих випадках; 4__ Ні, майже ніколи

16) Чи переходите Ви вулицю у заборонених місцях (де нема ні світлофора, ні знаку, що дозволяє перехід)?

1__ Так, досить часто; 2__ Так, час від часу; 3__ Тільки у особливих випадках; 4__ Ні, майже ніколи

17) Далі наведено 2 полярні висловлювання. Зазначте, **3 ЯКИМ** з них і **ЯКОЮ МІРОЮ** Ви згодні (3 - максимальний ступінь згоди, 2 - в цілому згодні, 1 - скоріше згодні, 0 - Вам важко визначитися із своєю думкою з цього приводу)

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Пішоходи є такими ж учасниками дорожнього руху як і водії, тому мають нести таку ж відповідальність за безпеку дорожнього руху, як і водії | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 | 2 | 3 | Пішохід є найбільш вразливим учасником дорожнього руху, тому всі проблемні питання повинні вирішуватися на його користь |

18) Чи знаєте Ви, як пішохід, Правила дорожнього руху?

1__ Знаю досконально та оновлюю свої знання час від часу;
2__ Свого часу ознайомився з ними та вважаю, що знаю на достатньому рівні;
3__ Скоріше не знаю; 4__ Зовсім не знаю

19) Що Ви знаєте про культуру пішохідного руху в країнах Європи?

1___ Маю повне уявлення; 2___ Маю окремі відомості; 3___ Нічого не знаю

20) Чи підтримуєте Ви наміри впровадити європейські стандарти пішохідного руху у нашій країні?

1___ Так, цілком підтримую; 2___ Скоріше підтримую; 3___ Скоріше не підтримую;
4___ Не підтримую; 5___ Важко сказати

Які заходи з підвищення освіченості вітчизняних пішоходів можуть викликати у Вас особисто цікавість?
(заповніть таблицю, зробивши **ОДНУ** позначку у **КОЖНОМУ РЯДКУ**)

| Заходи | Наскільки це Вас може зацікавити | | | |
|--|----------------------------------|-----------------------|--------------------------|------------------|
| | 1. Зацікавить | 2. Скоріше зацікавить | 3. Скоріше не зацікавить | 4. Не зацікавить |
| 21) Проведення інформативних лекцій у державних закладах (зокрема у ВНЗ) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 22) Видання та безкоштовне розповсюдження інформативної літератури, буклетів | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 23) Тематичні передачі у ЗМІ (теле-, радіопередачі) | 1 | 2 | 3 | 4 |

24) Що Ви знаєте про флікери - маленькі індивідуальні світлодзеркалювачі, які кріпляться на одязі і роблять Вас видимими для водіїв в темний час?

1___ Маю флікер і застосовую його → переходьте до питання 26;
2___ Добре обізнаний про це; 3___ Щось чув; 4___ Нічого не знаю

25) Чи бажаєте Ви мати і застосовувати флікери?

1___ Так, бажаю; 3___ Ніколи не буду
2___ Тільки за умови низької ціни; 4___ Важко сказати

26) Чи підтримуєте Ви ідею створення в історичному центрі Харкова (вул. Університетська та. Квітки-Основ'яненка) пішохідної зони, вільної від парковок автомобілів?

1___ Так, цілком підтримую; 4___ Зовсім не підтримую;
2___ Скоріше підтримую; 5___ Важко сказати
3___ Скоріше не підтримую;

27) Назвіть ті три місця в Харкові, де, на Вашу думку, рівень небезпеки для пішоходів є найвищим

1. _____
2. _____
3. _____

І, насамкінець, кілька питань про Вас особисто. Нагадуємо Вам, що анкета є анонімною, ці запитання потрібні тільки для статистичної обробки інформації.

28) Ваш ВНЗ (назва) _____

29) Курс навчання _____ I _____ II _____ III _____ IV _____ V _____ VI

30) Факультет (назва) _____

31) До зарахування до ВНЗ Ви проживали....

1___ У Харкові;
2___ У іншому місті - обласному центрі; 3___ У районному центрі; 4___ У місті - не обласному або районному центрі;
5___ У селищі міського типу; 6___ У селі;
7___ Інше _____

32) Ваша стать

1___ Чоловіча; 2___ Жіноча

Чи є у Вас або у Ваших батьків чи інших близьких родичів автомобіль?
(заповніть таблицю, зробивши **ОДНУ** позначку у **КОЖНОМУ РЯДКУ**)

| | Є автомобіль | Автомобіля немає |
|------------------------------|--------------|------------------|
| 33) У Вас | 1 | 2 |
| 34) У Ваших батьків | 1 | 2 |
| 35) У інших близьких родичів | 1 | ■ |

Дякуємо Вам за Відповіді!

**ДТП, в яких скоєно наїзди на пішоходів,
та ДТП, скоєні з вини пішоходів у 2011 році**
(за даними МОЗ України та ДАІ МВС)

| Регіон України | Кількість ДТП, в яких скоєно наїзди на пішоходів | Кількість ДТП, скоєних з вини пішоходів | Кількість загиблих пішоходів | |
|-------------------|---|---|---------------------------------|------------------|
| | | | за даними МОЗ | за даними ДАІ |
| АР Крим | 502 | 218 | 111 | 91 |
| Вінницька | 196 | 92 | 92 | 39 |
| Волинська | 194 | 80 | 55 | 38 |
| Дніпропетровська | 994 | 479 | 185 | 134 |
| Донецька | 1398 | 355 | 267 | 194 |
| Житомирська | 273 | 124 | 105 | 78 |
| Закарпатська | 189 | 25 | 47 | 33 |
| Запорізька | 429 | 176 | 110 | 82 |
| Івано-Франківська | 133 | 41 | 61 | 35 |
| Київська | 659 | 229 | 144 | 155 |
| Кіровоградська | 128 | 59 | 38 | 23 |
| Луганська | 589 | 192 | 107 | 83 |
| Львівська | 657 | 283 | 121 | 106 |
| Миколаївська | 243 | 120 | 48 | 46 |
| Одеська | 764 | 350 | 144 | 105 |
| Полтавська | 303 | 119 | 85 | 67 |
| Рівненська | 174 | 66 | 77 | 48 |
| Сумська | 215 | 81 | 49 | 36 |
| Тернопільська | 118 | 32 | 42 | 28 |
| Харківська | 876 | 188 | 142 | 126 |
| Херсонська | 204 | 85 | 43 | 31 |
| Хмельницька | 168 | 63 | 58 | 35 |
| Черкаська | 206 | 72 | 57 | 36 |
| Чернігівська | 199 | 84 | 62 | 40 |
| Чернівецька | 131 | 30 | 29 | 25 |
| м. Київ | 1071 | 289 | 89 | 105 |
| м. Севастополь | 203 | 81 | 23 | 22 |
| Україна | 11 216 | 4013 | 2391 | 1841 |



Антоніна ЗАГРОДСЬКА,
заступник голови, начальник
організаційного-правового відділу ВГО
«Громадський комітет
транспортної безпеки»

Роль статистики у підвищенні безпеки пішоходів

Дослідження і статистика в галузі безпеки пішоходів мають важливе значення для вивчення усіх обставин і причин, що призводять до дорожньо-транспортних пригод за участю цієї категорії учасників дорожнього руху та з'ясування кількісних і якісних показників, що характеризують отримані пішоходами травми. Об'єктивні статистичні дані також необхідні для реальної оцінки обсягу людських і соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод, визначення пріоритетних напрямків роботи щодо запобігання високому рівню смертності на дорогах, координації дій екстрених та дорожніх служб, визначення видатків з державного та місцевих бюджетів на транспортну галузь, дорожню інфраструктуру, медичне обслуговування та заходи з підвищення безпеки дорожнього руху. Тому у Зведеній резолюції про дорожній рух, розробленій під егідою Європейської економічної комісії ООН, національним урядам рекомендовано ефективніше і регулярніше здійснювати збір даних про дорожньо-транспортні пригоди за участю пішоходів на основі впровадження наступних заходів:

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

б) дослідження залежності кількості ДТП, пов'язаних з наїздом на пішоходів, від зміни характеру дій пішоходів (напри-

клад, 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);

с) 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.

Варто зазначити, що система ведення статистичних даних існує майже у всіх країнах, проте в жодній з них немає на 100% досконалої статистики, яку можна було б вважати абсолютно надійною та об'єктивною. Способи ведення статистики у різних країнах мають істотні відмінності у оформленні даних, їх доступності, якості обробки, повноти даних за фактом скоєння ДТП і т.д. Це пов'язано з відсутністю уніфікованих підходів до формування статистичних даних. Наприклад, у Європейській доповіді про стан безпеки дорожнього руху (Копенгаген, Європейське регіональне бюро ВООЗ, 2009) говориться, що серед країн Європейського регіону близько 14% не володіють готовою базовою статистикою з питань дорожньо-транспортного травматизму, а методи обрахунку вартісних параметрів, якщо такі проводяться, теж істотно різняться. Крім того, ВООЗ наголошує

на важливості достовірності статистичних даних для реальної оцінки масштабів проблеми смертності на дорогах, виявлення груп ризику, моніторингу виконання національних стратегій в галузі безпеки дорожнього руху і досягнення поставлених цілей.

У зв'язку з цим спробуємо з'ясувати наскільки об'єктивною та якісною є статистика щодо наїздів на пішоходів, яка ведеться в Україні. Адже серед усіх учасників дорожнього руху пішоходи є однією з найбільших груп ризику, на яку припадає близько 40% усіх ДТП із смертельними наслідками.

Насамперед, зауважимо, що збір і опрацювання статистичних даних про дорожньо-транспортні пригоди в Україні ведеться на кількох рівнях, а сама процедура регулюється відповідними нормативно-правовими актами. Найголовнішим з них є Постанова КМУ від 30 червня 2005 р. № 538 «Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод», згідно з якою з 1 січня 2006 року в Україні запроваджено загальнодержавну автоматизовану інформаційно-аналітичну систему обліку дорожньо-транспортних пригод та автоматизовану мережу формування звітно-статистичної документації, що стосується стану безпеки дорожнього руху. Відповідальними за створення та функціонування цієї системи були визначені Міністерство внутрішніх справ, Міністерство охорони здоров'я та Державний комітет статистики, а оператором єдиної централізованої бази даних про ДТП – Державтоінспекція МВС, яка веде облік ДТП та осіб, які в них постраждали, із зазначенням обставин пригоди, даних про транспортні засоби, загиблих і потерпілих.

Облік ДТП ведеться в наступному порядку:

- повідомлення про подію та її наслідки, в тому числі про загиблих і травмованих, які надходять в усній чи письмовій формі, реєструються в чергових частинах органів внутрішніх справ або підрозділах Державтоінспекції в установленому МВС України порядку;

- первинний облік здійснюється підрозділом Державтоінспекції після надходження інформації про подію шляхом заповнення картки обліку ДТП в електронному вигляді на

підставі зібраних і перевірених матеріалів в установленому МВС України порядку;

- у разі надходження до підрозділу Державтоінспекції, яким проведено первинний облік ДТП, додаткової інформації щодо її обставин і наслідків, до заповненого електронного варіанта картки обліку ДТП в єдиній централізованій базі даних вносяться відповідні зміни;

- опрацьовані в підрозділах Державтоінспекції облікові дані щодня відправляються каналами електронного зв'язку в управління (відділи) Державтоінспекції Автономної Республіки Крим, областей, м. Києва та Севастополя з подальшою щоденною передачею узагальненої інформації відомчою мережею до Департаменту Державтоінспекції МВС.

Департамент ДАІ МВС України здійснює щодобовий контроль за надходженням з регіонів інформації про ДТП, веде загальний облік і систематизацію таких даних і вносить їх до загальнодержавної автоматизованої інформаційно-аналітичної системи обліку ДТП. На цей же орган покладені і обов'язки щодо проведення аналізу обставин і причини дорожньо-транспортних пригод, що сталися протягом місяця, кварталу і року, розроблення і здійснення заходів щодо запобігання таким пригодам, а також інформування засобів масової інформації і громадськості про причини, обставини і наслідки дорожньо-транспортних пригод.

Варто зазначити, що у зв'язку із запровадженням автоматизованої системи обліку та аналізу дорожньо-транспортних пригод «Дорожньо-транспортна пригода» 28 грудня 2005 р. наказом Міністерства внутрішніх справ № 1242 було затверджено єдиний зразок картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкцію щодо її заповнення, а також визначено порядок збирання та передачі кодифікованої інформації для автоматизованої системи обліку та аналізу ДТП у паперовому і в електронному вигляді. Така інформація має містити:

- 1) загальні відомості;
- 2) відомості про місце скоєння ДТП;
- 3) відомості про дорожні умови;
- 4) відомості про учасників ДТП;

5) відомості про транспортні засоби та їх належність;

6) відомості про потерпілих.

Відомості про потерпілих осіб мають містити інформацію про їх стать, вік, прізвище, ім'я по батькові, громадянство, а також про характер отриманих травм у ДТП: загинув, помер на місці ДТП, помер по дорозі в лікарню, помер у лікарні протягом 30 діб, травмований.

На нашу думку, така форма обліку ДТП є недосконалою, оскільки не враховує багато важливих показників, наприклад, стану, в якому знаходився винуватець ДТП чи потерпілий (сп'яніння, під дією наркотичних речовин, втома), коли і ким потерпілому була надана перша медична допомога, його освітній ценз тощо. Усе це має значення для якомога точнішого з'ясування усіх причин та обставин, які привели до наїзду на пішохода та його порятунку.

Свого часу фахівцями ВГО «Громадський комітет транспортної безпеки» був проведений порівняльний аналіз ведення статистичних даних щодо смертності пішоходів на дорогах внаслідок ДТП в Україні та США, в ході яких була виявлена різюча відмінність. Наприклад, у США статистика ведеться окремо по пішоходах і окремо по водіях, а не в цілому по учасниках дорожнього руху. Дані фіксуються дуже деталізовано, а саме зазначається місцевість, де була скоєна ДТП (сільська чи міська), ділянка дороги (перехрестя чи пряма), погода (ясно, хмарно, дощ, сніг, туман), вікові категорії постраждалих (до 5, 5-9, 10-15, 16-20, 21-24, 25-29, 30-34, 35-39, 40-44...80+, вік не встановлений), стать (чоловіки, жінки) та їх вік, смертність пішоходів у залежності від часу доби (00:00-3:59, 04:00-07:59, 08:00-11:59, 12:00-15:59, 16:00-19:59, 20:00-23:59), наявність або відсутність будь-якого виду сп'яніння під час ДТП та розбивка за віковими категоріями щодо наявності сп'яніння і т.д.

Вважаємо, що цей досвід може запозичити і Україна, удосконаливши систему обліку та обробки відомостей про ДТП.

Окремо варто сказати про порядок обліку дорожньо-транспортних пригод, який існує в системі охорони здоров'я. Наразі цей по-

рядок визначається Інструкцією про порядок обліку дорожньо-транспортних пригод і осіб, які в них постраждали, та обміну інформацією між закладами охорони здоров'я і органами внутрішніх справ, затвердженою спільним наказом Міністерства внутрішніх справ та МОЗ України 25.06.2007 N 205/353. Відповідно до Інструкції, лікувально-профілактичні заклади, морги і заклади судово-медичної експертизи зобов'язані вести облік усіх осіб, які звернулися або були доставлені для надання медичної допомоги внаслідок ДТП шляхом внесення додаткового запису «унаслідок ДТП» до відповідних журналів. Крім того, медичні працівники лікувально-профілактичних закладів також зобов'язані негайно повідомити відповідний орган внутрішніх справ та територіальний підрозділ Державтоінспекції про осіб, які звернулися до них за допомогою з приводу тілесних ушкоджень, одержаних унаслідок ДТП та померли від травм, одержаних унаслідок ДТП, протягом 30 діб. Інструкція також передбачає, що з метою забезпечення повноти і достовірності обліку ДТП посадові особи У(В) ДАІ один раз на місяць зобов'язані здійснювати звірку даних про ДТП з лікувально-профілактичними закладами, моргами та закладами, що проводять судово-медичну експертизу, які розташовані на території їх обслуговування.

Проте, чи ведеться така звірка даних між закладами охорони здоров'я і органами ДАІ, та як використовуються результати цих звірок, з'ясувати не вдалося. Зате вдалося з'ясувати, що за окремими показниками дорожньо-транспортного травматизму статистичні відомості МОЗ України і ДАІ МВС суттєво різняться. Так, даними МОЗ, смертність населення України внаслідок транспортних нещасних випадків у 2011 році в абсолютному виразі склала 4964 особи, або 10,9 осіб на 100 тис. населення. У той же час, за даними ДАІ, за вказаний період внаслідок ДТП в Україні загинуло 4908 осіб. Ще більша невідповідність була виявлена під час звіряння статистичних даних за 2012 рік. За даними МОЗ України, тільки за 11 місяців 2012 року в Україні було зафіксовано 5493 факти смертей, викликаних нещасними транспортними випадками, тоді

як за даними ДАІ кількість загиблих в ДТП за 12 місяців 2012 року склала 5094 особи і тільки у грудні 2012-го року на дорогах України загинуло щонайменше 375 осіб. Отже, якщо взяти за основу дані МОЗ України та оперативні дані ДАІ за грудень, то вийде, що у 2012 році сумарні людські втрати від ДТП склали щонайменше 5868 осіб, що на 15,4% більше, ніж у 2011 році. При цьому офіційна статистика ДАІ показує ріст смертності від ДТП у 2012 році тільки на 3,8%.

За інформацією МОЗ України, у 2012 році було здійснено 40 005 виїздів бригад швидкої медичної допомоги на дорожньо-транспортні пригоди. Під час таких виїздів було виявлено 49 031 особу, що постраждала внаслідок ДТП. З них 37 265 осіб були госпіталізовані до закладів охорони здоров'я. Також під час виїздів бригад швидкої медичної допомоги на ДТП було зареєстровано 2 984 летальних випадки.

Суттєво різняться і дані щодо загиблих пішоходів. Так, за даними МОЗ України, у 2011 році внаслідок нещасних транспортних випадків в Україні загинув 2391 пішохід, тоді як ДАІ повідомляло про 1863-х загиблих пішоходів. Можливо, при складанні статистичної звітності, органи ДАІ не врахували тих пішоходів, які померли в лікарняних закладах протягом 30 діб після аварій. Але ж Інструкція вимагає від них один раз на місяць звіряти дані про ДТП із закладами МОЗ. В чому тут справа?

Таблиця 1. Розподіл кількості померлих пішоходів внаслідок транспортних нещасних випадків за окремими віковими групами в Україні у 2007-2011 році (за даними МОЗ)

| Роки | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----------------------|------|------|------|------|------|
| Усього осіб | 4727 | 3823 | 2541 | 2414 | 2391 |
| у т.ч. віці, років 0 | 2 | 3 | 1 | - | - |
| 1-4 | 26 | 24 | 21 | 12 | 23 |
| 5-9 | 53 | 42 | 29 | 21 | 30 |
| 10-14 | 43 | 36 | 32 | 24 | 24 |
| 15-19 | 233 | 185 | 106 | 92 | 106 |
| 0-17 | 238 | 198 | 133 | 105 | 126 |

Частина експертів вважає, що в даному випадку з боку керівництва ДАІ має місце свідоме маніпулювання статистичними даними, яке спрямоване на применшення кількості загиблих у дорожньо-транспортних пригодах. Покращуючи в такий спосіб статистичну звітність (насамперед, річну), керівництво ДАІ виправдовує свою діяльність перед вищим керівництвом держави та світовим співтовариством. У той же час керівництво МОЗ України не має такої мотивації і показує ту кількість загиблих і травмованих в ДТП, яка є насправді. Тому його дані є об'єктивнішими і якіснішими. Ось як, за даними МОЗ, виглядає статистика щодо кількості померлих пішоходів внаслідок нещасних транспортних випадків за окремими віковими групами у 2007-2011 роках (див. таблицю 1).

Тут варто зазначити, що з 2008 року у закладах охорони здоров'я України почали використовувати нову систему кодування захворюваності та смертності, що відповідає «Міжнародній статистичній класифікації хвороб та споріднених проблем охорони здоров'я Десятого перегляду». Зокрема, ці зміни торкнулися й кодифікації транспортних нещасних випадків, що сталися за участю пішоходів. Такі випадки були поділені на чотири групи: недорожні нещасні випадки, дорожні нещасні випадки та неуточнені нещасні випадки (дорожні або недорожні) та розбиті на 12 таких підгруп:

V01 Пішохід, травмований при зіткненні з велосипедом;

V02 Пішохід, травмований при зіткненні з дво- або триколісним мототранспортним засобом пересування;

V03 Пішохід, травмований при зіткненні з легковим автомобілем, вантажним автомобілем типу «пікап» чи автофургонном;

V04 Пішохід, травмований при зіткненні з важким вантажним транспортним засобом пересування або автобусом;

V05 Пішохід, травмований при зіткненні з поїздом чи іншим залізничним транспортним засобом пересування;

V06 Пішохід, травмований при зіткненні з іншим немоторним транспортом;

V09 Пішохід, потерпілий внаслідок інших та не уточнених транспортних нещасних випадків;

V09.0 Пішохід, потерпілий внаслідок дорожнього нещасного випадку, пов'язаного з іншими та не уточненими мототранспортними засобами пересування;

V09.1 Пішохід, потерпілий внаслідок не уточненого недорожнього нещасного випадку;

V09.2 Пішохід, потерпілий внаслідок дорожнього нещасного випадку, пов'язаного з

іншими та не уточненими мототранспортними засобами пересування;

V09.3 Пішохід, потерпілий внаслідок не уточненого дорожнього нещасного випадку;

V09.9 Пішохід, потерпілий внаслідок не уточненого транспортного нещасного випадку.

Як бачимо, і в цьому випадку МОЗ веде ґрунтовніший облік ДТП, що стаються за участю пішоходів, і можливо, це ще одна причина того, чому її статистика так відрізняється від статистики ДАІ. Крім того, МОЗ України веде і статистику щодо структури дорожньо-транспортних травм. Ось який вигляд мала ця структура серед усього населення України у 2011 році (таблиця 2).

Напевне, немає потреби говорити про те, яке значення має ця статистика, насамперед, для вироблення ефективних заходів з надання потерпілим у ДТП першої медичної допомоги організації їх лікування та післямедичної реабілітації. Якщо говорити про пішоходів, то при наїзді автомобіля вони найчастіше отримують політравми, які проявляються у переломах гомілки, переломах стегна, переломах

Таблиця 2. Структура дорожньо-транспортних травм у 2011 році

| Характер травми (локалізація) | Кількість травм (випадків) | Питома вага (у %) |
|---|----------------------------|-------------------|
| Усього дорожньо-транспортних травм | 25362 | 100 |
| Рани, поверхневі ушкодження та ушкодження судин | 8598 | 33,9 |
| Внутрішньочерепні травми | 5028 | 19,8 |
| Переломи кісток нижніх кінцівок | 2706 | 10,7 |
| Вивихи, розтягнення, деформація і травми зв'язок суглоба і прилеглих м'язів | 2292 | 9,0 |
| Переломи кісток верхніх кінцівок | 2265 | 8,9 |
| Переломи кісток черепа, хребта, та кісток тулуба | 1964 | 7,7 |
| Інші | 2509 | 9,9 |

* За 2011 рік дорожньо-транспортні травми (25362 випадки) займали 1,2% від усіх травм та отруень (216 001 випадок). За даними МОЗ України

кісток таза, ушкодженнях органів черевної порожнини, черепно-мозкових травмах. Але детальної статистики щодо характеру травм, які при різних обставинах отримують пішоходи, нам відшукати не вдалося. Великим недоліком є й те, що при оприлюдненні оперативної інформації про дорожньо-транспортні пригоди, а також інформації за тиждень, місяць чи квартал, органи ДАІ дуже рідко виділяють ДТП за участю пішоходів та наводять статистичні відомості щодо таких ДТП. Виходом з цієї ситуації могло б стати створення окремої автоматизованої системи обліку і аналізу ДТП за участю пішоходів та забезпечення відкритого доступу до цієї бази усіх зацікавлених осіб (звичайно, з дотриманням вимог Закону України «Про захист персональних даних»). Але з огляду на вищезгадані проблеми, пов'язані з маніпулюванням статистичними даними, таке питання навіть не розглядається.

Таким чином, ми з'ясували, що система обліку ДТП та їхніх наслідків, яка існує в Україні, має низку серйозних вад і потребує удосконалення та уніфікації. За яким зразком має відбуватися ця уніфікація, повинні визначити фахівці, врахувавши кращий світовий досвід, зокрема досвід Європейського Союзу. До речі, ще у 1993 році за рішенням Ради ЄС тут була створена єдина база даних про

дорожньо-транспортні пригоди, яка входить у систему Євростат. З того часу Євростат щороку друкує розгорнуті звіти про стан дорожньо-транспортного травматизму у країнах Європейського Союзу. Останні такі дані свідчать про те, що у 2012 році кількість загиблих на дорогах ЄС скоротилася на 9%, що дозволило врятувати близько 3000 людських життів. Але в той же час статистика показує, що на кожен смертельний випадок, який стається на дорогах ЄС, припадає 10 серйозних травмувань і ще 40 випадків, пов'язаних із отриманням легких поранень. Тому з 2013 року керівництво Європейської Комісії приділятиме серйозну увагу профілактиці дорожньо-транспортного травматизму, для чого розробляє відповідний план дій.

Хочеться сподіватися, що згодом такий план дій матиме й Україна і статистика в ньому відграватиме не останню роль. Разом з цим нагадаємо, що статистика може бути лише одним з інструментів підвищення рівня дорожньої безпеки, що має віддзеркалювати реальний стан справ у цій сфері. Нагадаємо, що слово «статистика» походить від латинського status – стан справ. Тому при організації статистичної роботи необхідно брати за основу її первісне значення та відображати реальний стан справ, виражений у кількісних та якісних показниках.



При облаштуванні пішохідних переходів необхідно також враховувати потреби людей з обмеженою рухливістю.
Фото: Віктор Козоріз

КОНЦЕПЦІЯ (проект) державної цільової програми підвищення безпеки пішоходів в Україні на період до 2020 року

Преамбула

Ця Концепція розроблена відповідно до ст. 13 Закону України «Про дорожній рух», якою передбачено, що об'єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху, а міністерства, інші центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання зобов'язані враховувати пропозиції об'єднань громадян і громадян з питань безпеки дорожнього руху.

Концепція розроблена з урахуванням Порядку розроблення та виконання державних цільових програм, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31 січня 2007 р. № 106, Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 р. № 480-р та Концепції державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, схваленої постановою Кабінету Міністрів України від 8 серпня 2012 р. № 771.

Розробники Концепції: громадська організація «Товариство учасників руху» (м. Харків), Громадська спілка захисту пішоходів «За безпеку пішоходів!» (м. Харків), благодійний фонд «Безпека дорожнього руху» (м. Харків) за підтримки Міжнародного фонду «Відродження».

Потенційні замовники Програми: Кабінет Міністрів України, МВС України, Мінінфраструктури та інші органи державної виконавчої влади.

Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована Програма

Програма спрямована на підвищення безпеки, комфорту та культури пішоходів, які є наймасовішою і найуразливішою категорією учасників дорожнього руху. Як свідчать статистичні дані Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС України, наїзд на пішохода є одним з найпоширеніших видів ДТП. Тільки протягом 2012 року в таких ДТП загинуло 1900 пішоходів і 9934 пішоходи були травмовані. На долю пішоходів припадає близько 40% усіх ДТП із смертельними наслідками і близько 30% усіх травмувань, що виникають внаслідок дорожніх аварій. Всього ж за останні п'ять років (2008-2012) в Україні загинуло більше 10 тисяч пішоходів і понад 57 тисяч були травмовані.

За оцінками Світового Банку та ВООЗ, за рівнем загибелі пішоходів Україна посідає одне з провідних місць серед країн Європейського регіону, що негативно впливає на якість життя наших громадян та імідж самої країни.

Динаміка ДТП за видом «Наїзд на пішохода»
(за даними ЦБДР АС МВС 2006-2012 рр.)

| Роки | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Всього ДТП | 19552 | 22565 | 17078 | 12934 | 11972 | 12082 | 11980 |
| ДТП з постраждалими | 18998 | 22038 | 16323 | 12358 | 11415 | 11221 | 11018 |
| Загинуло | 3015 | 3682 | 2846 | 1899 | 1844 | 1863 | 1900 |
| Травмовано | 17505 | 20384 | 15081 | 11525 | 10605 | 10321 | 9934 |

За розрахунками науковців Державного дорожнього науково-дослідного інституту імені М. П. Шульгіна, у 2010 році втрати від загибелі в ДТП однієї людини, що не мала сім'ї, оцінювались приблизно у 11 млн. 740 тис. грн., від загибелі дитини – у 3 млн. 303 тис. грн. Таким чином, у 2010 році тільки загальні втрати від ДТП з потерпілими пішоходами склали близько 20 млрд. грн. До основних складових цих втрат належать такі:

- економічні втрати через відволікання зі сфери виробництва людей, які загинули або отримали тілесні пошкодження;
- витрати на надання потерпілим першої медичної допомоги та лікування;
- виплати пенсій (інвалідам, сім'ям загиблих);
- оплата тимчасової непрацездатності.

Найпоширенішими причинами загибелі та травмування пішоходів в Україні фахівці називають:

- перехід дороги у невстановленому місці;
- неочікуваний вихід на проїзну частину;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів;
- поява на дорозі у нетверезому стані;
- невиконання пішоходами сигналів регулювання руху.

Особливе занепокоєння викликає той факт, що близько третини усіх ДТП, пов'язаних з наїздом на пішоходів, скоюється з вини самих пішоходів, зокрема, з вини дітей-пішоходів.

ДТП, скоєні за участю дітей, віком до 18 років та їх наслідки (в т. ч. дітей-пасажирів)

| Роки | Всього таких ДТП | Загинуло в них дітей | Травмовано в них дітей |
|------|------------------|----------------------|------------------------|
| 2012 | 4420 | 265 | 4184 |
| 2011 | 4427 | 233 | 4198 |
| 2010 | 4589 | 250 | 4380 |
| 2009 | 5167 | 166 | 3507 |
| 2008 | 7772 | 248 | 4686 |

(*Тут і далі використано дані ЦБДР АС МВС)

Динаміка ДТП, скоєних з вини дітей до 18 років та їх наслідки

| Роки | Всього ДТП, скоєних з вини дітей | Загинуло в ДТП | Травмовано в ДТП |
|------|----------------------------------|----------------|------------------|
| 2012 | 1324 | 69 | 1037 |
| 2011 | 1289 | 75 | 1027 |
| 2010 | 1341 | 67 | 1099 |
| 2009 | 1671 | 46 | 934 |
| 2008 | 2697 | 64 | 1290 |

Також викликає занепокоєння динаміка дорожньо-транспортних пригод, які стаються через порушення водіями правил проїзду пішохідних переходів.

Динаміка ДТП, через порушення правил проїзду пішохідних переходів

| Роки | Всього ДТП | Загинуло | Травмовано |
|------|------------|----------|------------|
| 2012 | 1785 | 153 | 1639 |
| 2011 | 1821 | 133 | 1682 |
| 2010 | 1740 | 134 | 1611 |
| 2009 | 1741 | 109 | 1531 |
| 2008 | 1919 | 159 | 1642 |

Як показує практика, в Україні не створено дієвих механізмів, спрямованих на

забезпечення безпеки та комфорту пішоходів, а профілактична та адміністративна робота, яка з ними проводиться (переважно силами ДАІ), не дає бажаних результатів. Тому протягом останніх років намітилась тенденція до збільшення кількості загиблих пішоходів, в т.ч. на пішохідних переходах. Крім того, спостерігаються суттєві розбіжності у подачі статистичних даних щодо постраждалих пішоходів. Так, за даними ЦБДР АС МВС, у 2011 році в Україні загинули 1863 пішоходи, а за даними Міністерства охорони здоров'я – 2391 пішохід. Це викликає обґрунтовані підозри щодо можливих маніпуляцій із статистичними даними з метою приховування справжнього стану справ із загибеллю і травмуванням пішоходів.

У той же час досвід країн Європейського Союзу свідчить, що завдяки комплексним і цілеспрямованим підходам можна досягнути суттєвого зниження рівня загибелі і травмування пішоходів та зменшити тяжкість травм, які отримують вразливі користувачі доріг. В основі цих підходів лежить науковий і неупереджений аналіз проблеми, відхід від позиції першочергового звинувачення учасників дорожнього руху, запровадження широкого набору організаційних та інженерно-технічних заходів, спрямованих на підвищення безпеки пішоходів та створення умов для розвитку пішохідного руху.

Розв'язати окреслену проблему можна шляхом об'єднання зусиль найвищих посадових осіб держави, органів державної влади, органів місцевого самоврядування та всього суспільства.

Аналіз причин виникнення проблеми та обґрунтування необхідності її розв'язання програмним методом

Основними причинами недостатнього рівня забезпечення безпеки пішоходів в Україні порівняно з відповідним рівнем країн Європейського Союзу є:

- відсутність цілеспрямованої державної політики, спрямованої на захист пішоходів і популяризацію пішохідного руху та окремого органу, який би координував реалізацію цієї політики як на державному, так і на місцевому рівнях;

- недостатність заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на дорогах, та відсутність системних підходів до проведення аналізу ефективності фінансування таких заходів;

- недосконалість механізмів збору і обробки статистичної інформації щодо ДТП за участю пішоходів і аналізу всіх умов, які сприяють виникненню таких аварій;

- неефективність місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху, неврахування в них потреб та інтересів пішоходів різних вікових категорій;

- низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху, зокрема, пішоходів, та недосконала практика щодо притягнення їх до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху;

- недостатній рівень профілактичної та інформаційно-просвітницької роботи з пішоходами, зокрема через засоби соціальної реклами;

- недостатня ефективність системи організаційно-планувальних та інженерно-технічних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів, створення безпечних і комфортних умов руху, зокрема на пішохідних переходах;

- перевищення безпечної швидкості руху транспортних засобів у населених пунктах, неефективність механізмів управління швидкісними режимами;

- низький рівень використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху, зокрема, перед пішохідними переходами та у житлових зонах;

- недосконалість нормативно-правової бази щодо створення і функціонування пішохідних зон та зон з обмеженим рухом транспорту;

- відсутність наукових досліджень, спрямованих на вивчення потреб пішоходів та особливостей їхньої поведінки в дорожніх умовах;

- недосконалість системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання першої медичної допомоги потерпілим пішоходам;
- недосконалість механізмів надання реабілітаційної та медико-психологічної допомоги пішоходам, які потрапили в ДТП;
- відсутність дієвих механізмів страхування життя та здоров'я пішоходів.

Крім того, значне збільшення кількості автомобілів протягом останнього десятиріччя, зокрема, у великих містах, призвело до погіршення екологічної ситуації, яке проявляється у збільшенні викидів шкідливих газів, шумового і вібраційного навантаження, що теж негативно впливає на безпеку і здоров'я пішоходів.

Розв'язання цих проблем потребує застосування програмно-цільового підходу із здійсненням комплексу заходів, спрямованих на підвищення загального рівня безпеки дорожнього руху та безпеки вразливих користувачів доріг: пішоходів, дітей, людей похилого віку, інвалідів.

Мета Програми

Метою цієї Програми є удосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху та досягнення до 2020 року таких показників:

- зменшення на 50% кількості загиблих та травмованих пішоходів;
- зменшення до нуля кількості загиблих дітей-пішоходів та на 70% кількості тяжких ДТП за їх участю;
- зменшення загальної тяжкості травм, які отримують пішоходи;
- створення безпечних та комфортних умов для руху пішоходів;
- підвищення природної мобільності населення за рахунок популяризації пішохідного руху і створення відповідних умов для розвитку пішохідного руху.

Визначення оптимального варіанта розв'язання проблеми на основі врахування світового досвіду

Можливі два варіанти розв'язання проблеми:

1). Запровадження окремих заходів організаційно-технічного або адміністративно-правового регулювання, спрямованих на підвищення безпеки пішоходів, посилення їх відповідальності за порушення правил дорожнього руху, удосконалення державного контролю у зазначеній сфері тощо. Саме такий підхід домінує у Державній цільовій програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, в Національному плані дій на 2013 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010-2014 роки та в проекті Національного плану дій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на період до 2020 року. У названих документах та проектах документів пішоходи не розглядаються як окрема цільова група учасників дорожнього руху із своїми специфічними особливостями та потребами. Тому заходи, що плануються для підвищення їхньої безпеки, носять розрізнений, нескоординований характер та не містять критеріїв для оцінювання їх ефективності.

2). Розроблення комплексної програми підвищення безпеки пішоходів з урахуванням результатів наукових досліджень у цій сфері та практичного досвіду країн Європейського Союзу, підвищення ефективності державного регулювання та контролю, удосконалення нормативно-правової бази, системи надання медико-психологічної допомоги пішоходам, підвищення рівня їх правосвідомості і відповідальності за свою поведінку на дорозі.

Перший варіант розв'язання проблеми матиме короткостроковий ефект і суттєво не вплине на рівень безпеки та комфорту пішоходів, тоді як другий варіант забезпечить розв'язання проблеми на основі цілеспрямованого і комплексного наукового підходу. У зв'язку

з цим для України особливої актуальності набувають рекомендації і висновки міжнародних організацій, що опікуються питаннями безпеки дорожнього руху: ООН, ВООЗ, Світового Банку, Європейської Комісії. Зокрема, такі рекомендації і висновки містяться в наступних базових документах:

Глобальний план здійснення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011-2020 рр.

Зведена Резолюція Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН про дорожній рух;

Доповідь ООН «Підвищення безпеки дорожнього руху у світі: визначення регіональних і державних цілей в галузі скорочення кількості жертв дорожньо-транспортних пригод»;

Доповідь ВООЗ про стан безпеки дорожнього руху у світі «Час діяти»;

Доповідь ВООЗ про стан безпеки дорожнього руху у світі 2013 р.;

Європейська доповідь про стан безпеки дорожнього руху «За безпечні дороги і здоровіші транспортні альтернативи»;

Ключові рекомендації Європейської Конференції Міністрів Транспорту з дорожньої безпеки. Автомобільний транспорт.

Заключний звіт проекту Європейського Союзу «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т. Безпека дорожнього руху»;

Звіт проекту Європейського Союзу Твінінг «Підтримка та посилення безпеки вантажних та пасажирських дорожніх перевезень в Україні».

Узагальнений світовий досвід говорить про те, що досягнути стійкого зниження рівня аварійності на дорогах та зменшення кількості загиблих і травмованих в ДТП можна завдяки постановці чітких цілей та реалізації комплексу інноваційних заходів, які вже довели свою ефективність. Серед них найважливіше значення має ефективне управління швидкістю. Більшість міжнародних експертів зазначають, що будь-яка успішна стратегія в галузі безпеки дорожнього руху не може оминати питання про обмеження швидкості, яка є одним з головних факторів ризику при дорожньо-транспортному травматизмі та найбільше впливає на серйозність травм, зокрема й тих, що отримують пішоходи. Тому загальна швидкість руху в місті повинна бути обмежена 50 км/год (де наявні вразливі учасники дорожнього руху). У рамках цього обмеження можуть бути застосовані нижчі обмеження, як правило, 30 км/год, на під'їзних шляхах та у житлових районах. Добре зарекомендували себе і такі фізичні засоби забезпечення швидкісних обмежень, як «лежачі поліцейські» та зигзагоподібні перешкоди, а також стаціонарні камери для контролю за швидкістю.

Отже, в умовах обмежених ресурсів, які виділятимуться на реалізацію Програми, потрібно буде розробити перелік короткострокових та довгострокових заходів, які при найменшому рівні фінансових затрат дадуть найбільший ефект. Одним з таких заходів має стати введення загального обмеження щодо швидкості руху в населених пунктах не більше 50 км/год і у житлових районах – не більше 30 км/год, а також посилення контролю за дотриманням швидкісних режимів.

Основні принципи, шляхи і способи розв'язання проблеми, строк виконання Програми

Розв'язання проблеми здійснюватиметься з урахуванням таких принципів:

людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека є найвищими соціальними цінностями;

пріоритет безпеки дорожнього руху над економічними аспектами;

врахування інтересів і потреб пішоходів та інших вразливих категорій користувачів доріг;

концентрація зусиль органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, громадськості і науковців для забезпечення виконання Програми;

комплексний науковий підхід до вирішення проблеми;
врахування світового досвіду та рекомендацій міжнародних інституцій.

Шляхами розв'язання проблеми є:

удосконалення системи державного управління у сфері безпеки дорожнього руху шляхом створення Національної дорожньої адміністрації з функціями координації дій органів державної влади та місцевого самоврядування, неурядових організацій і фондів, міжнародних організацій;

належне фінансування заходів з підвищення рівня безпеки пішоходів за рахунок державного і місцевого бюджетів та позабюджетних джерел, в т.ч. міжнародних;

удосконалення порядку обліку дорожньо-транспортних пригод за участю пішоходів, ведення статистики таких ДТП та поглибленого аналізу причин їх виникнення;

запровадження аудиту безпеки і комфорту пішохідних переходів, насамперед, у місцях концентрації ДТП, та розроблення заходів щодо превентивного усунення виявлених загроз і ризиків для безпеки пішоходів;

підвищення професійного рівня особового складу Державтоінспекції та посадових осіб інших органів державної виконавчої влади і місцевого самоврядування, відповідальних за організацію і безпеку дорожнього руху, зокрема, серед школярів та студентської молоді;

поліпшення профілактичної та інформаційно-просвітницької роботи, спрямованої на запобігання дорожньо-транспортному травматизму серед пішоходів різних вікових категорій, а також підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху;

поліпшення інженерно-технічного стану пішохідних переходів за параметрами безпечності і комфорту з урахуванням європейських стандартів у цій сфері та інноваційних технологій;

введення законодавчого обмеження швидкості руху у населених пунктах до 50 км/год і в житлових районах до 30 км/год, запровадження автоматизованих засобів контролю за швидкісними режимами;

удосконалення адміністративно-судової практики щодо притягнення до відповідальності пішоходів за порушення правил перетину проїзної частини та водіїв за порушення правил проїзду пішохідних переходів;

введення законодавчої норми щодо обов'язкового носіння пішоходами, які рухаються на дорозі у темну пору доби, одягу із світлоповертальними елементами;

розроблення положення щодо створення і функціонування пішохідних зон та зон з обмеженим рухом транспорту;

проведення наукових досліджень, зокрема соціологічних, спрямованих на вивчення потреб пішоходів та особливостей їхньої поведінки в дорожніх умовах;

вдосконалення системи підготовки та перепідготовки водіїв з обов'язковим проходженням ними курсів надання першої медичної допомоги пішоходам при ДТП;

запровадження механізмів медико-психологічної реабілітації пішоходів, які потрапили в ДТП;

розроблення механізмів страхування життя та здоров'я пішоходів на випадок ДТП;

активізація міжнародного співробітництва та обміну досвідом щодо забезпечення безпеки пішоходів і розвитку пішохідного руху.

Виконання програми планується протягом 2013-2020 років з поетапною реалізацією: I-й етап – 2013-2016 роки, реалізація короткотермінових заходів, II-й етап – 2017-2020 роки, реалізація довгострокових заходів.

Контроль за виконанням заходів Програми здійснює Національна дорожня адміністрація.

Очікувані результати виконання Програми, визначення її ефективності

Виконання Програми дасть змогу підвищити загальний рівень безпеки дорожнього руху, а також зменшити кількість ДТП за участю пішоходів і рівень їх загибелі та травмування, створити сприятливі умови для розвитку пішохідного руху.

За умови виконання в повному обсязі передбачених Програмою заходів прогнозується наближення до середньоєвропейського рівня показників безпеки дорожнього руху щодо пішоходів, зокрема зниження питомої частки загиблих пішоходів на 1 млн. населення з 41,3% у 2012 році до 20% у 2020 році, зменшення до нуля кількості загиблих дітей-пішоходів та на 70% кількості отриманих ними тяжких травм.

Оцінка фінансових ресурсів, необхідних для виконання Програми

Фінансування Програми планується здійснювати за рахунок коштів державного бюджету, а також інших джерел, не заборонених законодавством. Виходячи з орієнтовного обсягу фінансування, визначеного для Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року – 5 млрд. 435 млн. грн., на першому етапі (2013-2016 роки) об'єм фінансування Програми підвищення безпеки пішоходів має складати не менше половини від цієї суми, тобто не менше 2 млрд. 700 млн. грн. Надалі обсяг видатків, необхідних для виконання Програми, визначатиметься щороку виходячи з можливостей Державного бюджету під час формування його показників.

При оцінюванні фінансових ресурсів, необхідних для ефективної реалізації Програми, потрібно керуватися методикою визначення соціально-економічних втрат від ДТП, а також розрахунковими показниками ефективності тих чи інших заходів, що проводяться для підвищення безпеки дорожнього руху.



Типова дорожня ситуація, викликана відсутністю умов для безпечного руху пішоходів



Через ремонт тротуару пішоходи змушені виходити на проїзну частину і наражати себе на небезпеку



ОРГАНІЗАЦІЯ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ

E

ЕКОНОМІЧНА І СОЦІАЛЬНА РАДА

Distr. GENERAL
ECE/TRANS/WP.1/123
14 August 2009

Original: ENGLISH, FRENCH

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

ЗВЕДЕНА РЕЗОЛЮЦІЯ ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ (ВИТЯГИ)

**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 подію 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 мастила, швидше зношуються шини);

ф) вираш часу при збільшенні швидкості незначний і часто переоцінюється: так, на 100-кілометровій дистанції збільшення швидкості із 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 із 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 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;

д) 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

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

б) по мірі 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;

д) 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.

е) 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 залучення 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.

d) 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.;

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

e) 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;

f) 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 у 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;

б) дослідження залежності кількості ДТП, пов'язаних з наїздом на пішоходів, від зміни характеру дій пішоходів (наприклад, підвезення 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);

с) проведення подальших досліджень для виявлення позитивних і негативних наслідків все ширшого використання передових технологій на транспортних засобах, а також відповідного розроблення 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 відчувають 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 Конвенції 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;



б) 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;

с) 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);

д) 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);

е) 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;

г) 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 зв'язку з цим пропонується вжити наступних заходів:

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

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

в) 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-транспортного 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 школу 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 дітям.

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:

- a) 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;
- b) 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;
- d) захищати дітей за допомогою активних і пасивних заходів;
- e) посилити контроль за дотриманням водіями 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 перевезення 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 адміністрацій 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 якої 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 організувати патрулі у складі осіб, які пройшли спеціальну підготовку, наприклад, співробітників поліції, вчителів, батьків і, можливо, учнів старших класів. У зв'язку з цим варто враховувати, що патрулі, які 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 проїзної 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 оповіщення.

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 огороження для запобігання перетину пішоходами дороги у не встановленому 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 узбічч не достатньо.

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 не бажане або не можливе, 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 пригодам спричинених падінням.

8.1.11 Поточне утримання тротуарів

Тротуари слід оснащувати і утримувати таким чином, щоб їхня поверхня була рівною і не слизькою. 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:

а) або пішохідні переходи, регульовані світлофорами;

б) 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 якого-небудь 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 дані 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

а) 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);

g) 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;

i) 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

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

b) 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 знаходяться далі від краю тротуару;

d) 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

Не зважаючи 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:

a) 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.

b) 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 сходи і сходи між вулицями, будівлями і транспортними системами;

в) 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.

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

г) 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.

д) Сприяти обов'язковому вивченню питань надання першої допомоги і навчання 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.

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

d) 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.

e) 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 ПОВЕДІНЦІ 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, пасажера, 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.

i. 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:

а) 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;

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

с) 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 небезпеки, 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:

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

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

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

г) 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;

д) 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 небезпек, 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:

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

б) 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 2б е);

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

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



Навчання школярів безпечній поведінці на дорозі є важливою частиною освітнього процесу

Кращі практики

Освітній Континуум у Франції

Освітній Континуум починається в дитячому садку і продовжується навіть в період після отримання водійських прав. Його діяльність спрямована на прогресивну освіту дорожніх користувачів за допомогою послідовних програм, адаптованих до біологічного віку «студента». Його мета – послідовний розвиток навичок учасника дорожнього руху (в якості пішохода, велосипедиста, водія мопеда, водія автомобіля), і, в кінцевому рахунку, вироблення у всіх дорожніх користувачів позитивного ставлення і правильної поведінки для забезпечення безпеки на дорогах.

Міністерство транспорту Франції координує Освітній Континуум і відповідає за його зміст. Крім того, в залежності від стадії, залучаються інші активні установи, такі, як дитячий садок, початкова і середня школа, автошколи, страхові компанії, Міністерство Внутрішніх справ і Міністерство оборони.

Міжнародна Хартія Пішохідного Руху

(неофіційний переклад з англійської)



Створення здорового, ефективного та сталого суспільства, де люди воліють ходити пішки

Я / ми, що нижче підписалися, визнаємо переваги пішої ходьби в якості ключового показника здорового, ефективного, соціально інклюзивного та сталого суспільства і визнаємо універсальні права, які мають люди для того, щоб ходити безпечно і насолоджуватися високою якістю громадського простору в будь-якому місці і в будь-який час. Ми прагнемо до зниження фізичних, соціальних та інституційних бар'єрів, які обмежують пішохідний рух. Ми будемо працювати з усіма людьми, щоб допомогти у формуванні культури пішохідного руху через нашу відданість цій Хартії та її стратегічним принципам:

1. Підвищена мобільність
2. Добре спроектований і керований простір та місця для людей
3. Покращена інтеграція мереж
4. Продумане землекористування та територіальне планування
5. Зниження небезпеки на дорозі
6. Зменшення злочинності і страху перед злочинністю
7. Збільшення підтримки влади
8. Культура ходьби

Введення

Ми, люди світу, стикаємось з низкою взаємопов'язаних, складних проблем. Ми втрачаємо здоров'я, ми потерпаємо від неефективних транспортних систем і наше довкілля зазнає дедалі більшої шкоди. Якість і кількість ходьби, як складової нашої повсякденної діяльності в тій чи іншій галузі, є одним з основних показників якості життя, – визнаним і унікальним. Органи влади зацікавлені у створенні здорового й ефективного суспільства і міста можуть зробити значний прогрес у цьому напрямку, стимулюючи розвиток пішохідного руху.

Заснована на основі широкого обговорення за участю експертів з усього світу, ця Хартія показує, як можна сформувати культуру пішохідного руху. Хартія може бути підписана будь-якою особою, організацією, органом або спільнотою, які підтримують її бачення та стратегічні принципи, незалежно від їх офіційної позиції і здатності самостійно проводити їх практичну реалізацію.

Будь ласка, підтримайте цю Хартію шляхом її підписання і заохочення друзів, колег, державних органів, а також національних та місцевих організацій, щоб спільно працювати задля розвитку здорового, ефективного та сталого пішохідного руху по всьому світу.

Передумови

Пасажири пересуваються, покупці безцільно блукають, туристи подорожують, закохані гуляють, пенсіонери прогулюються ... але всі ми ходимо. Ходьба є нашим фундаментальним і універсальним правом незалежно від наших можливостей чи мотивації і залишається основною

частиною нашого життя. Але в багатьох країнах люди ходять все менше і менше. Навіщо ходити, коли можна їздити? Ходьба перестала бути необхідністю в багатьох частинах світу і стала розкішшю. Піша прогулянка здається занадто простим, занадто банальним, занадто очевидним і недорогим видом пересування, щоб сприймати його як здоровий спосіб діставатися до місця призначення. Ми стали менше ходити тому, що забули, як це легко, приємно і вигідно. Ми живемо в найсприятливішому середовищі, яке коли-небудь було доступне людству, однак ми сприймаємо здатність ходити як само собою зрозуміле.

Прямим результатом нашої бездіяльності та малорухомості є те, що ми страждаємо від рекордного ожиріння, депресії, хвороб серця, агресивної поведінки на дорозі, тривоги і соціальної ізоляції.

Піші прогулянки пропонують здоров'я, щастя і спасіння. Вони мають здатність до відновлення і збереження фізичного, нервового та емоційного здоров'я і в той же час дають відчуття незалежності та впевненості в собі. Чим більше людина ходить, тим краще вона себе почуває, тим більше усвідомлює своє розкутість, тим менше накопичує психічних хвороб. Піша ходьба підходить для всіх.

Бачення

Щоб створити світ, де люди хочуть і можуть використовувати пішу ходьбу, як спосіб пересування та покращення свого здоров'я і життєвого тону, органи влади, організації та окремі особи мають :

- визнати цінність ходьби;
- взяти на себе зобов'язання жити у здоровому, ефективному і сталому суспільстві;
- об'єднатися заради подолання фізичних, соціальних та інституційних бар'єрів, які часто обмежують вибір людей на користь пішохідного руху.

Принципи та заходи

Ця Міжнародна Хартія визначає потреби пішоходів і окреслює загальні рамки, які можуть допомогти владі переорієнтувати існуючу політику, діяльність та партнерські зв'язки з метою розвитку культури пішохідного руху.

Під кожним стратегічним принципом перераховані заходи, які можуть забезпечити практичні кроки у реалізації цих намірів у більшості громад. Але, можливо, їх доведеться скоригувати відповідно до місцевих потреб, що вельми заохочується.

1. Підвищена мобільність

Члени будь-якої громади мають право на безперешкодний доступ до вулиць, площ, будівель та громадського транспорту, незалежно від їхнього віку, здібностей, статі, рівня доходів, мови, етнічної, культурної чи релігійної приналежності. Це право можна розглядати як шлях до зміцнення свободи і незалежності всіх людей, а також – як стимул до покращення соціальної інтеграції, солідарності і демократії.

ЗАХОДИ

- Забезпечення безпечної та зручної мобільності для всіх шляхом залучення до пішохідного руху максимально можливої кількості людей, особливо тих, що користуються громадським транспортом та соціальними установами.
- Врахування потреб людей з обмеженими можливостями шляхом створення і підтримки соціально значимих послуг та об'єктів.

2. Добре спроектовані і керовані громадські місця

Люди мають право жити в здоровому, зручному і привабливому середовищі, де враховуються їхні потреби, а також вільно користуватися громадськими місцями, де для них мають бути створені комфортні та безпечні умови, включаючи відсутність нав'язливого шуму та факторів, що сприяють забрудненню довкілля.

ЗАХОДИ

- Проектування вулиць має відбуватися з урахуванням потреб пішоходів, а не тільки автомобілів. При цьому треба враховувати, що вулиці мають не тільки транспортну інфраструктуру, а й соціальну, отже, вони потребують відповідного облаштування та інженерно-технічного захисту. Це може передбачати перерозподіл дорожнього простору, впровадження пріоритетних пішохідних зон і створення зон без автомобілів, підтримку соціальних контактів, ігор і відпочинку як для дорослих, так і для дітей.
- Створення чистих, добре освітлених вулиць і доріжок, вільних від перешкод, достатньо широких для їх інтенсивного використання, і пристосованих для того, щоб їх можна було безпечно і зручно перетинати, не змінюючи рівня чи напрямку руху.
- Місця розташування вуличних лавок і туалетів, а також їх кількість повинні відповідати потребам усіх користувачів.
- Врахування зміни кліматичних умов через влаштування відповідних конструкцій і споруд, наприклад, тіні (дерев) або навісів.
- Облаштування вулиць чіткими маршрутними вказівниками та інформаційними стендами для заохочення і стимулювання піших подорожей.
- Забезпечення умов для збереження і якісного розвитку міських зелених насаджень та водних об'єктів, які мають бути доступними для всіх.

3. Поліпшена інтеграція мереж

Люди мають право на користування єдиною мережею прямих і комфортних пішохідних маршрутів, які є безпечними, зручними, привабливими і доглянутими. Такі маршрути мають найкраще з'єднувати їхні будинки, магазини, школи, парки, громадські транспортні розв'язки, зелені насадження та інші важливі об'єкти.

ЗАХОДИ

- Створення та підтримка на високому рівні функціональних і безпечних пішохідних мереж між будинками і місцями призначення, які б задовольняли потреби населення.
- Забезпечення комплексного функціонування мережі громадського транспорту, в якій транспортні засоби були б повністю доступними для всіх потенційних користувачів.
- Проектування зупинок громадського транспорту та розв'язок з легким, безпечним і зручним доступом пішоходів і допоміжною інформацією для них.

4. Підтримка землекористування та територіального планування

Громадяни вправі розраховувати на те, що політика землекористування та просторового планування, дозволить їм мати безперешкодний доступ до більшості соціально важливих об'єктів і засобів. При цьому будуть створені максимально сприятливі умови для пішого пересування і зменшення залежності людей від автомобілів.

ЗАХОДИ

- Створення умов для планомірного розвитку пішохідного руху в центрах міст. Визначення пішохідного і вело- руху як пріоритетних у порівнянні з автомобільним рухом, а також надання переваги нетривалим поїздкам перед тривалими.
- Поліпшення землекористування і територіального планування, створення умов, за яких нове житло, магазини, парковки та зупинки громадського транспорту будуть розташовані у межах пішохідної доступності.
- Зменшення залежності від автомобіля (наприклад, зменшення міської забудови), перерозподіл дорожнього простору для пішоходів, вдосконалення існуючих пішохідних маршрутів та надання їм пріоритетного значення.

5. Зниження небезпеки дорожнього руху

Громадяни мають право на вулиці, спроектовані таким чином, щоб вони запобігали виникненню аварій та були зручними, безпечними і комфортними для пішоходів, особливо для дітей, осіб похилого віку та людей з обмеженими можливостями.

ЗАХОДИ

- Зменшення загрози для пішоходів з боку транспортних засобів через покращення управління транспортними потоками (наприклад, шляхом обмеження швидкості руху), а не шляхом витіснення пішоходів чи обмеження їхнього руху.
- Підвищення культури водіїв по відношенню до пішоходів шляхом проведення цілеспрямованих кампаній та пропагування неухильного дотримання правил дорожнього руху.
- Зниження швидкості руху транспортних засобів у житлових районах, на торгових вулицях і біля шкіл.
- Зниження впливу доріг з інтенсивним рухом, шляхом встановлення достатньо безпечних пішохідних переходів, на яких пішоходи мали б мінімальний час для очікування, а найповільніші з них – достатньо часу для переходу.
- Потрібно переконатись, що засоби, призначені для велосипедистів та інших безмоторних транспортних засобів, не ставлять під загрозу безпеку чи зручність пішоходів.

6. Зменшення рівня злочинності та страху перед злочинністю

Люди мають право розраховувати на безпечне міське середовище, що сприяє зниженню злочинності та страху перед злочинністю.

ЗАХОДИ

- Потрібно переконатися в тому, що з будинків відкривається добрий огляд вулиць, щоб забезпечити відчуття контролю і таким чином стримувати рівень злочинності.
- Проведення пішохідного аудиту вдень і в темну пору доби для виявлення проблем особистої безпеки та вжиття необхідних заходів (наприклад, забезпечення яскравішим освітленням і кращим оглядом громадських місць).
- Забезпечення фахівців транспортної сфери інформацією та проведення з ними тренінгів

з метою з'ясування рівня стурбованості пішоходів станом особистої безпеки та того, як це впливає на їхнє бажання ходити пішки.

7. Підтримка з боку влади

Громадяни мають право вимагати від влади підтримки і захисту права на пішохідний рух та їхнього вибору на користь цього права.

ЗАХОДИ:

Підтримка зрозумілих короткострокових і довгострокових планів дій щодо поліпшення пішохідного руху дозволяє встановити цілі, забезпечити підтримку зацікавлених сторін та залучити інвестиції, а також включає в себе наступні дії:

1. Залучення на всіх рівнях зацікавлених відомств і установ (зокрема, транспортної галузі, архітектури, охорони здоров'я, освіти і поліції), щоб визнати важливість підтримки та заохочення пішої ходьби і розробити для цього додаткові заходи.

2. Постійне залучення місцевих організацій, що представляють інтереси пішоходів та інших відповідних груп населення, включаючи молодь, людей похилого віку та людей з обмеженими можливостями.

3. Збирання кількісних та якісних даних про пішохідний рух (зокрема, з'ясування мотивів та мети прогулянок, їх кількісні характеристики, етапи прогулянок, час і пройдена відстань, час, проведений в громадських місцях та рівень задоволення від прогулянок).

4. Інтегрування питань пішої ходьби в курс підготовки та поточного підвищення кваліфікації співробітників транспорту та безпеки дорожнього руху, працівників охорони здоров'я, містобудівників і архітекторів.

5. Забезпечення необхідними ресурсами для здійснення прийнятого плану дій.

6. Реалізація пілотних проектів для просування передового досвіду і підтримки досліджень, а також широкого розповсюдження місцевого досвіду.

7. Визначення успіху програм шляхом спостереження і порівняння даних, зібраних до, під час і після їх впровадження.

8. Культура пішої ходьби

Громадяни мають право на актуальну, якісну та доступну інформацію про те, де вони можуть ходити пішки і яку користь вони матимуть від такого досвіду. Люди мають насолоджуватись пішою ходьбою, як частиною їх повсякденного соціального, культурного і політичного життя.

ЗАХОДИ:

Звернення до всіх членів суспільства із закликом ходити пішки, де і коли вони можуть це робити, а також із закликом розглядати пішу ходьбу як частину свого повсякденного життя.

- Створення позитивного іміджу пішої ходьби, яка має сприйматись як частина культурної спадщини та культурна подія, наприклад, в архітектурі, арт-виставках, театрах, літературних читаннях, фотографіях та вуличній анімації.
- Поширення узгодженої та цілеспрямованої інформації (зокрема, на транспорті) про переваги пішохідного руху та підтримка досліджень у цій сфері.
- Фінансове заохочення людей, які багато ходять пішки за рахунок місцевих підприємств, установ, де вони працюють, та державних органів.

РЕЗОЛЮЦІЯ ЄКМТ № 45
ПРО ЗАХОДИ ЩОДО ПОКРАЩЕННЯ НЕВІДКЛАДНОЇ ДОПОМОГИ В
ДОРОЖНЬОМУ РУСІ

[СМ(83)20]

Рада Міністрів на сесії в Парижі 24 листопада 1983 року,

БЕРУЧИ ДО УВАГИ доповідь про невідкладну медичну допомогу в дорожньому русі – [СМ(83)17];

БУДУЧИ ПЕРЕКОНАНИМ, що якісний і кількісний розвиток невідкладної допомоги в дорожньому русі сприяв би підвищенню шансів на виживання жертв аварій і полегшенню наслідків їхніх травм;

ВІДЗНАЧАЮЧИ:

- що за останні роки в більшості країн-членів створена велика і дієва система невідкладної медичної допомоги, яка разом з тим потребує постійного вдосконалення у світлі нових знань і технічного прогресу;
- що ґрунтовніше навчання всіх користувачів дорогами підвищило б ефективність невідкладної допомоги;
- що, разом з тим, короткострокове навчання швидко забувається і тому необхідно регулярно проводити курси з підвищення кваліфікації;
- що професійні водії – як у приватному, так і громадському секторах, – поліцейські і пожежні за родом своєї роботи повинні отримувати ґрунтовнішу підготовку для надання невідкладної допомоги;
- що не можна реально надати невідкладну допомогу потерпілим, не маючи необхідного обладнання;
- що чисельність середнього медперсоналу, виділеного для надання першої допомоги, багато країн вважають недостатньою, а рівень його підготовки часто неоднаковий у різних регіонах чи місцях;
- що невідкладна допомога в сільських районах часто організована слабше і менш ефективна, ніж у великих містах;
- що вироблення в країнах стандартної документації сприяло б координації заходів невідкладної допомоги та виявленню будь-яких недоліків;

РЕКОМЕНДУЄ Урядам країн-членів ЄКМТ:

1. підтримувати і стимулювати здійснення заходів щодо покращення невідкладної допомоги в дорожньому русі;

2. заохочувати освоєння всіма користувачами дорогами навичок швидкої або першої медичної допомоги та забезпечити їх регулярне оновлення;
3. заохочувати професійних водіїв, поліцейських і пожежних проходити ґрунтовніші курси з надання невідкладної допомоги та в разі необхідності надавати їм таку можливість;
4. заохочувати оснащення всіх транспортних засобів, за винятком двоколісних, набором першої допомоги з конкретно встановленим мінімальним вмістом, який має бути належним чином доповнений у водіїв, згаданих вище в пункті 3;
5. за необхідності, збільшити чисельність середнього медичного персоналу та стандартизувати відповідну професійну підготовку;
6. за необхідності, підвищити ефективність невідкладної медичної допомоги, насамперед, за рахунок вдосконалення організації цієї системи в сільських районах і резервування спеціального телефонного номера для всіх термінових викликів;
7. прийняти стандартну для всієї країни документацію про надання невідкладної допомоги.

ДОРУЧАЄ Комітетові Заступників продовжити вжиття заходів щодо вдосконалення невідкладної медичної допомоги, використовуючи напрацювання інших міжнародних організацій, компетентних в даній галузі, за необхідності заохочуючи їх до співпраці з країнами-членами.



Приклад використання елемента примусового зниження швидкості у житловій зоні міста



Приклад бар'єрного огороження пішохідного переходу на виїзді з двору

**РЕЗОЛЮЦІЯ ЄКМТ № 48
ПРО ШЛЯХИ ВПЛИВУ НА ПОВЕДІНКУ ЛЮДЕЙ ЗАДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ
ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ**

[СМ (86) 16]

Рада Міністрів Транспорту на сесії в Парижі 20-21 листопада 1986 року,

БЕРУЧИ ДО УВАГИ доповідь про шляхи впливу на поведінку людей задля підвищення дорожньої безпеки [документ СМ(86)15];

ПРИПУСКАЮЧИ, що попри прогрес, який спостерігається протягом останніх років, Уряди повинні продовжувати зусилля для подальшого просування вперед у покращенні дорожньої безпеки;

БУДУЧИ ПЕРЕКОНАНИМ, що політика дорожньої безпеки не може мати істотних і стійких результатів без реалізації загальних превентивних стратегій, які засновані на одночасному вдосконаленні поведінки користувачів дорогами, конструкції та експлуатаційного обслуговування транспортних засобів і якості інфраструктур, а також – модернізації невідкладної допомоги постраждалим в дорожніх пригодах;

ВІДЗНАЧАЮЧИ, проте, що переважна більшість дорожніх пригод виникає через людські фактори і тому надалі особливий пріоритет повинен належати впливу на людські фактори, які ведуть до дорожніх пригод;

ЗАКЛИКАЄ КРАЇНИ-ЧЛЕНИ:

1. Удосконалювати їх системи збору та обробки даних про дорожні пригоди, проводити детальніші дослідження та огляди, щоб мати достовірну базу для оцінки ролі людських факторів у дорожніх пригодах і розробляти на цій основі відповідні превентивні та попереджувальні заходи й покарання, як засоби впливу на поведінку користувачів дорогами.
2. Уточнити ступінь важливості таких основних причин дорожніх пригод, що залежать від поведінки людей, як перевищення швидкості, водіння у нетверезому стані, небезпечне маневрування та ігнорування сигналів світлофора і дорожніх знаків.
3. Реалізувати в повному обсязі попередні Рекомендації щодо обмежень швидкості, покарань за водіння в нетверезому стані, використання ременів безпеки і захисних шоломів з тим, щоб сформувані комплекс обов'язкових вимог – чітких, взаємопов'язаних і, по можливості, погоджених на міжнародному рівні.
4. Підтримувати адекватний рівень контролю за дорожнім рухом, щоб домагатися належного дотримання правил дорожнього руху, забезпечуючи присутність на дорогах достатньої кількості співробітників автоінспекції, зокрема за межами пікових періодів і на другорядних трасах.
5. Максимально сприяти оснащенню дорожніх служб автоматичним обладнанням для фіксації порушень, зокрема, перевищення швидкості або їзди на червоне світло; а також

надійним апаратом для встановлення факту вживання спиртних напоїв.

6. Забезпечувати можливість швидкого накладення відповідного штрафу, відразу після встановлення факту порушення, і застосування гнучких процедур для покарання порушників, щоб звільнити суди від необхідності займатися обтяжливою масою дрібних правопорушень.
7. У випадках загрози безпеці інших людей широко використовувати надані національним законодавством можливості застосування таких покарань, як тимчасове або постійне позбавлення водійських прав, тимчасове вилучення техпаспорта або тимчасова заборона користування автомобілем.
8. Надавати широкого розголосу операціям, у яких метою є покарання небезпечної поведінки, що може слугувати засобом стримування для інших порушників.
9. Удосконалювати систему навчання навичкам дорожньої безпеки, забезпечуючи їх засвоєння з самого раннього віку, а також після отримання водійських посвідчень.
10. Заохочувати в школах змістовне навчання основним правилам дорожньої безпеки і нормам поведінки, включаючи деякий мінімум практичного тренування.
11. Підвищувати якість викладання в автошколах і рівень інструкторів водіння та екзаменаторів.
12. Вивчити можливість запровадження ступеневої системи підготовки водіїв – особливо при переході їх до управління потужнішими видами транспорту – і організації адміністративно-навчальних закладів для продовження навчання майбутніх водіїв або водіїв-початківців.
13. Підтримувати наміри організації курсів продовження навчання та підвищення кваліфікації для водіїв, особливо тих, які були визнані винними в багаторазовому порушенні правил дорожнього руху.
14. Проводити серед користувачів дорогами інформаційні кампанії про головні ризики та причини ДТП та сприяти широкому розповсюдженню цієї інформації, особливо серед органів місцевої влади, які займаються дорожньою безпекою, організацій, навчальних закладів, медичної спільноти та страхових компаній; робити кроки для того, щоб набрання чинності новими правилами систематично супроводжувалось широкою інформаційною кампанією, націленою на користувачів дорогами.
15. Заохочувати будь-які внески від приватних компаній і організацій, які опікуються дорожньою безпекою, у підвищення ефективності діяльності органів влади у цій сфері і в доречних випадках допомагати їм у розширенні кола заходів, спрямованих на підвищення безпеки, що здійснюються в межах їх компетенції.

ДОРУЧАЄ Комітетові Заступників стежити за перебігом подій в цій особливо важливій галузі, що стосується ролі людської поведінки в дорожніх умовах, і в установленому порядку доповідати про досвід, накопичений країнами-членами.

**РЕКОМЕНДАЦІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ КОМІСІЇ МІНІСТРІВ ТРАНСПОРТУ
ПРО ВРАЗЛИВИХ КОРИСТУВАЧІВ ДОРІГ – ПІШОХОДІВ**

[CEMT/CM(98) 19/FINAL]

Незважаючи на те, що за останні двадцять років кількість жертв серед пішоходів скоротилося набагато більше, ніж серед інших категорій учасників дорожнього руху, в ряді країн-членів ЄКМТ пішоходи все ще складають істотну частку постраждалих у ДТП. Зокрема, не відбулося помітного покращення щодо найуразливіших категорій учасників дорожнього руху, зокрема дітей і літніх громадян.

Перелік, наведений у главі 1 дослідження, серед іншого свідчить, що переважна більшість нещасних випадків з пішоходами (дев'ять десятих від загальної кількості жертв) відбувається в житлових районах. Ризик загибелі пішоходів у ДТП тут у три-чотири рази вищий, ніж за межами населених пунктів. Особливе занепокоєння викликають нещасні випадки, які стаються у нічний час або через погану погоду, оскільки вони зустрічаються все частіше й до того ж ця проблема погано вивчена.

Коли йдеться про безпеку пішоходів, життєво важливою є інформація про фактичну швидкість у міських районах, де автомобільний рух і пішоходи перетинаються. По-перше, швидкість руху серйозно впливає на здатність автомобілістів помічати пішоходів і зупинитися в критичній ситуації. По-друге, швидкість є тим чинником, що при наїзді на пішохода визначає ступінь тяжкості травми.

У дорожніх пригодах, що стаються за участю пішоходів, найважливіше значення має поведінка людей: водіїв моторного транспорту, які повинні враховувати можливі помилки пішоходів, і самих пішоходів, котрі повинні співіснувати з іншими учасниками дорожнього руху, які краще захищені й мають можливість швидше пересуватися.

Крім того, в останні роки спостерігалися зміни в поведінці потенційних користувачів дорогами: сучасне суспільство отримало більше дозвілля, яке заохочується скороченням робочого часу, спонукає людей більше піклуватися про своє здоров'я і тому більше ходити пішки. Воно також підсилило потяг до мобільності, змушуючи органи влади ретельніше враховувати цей фактор при формуванні політики землекористування та ухвалення рішень щодо розвитку інфраструктури.

За такої ситуації необхідно продовжувати на всіх рівнях, – національному та міжнародному, – роботу з підвищення безпеки пішоходів, які є найуразливішими серед усіх користувачів дорогами. Потреба в цьому зримо зростає ще й через те, що більшість європейських країн бореться з проблемою старіння населення, а ризики, які проявляються сьогодні, неминуче зростатимуть і в майбутньому, якщо їм не запобігати.

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

БЕРУЧИ ДО УВАГИ доповідь про безпеку пішоходів, наведену у документі CEMT/CM(98)17;

З УРАХУВАННЯМ роботи у цій галузі, 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 пішоходів є серйозною проблемою, яка вимагає всебічного і послідовного підходу та радикальної зміни в поведінці людей для забезпечення безконфліктного співіснування різних користувачів дорогами;
- що ця безпека вимагає підтвердження права на мобільність, яке враховує усі витрати дорожнього руху та зачіпає такий аспект транспорту, як здоров'я, який мало обговорювався;
- важливість органічного включення проблеми безпеки пішоходів у всі рішення, що стосуються транспортної політики на національному та місцевому рівнях;

ПОСИЛАЄТЬСЯ на попередні Резолюції, прийняті ЄКМТ, насамперед:

- 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 похилого віку;
- Рекомендацію СЕМТ/СМ(96)11/Final від травня 1996 року про зниження та обмеження швидкості у міських районах.

ВІДЗНАЧАЄ, що певні положення цих резолюцій все ще зберігають актуальність, зокрема в частині таких рекомендацій країнам-членам:

- «Відвести безпеці пішоходів важливу роль в їх національній політиці дорожньої безпеки; забезпечити з цією метою належну увагу заходам щодо 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 значно безпечнішими для пішоходів»;
- «При будівництві нових і модернізації існуючих доріг приділяти особливу увагу ... іншим аспектам дорожньої мережі в нічних умовах, зокрема, 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 більш помітними, зокрема, за рахунок світлого одягу або ще краще – світлоповертальних пристроїв»;
- Відповідно до Віденської Конвенції про дорожній рух орієнтувати пішоходів на користування тією стороною дороги, що відведена для зустрічного руху, а якщо це вже передбачено, домагатися від них дотримання цього порядку... »;
- Включати «в якості складової частини інформування пішоходів», особливо в школі, «згадування про дорожні події в нічний час»;
- «За межами житлових районів приділяти особливу увагу дорожнім конструкціям і розташуванню перехресть, які використовують діти, зокрема поблизу шкіл і в місцях, де діти часто з'являються в транспортному потоці»;

- «Інформувати всіх учасників дорожнього руху про труднощі, з якими стикаються літні люди, і нагадувати всім про їх обов'язки щодо таких людей»;
- «Заохочувати проведення інформаційних кампаній для привернення уваги до потреб літніх громадян, як учасників дорожнього руху з підвищеним ризиком, у формі прямих і недвозначних повідомлень, заснованих на фактах»;
- «Особливо враховувати потреби літніх людей при проектуванні або модернізації дорожньої інфраструктури ... »;
- «Що стосується дорожньої мережі, треба прагнути до обмеження швидкості руху в міських районах, де співіснують захищені та вразливі учасники руху. Таке обмеження має сприяти безпечній взаємодії між різними учасниками дорожнього руху»...

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

РЕКОМЕНДУЄ країнам-членам:

в якості загального заходу:

- 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 розробці транспортних маршрутів і плануванні транспортних потоків розглядати пішоходів як повноцінних учасників дорожнього руху, як це рекомендовано Резолюцією про велосипедистів [СЕМТ/СМ (97) 11];

щодо інфраструктури:

- щоразу, коли будується або модернізується інфраструктура, прагнути до створення безпечного середовища, насамперед, для пішоходів, поклавши цей підхід в основу будь-якого планування та землекористування, передбачаючи, зокрема, зниження швидкісних режимів у міських районах, де перетинаються захищені та вразливі учасники руху, щоб досягнути між ними безпечнішого співіснування; у цьому відношенні особливо доречними є прийняті в 1996 році у Будапешті Рекомендації про зниження швидкості;
- забезпечити ефективну координацію роботи органів, відповідальних за планування транспортних потоків і управління дорожнім рухом, включаючи в усі планові розробки безпеку пішоходів і передбачаючи із самого початку гармонійне поєднання інфраструктури, дорожніх знаків та правил руху;
- залучати до співпраці місцеве населення, щоб, починаючи зі стадії проектування об'єктів, своїми пропозиціями воно могло робити внесок 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 безперешкодної доступності до таких об'єктів ще до їх будівництва;

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

щодо моторних транспортних засобів:

- при проектуванні легкових або важких автомобілів реалізувати всі необхідні удосконалення з тією метою, щоб звести до мінімуму наслідки можливих дорожніх пригод для пішоходів; зокрема, заборонити використання небезпечних елементів, які не є обов'язковими для автомобілів;
- систематично забезпечувати оптимальний огляд руху в усіх транспортних засобах, як для водіїв, так і для пішоходів;
- заохочувати організації, які розробляють і впроваджують промислові стандарти, до застосування останніх таким чином, щоб збільшити безпеку пішоходів;

щодо користувачів:

- постійно посилювати увагу громадськості до проблеми безпеки руху і до потреби в безконфліктній взаємодії учасників дорожнього руху, особливо пішоходів як найуразливішої категорії;
- приділяти в цьому плані особливу увагу навчанню та освіті, починаючи з раннього дитинства;
- сприяти кращому 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 дорогами, зокрема, на пішоходів;
- стимулювати людей до максимально можливого використання 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 про дорожній рух 1968 року, що стосуються поведінки на пішохідних перехрестях і робіт над конструкцією транспортних засобів;
- тримати в полі зору події, пов'язані з безпекою пішоходів, і в установленому порядку доповідати Раді.

**РЕЗОЛЮЦІЯ ЄКМТ № 99/4
ЩОДО ПОШИРЕННЯ ІНФОРМАЦІЇ
ПРО ДОРОЖНЮ БЕЗПЕКУ**

[СЕМТ/СМ(99) 16/FINAL]

Рада Міністрів Транспорту на сесії у Варшаві 19-20 травня 1999 року:

ВІДЗНАЧАЄ важливість публікації матеріалів Міжнародного Семінару про поширення інформації щодо дорожньої безпеки, який відбувся у Польщі в 1997 році;

ВВАЖАЄ, що користування дорогами і бажання громадян подорожувати передбачає не тільки право на пересування, але, насамперед, право на відповідальне та безпечне пересування;

ВВАЖАЄ, що поширення інформації з дорожньої безпеки є незамінним інструментом для забезпечення мобільності та умов максимально можливої безпеки;

УСВІДОМЛЮЮЧИ той факт, що переважна більшість дорожніх пригод викликана недоліками в поведінці користувачів дорогами;

ВІДЗНАЧАЄ, що, оскільки зростання кількості дорожніх пригод може стати фактом повсякденного життя, поширення інформації може випускатися з виду;

ПОВТОРЮЄ певні елементи попередніх доповідей ЄКМТ і Резолюцій, особливо доречних у цьому контексті:

- про шляхи впливу на поведінку людей задля підвищення дорожньої безпеки [Резолюція № 48 - СМ(86)16];
- про обмін досвідом на міжнародному рівні щодо кампаній та ініціатив, зокрема тих, що стосуються поширення інформації та засобів, які при цьому використовуються;
- про посилення співпраці та обмін інформацією щодо оцінки ефективності;
- про формування національних цілей, сприяючи в той же час реалізації варіантів, які враховують місцеві особливості;
- про рекламу, яка суперечить цілям дорожньої безпеки [Резолюція №56 - СМ(89)37]
- про те, що будь-яке позитивне зрушення в поведінці людей, насамперед, вимагає підвищення якості реклами, яка б пропагувала не агресивну, силову або шкідливу для інших користувачів дорогами манеру поведінки водіїв, а, навпаки – надавала б більшого значення формам поведінки, які сприяють підвищенню безпеки на дорогах;

ВВАЖАЄ, що, відповідно до принципів Резолюції № 55 [СМ(89)17], бажано посилювати міжнародну співпрацю в рамках ЄКМТ за допомогою регулярного обміну інформацією не тільки для максимального використання країнами-членами досвіду один одного, але й, відповідно до характеру питань, з метою досягнення спільних рішень у Раді Міністрів;

ВІДЗНАЧАЄ, що, хоча поширення інформації дозволяє підвищувати дорожню безпеку, воно

не є єдиним шляхом впливу на користувачів дорогами, і його треба використовувати не ізольовано, а в поєднанні з іншими засобами;

ПІДКРЕСЛЮЄ, що прагнення поглиблювати усвідомлення суспільством проблеми дорожніх пригод повинно носити систематичний характер, і необхідно заохочувати пресу, радіо і телебачення до того, щоб кожна людина була більш обізнаною про ці проблеми та відчувала свою відповідальність за безпечну поведінку;

ПІДТРИМУЄ всі ініціативи, які йдуть у цьому напрямку.

РЕКОМЕНДУЄ:

- адаптувати подачу інформації цільовим групам, спираючись на ринкові принципи, зокрема принцип доданої вартості, тобто забезпечуючи якомога повніше досягнення очікуваного результату;
- значно підвищувати шанси на успіх за рахунок:
 - постановки оперативних завдань;
 - підтримки позитивних підходів і моделей поведінки:
- прагнення забезпечувати, щоб адресована тій чи іншій цільовій групі теза доходила особисто до кожного члена групи;
- розгляду поширення інформації як інструменту, який потрібно використовувати на систематичній основі і який дасть стійкі результати тільки в довгостроковій перспективі;
- оцінювання результатів після кожної інформаційної кампанії та ініціативи, щоб постійно підвищувати якість таких кампаній та ініціатив і їх вплив;
- підкріплення всіх заходів щодо забезпечення дорожньої безпеки (юридичних, технічних, психологічних і, насамперед, освітніх) систематичними зусиллями у сфері масової інформації;
- систематичного включення інформаційних зусиль також у середньострокову і довгострокову політику дорожньої безпеки;
- обміну досвідом між країнами-членами ЄКМТ, який має сприяти тісним контактам між посадовими особами, відповідальними за зв'язки з громадськістю, і підвищувати інформованість цільової групи, що має назву «користувачі дорогами»;

ДОРУЧАЄ Комітетові Заступників стежити за виконанням заходів, рекомендованих у даній Резолюції.

**ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ
від 17 листопада 2003 року**

**ПРО ЗАХИСТ ПІШОХОДІВ ТА ІНШИХ ВРАЗЛИВИХ КОРИСТУВАЧІВ ДОРОГИ У
ВИПАДКУ ЗІТКНЕННЯ З АВТОТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

[2003/102/ЕС] із змінами в Директиву Ради 70/156/ЕЕС

Європейський парламент та Рада

БЕРУЧИ ДО УВАГИ Договір про заснування Європейського співтовариства і зокрема
Статтю 95 цього Договору;

БЕРУЧИ ДО УВАГИ пропозицію Комісії,

БЕРУЧИ ДО УВАГИ думку Європейського Економічного і Соціального Комітету,
Діючи відповідно до процедури, викладеної в Статті 251 Договору,

БЕРУЧИ ДО УВАГИ наступне:

Для того, щоб зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод у Європейському Співтоваристві, необхідно вжити заходів, щоб покращити захист пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху до і в разі зіткнення з передньою частиною автомобіля.

В рамках програми дій з безпеки дорожнього руху необхідно терміново розробити пакет пасивних і активних заходів для підвищення безпеки уразливих учасників дорожнього руху, таких, як пішоходи, велосипедисти та мотоциклісти (наприклад, запобігання нещасним випадкам і зменшення негативного впливу шляхом зниження інтенсивності руху та поліпшення інфраструктури).

Внутрішній ринок включає простір без внутрішніх кордонів, в якому повинно бути забезпечено вільне пересування людей, товарів, послуг і капіталу, і з цією метою доцільно розглянути систему затвердження типу автомобіля Європейською спільнотою; технічні вимоги для офіційного затвердження типу транспортних засобів стосовно захисту пішоходів повинні бути узгоджені, щоб уникнути прийняття вимог, які відрізняються у різних державах-членах і для забезпечення належного функціонування внутрішнього ринку.

Цілі по захисту пішоходів можуть бути досягнуті шляхом комбінації активних і пасивних заходів безпеки; рекомендації Європейського комітету експериментальних транспортних засобів (EEVC), надані у червні 1999 року, є предметом широкого консенсусу в цій галузі; ці рекомендації пропонують висунути вимоги до робочих характеристик фронтальної частини певних категорій автотранспортних засобів для зниження їх агресивності; ця Директива представляє тести і граничні значення на основі рекомендацій Європейського комітету експериментальних транспортних засобів.

Комісії необхідно буде розглянути можливість розширення сфери застосування цієї Директиви для автомобілів з максимальною масою до 3,5 тонн, і повідомити про свої висновки Європейський парламент і Раду.

Ця Директива має бути розглянута як один з елементів ширшого переліку заходів, які мають застосувати співтовариство, промисловість та відповідні органи держав-членів, на основі обміну кращими практиками, з метою забезпечення безпеки пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху до аварії (активні заходи), під час аварії (пасивні

заходи) і після аварії, з урахуванням впливу інших учасників дорожнього руху, транспорту та інфраструктури.

З урахуванням швидкості розвитку технологій в цій галузі, альтернативні заходи, які мають не меншу ефективність, ніж та, що визначена цією Директивою (пасивні або комбінація активних і пасивних заходів), можуть бути запропоновані промисловістю та будуть оцінені після техніко-економічного дослідження, проведеного незалежними експертами до 1 липня 2004 року; впровадження альтернативних заходів може викликати потребу адаптації або зміни цієї Директиви.

У зв'язку з продовженням досліджень та технічним прогресом в галузі захисту пішоходів, доцільно ввести певну ступінь гнучкості в цій галузі. Відповідно, ця Директива повинна створити фундаментальні положення щодо захисту пішоходів у вигляді тестів, які повинні виконуватися на нових типах транспортних засобів та нових автомобілях. Технічні приписи для застосування таких випробувань мають бути прийняті рішенням Комісії.

Швидкий розвиток технологій в галузі активної безпеки означає, що системи пом'якшення наслідків зіткнення і системи попередження можуть забезпечити істотні переваги для безпеки, наприклад, завдяки зниженню швидкості зіткнення і регулюванню напрямку удару. Розвиток таких технологій слід заохочувати цією Директивою.

Асоціації, що представляють європейських, японських і корейських виробників автомобілів, взяли на себе зобов'язання почати застосування рекомендації Європейського комітету експериментальних транспортних засобів, що стосуються граничних значень і випробувань, або інших узгоджених заходів, які мають еквівалентний ефект, починаючи з 2010 року, і застосовувати перший набір тестів до 80% всіх нових транспортних засобів, починаючи з 1 липня 2010 року, до 90% всіх нових автомобілів, починаючи з 1 липня 2011 року, і для всіх нових транспортних засобів від 31 грудня 2012 року.

Ця Директива повинна також сприяти міжнародній гармонізації законодавства в цій галузі, яка почалася в рамках Угоди Європейської економічної комісії ООН 1998 року щодо створення глобальних технічних правил для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на транспортних засобах.

Ця Директива - одна з окремих директив, які повинні бути виконані для того, щоб відповідати затвердженій процедурі оцінки, яка встановлена Директивою Ради № 70/156/ЕЕС від 6 лютого 1970 року щодо зближення законодавства держав-членів, яке стосується офіційного затвердження типу автотранспортних засобів і їх причепів.

Таким чином, директива 70/156/ЕЕС потребує відповідних поправок.

ПРИЙНЯЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

1. Ця Директива застосовується до фронтальної частини транспортного засобу. Для цілей цієї Директиви, "транспортний засіб" означає будь-який транспортний засіб, як визначено у статті 2 і Додатку II Директиви № 70/156/ЕЕС.
2. Метою цієї Директиви є скорочення травм для пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху, які можуть постраждати від фронтальної частини транспортних засобів, визначених у пункті 1.2.

Стаття 2

1. З 1 січня 2004 року жодна держава-член не може, з причин, пов'язаних із

захистом пішоходів:

- відмовитися прийняти технічні стандарти безпеки транспортних засобів, затверджені ЄС або національні технічні стандарти безпеки
- заборонити реєстрацію, продаж або введення в експлуатацію транспортних засобів

за умови, що транспортні засоби відповідають технічним положенням, викладеним у розділі 3.1. або 3.2. Додатку I.

2. З 1 жовтня 2005 року, держави-члени більше не будуть приймати:

- технічні стандарти безпеки транспортних засобів, затверджені ЄС або
- національні технічні стандарти безпеки

за винятком випадків, передбачених статтею 8(2) Директиви №70/156/ЕЕС, для будь-якого типу транспортного засобу з підстав, пов'язаних із захистом пішоходів, якщо технічні положення, викладені в розділі 3.1. або 3.2. Додатку I не дотримуються.

3. Пункт 2 цієї статті не застосовується до транспортних засобів, які за головними аспектами конструкції кузова та дизайну передньої стійки не відрізняються від транспортних засобів, які отримали технічний стандарт безпеки ЄС або національний технічний стандарт безпеки до 1 жовтня 2005 року та які ще не були підтверджені в рамках цієї Директиви.

4. З 1 вересня 2010 року, держави-члени більше не будуть приймати:

- технічні стандарти безпеки транспортних засобів, затверджені ЄС або
- національні технічні стандарти безпеки

за винятком випадків, передбачених статтею 8(2) Директиви №70/156/ЕЕС, для будь-якого типу транспортного засобу з підстав, пов'язаних із захистом пішоходів, якщо технічні положення, викладені в розділі 3.1. або 3.2. Додатку I не дотримуються.

5. Починаючи з 31 грудня 2012 року, держави-члени мають:

- розглядати сертифікати відповідності, які супроводжують нові транспортні засоби, відповідно до положень Директиви № 70/156/ЕЕС, як такі, що більше не є дійсними для цілей статті 7 (1) цієї Директиви та
- заборонити реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нових транспортних засобів, які не супроводжуються сертифікатом відповідності згідно з Директивою № 70/156/ЕЕС,

із причин, пов'язаних із захистом пішоходів, якщо технічні положення, викладені в розділі 3.1. або 3.2. Додатку I не дотримуються.

6. Починаючи з 1 вересня 2012 року, держави-члени мають:

- розглядати сертифікати відповідності, які супроводжують нові транспортні засоби, відповідно до положень Директиви № 70/156/ЕЕС, як такі, що більше не є дійсними для цілей статті 7 (1) цієї Директиви та
- заборонити реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нових транспортних засобів, які не супроводжуються сертифікатом відповідності згідно з Директивою № 70/156/ЕЕС, із причин, пов'язаних з захистом пішоходів, якщо технічні положення, викладені в розділі 3.2 Додатку I, не дотримуються.

Стаття 3

Відповідно до положень статті 2, держави-члени повинні гарантувати, що тести, викладені в розділі 3.1. або 3.2. Додатку I, будуть здійснюватись у відповідності з технічними приписами, які будуть визначені рішенням Комісії.

Стаття 4

Щомісяця відповідні органи держав-членів мають направляти в Комісію копії свідочств про затвердження типу автомобілю, форма якого викладена у Додатку 2 до Додатку II, відносно кожного транспортного засобу, яке було затверджено, відповідно до цієї Директиви протягом цього місяця.

Стаття 5

1. Комісія на підставі відповідної інформації органів влади та зацікавлених сторін, а також незалежних досліджень, буде стежити за прогресом в галузі захисту пішоходів, а також буде здійснювати до 1 липня 2004 незалежну оцінку щодо виконання положень Додатка I, розділу 3.2, зокрема, розробки альтернативних заходів (пасивних або комбінації активних і пасивних заходів). Техніко-економічне обґрунтування буде засноване, зокрема, на практичних тестах і незалежних наукових дослідженнях.
2. Якщо під час техніко-економічної оцінки, визначеної пунктом 1, виникне необхідність в змінах положень Додатку I, розділу 3.2, або включенні пасивних і активних заходів, які забезпечують принаймні такий же рівень захисту, як існуючі положення Додатку I, розділу 3.2, Комісія повинна подати пропозицію до Європейського Парламенту та Ради, щоб внести відповідні зміни до цієї Директиви.
3. Поки зміни цієї Директиви обмежуються впровадженням альтернативних пасивних заходів, забезпечують принаймні такий же рівень захисту, як існуючі положення Додатку I, розділу 3.2, такі зміни можуть вноситися Комітетом з адаптації до технічного прогресу відповідно до процедури, викладеної в статті 13 Директиви № 70/156/ЕЕС.
4. До 1 квітня 2006 року і кожні два роки після цього Комісія повинна робити доповідь до Європейського Парламенту та Ради про результати моніторингу, який визначено пунктом 1.

Стаття 6

Директиву № 70/156/ЕЕС змінено наступним чином: [...]

Стаття 7

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, постанови та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви до 31 грудня 2003 року. Вони повинні негайно інформувати Комісією про їх прийняття.

Вони повинні застосовувати ці заходи з 1 січня 2004 року.

Коли держави-члени приймають ці заходи, вони повинні містити посилання на цю Директиву або повинні супроводжувати таким посиланням у разі їх офіційної публікації. Методи такого посилання повинні бути встановлені державами-членами.

42. Держави-члени повинні повідомляти Комісію щодо основних положень національного законодавства, яке вони приймають у сфері, що регулюється цією Директивою.

Стаття 8

Ця Директива набуває чинності на наступний день після її опублікування в *Офіційному журналі Європейського Союзу*.

Стаття 9

Ця Директива адресована державам-членам.

Брюссель, 17 листопада 2003 р.



Приклад облаштування припіднятого пішохідного переходу на регульованому перехресті



Стандартне облаштування пішохідного переходу за допомогою дорожньої розмітки

РЕГЛАМЕНТ (ЄС) №78/2009 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ**від 14 лютого 2009 р.****про схвалення типу автомобільних транспортних засобів стосовно захисту пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху, що вносить зміни до Директиви № 2007/46/ЄС та що замінює Директиви № 2003/102/ЄС та 2005/66/ЄС****(Текст стосується ЄЕП)****(Витяги без додатків)****ГЛАВА I****ПРЕДМЕТ, СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ***Стаття 1***Предмет**

Цей Регламент встановлює вимоги для конструювання та функціонування автомобільних транспортних засобів та систем фронтального захисту для того, щоб зменшити кількість і суворість пошкоджень пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху, які потрапили під фронтальний удар транспортних засобів та для того, щоб уникнути таких зіткнень.

*Стаття 2***Сфера застосування**

1. Цей Регламент застосовується до:

- (a) автомобільних транспортних засобів категорії M_1 , як це визначено у частині 11 статті 3 Директиви 2007/46/ЄС та у пункті 1 Секції А Додатку II до неї, з урахуванням частини 2 цієї статті;
- (b) автомобільних транспортних засобів категорії N_1 , як це визначено у частині 11 статті 3 Директиви 2007/46/ЄС та у пункті 2 Секції А Додатку II
- (c) систем фронтального захисту прилаштованих, як оригінальне обладнання до транспортних засобів, зазначених у пунктах (a) та (b) або котрі постачаються як окремі технічні вузли для прилаштування до таких транспортних засобів.

2. Секції 2 та 3 Додатку I до цього Регламенту не застосовуються до:

- (a) транспортних засобів категорії N_1 та
- (b) транспортних засобів категорії M_1 , що походить із N_1 , максимальною вагою, що перевищує 2 500 кг.; якщо місце водія «точка R» знаходиться або перед передньою віссю або поздовжньо замикає передню вісь поперек осьової лінії на максимум 1100 мм.

Стаття 3

Визначення

Для цілей цього Регламенту:

1. «А-стійка» означає саму передню та віддалену від центру підпору даху, що тягнеться від шасі до даху транспортного засобу;
2. «система допомоги при гальмуванні» означає функцію системи гальмування, яка виводить момент екстремального гальмування із характеристики команди водія щодо гальмування за таких умов що:
 - (а) вона допомагає водієві надати максимально досяжного ступеню гальмування; або
 - (б) вона є достатньою для спричинення повного циклу анти-блокування гальмівної системи;
3. «бампер» означає будь-які передні, нижні, зовнішні конструкції транспортного засобу, включаючи додатки до них, які призначені для того, щоб дати захист транспортному засобові при залученні до фронтального зіткнення на низькій швидкості з іншим транспортним засобом; проте це не включає в себе будь-яких систем фронтального захисту;
4. «система фронтального захисту» означає окрему конструкцію або конструкції, таку як передня захисна дуга або додатковий бампер, який на додаток до попередньо встановленого бамперу призначений для захисту зовнішньої поверхні транспортного засобу від пошкоджень у випадку зіткнення з об'єктом за виключенням конструкцій, що мають вагу меншу за 0,5 кг, призначені лише для захисту фар транспортного засобу;
5. «максимальна вага» означає максимальну технічно допустиму вагу із вантажем, встановлену виробником відповідно до пункту 2.8 Додатку I Директиви 2007/46/ЄС;
6. «транспортні засоби категорії N_1 », що походять з M_1 , означає ті транспортні засоби категорії N_1 , які перед А-стійками мають однакову загальну конструкцію та форму, що й уже існуючі транспортні засоби категорії M_1 ;
7. «транспортні засоби категорії M_1 », що походять із N_1 , означає ті транспортні засоби категорії M_1 , які перед А-стійками мають однакову загальну конструкцію та форму, що й вже існуючі транспортні засоби категорії N_1 .

ГЛАВА II

ОБОВ'ЯЗКИ ВИРОБНИКІВ

Стаття 4

Технічні вимоги

1. Відповідно до статті 9 виробники забезпечують те, щоб транспортні засоби розміщені на ринку, були обладнані системою допомоги при гальмуванні схваленого типу відповідно до вимог Секції 4 Додатку I, і щоб такі транспортні засоби відповідали вимогам Секції 2 або 3 Додатку I.
2. Відповідно до статті 10, виробники забезпечують те, щоб системи фронтального захисту або прилаштовані як оригінальне обладнання, до транспортних засобів, розміщених на ринку,

або, що постачаються як окремі технічні вузли, відповідали вимогам Секції 5 та 6 Додатку I.

3. Виробники надають органам влади, що видають схвалення, належні дані щодо специфікацій та умов випробувань транспортного засобу та системи фронтального захисту. Дані включають в себе інформацію, що вимагається для перевірки функціонування будь-яких пристроїв активного захисту, встановлених на транспортному засобі.

4. У випадку, коли системи фронтального захисту постачаються як окремі технічні вузли, виробники надають органам влади, що видають схвалення, належні дані про специфікації систем та умови випробувань.

5. Системи фронтального захисту як окремі технічні вузли не розповсюджуються, не пропонуються до продажу або не продаються, доки такі не супроводжуються списком транспортних засобів, для яких система фронтального захисту схвалена як тип, а також чіткою інструкцією зі збирання. Інструкція зі збирання має містити в собі спеціальні настанови із монтування, включаючи способи кріплення для транспортних засобів для яких вузол було схвалено для того, щоб надати можливість схваленим компонентам бути встановленими на такий транспортний засіб у спосіб, що відповідає відповідним нормам Секції 6 Додатку I.

6. Комісія ухвалює заходи з виконання, що встановлюють технічні норми для застосування вимог, встановлених у Додатку I. Заходи, розроблені для того, щоб внести зміни до несуттєвих елементів цього Регламенту, серед іншого, шляхом його доповнення, мають бути ухваленими відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеної у частині 2 статті 40 Директиви 2007/46/ЄС.

Стаття 5

Заявка на схвалення типу ЄС

1. Виробник подає до органу влади, що видає схвалення, інформаційний документ, складений відповідно до форми, визначеної у Частині 1 Додатку II при застосуванні схвалення типу ЄС типів транспортних засобів з урахуванням захисту пішоходів.

Виробник подає до технічних служб, що відповідають за виконання випробувань для схвалення типу транспортного засобу, який є типовим зразком типу транспортних засобів, що має бути схваленим.

2. Виробник подає органу влади, що видає схвалення, інформаційний документ, складений відповідно до форми, встановленої у Частині 2 Додатку II при зверненні щодо схвалення типу ЄС транспортного засобу з урахуванням того, що його буде облаштовано системою фронтального захисту.

Виробник подає технічній службі, що відповідає за проведення випробування для схвалення типу транспортного засобу, який є типовим зразком типу транспортних засобів, що має бути схваленим, оснащеного системою фронтального захисту. На запит такої технічної служби виробник також надає спеціальні компоненти або примірники матеріалів, що використовувалися.

3. Виробник подає органу влади, що видає схвалення, інформаційний документ, складений відповідно до моделі встановленої у Частині 3 Додатку II при зверненні щодо схвалення типу ЄС для окремих технічних вузлів типу системи фронтального захисту.

Виробник подає технічній службі, відповідальній за проведення випробувань для схвалення типу, один примірник типу систем фронтального захисту, що має бути затвердженим. Якщо

така технічна служба вважає це за необхідне, вона може звернутися по інші примірники. Примірник(и) мають бути чітко промаркованими торговою назвою заявника або торговою маркою та позначеннями типу стійкими до виправлення. Виробник розробляє положення щодо подальшого примусового демонстрування позначення схвалення типу ЄС.

ГЛАВА III

ОБОВ'ЯЗКИ ОРГАНІВ ВЛАДИ ДЕРЖАВ-ЧЛЕНІВ

Стаття 6

Надання схвалення типу ЄС

1. Якщо відповідних вимог дотримано, орган влади, що видає схвалення, надає схвалення типу ЄС та видає номер схвалення типу відповідно до системи нумерації, встановленої у Додатку VII Директиви 2007/46/ЄС.

2. Для цілей Секції 3 номер такого схвалення типу використовує одну із нижченаведених літер:

(a) для схвалення транспортних засобів з урахуванням захисту пішоходів:

— «А», якщо транспортний засіб відповідає Секції 2 Додатку I,

— «В», якщо транспортний засіб відповідає Секції 3 Додатку I;

(b) для схвалення транспортного засобу з урахуванням того, що його обладнано системою фронтального захисту або схвалення системи фронтального захисту, що постачається як окремий технічний вузол:

— «А», якщо система фронтального захисту відповідає Секції 5 Додатку I з урахуванням застосування його пунктів 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 та 5,

— «В», якщо система фронтального захисту відповідає Секції 5 Додатку I із урахуванням застосування його пунктів 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 та 5.3,

— «Х», якщо система фронтального захисту відповідає Секції 5 Додатку I з урахуванням застосування його пунктів 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 та 5.3.

3. Орган влади, що видає схвалення, не призначає той же самий номер іншому типові транспортного засобу або типові системи фронтального засобу.

4. Для цілей частини 1 орган влади, що видає схвалення, видає сертифікат схвалення типу ЄС, складений відповідно до такого:

(a) форма, встановлена у Частині 1 Додатку III для типу транспортного засобу з урахуванням захисту пішоходів;

(b) форма, встановлена у Частині 2 Додатку III для типу транспортного засобу з урахуванням того, що його обладнано системою фронтального захисту;

(с) форма, встановлена у Частині 3 Додатку III для типу системи фронтального захисту, що постачається як окремий технічний вузол.

Стаття 7

Позначення схвалення типу ЄС

Кожна система фронтального захисту, схвалена відповідно до цього Регламенту у рамках схвалення типу транспортного засобу, з урахуванням того, що його обладнано системою фронтального захисту або схвалення типу системи фронтального захисту, що постачається як окремий технічний вузол, має відповідати вимогам цього Регламенту та допускається і в подальшому має носити позначення схвалення типу, встановлене відповідно до положень, встановлених Додатку IV.

Стаття 8

Модифікація типу та внесення змін до схвалень

Будь-яка модифікація у системах фронтального захисту транспортних засобів перед А-стійками, що впливає чи то конструкцію, основні розміри, матеріали зовнішніх поверхонь транспортного засобу, способи кріплення або оформлення зовнішніх чи внутрішніх компонентів, та яка може мати значний вплив на результати випробувань, має вважатися змінами відповідно до статті 13 Директиви 2007/46/ЄС, а тому вимагає нової заявки щодо схвалення типу.

Стаття 9

Графік застосування (Регламенту) до транспортних засобів

1. Починаючи з дати, встановленої у другій частині статті 16, національні органи влади відмовляються на підставах, пов'язаних із захистом пішоходів, видавати схвалення типу ЄС або національне схвалення типу по відношенню до нижченаведених нових типів транспортних засобів:

- (a) категорії M_1 , які не відповідають технічним нормам, встановленим у Секції 4 Додатку I;
- (b) категорії M_1 максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг, що не відповідають технічним нормам, встановленим у Секції 2 або Секції 3 Додатку I;
- (c) категорії N_1 , що походять із M_1 , з максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг, які не відповідають технічним нормам встановленим у Секціях 2 та 4 або у Секціях 3 та 4 Додатку I.

2. Починаючи з 24 лютого 2011 р., національні органи влади на підставах, пов'язаних із захистом пішоходів, розглядатимуть сертифікати відповідності, як такі, що не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нижченаведених нових транспортних засобів, які не відповідають технічним нормам, встановленим у Секції 4 Додатку I цього Регламенту:

- (a) транспортні засоби категорії M_1 ;
- (b) транспортні засоби категорії N_1 , що походять із M_1 , із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг.

3. Починаючи з 24 лютого 2013 р., національні органи влади відмовлятимуть на підставах, пов'язаних із захистом пішоходів, видавати схвалення типу ЄС або національне схвалення

типу стосовно таких типів нових транспортних засобів:

- (a) категорії M_1 із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг, які не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 3 Додатку I;
- (b) категорії N_1 , що походять із M_1 з максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг, які не відповідають технічним нормам, встановленим у Секції 3 Додатку I.

4. Починаючи з 31 грудня 2012 р., національні органи влади на підставах, пов'язаних із захистом пішоходів, вважатимуть сертифікати відповідності такими, що не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію таких типів нових транспортних засобів, що не відповідають технічним нормам, встановленим у Секції 2 або Секції 3 Додатку I цього Регламенту:

- (a) транспортні засоби категорії M_1 із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг;
- (b) транспортні засоби категорії N_1 , що походять із M_1 із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг.

5. Починаючи з 24 лютого 2015 р., національні органи влади відмовлятимуться на підставах, пов'язаних із захистом пішоходів, видавати схвалення типу ЄС або національне схвалення типу стосовно таких типів нових транспортних засобів:

- (a) категорії M_1 із максимальною вагою, що перевищує 2 500 кг, які не відповідають технічним нормам, встановленим у Секції 3 Додатку I;
- (b) категорії N_1 , що не відповідають технічним нормам, встановленим у Секціях 3 та 4 Додатку I.

6. Починаючи з 24 серпня 2015 р., національні органи влади на підставах, пов'язаних із захистом пішоходів, вважатимуть сертифікати відповідності такими, що більше не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нових транспортних засобів категорії N_1 , що не відповідають технічним нормам, встановленим у Секції 4 Додатку I цього Регламенту.

7. Починаючи з 24 лютого 2018 р., національні органи влади на підставах, пов'язаних із захистом пішоходів, вважатимуть сертифікати відповідності такими, що більше не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нижченаведених нових транспортних засобів:

- (a) категорії M_1 із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг, що не відповідають технічним нормам, встановленим у Секції 3 Додатку I цього Регламенту;
- (b) категорії N_1 , що походять із M_1 із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг, що не відповідає технічним нормам, встановленим у Секції 3 Додатку I цього Регламенту.

8. Починаючи з 24 серпня 2019 р., національні органи влади, на підставах, пов'язаних із захистом пішоходів, вважатимуть сертифікати відповідності такими, що більше не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нижченаведених нових транспортних засобів:

- (a) категорії M_1 із максимальною вагою, що перевищує 2 500 кг, що не відповідають технічним нормам, встановленим у Секції 3 Додатку I цього Регламенту;
- (b) категорії N_1 , що не відповідають технічним нормам, встановленим у Секції 3 Додатку I цього Регламенту.

9. Без шкоди частинам 1 - 8 цієї статті та за умови набуття чинності заходами, схваленими

відповідно до частини б статті 4, якщо цього вимагає виробник, національні органи влади на підставах, пов'язаних із захистом пішоходів, не відмовлятимуться видавати схвалення типу ЄС або національне схвалення типу для нового типу транспортних засобів або не заборонятимуть реєстрацію, продаж або введення в експлуатацію нових транспортних засобів, якщо відповідний транспортний засіб відповідає технічним нормам, встановленим у Секціях 3 або 4 Додатку I.

Стаття 10

Застосування (Регламенту) до систем фронтального захисту

1. Національні органи влади відмовлятимуться видавати схвалення типу ЄС або національне схвалення нового типу транспортного засобу з урахуванням того, що його обладнано системою фронтального захисту або схвалення типу ЄС окремого технічного вузла для нового типу системи фронтального захисту, що не відповідає вимогам, встановленим у Секціях 5 та 6 Додатку I.

2. Національні органи на підставах, пов'язаних із системами фронтального захисту, вважатимуть сертифікати відповідності такими, що більше не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нових транспортних засобів, що не відповідають вимогам, встановленим у Секціях 5 та 6 Додатку I цього Регламенту.

3. Вимоги, встановлені у Секціях 5 та 6 Додатку I цього Регламенту, застосовуються до систем фронтального захисту, що постачаються як окремі технічні вузли для цілей статті 28 Директиви 2007/46/ЄС.

Стаття 11

Системи уникнення зіткнення

1. Згідно з оцінкою Комісії, транспортні засоби, обладнані системами уникнення зіткнення можуть не виконувати вимог випробувань, встановлених у Секціях 2 та 3 Додатку I для того, щоб отримати схвалення типу ЄС або національне схвалення типу для типу транспортного засобу з урахуванням захисту пішоходів або для того, щоб бути проданими, зареєстрованими або введенними в експлуатацію.

2. Комісія представляє оцінку Європейському Парламентові та Раді, супроводжуючи це, у разі необхідності, пропозиціями з внесення змін до цього Регламенту.

Будь-які запропоновані заходи мають забезпечувати ті рівні захисту, що є принаймні еквівалентними у значенні фактичної ефективності відносно тих, що передбачені Секціями 2 та 3 Додатку I.

Стаття 12

Моніторинг

1. Національні органи влади надають Комісії результати моніторингу, згаданого у пунктах 2.2, 2.4 та 3.2 Додатку I на щорічній основі та щонайпізніше до 28 лютого кожного року після того, що слідує за їхнім отриманням.

Вимога надавати такі результати припиняє застосовуватися з 24 лютого 2014 р.

2. У разі необхідності, Комісія може на основі результатів моніторингу, що проводився відповідно до пунктів 2.2, 2.4 та 3.2 Додатку I, схвалювати заходи з реалізації.

Такі заходи, призначені для внесення змін до не суттєвих елементів цього Регламенту, серед іншого за допомогою його доповнення, ухвалюються відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, згаданій у частині 2 статті 40 Директиви 2007/46/ЄС.

3. Комісія, діючи на основі відповідної інформації, переданої органами влади, що видають схвалення та зацікавленими сторонами, а також на основі незалежних досліджень контролює технічний розвиток у сфері підвищених вимог пасивної безпеки, допомоги при гальмуванні та інших технологій активної безпеки, які можуть надати поліпшений захист уразливих учасників дорожнього руху.

4. До 24 лютого 2014 р. Комісія перегляне спроможність щодо реалізації та застосування будь-яких таких підвищених вимог пасивної безпеки. Комісія переглядатиме роботу цього Регламенту на предмет використання та ефективності технологій допомоги при гальмуванні та активної безпеки.

5. Комісія надає до Європейського Парламенту та Ради звіт, що у разі необхідності супроводжується пропозиціями стосовно предмету.

Стаття 13

Санкції

1. Держави-члени встановлюють положення щодо санкцій, які застосовуються до порушень виробниками положень цього Регламенту, вживають усіх заходів, необхідних для забезпечення того, щоб вони виконувалися. Передбачені санкції мають бути ефективними, пропорційними та переконливими. Держави-члени повідомляють про такі положення Комісії до 24 серпня 2010 р. та повідомляють без затримок про будь-які подальші зміни, що впливають на них.

2. Типи порушень, які підлягають санкціям, включають в себе принаймні таке:

- (a) видання недостовірних декларацій під час процедури схвалення або процедури, що призводить до повернення;
- (b) фальсифікування результатів випробувань для схвалення типу;
- (c) нерозкриття даних або технічних специфікацій, що могло призвести до повернення або відміни схвалення типу;
- (d) відмова надати доступ до інформації.

ГЛАВА IV

ПЕРЕХІДНІ ТА ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 14

Зміни до Директиви 2007/46/ЄС

До Директиви 2007/46/ЄС вносяться зміни відповідно до Додатку V цього Регламенту.

Стаття 15

Скасування

Директиви 2003/102/ЄС та 2005/66/ЄС скасовуються з дати, встановленої у другій частині статті 16 цього Регламенту.

Посилання на замінені Регламенти вважаються посиланнями на цей Регламент.

Стаття 16

Набуття чинності

Цей Регламент набуває чинності на 20-ий день після його опублікування у *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Він застосовується з 24 листопада 2009 р. за виключенням частини 6 статті 4 та частини 9 статті 9, які застосовуватимуться з дати набуття чинності, а частин 2 – 8 статті 9 застосовуватимуться з дат, встановлених у цій статті.

Цей Регламент є обов'язковим у повному обсязі та повинен прямо застосовуватись у всіх державах-членах.

Вчинено у Страсбурзі, 14 січня 2009 р.

За Європейський Парламент

За Раду

Голова

Голова

H.-G. PÖTTERING

A. VONDRA

**Вплив факторів ризику на дорожню аварійність
(за даними міжнародної статистики)**

| Фактори ризику | Дані міжнародної статистики |
|--|---|
| Фактори ризику, пов'язані з людиною | Основний фактор ризику - алкоголь. Вміст алкоголю в крові у кількості 1 проміле збільшує ризик ДТП у 25 разів порівняно з абсолютно тверезим водієм |
| | Швидкість - фактор, що збільшує ризик ДТП і тяжкість її наслідків. Збільшення швидкості всього лише на 10 км/год збільшує ризик отримання дорожньо-транспортного травматизму на 25% і смертельного результату – на 40%. |
| | Ризик ДТП набагато вищий для інших категорій дорожніх користувачів, ніж для водіїв і пасажирів: для пішоходів - у 4 рази, для велосипедистів - у 8 разів, для мотоциклістів - у 25 разів. |
| | Ризик ДТП в 5 разів вищий для молодих і недосвідчених водіїв, ніж для водіїв зі стажем. |
| | Ризик ДТП із серйозними наслідками дуже високий для водіїв літнього віку. Особливо це стосується велосипедистів та мотоциклістів. |
| | Ризик ДТП знижується, якщо водій заздалегідь попереджений про несприятливі умовами на дорозі. |
| Фактори ризику, пов'язані із зовнішніми умовами | Ризик у 3 рази вищий взимку, ніж влітку. |
| | Ризик у 3 рази вищий вночі, ніж вдень. |
| Фактор ризику, пов'язаний з дорогою | Ризик отримання поранень в результаті ДТП у 2 рази вищий в населених пунктах, ніж на відкритих трасах, однак ризик смертельного результату нижчий. |

Джерело: ТОВ «Автодорожній Консалтинг», 2004

ЕФЕКТИВНІСТЬ

реалізації деяких заходів з підвищення безпеки дорожнього руху у північних країнах Європейського Союзу

1. **Фізичні заходи, що застосовуються на вулицях і дорогах****Влаштування кругових розв'язок:**

У Данії в результаті влаштування 82 кругових розв'язок:

- Імовірність облікових ДТП в містах (у зоні забудови) знизилась на 50%;
- Імовірність облікових ДТП на дорогах загального користування знизилась на 85%.

У Голландії в результаті влаштування 201 кругової розв'язки:

- Імовірність облікових ДТП знизилася на 70%;
- Імовірність всіх видів ДТП знизилася на 50%;
- Найбільший ефект спостерігався на дорогах загального користування, а не в зонах забудови.

У Фінляндії в результаті влаштування 87 кругових розв'язок:

- Імовірність облікових ДТП знизилася на 65-75%;
- Але: Швидкість проїзду перехресть зросла (швидкість руху на кругових розв'язках виявилася вищою, ніж на перехрестях).

Тротуари / пішохідні доріжки і велосипедні доріжки:

- Норвегія: Скорочення облікових ДТП на 7%;
- Фінляндія: Скорочення облікових ДТП на 10%;
- Фінляндія: Скорочення облікових ДТП за участю пішоходів та велосипедистів на 30%.

Підземні/надземні дворівневі пішохідні переходи і велодоріжки:

- Норвегія: Скорочення облікових ДТП на 30%;
- Фінляндія: Скорочення облікових ДТП на 30%;
- Фінляндія: Скорочення облікових ДТП за участю пішоходів на 50%.

Результати введення режиму обмеження швидкості руху в межах зони забудови**Введення обмеження швидкості руху**

- Норвегія: Скорочення швидкісного режиму з 50 до 40км /год => Скорочення ДТП зі смертельним результатом на 58%;
- Швейцарія: Уперше застосовано в 1980 р. у 5 містах, дозволена швидкість руху в межах міст була обмежена з 60 до 50 км/год => кількість облікових ДТП знизилася на 9,7%;
- Данія. Вперше застосована в 1986 р, в містах Данії швидкісний режим знижений з 60 до 50км/год => кількість облікових ДТП знизилася на 8,7%, ДТП зі смертельним наслідком - на 24,1%;

Фінляндія:

- У центрі г. Йоенсуу (1993) швидкісний режим був знижений з 50 до 40км/год => кількість облікових ДТП знизилася на 48%;
- В центрі м. Тампере та м. Леппавірта (1990-ті) швидкісний режим був знижений з 50 до 40км /год => середня швидкість руху транспортного потоку знизилася на 3-6 км/год.;
- Ризик отримання травми в ДТП знизився на 10-15%;

- Ризик ДТП зі смертельним результатом знизився на 30-40%;
- 70-75% жителів розглядали рішення про обмеження швидкісного режиму як правильне (таксисти протестували);
- 60% жителів відчували себе більш безпечно;
- Кількість випадків перевищення швидкості зросла на 27-40%;
- У Гельсінкі в 1990-х: Зниження швидкісного режиму в центрі міста з 50 до 40 км/год;
- Середня швидкість руху транспортного потоку знизилася на 1-2 км/год;
- Ризик облікових ДТП знизився на 30%;
- 60% жителів оцінювали це рішення як правильне;
- Час поїздки не збільшився;
- Скоротилася кількість вимушених зупинок (на перехрестях) і простої транспорту;
- Плавність руху покращилася;
- Забруднення повітря вихлопними газами або залишилося на минулому рівні, або знизилася;
- Витрати пального знизились.

ЦЕНТРАЛЬНИЙ БАР'ЄР

Смуга обгону на підйомі без центрального бар'єру (Швеція):

- Збільшує пропускну спроможність, але не підвищує безпеку руху;
- У Швеції і Фінляндії ширина проїзної частини автомобільних доріг з центральним бар'єром складає 14,95-15,75 м;
- Скорочення ДТП зі смертельним результатом на 65%;
- Скорочення ДТП з пораненнями на 35%.

БУДІВНИЦТВО АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

Будівництво магістралей

- Норвегія: Скорочення облікових ДТП на 7%;
- Фінляндія: Скорочення облікових ДТП на 20% при реалізації другої стадії будівництва автомобільної дороги (тобто в порівнянні з першою стадією будівництва, коли вже здійснено 70% капіталовкладень);
- Фінляндія: Скорочення облікових ДТП на 65% при переведенні звичайної автомобільної дороги в магістраль (перетини /примикання в одному рівні не допускаються, обов'язкова наявність розділювальної смуги);

Будівництво об'їзної дороги:

- Норвегія: Скорочення облікових ДТП на 25%.

Влаштування асфальтобетонного покриття на гравійних дорогах:

- Фінляндія: скорочення загальної кількості ДТП на 10%.

ПЕРЕХРЕСТЯ / ПЕРЕТИНИ

Каналізування руху на Х-подібному перехресті:

- Фінляндія: скорочення облікових ДТП на 10%.

Каналізування руху на примиканні (Т-подібному перехресті):

- Фінляндія: Скорочення облікових ДТП на 5%.

Будівництво смуги для обгону/об'їзду транспортних засобів, що виконують лівий поворот:

- Фінляндія: Скорочення облікових ДТП на 15%.

Будівництво дворівневої розв'язки на місці існуючого Х-подібного перехрестя:

- Фінляндія та Норвегія: Скорочення облікових ДТП на 49%.

УДОСКОНАЛЕННЯ НА ПЕРЕХРЕСТЯХ

Будівництво видовженого центрального острівця на вулиці міста:

- Норвегія: двосмугова проїзна частина, скорочення облікових ДТП на 39%;
- Норвегія: чотирисмугова проїзна частина, скорочення облікових ДТП на 22%.

ПОКРАЩЕННЯ ДОРОЖНЬОГО ОТОЧЕННЯ

Влаштування пологих з'їздів:

- Фінляндія: скорочення облікових ДТП на 15%;
- Норвегія: з 1:03 до 1:4, скорочення облікових ДТП на 42%;
- Норвегія: з 1:04 до 1:6, скорочення облікових ДТП на 22%.

Перенесення небезпечних об'єктів (камені, палі, стовпи) далі від краю проїзної частини або бар'єрне огороження даних об'єктів:

- Фінляндія: скорочення облікових ДТП на 15%;
- Норвегія: перенесення об'єктів на відстань від 1 до 5 м, скорочення облікових ДТП на 22%;
- Норвегія: перенесення об'єктів на відстань від 5 до 9 м, скорочення облікових ДТП ще на 22%.

Покращення видимості:

- Фінляндія: скорочення облікових ДТП на 10%;
- Норвегія: збільшення відстані видимості з менш ніж 200 м до понад 200 м, скорочення облікових ДТП на 20% бар'єрної огорожі та огорожа.

Влаштування бар'єрних огорожень:

- Фінляндія: скорочення облікових ДТП на 23,5%;
- Норвегія: Влаштування нового бар'єрного огороження біля брівки земляного полотна, скорочення облікових ДТП на 44% на ділянках, де можливий з'їзд автомобіля з дороги;
- Норвегія: влаштування бар'єрного огороження перед небезпечним об'єктом (перешкоди: камінь, скеля, т.п.), скорочення облікових ДТП на 69% на ділянках, де можливий наїзд автомобіля на перешкоду;
- Норвегія: влаштування бар'єрного огороження посередині чотирисмугової дороги, скорочення облікових ДТП на 43%.

Влаштування огорож для запобігання виходу тварин на дорогу:

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом за участю тварин на 15%;
- Норвегія: скорочення облікових ДТП за участю тварин на 55%.

ЗАХОДИ НА КРИВИХ У ПЛАНІ

Заходи на небезпечних поворотах - установка дорожніх знаків

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом тільки за участю автомобіля на 20%;
- Норвегія: встановлення попереджувального знаку, скорочення ДТП зі смертельним результатом на 30%;
- Норвегія: встановлення знака «Рекомендована швидкість», скорочення ДТП зі смертельним результатом на 13%;
- Норвегія: встановлення попереджувальних знаків, що показують напрямок повороту, скорочення ДТП зі смертельним результатом на 39%;
- Норвегія: встановлення попереджувальних знаків і нанесення якісної дорожньої розмітки на кривій, скорочення ДТП зі смертельним результатом на 19%.

ОСВІТЛЕННЯ ДОРІГ

Влаштування освітлення

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом (тільки автомобіль) на 25%, скорочення ДТП зі смертельним результатом за участю пішоходів на 35%;
 - Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним результатом в темний час доби на 64%
- Заміна жорстких опор освітлення на гнучкі (ті, які ламаються /складаються при наїзді на них);**
- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом (тільки автомобіль) на 20%;
 - Норвегія: скорочення облікових ДТП в результаті наїзду на опору освітлення на 50%.

Збільшення інтенсивності вуличного освітлення в 2 рази

- Норвегія: скорочення облікових ДТП в темний час доби на 8%.

УТРИМАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

- Норвегія: підвищення готовності служб утримання, скорочення облікових ДТП в зимовий період на 8%.

ЛІКВІДАЦІЯ ПРИВАТНИХ З'ЇЗДІВ (ПІД'ЇЗД ДО ПРИВАТНОЇ ЗАБУДОВИ) З ГОЛОВНОЇ ДОРОГИ

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом (тільки автомобіль) на 10%;
- Норвегія: скорочення облікових ДТП на 25-31% в залежності від початкової ситуації.

ЗНАК STOP

Встановлення знаку «Stop» на перехресті / перетинанні

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на перехресті (тільки автомобіль) на 10%;
- Норвегія: установка знака «Stop» на примиканні (Т-образному перехресті), скорочення облікових ДТП на 19%;
- Норвегія: установка двох знаків зупинки на перетині (Х-подібному перехресті), скорочення облікових ДТП на 35%;
- Норвегія: установка чотирьох знаків «Stop» на перетині (Х-подібному перехресті), скорочення облікових ДТП на 45%;

СВІТЛОФОРИ

Установка світлофорних об'єктів на перетині / перехресті

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на примиканні (Т- подібне перехрестя) (тільки автомобіль) на 15%;
- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на перетині (Х-подібне перехрестя) (тільки автомобіль) на 37%;
- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на примиканні (Т-подібне перехрестя) (тільки автомобіль) на 15%;
- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на перетині (Х-подібне перехрестя) (тільки автомобіль) на 30%.

Встановлення пішохідних світлофорів і влаштування центрального острівця безпеки

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом: тільки автомобіль - на 10%, з участю пішоходів - на 32,5%;
- Норвегія: скорочення облікових ДТП на 7%, облікових ДТП за участю пішоходів на 12%;
- Фінляндія: скорочення загальної кількості ДТП (автомобілі) на 5% і ДТП з участю пішоходів на 25%;

ШВИДКІСТЬ РУХУ ТА МЕТОДИ ЇЇ ЗНИЖЕННЯ

Обмеження швидкісного режиму

- Фінляндія: зниження швидкості руху з 80 до 70 км/год => зменшення ДТП зі смертельним результатом на 22%;
- Норвегія: зниження швидкості руху з 70 або 60 км/год до 50 км/год => зниження середньої швидкості руху транспортного потоку на 3%, але скорочення ДТП зі смертельним результатом на 23%.

«Лежачі поліцейські» або хампи

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом: тільки автомобіль - на 15%, з участю пішоходів - на 20%;
- Норвегія: скорочення облікових ДТП 48% на вулиці, де проводилися дані заходи, і на 6% на сусідніх вулицях.

Заходи фізичного стримування швидкостей руху до 30 км/год і «лежачі поліцейські» в житлових зонах:

- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним результатом за участю пішоходів та велосипедистів на 47%;
- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом (тільки автомобіль) на 44% і ДТП зі смертельним результатом за участю пішоходів та велосипедистів на 48%.

ДОРОЖНЯ РОЗМІТКА

Відновлення дорожньої розмітки

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на 5%;
- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на 3%.

Відновлення крайової і осьової розмітки

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на 10%;
- Норвегія: скорочення облікових ДТП на 24%.

Заміна існуючої крайової дорожньої розмітки на ребристу (рельєфну)

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на 3%;
- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним результатом (тільки автомобіль) на 31% в ситуаціях, коли можливий з'їзд автомобіля з дороги.

Заміна існуючої осьової дорожньої розмітки на ребристу / рельєфну

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на 3%

Влаштування у дорожньому покритті світловідбивних елементів («котячі очі» і т.п.)

- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним результатом в темний час доби на 8%.

Встановлення світлоповертальних стовпчиків упродовж дороги

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом на 5%.

ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПІШОХІДНОГО РУХУ

Нанесення розмітки та встановлення знаків на пішохідному переході

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом (автомобіль) на 5% і за участю пішоходів та велосипедистів - на 10%;

Влаштування припіднятого пішохідного переходу

- Норвегія: скорочення облікових ДТП на 39%.

Влаштування припіднятого центрального острівця безпеки для пішоходів

- Норвегія: скорочення облікових ДТП на 13%;
- Фінляндія: скорочення облікових ДТП на 20%.

Влаштування напрямного огородження біля пішохідного переходу

- Норвегія: скорочення облікових ДТП на 21%.

Шкільне патрулювання біля пішохідних переходів

- Норвегія: скорочення облікових ДТП за участю пішоходів на 35%.

ОРГАНІЗАЦІЯ ПАРКОВОК

Заборона вуличної парковки

- Норвегія: скорочення облікових ДТП на 20%.

Зміна паркування за типом шеврон («ялинка») або паркування під прямим кутом до проїзної частини на паркування вздовж проїзної частини / паралельно бордюру

- Норвегія: скорочення загальної кількості ДТП на 35%.

ПЕРЕНЕСЕННЯ ТРАМВАЙНОЇ ЗУПИНКИ ІЗ СЕРЕДИНИ ПРОЇЗНОЇ ЧАСТИНИ ДО БОРДЮРУ (запобігання виходу пасажирів на проїзну частину)

- Норвегія: скорочення облікових ДТП на 55%.

ВСТАНОВЛЕННЯ ДОРОЖНІХ ЗНАКІВ, ЩО ІНФОРМУЮТЬ ПРО ФАКТИЧНІ ШВИДКОСТІ РУХУ АВТОМОБІЛЯ

- Фінляндія: скорочення загальної кількості ДТП на 5%.

ПЕРЕХРЕЩЕННЯ ІЗ ЗАЛІЗНИЦЯМИ

Будівництво дворівневої розв'язки із залізницею

- Фінляндія: скорочення облікових ДТП на 64%.

Установка напівшлагбаумів на залізничному переїзді

- Фінляндія: скорочення ДТП зі смертельним результатом (тільки автомобіль) на 55% і за участю пішоходів - на 19%.

2. АВТОТЕХНОЛОГІЯ, ЗАСОБИ БЕЗПЕКИ В АВТОМОБІЛІ ТА ЗАСОБИ ЗАХИСТУ ПІШОХОДІВ, ШИНИ

Зменшення частки автомобілів зі старими зношеними шинами з 18% до 9% (Згідно фінським дослідженням літніх шин в 2002 р. 18% шин мали глибину малюнка протектора 0 ... 2 мм)

- Норвегія: скорочення загальної кількості ДТП за участю автомобілів, шини яких були замінені на нові з глибиною малюнка протектора 2-3 мм, склало 19%;
- Норвегія: після того, як шини з глибиною малюнка протектора 2-3 мм були замінені на 3-5 мм, загальна кількість ДТП скоротилася ще на 9%;

ПІШОХІДНІ СВІТЛОВІДБИВАЧІ

Застосування пішоходами світловідбивачів в темний час доби

- Норвегія: скорочення ДТП за участю пішоходів в темний час доби на 85%.

ДИТЯЧІ АВТОМОБІЛЬНІ СИДІННЯ

Діти не пристебнуті ременем безпеки, але сидять на задньому сидінні автомобіля замість переднього сидіння

- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним наслідком або пораненням пасажирів автомобіля на 24%;
- Діти (молодше 15 років) пристебнуті ременем безпеки і сидять на задньому сидінні автомобіля замість переднього сидіння (також пристебнуті);
- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним наслідком або пораненням пасажирів автомобіля на 15%.

Діти в дитячих автомобільних кріслах

- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним наслідком або пораненням пасажирів автомобіля на 25%.

Автомобільні крісла для дітей 0-4 років, діти сидять обличчям до руху

- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним наслідком або пораненням пасажирів автомобіля на 50%.

Автомобільні крісла для дітей 0-4 років, діти сидять спиною до руху (Обличчям до заднього сидіння)

- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним наслідком або пораненням пасажирів автомобіля на 80%.

Діти 0-4 років, пристебнуті ременем безпеки

- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним наслідком або пораненням пасажирів автомобіля на 32%.

Діти 5-9 років у дитячому автомобільному кріслі

- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним наслідком або пораненням пасажирів автомобіля на 52%.

Діти 5-9 років, пристебнуті ременем безпеки

- Норвегія: скорочення ДТП зі смертельним наслідком або пораненням пасажирів автомобіля на 19%.

3. ЗАХОДИ ПРИМУСУ ТЕХНІЧНИХ ІНСПЕКЦІЙ

Посилення технічного контролю за легковими автомобілями на дорогах на 50%

- Норвегія: скорочення ДТП за участю легкових автомобілів на 0,7%.

Посилення технічного контролю за вантажними автомобілями на дорогах на 50%

- Норвегія: скорочення ДТП за участю вантажних автомобілів на 2%.

Видача водійських посвідчень

Підвищення вікового цензу на отримання водійського посвідчення з 18 до 19 років

- Норвегія: скорочення ДТП з вини молодих водіїв зі стажем до року на 6%.

Збільшення навчання (превентивні курси водіння) для проблемних водіїв, що мають більше 7 порушень на рік

- Норвегія: скорочення ДТП з вини проблемних водіїв на 7%.

Збільшення курсу навчання для 50% професійних водіїв (Профілактичний курс навчання)

- Норвегія: скорочення ДТП за участю професійних водіїв на 20%.

Заборона на водіння в нічний час (з 22:00 до 06:00) для водіїв зі стажем менше року

- Норвегія: скорочення ДТП з вини водіїв зі стажем менше року на 6%.

НАВЧАННЯ В ДИТЯЧИХ САДКАХ І ШКОЛАХ

Навчання дітей 6-12 років: як правильно переходити вулицю

- Норвегія: скорочення облікових ДТП за участю дітей, які переходять вулицю, на 13%.

Навчання дітей 6-16 років їзди на велосипеді

- Норвегія: скорочення облікових ДТП за участю велосипедистів на 6%.

КАМПАНІЇ ВІДНОСНО ВОДІЇВ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ З'ЇЗДАМ АВТОМОБІЛІВ З ДОРОГИ

- Норвегія: скорочення облікових ДТП - з'їзд автомобіля з дороги - на 3%.

Кампанія по дотриманню безпечної дистанції

- Норвегія: скорочення ДТП, пов'язаних з наїздом на транспортний засіб ззаду на 9%.

Кампанія по зменшенню випадків водіння в стані алкогольного сп'яніння (без контролю з боку поліції)

- Фінляндія: скорочення ДТП в результаті водіння в стані алкогольного сп'яніння на 2%.

Кампанія по зменшенню випадків водіння в стані алкогольного сп'яніння (з контролем з боку поліції)

- Фінляндія: скорочення ДТП в результаті водіння в стані алкогольного сп'яніння на 2%.

ПОЛІЦЕЙСЬКІ ЗАХОДИ (КОНТРОЛЬ)

Збільшення триразово вимірів швидкості з використанням радарів

Проект НДДКР Розробка програми заходів щодо безпеки руху на ділянках концентрації ДТП на дорогах загального користування Архангельської області.

Джерело: ТОВ «Автодорожній Консалтинг», 2005

ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ

Споруди транспорту

ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ**ДБН В.2.3-5-2001****(ВИТЯГ)**

Дані норми поширюються на проектування та будівництво нових, реконструкцію та капітальний ремонт існуючих вулиць і доріг міських і сільських населених пунктів.

Норми є обов'язковими для органів виконавчої влади, контролю та експертизи, місцевого самоврядування, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та відомчої належності, громадських об'єднань і фізичних осіб, які мають ліцензію і здійснюють проектування, будівництво та капітальний ремонт вулиць і доріг населених пунктів.

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.3 Норми містять вимоги до проектування основних елементів вулиць, доріг і площ:

- проїзних частин (центральні та місцеві (бічні) проїзди), тротуарів, пішохідних та велосипедних доріжок, включаючи конструкції дорожнього одягу, зупинок громадського пасажирського транспорту, вуличних автомобільних стоянок;
- вузлів вулиць і доріг, пішохідних переходів в одному та різних рівнях, штучних споруд;
- озеленення, освітлення та водовідведення;
- заходів щодо організації дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища.

2. ЕЛЕМЕНТИ ВУЛИЦЬ І ДОРІГ**Тротуари, пішохідні та велосипедні доріжки**

2.19 Ширину тротуарів слід визначати з урахуванням категорії та функціонального призначення вулиці (дороги) залежно від інтенсивності пішохідного руху, а також розміщення в їх межах опор, щогл, дерев тощо. Ширина однієї смуги пішохідного руху повинна бути кратною 0,75 м, але не менше наведеної в таблиці 2.6.

Таблиця 2.6

| Категорія вулиць і доріг | Найменша ширина тротуарів, м |
|---|-------------------------------------|
| Магістральні вулиці: загальноміського значення | |
| безперервного руху | 4,5 |
| регульованого руху | 3,0 |
| районного значення | 3,0* |
| Житлові вулиці | 1,5 |
| Дороги промислових і комунально-складських зон | 1,5 |
| Площі | 3,0 |
| * В умовах реконструкції та в малоповерховій забудові - 2,25 м. | |
| Примітка. Тротуари або пішохідні доріжки на дорогах з узбіччями улаштовуються тільки в зоні прилеглої до дороги забудови завширшки не менше 1,0 м. | |

2.21 Споруди торговельно-побутового призначення (крім кіосків з продажу проїзних квитків на зупинках маршрутних транспортних засобів) і рекламоносії повинні розміщуватися за межами тротуарів або узбіч згідно з вимогами існуючих законодавчих та нормативних актів, затвердженою містобудівною документацією та місцевими правилами забудови населених пунктів. При їх розміщенні не допускається пошкодження або знищення зелених насаджень.

2.23 Острівці безпеки для пішоходів і напрямні острівці слід влаштовувати на перетинах і переходах вулиць і доріг піднятими на 15 см над проїзною частиною.

Острівці безпеки влаштовуються за ширини проїзної частини більше 15 м, рівними ширині центральної розділювальної смуги, а в умовах її відсутності - завширшки не менше 2 м за рахунок звуження смуги руху до 3,25 м на магістральних вулицях і дорогах загальноміського та районного значення, а також за рахунок смуг озеленення і тротуарів. У випадку розширення проїзної частини у бік червоних ліній довжина ділянок розширення приймається згідно з ГОСТ 23457, але не менше 40 м, мінімальний радіус заокруглення захисних елементів - 1 м. Довжину острівців слід приймати такою, що дорівнює ширині пішохідного переходу.

На пішохідних переходах поблизу загальноосвітніх шкіл, навчальних закладів при значній інтенсивності руху пішоходів без влаштування регульованого переходу перед переходами можуть улаштовуватися підвищення проїзної частини для примусового зменшення швидкості транспортних засобів.

2.24 Поздовжні похили тротуарів і пішохідних доріжок слід приймати не більше 60 %о (в районах з частою ожеледицею - не більше 40 %о), а в гірській місцевості - не більше 80 %о за умови довжини ділянки з цим похилом до 300 м.

Тротуари і пішохідні доріжки з поздовжніми похилами більше 60 %о та 80 %о повинні бути обладнані поручнями сходи (не менше 3 і не більше 12 східців у одному марші). Висоту східця слід приймати не більше 12 см, ширину - не менше 38 см; після кожного маршу (10-12 східців) необхідно влаштовувати площадки завдовжки не менше 1,5 м.

Тротуари необхідно проектувати односхилими з похилами 20 %о у бік проїзної частини, в обмежених умовах та в разі реконструкції - до 25 %о і розміщувати в одному рівні з газонами та смугами озеленення вище проїзної частини на 15 см (за винятком ділянок з пилоподібним поздовжнім профілем, а також місць сполучення тротуарів з проїзною частиною в'їздів у двори, де висота приймається 8 см). На пішохідних переходах висота бордюрного каменю не повинна перевищувати 10 см.

Примітка. Пішохідні доріжки і тротуари для руху інвалідів та інших маломобільних груп населення проектується за вимогами ДБН 360 та ВСН 62.

Зупинки громадського транспорту

2.38 Місце автобусної чи тролейбусної зупинки може бути звичайним при незмінній ширині проїзної частини або влаштованим, при можливості, за рахунок розширення проїзної частини у вигляді відкритої "кишені" (відокремлення "кишень" від проїзної частини бордюром чи іншою перешкодою для руху забороняється). Ширина "кишені" приймається такою, що дорівнює ширині смуги руху, але не менше 3,5 м за рахунок технічних і розділювальних смуг між проїзною частиною і тротуаром, а також смуг зелених насаджень; довжина перехідної ділянки на в'їзді до зупинки - 20 м, на виїзді - 15 м (в обмежених умовах може бути зменшена до 10 м).

У стиснених умовах ширина "кишені" може бути зменшена до 3 м і виконана за рахунок тротуару, якщо його залишена ширина забезпечує нормальне функціонування посадочної площадки та належні умови для руху пішоходів по тротуару.

2.43 Посадочні площадки на автобусних і тролейбусних зупинках улаштовуються на тротуарах на 20 см вище поверхні проїзної частини; на трамвайних зупинках, суміщених з проїзною частиною, - на 15-30 см вище її поверхні, а за умови розміщення трамвайної колії на відокремленому полотні - на 10-30 см над верхом головок рейок.

Поперечний похил площадок повинен бути у межах 10-15%о і спрямований: на автобусних і тролейбусних зупинках - у бік лотка проїзної частини, а на трамвайних - на протилежний від трамвайної колії бік.

3. ВУЗЛИ ВУЛИЦЬ І ДОРІГ В ОДНОМУ ТА РІЗНИХ РІВНЯХ

3.15 Ширину проїзної частини односмугових з'їздів слід призначати однаковою за всією їх довжиною без додаткового розширення з урахуванням можливості обгону за вимушеної зупинки автомобіля: 5 м за радіусів кривих більше 60 м і 5,5 м - за радіусів кривих менше 60 м.

Проїзну частину односторонніх з'їздів за радіусів більше ніж 150 м і проїзну частину двосторонніх з'їздів слід призначати з урахуванням розширення кривих згідно з таблицею 2.1.

Примітка 2. За наявності на з'їздах пішохідного руху необхідно передбачати тротуари завширшки не менше 2,25 м. У випадку відсутності пішохідного руху влаштовуються службові тротуари завширшки не менше 1,0 м (одна смуга руху - 0,75 і за можливості запобіжна смуга - 0,25 м).

Пішохідні переходи в одному та різних рівнях

3.17 Пішохідні переходи в одному рівні з проїзною частиною в умовах нового будівництва влаштовуються через вулиці (дороги) на відстані один від одного не менше, м:

- магістральні вулиці (дороги) загальноміського значення з регульованим рухом 300
- магістральні вулиці районного значення 250
- вулиці та дороги місцевого значення:
- житлові вулиці 150
- дороги промислових і комунально-складських зон 200

Ширина пішохідного переходу, що розмічається, визначається розрахунковою інтенсивністю пішохідного руху, виходячи з розрахунку 1 м на кожен 500 пішоходів за годину, але не менше ширини тротуару, продовженням якого є пішохідний перехід.

3.18 Перехрестя вулиць і доріг повинні бути облаштовані двома або більше наземними пішохідними переходами залежно від розташування відносно перехрестя пунктів тяжіння пішоходів (житлова забудова, громадські та промислові об'єкти, зупинки громадського транспорту тощо), прийнятої принципової схеми організації пішохідного руху, планування та навколишньої забудови перехрестя.

3.19 На наземному пішохідному переході, в разі відсутності забудови, повинен бути забезпечений трикутник видимості не менше ніж 50 м x 10 м. У зоні трикутника видимості не допускається розміщення споруд, рекламоносіїв і зелених насаджень заввишки більше 0,5 м.

3.20 Пішохідні переходи в різних рівнях з проїзною частиною вулиці або дороги (підземні пішохідні тунелі, надземні пішохідні містки, переходи, суміщені з транспортними вузлами в різних рівнях) слід влаштовувати: на загальноміських магістралях безперервного руху; на вулицях і дорогах з регульованим рухом при потоці пішоходів через проїзну частину більше 3000 чол/год та її ширині 15 м і більше; на перехрестях вулиць і доріг з нерегульованим правоповоротним рухом інтенсивністю більше 300 авт/год; на площах і перехрестях з саморегульованим рухом транспортних засобів по кільцю, якщо розміри конфліктних потоків транспорту та пішоходів вимагають введення світлофорного регулювання; на перетинах з лініями швидкісного трамвая, а також з магістральними залізничними лініями на перегонах у межах станцій та в разі заборони влаштування переїздів в одному рівні для транспортних засобів.

3.21 Пішохідні переходи в різних рівнях зі сходами і пандусами слід розміщувати з інтервалом:

- 300 – 600 м. - на магістральних вулицях і дорогах безперервного руху (у промислових і комунально-складських зонах відстань може досягати 800 м.);
- 400 - 800 м. - на лініях швидкісного трамвая і залізниць.

Примітка. Проектуванню конкретного пішохідного переходу в різних рівнях повинне передувати розроблення схеми організації пішохідного руху та розміщення переходів по всій вулиці (дорозі).

3.22 Ширину пішохідних тунелів, містків, сходів і пандусів слід приймати залежно від розрахункової інтенсивності руху пішоходів у годину "пік" і максимальної (середньостійкої) пропускної здатності однієї смуги завширшки 1 м: тунелів - 1000 (750), містків - 2000 (1500), сходів - 1500 (1250) і пандусів - 1750 (1350) піш./год, але не менше 3 м. для тунелів і містків і 2,25 м. для сходів і пішохідних пандусів (за умови влаштування двох сходів у кожному торці тунелю).

Ширину пандусного спуску для дитячих і інвалідних колясок, які повинні передбачатись на всіх пішохідних переходах, слід приймати не менше 1 м. (додатково до мінімальної ширини сходів).

3.23 Сходи та пандуси слід влаштовувати відкритими і розташовувати в межах тротуарів і смуг озеленення з урахуванням напрямків та інтенсивності пішохідних потоків. Дозволяється влаштування сходів, вбудованих у перші поверхи будинків.

На відкритих сходах і пандусах необхідно влаштовувати огорожу парапетного типу заввишки 0,7 м, т яка розташовується на відстані від бортового каменю чи огорожі тротуару не менше 0,4м.

3.24 Заглиблення підземних пішохідних тунелів від рівня вуличного тротуару до підлоги тунелю повинне бути мінімальним і виконане з урахуванням розміщення підземних інженерних комунікацій.

Висоту пішохідних тунелів від рівня підлоги до найбільш виступної конструкції стелі слід приймати не менше 2,3 м. (у дво-трипрогонових тунелях - не менше 2 м. від поздовжнього ригелю).

3.25 Похил сходів не повинен перевищувати 1:3,3 з розміром східців 12 см. x 38 см.; в обмежених умовах допускається влаштування сходів з похилом 1:2,3 і розміром східців 14 см. x 32 см.

У одному марші не повинно вміщуватися більше 12 східців. Після кожного маршу обов'язкове влаштування проміжної площадки завдовжки не менше 1,5м. Східці та площадки слід розташовувати з похилом 15 %. Похил пандуса повинен складати не більше 60 %, при відповідному об'ґрунтуванні в особливо складних умовах - до 80 %.

Біля сходів і пішохідних пандусів слід передбачати влаштування прямиків з ґратами за всюю шириною. Прямки облаштовуються водовідводом, а для переходів з великими пасажиропотоками - водняним зливом.

Внутрішнє відведення води з тунелю і службових приміщень передбачається самопливом, системою труб, закладених в основі тунелю, за необхідності, з насосною установкою.

У тунелях допускаються поздовжні похили підлоги в межах 10-40 ‰, при поперечному похилі 10 ‰. В окремих випадках за відповідного обґрунтування можливе влаштування підлоги без поздовжнього похилу. У цьому разі відведення води забезпечується за рахунок поперечного похилу підлоги та поздовжнього похилу від 4 до 5 ‰ пристінних лотків, облаштованих водоприймальними ґратами.

3.26 У пішохідних тунелях слід передбачати приміщення для розміщення електротехнічного обладнання, устаткування з обігрівання сходів, водовідвідної насосної установки, зберігання прибирального інвентарю, розміщення обслуговуючого Персоналу.

У склад підземних переходів допускається включати об'єкти попутного обслуговування пішоходів: кіоски, кафе, телефони-автомати, каси тощо.

3.27 Поздовжній похил пішохідних містків не повинен перевищувати 30 ‰, як виняток - 40 ‰, поперечний - 15-20 ‰, висота - не менше 5,5 м від проїзної частини дороги.

7 ЗОВНІШНЄ ОСВІТЛЕННЯ

7.11 Освітлення перехресть, залізничних переїздів і пішохідних переходів у одному рівні повинне забезпечуватися світильниками вуличного освітлення однієї і тієї самої зовнішньої форми, але відрізнятися за можливості кольором від джерел світла на вулицях і дорогах, на яких вони розташовані.

8 ОЗЕЛЕНЕННЯ ВУЛИЦЬ І ДОРІГ

8.3 Зелені насадження на вулицях і дорогах не повинні перешкоджати руху транспортних засобів, пішоходів і прибиральних машин, а на горизонтальних кривих - ускладнювати видимість проїзної частини, тротуарів, технічних засобів організації дорожнього руху. Не допускається розташування дерев і чагарників висотою більше 0,5 м у межах трикутника видимості на перехрестях і пішохідних переходах.

8.5 Ширину бульварів з поздовжньою пішохідною алеєю, що розміщується з одного боку вулиці між проїзною частиною і забудовою, слід приймати не менше 10 м.

«ЛЕГАЛІЗОВАНО»
Харківським міським
управлінням юстиції
26.02.2013 р., наказ №15/2

«ЗАТВЕРДЖЕНО»
установчими зборами
громадської спілки
15 січня 2013 р.

СТАТУТ

Громадської спілки захисту пішоходів «За безпеку пішоходів!»



1. Загальні положення

1.1. Громадська спілка захисту пішоходів «За безпеку пішоходів!» (скорочені назва: Громадська спілка захисту пішоходів, ГС «За безпеку пішоходів!», Спілка) є добровільним, самоврядним громадським об'єднанням, яке створюється з метою реалізації суспільних інтересів у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема щодо захисту законних прав та інтересів пішоходів, виховання в них культури безпечної та неризикованої поведінки на дорогах.

1.2. У своїй діяльності Спілка керується Конституцією України, Законом України «Про громадські об'єднання», іншим законодавством України та цим Статутом.

1.3. Громадська спілка «За безпеку пішоходів!» здійснює свою діяльність без статусу юридичної особи і легалізується шляхом повідомлення уповноваженого органу реєстрації.

1.4. Адреса Спілки: 61052, м. Харків, вул. Полтавський шлях, 31, оф. 13.

1.5. Спілка діє в інтересах усіх членів українського суспільства і поширює свою діяльність на всю територію України.

1.6. Громадська спілка може мати власну символіку, яка використовується у встановленому законом порядку.

1.7. Спілка діє на принципах законності, гласності, демократизму, рівноправності своїх членів, самоврядності та виборності керівних органів.

1.8. Спілка є некомерційною і неприбутковою організацією.

2. Напрямки діяльності Спілки

2.1. Діяльність ГС «За безпеку пішоходів!» здійснюється за такими напрямками:

- участь у розробці та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;
- громадський моніторинг виконання державних та місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху;
- інформаційно-просвітницька та інформаційно-консультативна діяльність;
- видавнича діяльність;
- міжнародна діяльність.

2.2. З метою реалізації своєї мети (цілей) Спілка має право:

- вільно поширювати інформацію про свою діяльність, пропагувати свою мету (цілі);
- звертатися у порядку, визначеному законом, до органів державної влади, органів влади Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування, їх посадових і службових осіб з пропозиціями (зауваженнями), заявами (клопотаннями), скаргами;
- одержувати у порядку, визначеному законом, публічну інформацію, що знаходиться у володінні суб'єктів владних повноважень, інших розпорядників публічної інформації;
- у порядку, визначеному законодавством, брати участь у розробленні проектів нормативно-правових актів, що видаються органами державної влади, органами влади Автономної Республіки Крим, органами місцевого самоврядування і стосуються безпеки дорожнього руху та інших важливих питань державного і суспільного життя;
- розробляти власні проекти нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху та подавати їх у встановленому порядку на розгляд уповноваженим органам державної влади, органам влади Автономної Республіки Крим, органам місцевого самоврядування.
- проводити громадську експертизу уже діючих нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху, вносити пропозиції щодо їх покращення;
- організовувати і проводити наукові конференції, семінари, прес-конференції;
- видавати газети, журнали, інформаційні бюлетені, засновувати Інтернет-сайти;
- у процесі здійснення своєї діяльності залучати до неї інші громадські об'єднання, а також експертів, науковців, в тому числі міжнародних, які не є членами Спілки;
- поширювати та популяризувати кращі практики з питань безпеки дорожнього руху у сфері захисту та підвищення безпеки пішоходів, в тому числі закордонних країн;
- засновувати та вступати в інші громадські об'єднання, в тому числі міжнародні, або укладати

з ними угоди про співробітництво і взаємодопомогу;

- проводити у встановленому порядку мирні зібрання, демонстрації та інші публічні заходи, не заборонені законом.

3. Члени Спілки, їхні права та обов'язки.

3.1. Членами (учасниками) Громадської спілки «За безпеку пішоходів!» можуть бути юридичні особи приватного права, в тому числі громадські об'єднання зі статусом юридичної особи, а також дієздатні фізичні особи, які досягли 18-річного віку, поділяють мету (цілі) діяльності Спілки та визнають цей Статут.

3.2. Прийняття у члени Спілки здійснюється Координаційною радою Спілки на підставі заяв, поданих представником організації (для юридичних осіб) або фізичною особою. При цьому в заяві представник організації зазначає своє прізвище, ім'я та по-батькові, повну назву своєї організації, її адресу, контактні телефони та адреси для листування. Фізична особа зазначає своє прізвище, ім'я та по-батькові, місце проживання, сферу громадської чи професійної діяльності, контактний телефон, електронну адресу для листування. У поданій заяві фізична особа також вказує про свою згоду на використання її персональних даних.

3.3. Члени Спілки мають право:

- брати участь у роботі керівних органів Спілки та інших заходах, що їх організовує і проводить Спілка;

- одержувати всі види консультативної та методичної допомоги, яку надає Спілка, інформаційні та презентаційні матеріали, що видаються Спілкою;

- вносити на розгляд Спілки пропозиції щодо вдосконалення її діяльності;

- звертатися до Спілки за захистом своїх законних прав та інтересів;

- ініціювати проведення інформаційно-просвітницьких та інших публічних заходів, що відповідають меті діяльності Спілки;

- одержувати інформацію про діяльність Спілки, вносити до органів Спілки запити і пропозиції щодо питань, пов'язаних з її статутною діяльністю, і одержувати на них відповіді;

- використовувати емблему Спілки за згодою її керівних органів;

- припиняти своє членство у складі Спілки в порядку та на умовах, передбачених цим Статутом.

3.4. Члени Спілки зобов'язані:

- дотримуватися цього Статуту та програмних документів Спілки;

- дотримуватися Правил дорожнього руху та пропагувати необхідність дотримання цих Правил іншими учасниками дорожнього руху, зокрема, пішоходами;

- брати участь у заходах, які проводяться під егідою Спілки;

- сприяти проведенню в життя рішень керівних органів Спілки, дбати про зміцнення її авторитету, не допускати дій, які можуть дискредитувати Спілку;

3.5. Членство у Спілці припиняється:

- за заявою члена Спілки з дня її надходження до органів управління Спілкою;

- за рішенням компетентного органу-колективного члена з дня надходження цього рішення до органів управління Спілкою;

- за рішенням Координаційної ради Спілки у випадках грубого порушення членом Спілки вимог цього Статуту, а також за дії, що дискредитують Спілку.

4. Органи управління Спілкою

4.1. Управління Спілкою здійснюють загальні збори засновників Спілки, Координаційна рада Спілки та голова Координаційної ради Спілки.

4.2. Загальні збори засновників Спілки скликаються у разі потреби, але не рідше одного разу на рік. Рішення про скликання загальних зборів ухвалюють усі засновники шляхом проведення консультацій та досягнення консенсусу.

4.3. Загальні збори засновників Спілки мають такі повноваження:

- затверджують Статут Спілки, вносять до нього зміни і доповнення;

- створюють Координаційну раду Спілки та контролюють її діяльність;
- ухвалюють рішення про кількісний та персональний склад Координаційної ради;
- обирають голову Координаційної ради та визначають його повноваження;
- заслуховують звіт голови Координаційної ради;
- ухвалюють рішення про вступ Спілки до інших громадських об'єднань, в тому числі міжнародних, та укладення з ними угод про співробітництво і взаємодопомогу;
- ухвалюють рішення про припинення діяльності Спілки, її саморозпуск, реорганізацію чи ліквідацію.

4.4. Усі рішення загальних зборів Спілки ухвалюються шляхом відкритого голосування простою більшістю голосів.

4.5. Координаційна рада Спілки створюється з метою вирішення поточних питань діяльності Спілки і діє безстроково. Засідання Координаційної ради вважаються правомочними, якщо в ньому беруть участь не менше як 2/3 усіх членів Координаційної ради. Усі рішення Координаційної ради ухвалюються шляхом відкритого голосування простою більшістю голосів. Якщо якесь рішення набирає однакової кількості голосів «за» та «проти», голос голови Координаційної ради має вирішальне значення.

Координаційна рада Спілки має такі повноваження:

- забезпечує координацію діяльності членів Спілки;
- затверджує програму діяльності Спілки;
- ухвалює від імені Спілки публічні заяви і звернення;
- розробляє та подає на затвердження в установленому порядку символіку Спілки та визначає порядок її використання;

4.7. У окремих випадках Координаційна рада Спілки може ухвалювати свої рішення заочно. При цьому усім членам Координаційної ради електронною поштою чи факсом надсилається проект рішення чи рішень, які підлягають розгляду, і в такий же спосіб вони висловлюють своє ставлення до запропонованого проекту чи проектів рішень. Рішення вважається ухваленим, якщо позитивне голосування за нього підтвердило більше половини від усіх членів Координаційної ради.

4.8. Голова Координаційної ради є уповноваженою особою громадської спілки, який обирається терміном на один рік. Голова Координаційної ради діє від імені Спілки і має такі повноваження:

- без доручення представляє Спілку у відносинах з юридичними і фізичними особами, в т.ч. з органами державної влади та місцевого самоврядування;
- підписує від імені Спілки листи, заяви, повідомлення;
- розглядає листи, заяви та звернення, які надходять на адресу Спілки;
- скликає засідання Координаційної ради Спілки і головує на цих засіданнях.

Голова Координаційної ради Спілки зобов'язаний:

- планувати та організовувати діяльність Спілки відповідно до її мети (цілей) та цього Статуту;
- регулярно інформувати членів Координаційної ради про свою діяльність;
- дбати про авторитет Спілки та популяризацію її діяльності;
- вести облік вхідної та вихідної документації Спілки і забезпечувати безперешкодний доступ до неї засновників Спілки;
- не рідше одного разу на рік звітувати про свою діяльність перед членами Спілки шляхом подачі їм письмового звіту.

5. Внесення змін до Статуту Спілки

Внесення змін та доповнень до цього Статуту здійснюється за рішенням засновників Спілки на загальних зборах шляхом відкритого голосування.

6. Припинення діяльності, реорганізація Спілки

Припинення діяльності Спілки може відбуватися шляхом її саморозпуску, реорганізації або ліквідації. Рішення про припинення діяльності Спілки ухвалюється на загальних зборах засновників шляхом відкритого голосування. Після ухвалення рішення про припинення діяльності Спілки уповноважена особа подає відповідне повідомлення до реєстраційного органу.

ПРОГРАМНА ДЕКЛАРАЦІЯ Громадської спілки захисту пішоходів «За безпеку пішоходів!»

Преамбула

У травні 2011 року Україна офіційно приєдналась до Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, проголошеного Генеральною Асамблеєю ООН з метою скорочення людських втрат у дорожньо-транспортних пригодах. Підтримуючи цю Глобальну ініціативу, ми, представники українського суспільства, об'єдналися на основі доброї волі, щоб висловити своє занепокоєння високим рівнем смертності і травматизму на українських дорогах та закликати до активних дій із збереження людських життів. Статистика свідчить, що кожного дня в Україні трапляється близько 70 ДТП з постраждалими, в яких гине від 11 до 13 осіб, а ще близько 100 осіб отримують різноманітні травми і uszkodження. Кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах становить 106 осіб на 1 млн. населення, тоді як у країнах Європейського Союзу в середньому – 61 особа (за офіційними даними ЄС 2011 р.).

Особливе занепокоєння у нас викликає той факт, що впродовж останніх років в Україні зростає кількість загиблих і травмованих пішоходів, які є наймасовішою і найуразливішою категорією учасників дорожнього руху. За даними ДАІ, тільки протягом 2012 року під колесами автотранспорту в Україні загинули 1900 пішоходів (в тому числі 134 дитини). Всього ж за останні п'ять років в нашій державі загинуло більше 10 тисяч пішоходів і близько 57 тисяч були травмовані. На долю пішоходів в Україні припадає близько 40% усіх смертельних ДТП, що є одним найвищих показників у Європейському регіоні.

Мета діяльності та пріоритети

Ми не можемо й не хочемо далі миритися з таким станом справ. Тому об'єднуємось заради досягнення конкретної мети: зменшення в Україні до 2020 року кількості загиблих пішоходів на половину в порівнянні з показниками 2011 року, а кількості загиблих дітей-пішоходів – до нуля. У зв'язку з цим ми закликаємо Президента України та представників Уряду, депутатів Верховної Ради України, керівників органів державної виконавчої влади та місцевого самоврядування вжити невідкладних заходів для підвищення загального рівня дорожньої безпеки та захисту пішоходів, а саме:

1. Оголосити 2013-й рік в Україні Роком безпеки пішоходів та розробити комплексну програму захисту пішоходів.
2. Підготувати та оприлюднити національний звіт про стан безпеки дорожнього руху в Україні за останні 5 років та надалі оприлюднити повні дані про ДТП на щомісячній основі.
3. Організувати широке громадське обговорення проекту Державної цільової програми з підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року і проекту Національного плану дій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на період до 2020 року та передбачити в них заходи, спрямовані на захист вразливих категорій учасників дорожнього руху, зокрема пішоходів і велосипедистів.
4. У разі ухвалення цих документів забезпечити належне фінансування заходів з підвищення безпеки дорожнього руху та захисту пішоходів як на державному, так і на місцевому рівнях.
5. З метою ефективної розробки та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, покласти відповідальність за цю сферу діяльності на віце-прем'єр-міністра України,

відповідального за інфраструктуру, та створити окремий міжвідомчий орган державної виконавчої влади, який здійснюватиме ефективне управління проектами дорожньої безпеки.

б. Розробити базовий план адаптації українського законодавства з питань безпеки дорожнього руху до норм і рекомендацій Європейського Союзу, передбачивши, зокрема, запровадження стандартів щодо захисту пішоходів та створення сприятливих умов для розвитку пішохідного і велосипедного руху.

Принципи діяльності

Декларуючи ці плани та пріоритети, ми керуємося такими принципами:

людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканість і безпека є найвищими соціальними цінностями;

влада має здійснювати ефективний захист життя своїх громадян, постійно дбати про їх здоров'я і безпеку, створюючи для цього відповідні умови та атмосферу;

статистка щодо стану та причин дорожньо-транспортного травматизму має бути достовірною і відкритою для всіх зацікавлених осіб;

інститути громадянського суспільства повинні брати активну участь у виробленні й реалізації державної політики у стратегічних сферах;

міста створені для людей, а не для автомобілів, тому в умовах міської інфраструктури пішоходи та велосипедисти повинні відчувати себе безпечно і комфортно;

люди з особливими потребами повинні мати безперешкодний та безпечний доступ до об'єктів соціально-культурної інфраструктури.

Ми переконані, що досягнути суттєвого прогресу в галузі безпеки та комфорту дорожнього руху можна лише спільними зусиллями влади і громадянського суспільства, бізнесу і науки, засобів масової інформації і просто небайдужих громадян. Тому закликаємо до співпраці всіх, хто поділяє наші принципи і мету діяльності та готовий втілювати їх у конкретних заходах і проектах.

Приєднатися до ГС «За безпеку пішоходів!» можна, надіславши повідомлення на адресу: 61052, м. Харків, вул. Полтавський шлях, 31, оф. 13, e-mail: kozoriz@meta.ua, конт. тел. 050-219-359.

Разом ми зможемо більше!

Декларацію підтримали:

Олександр СІТЕНКО, президент ГО «Товариство учасників руху» (м. Харків);

Юрій ПАПРОВИЙ, голова ВГО «Громадський комітет транспортної безпеки» (м. Київ);

Анатолій СЕРГІЄНКО, голова координаційної ради Харківського об'єднання розвитку громадянського суспільства «Поступ»;

Олег МЕЛЕХ, громадська організація «Автопоміч (м. Львів)

Олександр ЗАЛІВАН, директор БФ «Безпека дорожнього руху» (м. Харків);

Віктор ЗАГРЕБА, експерт з державної політики, стипендіат Програми ім. Фулбрайта;

Віктор КОЗОРИЗ, головний редактор газети «Дорожня карта» (м. Харків);

голова Громадської спілки «За безпеку пішоходів!»;

Дмитро АВТО, дядя ФАРА, Союз Автоклубів;

Сергій ШАПАРЕНКО, екологічна група «Печеніги»;

Артем КОСТЕЦЬКИЙ, голова Харківської обласної громадської організації «Добра воля»;

Юрій ЧУМАК, голова Центру правових та політичних досліджень «ДУМА»;

Людмила КЛАДІЙОВА, засновник і видавець журналу «Автоледі»;

Олександр ЗАЯРІН, президент Федерації велосипедистів Харківської області;

Тамара ТРАЦЕВИЧ, голова ради Центру прав людини «Древо життя» (м. Харків);

Наталія ЛУЧАНІНОВА, Сумський обласний комітет молодіжних організацій.

Наталія МІХНОВА, громадська організація «Самопоміч», м. Львів.

Людмила КУЧЕРЕНКО, президент Полтавського медіа-клубу,

Володимир БЕЗЧАСНИЙ, президент Лубенського медіа-клубу.

Науково-популярне видання

**Стандарти Європейського Союзу
щодо захисту пішоходів та практичні аспекти
їх застосування в Україні**

*Підписано до друку 08.04.2013 р.
Формат 60 x 84 1/8. Папір офсетний. Гарнітура Minion Pro
Друк офсетний. Умов. друк. арк. 18,6
Наклад 200 прим.*

*Громадська організація «Товариство учасників руху»
Харків, вул. Полтавський Шлях 31, офіс 13
e-mail: gfh2010@ukr.net*

*Віддруковано в друкарні ТОВ «Цифра принт»
на цифровому лазерному комплексі Xerox DocuTech 6135.,
Свідоцтво про Державну реєстрацію
A01 № 432705 від 03.08.2009 р.
61166, м.Харків, вул. Культури, 22 б
Тел. (057) 786-18-60*