

## **Проблемы пешеходов и первоочередные меры для обеспечения безопасности пешеходов России.**

В России ежегодно совершается около 70 тысяч наездов на пешеходов: каждое четвертое ДТП (с пострадавшими) – это наезд на пешехода. В крупных городах до половины всех ДТП – наезды на пешеходов, из них на пешеходных переходах в городах происходит каждый ТРЕТИЙ наезд на пешехода, в том числе по вине водителей - в 86% случаев.

В последние несколько лет, в результате ДТП гибло от 8,7 до 10 тысяч пешеходов ежегодно, каждый седьмой из пострадавших в ДТП, т.е. около 9 тысяч пешеходов в год становятся инвалидами.

Крупные города в России, к сожалению, - не самое лучшее место для пешехода. **Особую озабоченность в последние годы вызывает рост числа наездов на пешехода на пешеходных переходах, которые, как правило, происходят по вине водителей и имеют тяжкие последствия.** Вступая на «зебру» пешеходного перехода, пешеход считает себя защищенным Законом, однако на практике, «зебра» пешехода не защищает!

**Наезды на пешеходных переходах – самая острая проблема пешеходов на сегодняшний день.** Ее разрешение вполне возможно, но требует инвестиций и комплексного подхода, обеспечивающего одновременное решение некоторых традиционных для российских пешеходов проблем.

**Второй острейшей проблемой является плохая видимость пешехода в темное время суток.** По статистике 2010 г. наезды на пешехода в темное время суток составляют 39,5% всех ДТП, что превышает **дневной** показатель примерно на 10%, а риск получить смертельные травмы в темное время для пешеходов повышается на 43,9%. **Именно в темное время суток гибнет более двух третей: 69,1% от всех погибших пешеходов.**

Эксперты МОД «Союз пешеходов» провели анализ ситуации на дорогах, структурировали основные причины ДТП с участием пешеходов и изучили положительный зарубежный опыт в этой области. **Для нас очевидно, что проблемы пешеходов невозможно решить в отрыве от транспортных проблем в целом, и подход к их решению должен основываться на равенстве прав участников дорожного движения - и водителей и пешеходов на безопасное и, по возможности, комфортное передвижение по дорогам и улицам городов.**

Ежегодный существенный прирост автопарка в России при слабом росте дорожной сети пока не дает повода для оптимистичных прогнозов изменения ситуации на дорогах, особенно в городах. Нужны новые подходы к решению проблем, часто необходимы компромиссы, но разрабатывая решение, во главе приоритетов всегда нужно ставить человеческую жизнь и здоровье. Об этом, к сожалению, часто забывают, предлагая, например, например, увеличивать пропускную способность дорог за счет ликвидации пешеходных переходов. Но пешеходы не просто участники дорожного движения. Они – наиболее массовая часть городского населения, поэтому их интересы имеют приоритет при планировании

развития уличной сети во всех развитых странах. И это понятно: иначе города, созданные изначально для человека, превратятся в города для автомобилей.

Для экспертов очевидно, что реальное решение транспортных проблем в крупных городах в условиях ограниченности дорожной сети, возможно только через ограничение потока автомобилей на улицах, что достижимо лишь в случае развития общественного транспорта или рассредоточения «центров притяжения» - учреждений, торговых и развлекательных центров и т.п. на различных транспортных направлениях, что и делается сейчас в г. Москве. Одновременно необходимо, и на сегодня - вполне возможно, реализовывать меры по защите пешеходов на дороге.

Причины высокого травматизма пешеходов на дорогах мы условно разделили на «Основные», к которым отнесли факторы, связанные с условиями передвижения пешеходов по дорогам и «Субъективные», к которым относятся причины, связанные с культурой, воспитанием, законодательным стимулированием исполнения требований Правил дорожного движения.

### **Основные причины травматизма, связанные с условиями передвижения пешеходов по дорогам:**

- **несоответствие действующих требований по безопасности для одноуровневых пешеходных переходов современным скоростным режимам движения**, особенно при отсутствии контроля за скоростью движения автомобиля и интенсивности транспортных потоков автомобилей и пешеходов:

- **использование нерегулируемых пешеходных переходов на многополосных дорогах**, которые не позволяют водителям из второй и третьей полосы увидеть пешехода, вступившего на «зебру»;

- **отсутствие у пешеходных переходов элементов активной безопасности** для принудительного снижения скорости движения автомобилей при подъезде к пешеходному переходу - с помощью искусственных неровностей и повышения уровня «зебры» над уровнем проезжей части;

- **превышение показателей интенсивности транспортных потоков для многих нерегулируемых и регулируемых наземных пешеходных переходов**, что требует строительства регулируемых или подземных (надземных) пешеходных переходов;

- **плохая видимость знаков «пешеходный переход» и разметки «зебра» и плохая видимость пешехода водителем в темное время суток** - из-за отсутствия дополнительного освещения зоны перехода, отсутствия светоотражательных знаков на одежде пешехода, плохого обзора дороги.

- **недостаточность количества безопасных разноуровневых пешеходных переходов** (например обеспеченность ими Москвы - 25%) и безопасных одноуровневых пешеходных переходов, что является основной причиной перехода проезжей части в неустановленном месте (14% от всех нарушений, совершенных пешеходами) и перехода проезжей части вне пешеходного перехода

(25,9% нарушений), отсутствие визуальной информации о месте расположения ближайшего пешеходного перехода;

- **отсутствие тротуаров и пешеходных дорожек, что вынуждает пешеходов идти по проезжей части**, при этом они, как правило, выбирают не более безопасную, а более удобную для ходьбы сторону дороги, которая может оказаться на стороне попутного движения, что часто приводит к тяжелым последствиям;

- **недостаточное применение пешеходных ограждений в местах дорог, опасных для их перехода пешеходами**, отсутствие информационных указателей для пешеходов о ближайшем пешеходном переходе.

### **Субъективные причины травматизма, связанные с культурой, воспитанием, законоприменительной практикой.**

- **неблагоприятная атмосфера взаимоотношений на дороге, сложившаяся между участниками дорожного движения**, которая проявляется в том, что водители не склонны прощать другим ошибки, помогать в затруднениях, воспринимают других участников дорожного движения как соперников в соревновании. Иногда и пешеходы, вступая на «зебру», не задумываются о том, что водитель уже очень близко от перехода и вынужден резко тормозить, чтобы пропустить пешехода;

- **практическая безнаказанность за нарушение водителем правил проезда регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов** из-за отсутствия технических средств видеофиксации нарушений проезда пешеходных переходов, и реальной загруженности полицейских – сотрудников ГИБДД оформлением протоколов о произошедших ДТП, число которых, по данным Российского Союза Автостраховщиков, давно перевалило за 2 миллиона в год;

- **неправильная оценка пешеходами своей собственной видимости на дороге водителями автомобилей, невнимательность**, неправильная оценка возможности автомобиля затормозить, что приводит к неожиданным выходам пешехода на проезжую часть из-за стоящих транспортных средств, сооружений, деревьев, игре на проезжей части, что приводит к ДТП;

- **возможность для водителя избежать адекватного наказания за совершенное правонарушение с тяжкими последствиями**, как вследствие имеющейся правоприменительной практики (за наезд на пешеходном переходе с летальным исходом обычно назначается условное наказание или лишением свободы на срок 1-3 года в колонии – поселении с правом досрочного освобождения, при этом, есть возможность вообще избежать наказания «по примирению сторон»), так и в следствии имеющейся возможности избежать наказания, скрывшись с места преступления (чем пользуются 6% виновных водителей), **а также мягкость административных санкций** (размер штрафов, в основном, не превышает стоимости одной - двух заправок бака автомобиля);

- отсутствие социальной рекламы и образовательных программ в игровой и развлекательной форме для детей и взрослых на центральных каналах ТВ в прайм-тайм и недостаточность наружной рекламы на улицах по проблематике безопасного передвижения по дорогам.

Среди субъективных причин высокого травматизма пешеходов особо отмечаем **отвратимость и неадекватность наказания** за нарушение Правил дорожного движения и преступления, предусмотренные Уголовным кодексом. Это обесценивает усилия общества и сотрудников ГИБДД по профилактике правонарушений и приводит к повторным нарушениям и преступлениям.

Несмотря на острейшие проблемы с безопасностью пешеходов в России, вместо принятия мер по защите пешеходов, некоторые пытаются эти проблемы ухудшить. В прессе и даже в Государственной Думе продолжается обсуждение возможности разрешения водителям поворачивать направо на красный свет. Об этом летом 2011г. просили премьер-министра В.В. Путина чиновники, пытающиеся решить проблему пробок в крупных городах за счет пешеходов. В.В. Путин поручил заместителю министра внутренних дел по безопасности на транспорте проработать этот вопрос и, на сколько мы знаем, ГИБДД подтвердило, что это будет ущемлением прав и возможностей пешеходов.

Инициаторы этого «рацпредложения» подсчитали, что в Москве оно позволит сократить пробки на 15%, и приведет к экономии бензина на 10%. Не обсуждая всерьез приведенные цифры, вспомним, что на перекрестках, оснащенных светофором, пешеходам разрешено переходить дорогу на зеленый свет. Но исходя из принципа равного учета интересов участников дорожного движения, пешеход имеет такое же право на безопасное и быстрое (с пешеходными скоростями) передвижение по улицам, как и водитель автомобиля. При критически низкой обеспеченности безопасными (подземными) пешеходными переходами городов (в г. Москвы это 25-30%, в других городах - еще меньше), ликвидация пешеходных переходов в массовых количествах приведет к переходу пешеходами улиц в неполюженном месте и, соответственно, к новым человеческим жертвам на дорогах. **Экономия времени водителей за счет повышения рисков для жизни пешеходов - недопустима.**

Если будут ликвидироваться какие-то пешеходные переходы со светофорным регулированием на перекрестках, то пешеходы вправе рассчитывать, что в непосредственной близости от перекрестка будут организованы регулируемые пешеходные переходы - их потребуется от двух до четырех – на каждой дороге, ведущей от перекрестка. Но в этом случае водителям снова придется терять время - на пропуск пешеходов и, очевидно, что эффект такого решения будет отрицательным.

Еще одна «мина замедленного действия» была заложена несколько лет назад в ГОСТ Р 52766 - 2007 «Дороги автомобильные общего пользования. ЭЛЕМЕНТЫ ОБУСТРОЙСТВА», **Во многих городах под предлогом исполнения этого нового ГОСТа**, который предусматривает устройство пешеходных переходов через 250-300 метров вместо ранее действовавшего норматива в 120-150 метров, **началась ликвидация действующих пешеходных переходов.** Уже зафиксированы в Ярославле первые жертвы среди пешеходов на месте ликвидированного перехода, так как никаких новых пешеходных переходов не строится, на месте ликвидируемых переходов не устанавливаются пешеходные ограждения, указатели и

информационные табло о переносе пешеходного перехода. «Союз пешеходов» предлагает ликвидировать опасные для пешеходов переходы на многополосных дорогах, однако рассчитывает, что взамен одновременно должны обустроиваться регулируемые пешеходные переходы. Как это делать - известно, и не требует больших затрат в сравнении со строительством подземных переходов.

В связи с ростом смертности пешеходов в ДТП, в последнее время в СМИ началось активное обсуждение идеи о повышении штрафов для пешеходов, что, якобы, улучшит ситуацию. Ее главная цель - стимулировать пешехода пересекать дороги по пешеходным переходам, чтобы сохранить ему жизнь и здоровье. Однако, статистика говорит о том, что **пока регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы в России – места повышенной опасности для пешеходов** - именно на них был сбит каждый третий пешеход из попавших в ДТП в городах и каждый четвертый в среднем по России!

**Не отвергая регулирующей роли штрафов, мы считаем, что прежде чем поднимать штрафы за переход в неполюженном месте, государство должно обеспечить безопасность на пешеходных переходах, иначе штрафы будут выглядеть просто цинизмом.** К тому же, количество нарушений пешеходов, по статистике ГИБДД, за 11 месяцев 2011 г. уменьшилось почти на 6%, а водители стали нарушать больше на 5,8 %.

**Проблема плохой видимости пешехода в темное время суток, когда гибнет почти 70% из всех погибших пешеходов, требует незамедлительного решения.**

Мы предлагаем в экстренном порядке законодательно ввести требование о ношении в темное время суток пешеходами светоотражателей и начать с детей (предложения по такой законодательной инициативе мы уже подготовили) и обеспечить дополнительным освещением пешеходные переходы, в первую очередь те, на которых уже зафиксированы наезды на пешеходов. Кроме того, необходимо проанализировать проблемы оказания медицинской помощи пострадавшим в темное время суток.

К сожалению, проблемы попавших в ДТП пешеходов, а также водителей и пассажиров не заканчиваются после доставки их в больницу. **Наибольшее количество обращений в «Союз пешеходов» связано с затруднениями в изыскании средств на лечение, затем с компенсацией затрат на лечение, и проблемой справедливого наказания виновника аварии.** На каждом из перечисленных этапов от пострадавшего и его родственников требуются серьезные усилия и определенные юридические и экономические познания. Юридическими консультантами МОД «Союз пешеходов» подготовлена «Инструкция для пострадавшего в ДТП пешехода, его родственников, а также пострадавших водителей и пассажиров», которая размещена на нашем сайте. Мы надеемся, что найдутся спонсоры для ее издания.

Многие проблемы пострадавших в ДТП пешеходов, водителей и пассажиров могли бы быть решены внесением изменений в Закон об ОСАГО подготовленных МОД «Союз пешеходов» совместно с МООА «Свобода Выбора», которые предусматривают **выплату ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ компенсаций** за тяжкий или средней тяжести вред здоровью **через месяц после ДТП ВСЕМ** пострадавшим в ДТП гражданам в размере 20% и 40% от максимальной суммы компенсации, **без предоставления подтверждающих документов, кроме справки о ДТП и заключения о полученном вреде здоровью.**

Принятие указанных поправок будет способствовать более качественному лечению пострадавших (т.к. не все виды услуг предоставляются в рамках обязательного медицинского страхования), снизит тяжесть последствий для здоровья от полученных травм и сократит количество инвалидов.

В настоящее время выплаты по ОСАГО можно получить только после завершения лечения. При тяжком вреде здоровью это возможно через 12 - 18 месяцев, предоставив массу справок и выписок, и преодолев бюрократические редуты. Поэтому лишь менее 1% пешеходов и менее 3% водителей обращаются в страховые компании за компенсацией понесенных затрат. Но деньги на лечение требуются незамедлительно! Учитывая, что Минфин предложил увеличить максимальный размер выплат за вред здоровью по ОСАГО до 500 тыс. руб. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ компенсация в размере 100 и 200 тыс. руб. будет существенным подспорьем пострадавшему. Затраты, превышающие эти суммы должны быть подтверждены документально.

Кроме того, наши поправки в ОСАГО призваны уравнивать возможности пешеходов и водителей по получению информации о страховой компании виновника ДТП, а также учитывают специфику человека, получившего тяжкие телесные повреждения и, в связи с этим, неспособного выполнить ряд требований Закона об ОСАГО.

### **Предложения МОД «Союз пешеходов» по повышению безопасности пешеходов на дорогах:**

1. Оборудовать не менее 20% регулируемых пешеходных переходов камерами видеонаблюдения проезда транспортного средства на красный сигнал светофора (пока такой практики в России нет).
2. Ввести ограничения разрешенной скорости при приближении к пешеходным переходам, где зафиксированы наезды на пешеходов, до 40 км/час.
3. Устраивать на проезжей части за тридцать и двадцать метров до пешеходного перехода искусственные неровности (или виброполосы), создающие неудобства при проезде на скорости более 40-50 км/час (исключая полосы для движения общественного транспорта). Это будет сигналом для водителя о приближении к пешеходному переходу.
  - 3.1 Для машин Скорой помощи и автобусов на многополосных дорогах без полосы для общественного транспорта - делать разрывы на первой полосе движения в волнах и виброполосах, с учетом межколесного расстояния этого транспорта, что позволит проезжать без помех.
4. Поднять уровень дороги, где расположен пешеходный переход с нанесенной разметкой «зебра», на 4 см. над уровнем остальной проезжей части, с плавным переходом к проезжей части, что обеспечит лучшую видимость разметки и заставит водителя дополнительно снижать скорость..
5. Обеспечить все пешеходные переходы в городах дополнительным освещением в вечернее и ночное время.
6. Внести изменения в КОАП: повысить штрафы за проезд на красный свет регулируемого пешеходного перехода до 1700 рублей, учитывая особую потенциальную опасность для пешехода данного нарушения правил дорожного движения.

7. Заменить нерегулируемые пешеходные переходы на многополосных дорогах, где происходят наезды на пешеходов, на регулируемые пешеходные переходы.

8. Предусматривать при проектировании и строительстве дорог в населенных пунктах пешеходные ограждения в местах, где запрещен переход, но около дорог имеются общественно значимые объекты инфраструктуры, чтобы снизить мотивацию пешехода перейти дорогу в неполюженном месте. Предусмотреть дооборудование действующих дорог пешеходными ограждениями.

9. Учитывая большое количество наездов на пешеходов, двигающихся вдоль автомобильных дорог по обочине (из-за отсутствия других вариантов передвижения):

- предусматривать при проектировании и строительстве дорог между близко расположенными населенными пунктами (до 5 километров) пешеходных дорожек по обочине, отделенных ограждениями от проезжей части дороги или удаленных от проезжей части более чем на 2 метра.

- предусмотреть дооборудование действующих дорог пешеходными ограждениями или пешеходными дорожками.

10. Изменить ГОСТ Р 52766 - 2007 «Дороги автомобильные общего пользования. ЭЛЕМЕНТЫ ОБУСТРОЙСТВА», п. 4.5.2.1: «Пешеходные переходы через автомобильные дороги в населенных пунктах располагают через 200-300 м....», вернув действовавшие до введения этого ГОСТа требования по максимальному расстоянию между пешеходными переходами в населенных пунктах - от 120 до 150 метров, учитывая, что переход дороги в неполюженном месте занимает первое место среди причин гибели и травматизма пешеходов, а основной причиной нарушения правил перехода дороги является отсутствие поблизости пешеходного перехода.

11. Принять Закон об обязательном ношении на верхней одежде в темное время суток светоотражающих элементов, предусмотреть бесплатное обеспечение школьников таким светоотражающими элементами (подвесками, наклейками, накидками), а также обеспечивать ими молодых родителей.

12. Увеличить в начальных классах школ количество учебных часов по безопасности дорожного движения для **практических занятий в игровой форме**, уделяя этому по 15 минут еженедельно за счет других уроков или перемен.

13. Разработать Государственную программу реабилитации граждан, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях и получивших тяжкий или средней тяжести вред здоровью, учитывая, что часто - это люди детородного возраста, на иждивении которых находятся дети, и им требуется возможность вернуться к какой-то полезной деятельности, самостоятельно двигаться и работать.

14. Предусмотреть в ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения на 2013-2018 г.г. разделы:

14.1 «Выявление мест концентрации дорожно - транспортных происшествий, в том числе с участием пешеходов, на федеральных и региональных дорогах и в городах, создание на базе ГЛОНАСС «Интерактивной карты мест концентрации дорожно-транспортных происшествий» для их оперативной ликвидации.

14.2 «Финансирование изготовления роликов социальной рекламы по безопасности дорожного движения, в том числе для взрослых и детей различных возрастных групп с учетом специфики их восприятия

15. Обязать центральные телевизионные каналы бесплатно транслировать в прайм-тайм социальные видеоролики по безопасности дорожного движения, в объеме не менее 5% от времени, выделенного на рекламу (подготовить соответствующие изменения в законодательство).

Председатель МОД «Союз пешеходов»

В.С. Соколов

02.02.2012 г.