

ОЦЕНКА И ОТЧЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ШКОЛЬНЫХ ЗОНАХ

РУКОВОДСТВО ДЛЯ ПАРТНЕРОВ
EASST



СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПЛЕНИЕ	3
Как использовать Инструментарий	4
Составление вашего отчета	5
Рейтинги iRAP для школ	6
Выбор школы	6
Информация о школе и работа с руководством школы	8
Проведение опроса	8
РАЗДЕЛ 1: ВХОДЫ И ВЫХОДЫ ИЗ ШКОЛЫ	10
РАЗДЕЛ 2: СКОРОСТЬ	12
РАЗДЕЛ 3: ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	14
РАЗДЕЛ 4: ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ДОРОГ	17
РАЗДЕЛ 5: ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ	20
РАЗДЕЛ 6: ДОСТУПНОСТЬ	22
РАЗДЕЛ 7: ПАРКОВКА	24
РАЗДЕЛ 8: ВИДИМОСТЬ И ОСВЕЩЕНИЕ	26
РАЗДЕЛ 9: ПОВЕДЕНИЕ ПЕШЕХОДОВ	27
РАЗДЕЛ 10: ВЕЛОСИПЕДИСТЫ	30
РАЗДЕЛ 11: АВТОБУСЫ	32
ШАБЛОН ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЬНОЙ ЗОНЫ	34

ВСТУПЛЕНИЕ

Добро пожаловать в Инструментарий EASST «Оценка и отчет по безопасности дорожного движения в школьных зонах».

Этот документ разработан, чтобы позволить партнерам EASST определять, оценивать и сообщать о безопасности школьной зоны. Дорожные аварии остаются самой серьезной причиной смерти молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет во всем мире. Согласно совместному отчету «Safe to Learn», опубликованному ЮНИСЕФ и Фондом FIA:

"По меньшей мере 500 детей гибнут на дорогах мира каждый день и тысячи других становятся инвалидами или получают травмы - это эквивалентно тому, что две средние школы или ВУЗы опустошаются каждый день. Хотя многие из этих травм происходят вдали от школы, значительная часть травм и столкновений происходит, когда дети гуляют, ездят на велосипеде, катаются или едут в школу и обратно"¹.

Дважды в день происходит массовое движение детей в школу и из школы по всему региону EASST. Миллионы поездок, многие из которых без сопровождения взрослых, проходят по дорогам с неадекватной инфраструктурой, несоответствующими ограничениями скорости и плохим контролем. Но смерть и травмы в результате дорожно-транспортных происшествий не следует рассматривать как неизбежные. Дети и молодые люди имеют право на безопасный путь в школу и при наличии политической воли и практических мер вмешательства, основанных на фактических данных, можно спасти жизни на дорогах и разработать безопасные и устойчивые маршруты в школу.

Дети могут подвергаться риску на любом этапе пути и их безопасность на дорогах следует рассматривать как часть системного подхода к безопасности. Философия Safe System отказывается признать неизбежность смерти в результате дорожно-транспортных происшествий. Вместо этого в качестве отправной точки в нем рассматривается защита наиболее уязвимых участников дорожного движения; рассматривается, как инфраструктура, транспортные средства и надлежащее правоприменение могут обеспечить «щадящую» дорожную среду, в которой смерть и травмы не обязательно должны быть следствием человеческой ошибки.

Как часть этой работы, этот документ разработан, чтобы помочь партнерам EASST оценить территорию, прилегающую к школам, оценить ключевые риски и рассмотреть меры, которые могут быть предприняты для повышения безопасности уязвимых и молодых участников дорожного движения. Моральные доводы в пользу безопасной и щадящей дорожной системы наиболее убедительны, когда мы рассматриваем безопасность детей и их право на безопасную дорогу в школу. Мы надеемся, что доказательства, собранные партнерами EASST при использовании этого документа для оценки школьных зон, могут быть использованы для призывов к конкретным местным улучшениям, а также для более широкого обоснования более безопасной мобильности для всех детей и молодых людей.

¹ 'Safe to Learn', UNICEF and the FIA Foundation, <https://www.fiafoundation.org/media/45780/safe-to-learn-report.pdf>

КАК ИСПОЛЬЗОВАТЬ ИНСТРУМЕНТАРИЙ

Этот инструментарий поможет партнерам EASST выбрать приоритетные школы и проработать ряд

структурированных тем и вопросов, чтобы подготовить письменный отчет о текущей безопасности в отдельной школе и определить области, требующие улучшения.

Если вы хотите оценить более одной школы, вам следует заполнить отдельный опрос и предоставить отчет по каждой из них.

Партнеры должны проработать каждый раздел по очереди, чтобы ответить на ключевые вопросы. Затем партнеры могут использовать эту информацию для заполнения шаблона отчета в конце этого документа. Работа с инструментарием даст вам методическую структуру для вашего отчета. Убедитесь, что все ключевые вопросы учтены.

Инструментарий проведет вас через процесс шаг за шагом, рассматривая следующие темы:

- Выбор школы
- Сбор разрешений и ключевой информации
- Выбор областей для оценки
- Скорость
- Дорожная инфраструктура
- Инфраструктура для пешеходов
- Доступность
- Парковка, обзор и освещение
- Поведение пешеходов
- Безопасность велосипедистов и автобусы

В каждом разделе представлена некоторая справочная информация и краткое объяснение передового опыта. Руководство включает информацию о различных способах решения проблемы безопасности в школьных зонах. Не все меры будут уместными или необходимыми в каждой школьной зоне. Необходимые меры будут зависеть от местной ситуации - будь то городская или сельская, размера школы и прилегающих дорог. Работа с этим документом поможет вам определить и сообщить об уже существующей инфраструктуре, а также рассмотреть варианты возможных улучшений. Однако не следует думать, что из-за того, что в вашей школьной зоне нет всех функций, она небезопасна. Требуемые меры должны соответствовать местной ситуации и зависеть от ряда переменных факторов.

СЪЕМКА ФОТОГРАФИЙ

Как часть вашего отчета, вы должны включить фотографии вашей школьной зоны. Постарайтесь сделать несколько фотографий, относящихся к различным аспектам отчета. Фотографии могут быть использованы для справки при обсуждении отчета с командой EASST, руководством школы или местными властями и помогут обсуждению о возможных вмешательствах.

Советы по фотографированию:

- Используйте лучшую доступную камеру и убедитесь, что она работает нормально.
- Убедитесь, что ваши изображения четкие и сфокусированные, а также много света, чтобы зритель мог легко увидеть все детали.
- Делайте снимки с разных ракурсов и направлений движения, чтобы зритель мог полностью понять контекст.
- Делайте снимки в разных масштабах - некоторые должны быть сделаны крупным планом, чтобы показать конкретные детали, в то время как другие должны быть сняты в более широкой перспективе, чтобы показать контекст, расположение окружающих дорог и землепользование.

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ВАШЕГО ОТЧЕТА

Шаблон, который поможет структурировать ваш отчет, есть в конце Инструментария.

Разделы в отчете соответствуют разделам в этом документе. По мере того, как вы работаете с разделами и отвечаете на ключевые вопросы, вы собираете информацию, необходимую для завершения вашего отчета.

Помимо описательной информации о местонахождении школы, вы также должны предоставить карты, чтобы показать район, который вы изучаете, и фотографии, чтобы проиллюстрировать ваши соображения и выделить проблемные области. В конце каждого раздела вашего отчета будет возможность выделить ваши основные проблемы или сделать выводы. В конце отчета вы будете использовать все свои наблюдения, чтобы составить общий вывод.

Если у вас есть какие-либо вопросы о работе с инструментарием или заполнении отчета, команда EASST будет рада поддержать вас. В первую очередь, свяжитесь с Эмили по адресу emily@easst.co.uk.

После того, как вы заполните свой отчет, пожалуйста, поделитесь им с командой EASST.

IRAP STAR / ЗВЕЗДНЫЕ РЕЙТИНГИ ДЛЯ ШКОЛ (IRAP)

Еще один очень полезный инструмент для оценки дорожной инфраструктуры и безопасности вокруг школ - приложение iRAP Star Rating for Schools (SR4S) **ЗВЕЗДНЫЕ РЕЙТИНГИ ДЛЯ ШКОЛ (IRAP)**. Это приложение, которое предоставляет основанный на фактах набор инструментов для измерения и информирования о рисках, которому дети подвергаются по пути в школу.

Это полезный инструмент, который можно использовать вместе с этим Инструментарием, и он даст вам простой для понимания «звездный рейтинг» по безопасности школьной зоны, которую вы оцениваете. Существует полный онлайн-курс обучения, который позволит вам использовать приложение и EASST является аккредитованным ведущим партнером. Мы можем поддержать партнеров EASST в обучении и использовании приложения.

Приложение позволяет вам оценивать текущую инфраструктуру школы и дает вам «звездный рейтинг» от 1 звезды (плохо) до 5 звезд (очень хорошо). Это также позволит вам рассмотреть потенциальные улучшения, такие как более низкий предел скорости или новый переход, чтобы увидеть, какое изменение это внесет в звездный рейтинг.

Звездный рейтинг для школ очень полезен для оценки и доведения до сведения руководства школы, родителей, местных властей и других заинтересованных сторон уровня риска вокруг школы. Он также помогает определить и сообщить о возможных улучшениях. Если вы оцениваете рейтинг школы в «2 звезды», но можете поднять ее до «5 звезд» - это мощный сигнал.

Полную информацию о приложении можно увидеть здесь: <https://irap.org/star-rating-for-schools-resource/> Полную информацию об онлайн-обучении можно увидеть здесь: <https://irap.org/training/>

Пожалуйста, свяжитесь с командой EASST, если вам нужны дополнительные советы о том, как включить приложение Star Ratings for School в свои проекты. Поскольку EASST является ведущим партнером, все запросы о рейтингах для школ должны поступать через команду EASST, а не напрямую в iRAP.

ВЫБОР ШКОЛЫ

Прежде чем вы сможете пройти обследование школьной зоны, вам нужно выбрать школу, на которой вы будете сосредоточены. **Вы должны расставить приоритеты в работе так, чтобы оказать наибольшее влияние**, и поэтому стремитесь определить наиболее опасные школьные зоны в вашем городе.

Ваше решение должно быть основано на данных. Если у вас нет данных о ДТП, вам следует обратиться в дорожную полицию или другие соответствующие органы и посмотреть, поделятся ли они с вами своими записями данных о ДТП. Если данные о дорожно-транспортных происшествиях отсутствуют, вам нужно будет изучить альтернативные способы определения приоритетных школ. Возможно, городские власти, дорожные департаменты или органы образования уже определили «рискованные» школы и поделятся с вами этой информацией.

Если ни один из этих источников информации недоступен, вы можете использовать местные знания дорожной полиции, школьных руководителей или даже сообщения средств массовой информации для выявления проблемных и опасных школ.

6 | Assessing and Reporting on Road Safety in School Zones

Еще один полезный инструмент по тому, где данных недостаточно, это Инструментарий для Борьбы с Дорожными Конфликтами². Это простой и недорогой метод сбора данных, наблюдений для оценки безопасности участка дороги до и после повышения безопасности дорожного движения.

Этот инструментарий также может помочь оценить наиболее эффективные стратегии повышения безопасности дорожного движения и предотвращения травм. Инструментарий объясняет шаги и предоставляет всю информацию, которая позволит вам провести исследование дорожных конфликтов. Полную информацию об Инструментарии можно найти на веб-сайте «Инициативы по охране здоровья детей» (Child health initiative) и команда EASST может помочь с дополнительными советами: <https://www.childhealthinitiative.org/toolkit/tools>

Вам следует тщательно продумать, на какую школу или школы нацеливаться. Запишите причины вашего выбора в первом разделе вашего отчета.³

2 Traffic Conflict Technique Toolkit, <https://www.childhealthinitiative.org/toolkit/tools> 3 If

ИДЕНТИФИКАЦИЯ ШКОЛ

Партнер EASST, «АМАК» хотел определить школы с высоким риском в Баку, но обнаружил, что данные отсутствуют. Их команда работала с дорожной полицией, чтобы сопоставить все записи аварий, повлекших гибель или травмы пешеходов в 2019 и 2020 годах. После сопоставления они использовали эти данные для создания интерактивной карты. Затем АМАК проанализировал карту, чтобы определить дороги, где дорожные аварии пересекались с пешеходными зонами и жилыми улицами, а также выявить школы высокого риска. Теперь они используют приложение Звездный рейтинг для школ (Star Ratings for Schools) для оценки школьных зон с высоким уровнем риска и работают с Фондом безопасных дорог (Safer Roads Foundation), чтобы рассмотреть инфраструктурные изменения.



you need further support or advice with this, please contact the EASST team.

Digital map of Baku created by AMAK based on recorded crashes that involved pedestrian deaths or injuries.

ИНФОРМАЦИЯ О ШКОЛЕ И РАБОТА С РУКОВОДСТВОМ ШКОЛЫ

После того, как вы выбрали школу, вам следует обратиться к руководству школы, чтобы получить их

поддержку для вашего проекта. Важно, чтобы ваши местные заинтересованные стороны - администрация **школы, комитеты**, преподаватели и родители - были вовлечены и осведомлены о вашей работе. Школа, скорее всего, поддержит любые попытки повысить безопасность своих учеников, важно, чтобы они чувствовали себя вовлеченными в вашу работу.

Вы также можете сообщить о своей работе местным властям, дорожным органам и органам образования. То, какие именно органы необходимо уведомить, будет зависеть от местных обстоятельств, но вы должны стараться сотрудничать, насколько это возможно.

Вы должны собрать основную информацию о школе для своего отчета. Сюда входят:

- Полное имя и адрес
- Имя директора / или ключевого контактного лица
- Карта Google (или аналогичная) показывающая, где находится школа по отношению к местности.
- Более подробная карта Google (или аналогичная) с подробным описанием ближайших дорог вокруг школы, а также входов и выходов из школы.
- Тип школы - возраст учеников/ступень образования.
- Количество учеников
- Время начала и окончания учебного дня
- Известно ли школе о каких-либо инцидентах, когда дети попадали под машину или попадали в аварию? Или какие-либо другие данные, касающиеся смертей и травм в школе?

ПРОВЕДЕНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Теперь вы готовы начать опрос и сбор информации для отчета.

Вам следует по очереди проработать каждый раздел этого документа. Каждая тема содержит справочную информацию и задает несколько ориентировочных вопросов. Ответы на вопросы могут быть использованы для формирования содержания вашего отчета.

Вопросы, которые следует учитывать перед проведением наблюдения:

- **Площадь покрытия?** В идеале мы бы посмотрели на весь путь ребенка в школу и приняли во внимание риски, но в этом проекте особое внимание уделяется области, непосредственно прилегающей к школе. Вы должны оценить местность и подумать, какие области будут охвачены вашим отчетом. Возможно, вы захотите рассмотреть расстояние до 300-500 м во всех направлениях, но вы можете отрегулировать это в соответствии со своим мнением о местной ситуации. Вы должны постараться рассмотреть все входы и выходы из школ, а также прилегающие дороги, которые составляют основные маршруты для детей.

8 | Assessing and Reporting on Road Safety in School Zones

Время суток? Вы должны приурочить свой визит к началу или к концу учебного дня, чтобы вы могли видеть, как дети и транспорт взаимодействуют в самое загруженное время дня. Кроме того, вы можете вернуться на место после захода солнца, чтобы увидеть, как темные вечера влияют на безопасность в этом районе.

- **Кто?** Этот документ предназначен для использования партнерами EASST, но вы можете привлечь других к своему проекту. Вы можете подумать о том, чтобы пригласить члена руководства школы, представителей родительского комитета, сотрудников дорожной полиции, представителей местного самоуправления или дорожного инженера присоединиться к вам для оценки, или, если это безопасно, вы можете вовлекать молодежь и старшеклассников.

ВОВЛЕЧЕНИЕ МОЛОДЕЖИ

Дорожно-транспортный травматизм - основная причина смерти молодых людей во всем мире. Вовлечение молодых людей в поиск решений по предотвращению этих трагедий имеет важное значение.

Urban Forum Kazakhstan дает молодым людям возможность требовать более безопасных маршрутов в школу, предоставляя им место за столом при проектировании и развитии городской среды, которая является безопасной и отвечает их потребностям.

Проект предусматривал непосредственную работу со старшеклассниками Усть-Каменогорска (Оскемен), обсуждение вопросов проектирования и безопасности инфраструктуры и привлечение их к разработке практических решений. Учащимся было предложено подумать о собственном пути в школу и определить опасные области и риски. Им выдали карты местности и попросили нарисовать маршруты до школы, выделив районы, где они чувствуют себя более или менее безопасно, и объяснить, почему. Затем работы студентов были переведены на онлайн-карту, чтобы лучше определить ключевые проблемные области.

Результаты, наряду с выводами предварительного наблюдательного исследования, были объединены в отчет, в котором УФК и местные студенты совместно разработали рекомендации и решения, которые были представлены властям города Усть-Каменогорска.

Для получения дополнительной информации о том, как привлечь молодых людей в качестве защитников безопасности дорожного движения, посетите <https://claingourspace.org/>

РАЗДЕЛ 1. ВХОДЫ И ВЫХОДЫ ШКОЛЫ

Оценка школьной зоны должна начинаться с осмотра входов и выходов школы, а затем работать с наружи, чтобы охватить более широкую территорию, которую вы выбрали.

Входы и выходы из школы станут основным центром пешеходной активности. Все маршруты будут вести к этим точкам, и именно в этих местах будет больше всего людей в начале и в конце учебного дня. Независимо от того, как дети добираются до школы - пешком, на велосипеде, в частной машине или на автобусе - вполне вероятно, что на этом этапе пути они все будут пешеходами.

Крайне важно, чтобы в непосредственной близости от входов и выходов было достаточно места, чтобы вмещать большое количество пешеходов, чтобы дети не выталкивались на дорогу.

Тротуар с твердым покрытием должен быть не загроможден и четко отделен от автомобильного движения. Он должен быть достаточно большим, чтобы пропускать пешеходный поток в самые загруженные периоды дня, а в идеале - заборы или зелень, отделяющие детей от дороги. Если есть место, то можно использовать дополнительную уличную мебель и ландшафтный дизайн, чтобы сделать территорию более привлекательной и безопасной для пешеходов.

Любые автобусные остановки, автомобильные или велосипедные стоянки, а также зоны «высадки» следует располагать подальше от входов и выходов, чтобы не было загроможденного пространства (более подробную информацию можно увидеть в Разделе 5, посвященном пешеходной

инфраструктуре).



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Сколько входов или выходов есть в школе? Если более одного, убедитесь, что ваш отчет охватывает все маршруты, которыми пользуются ученики и студенты.

Имеется ли чистая и безопасная пешеходная зона с твердым покрытием, достаточно большая для всех детей в часы пик, без опасности выхода пешеходов на проезжую часть?

Четко ли отделены пешеходные зоны от моторизованного движения буферной зоной, забором или другим барьером?

Свободна ли в непосредственной близости от входа парковка, автобусные остановки и другие объекты, которые могут вызвать заторы или ухудшить видимость?



ДАЛЬНЕЙШЕЕ ЧТЕНИЕ

«Руководство по проектированию улиц для детей», особенно раздел 4.1 «Улицы рядом с основными направлениями», NACTO, <https://globaldesigningcities.org/publication/designing-streets-for-kids/>

ШКОЛЬНЫЕ УЛИЦЫ

В некоторых городах Великобритании и других странах созданы «Школьные улицы», которые закрывают территорию вокруг школ для движения транспорта во время высадки и посадки из школы. Эти инициативы уменьшают дорожную опасность, создают более чистую окружающую среду и поощряют активные путешествия - это идея, которую вы, возможно, захотите рассмотреть в своей будущей работе. Более подробную информацию и инструментарий можно увидеть здесь: <https://www.livingstreets.org.uk/get-involved/campaign-with-us/safer-routes-to-school>



РАЗДЕЛ 2 СКОРОСТЬ

Взаимосвязь между скоростью и летальным исходом на дороге хорошо известна. Было показано, что у пешеходов есть 90 % - ый шанс выжить при столкновении с автомобилем, движущимся со скоростью 30 км/ч или ниже, но менее 50 % - ный шанс выжить при столкновении со скоростью 45 км/ч и почти нет шансов выжить на 80 км/час. Скорость значительно увеличивает вероятность смерти и серьезных травм. Увеличение средней скорости всего на 1 км/ч обычно приводит к увеличению риска аварии с травмой на 3% и к увеличению риска аварии со смертельным исходом на 4-5%.⁴

Всемирная организация здравоохранения рекомендует ограничение скорости 30 км/ч в местах, где пешеходы и велосипедисты смешиваются с автомобилями. Стокгольмская декларация, принятая на Глобальной министерской конференции в феврале 2020 года, подкрепляет это призывом сосредоточить внимание на пригодных для жизни улицах и максимальной скорости движения по дорогам 30 км/ч там, где есть несколько уязвимых участников дорожного движения и транспортных средств.

В частности, возле школ и мест, где играют дети, Рабочая группа ООН по сотрудничеству в области безопасности дорожного движения призывает к созданию «медленных школьных зон» со скоростью не более 30 км/ч из-за уязвимости детей.

Дорожная полиция или автоматическое регулирование скорости необходимы для эффективного ограничения скорости. Без систематического принуждения водители, вероятно, превысят установленную законом скорость, что повысит риск для детей.

⁴ Speed Factsheet, WHO, https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Какое здесь ограничение скорости?

Отвечает ли он требованиям скорости 30 км/ч или меньше?

Если есть школьная зона с пониженным скоростным режимом - примерно какую площадь это покрывает?

Четко ли обозначено ограничение скорости при въезде в школьную зону с хорошо заметными дорожными знаками, обращенными во все стороны транспортного потока?
Отображается ли ограничение скорости четко покрашенной дорожной разметкой?
Есть ли камера контроля скорости или другое оборудование для автоматического контроля скорости?
Знаете ли вы о каких-либо мерах, принимаемых дорожной полицией в отношении контроля скорости?
Если ограничение скорости не соответствует требованию 30 км/ч - какой орган имеет право его изменить?

ИЗМЕРЕНИЕ СКОРОСТИ

Одно дело - установить низкие ограничения скорости, а другое - обеспечить их соблюдение. Важное измерение в вашем исследовании - **выяснить, в какой степени водители в вашей целевой школе соблюдают ограничения скорости.**

В 2017 году «Молодое поколение Таджикистана» работало с местной дорожной полицией и группой специально обученных молодых дорожных инспекторов для измерения средней скорости транспортных средств, проезжающих мимо школы № 72 на улице Сохили в Душанбе. Было обнаружено, что всего за один час школу проехало в общей сложности 1267 транспортных средств со средней скоростью 72,5 км/час, что почти вдвое превышает установленный законом предел в 40 км/час. Максимальная зарегистрированная скорость 120 км/ч. Для значимых измерений вы должны стремиться измерять скорость в разное время дня и в разные дни недели в течение недели.



Picture credit: Young Generation of Tajikistan



ДАЛЬНЕЙШЕЕ ЧТЕНИЕ

Управление скоростью: руководство по безопасности дорожного движения для лиц, принимающих решения, и практиков. ВОЗ. <https://www.who.int/publications/i/item/speed-management-a-road-safety-manual-> для лиц, принимающих решения- и практикующиеThe UN Road Safety Week website #Love30 including the 'Streets for Life' Toolkit, <https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>

Раздел 3 ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА Подход

«Безопасная система» (см. Вставку на странице 16) учитывает две концепции достижения более безопасных дорог.

Первая - это идея «прощающих дорог». Это включает в себя «щадящее» проектирование дорог и инфраструктуру, которая помогает снизить количество смертей и травм в случае аварии, например, улучшенная инфраструктура, дорожная разметка или барьеры безопасности, а также устранение ненужных препятствий на обочине дороги.

Второй - понятие «самообъясняющие дороги». Этот принцип требует, чтобы дороги предоставляли водителям четкую и исчерпывающую информацию, чтобы помочь им сделать безопасный выбор и предотвратить ошибки. «Самообъясняющая дорога» должна включать четкую и хорошо видимую дорожную разметку, хорошие дорожные знаки и сигналы, а также согласованный дизайн, чтобы участники дорожного движения знали, чего ожидать и как действовать.⁵

ШКОЛЬНЫЕ ЗОНЫ

Вокруг школ должна быть четко обозначенная школьная зона с максимальной скоростью 30 км/ч и с четкими указателями и дорожной разметкой. Точный размер школьной зоны будет зависеть от расположения и условий местной дороги, но они, как правило, покрывают расстояние от 300 до 500 метров.

Водитель (и другие) должны четко понимать, когда они входят в школьную зону. Он должен быть обозначен хорошо заметными указателями, предупреждающими их как о присутствии пешеходов из школы/детей, так и об изменении ограничения скорости. Также должна быть установлена дополнительная дорожная разметка, чтобы усилить эти сообщения. Также может быть обозначен участок «Встреча при въезде», состоящая из окрашенного или текстурированного дорожного покрытия для дополнительного предупреждения водителей.

В школьной зоне можно использовать ряд функций для обеспечения низких скоростей и безопасных условий для пешеходов:

- Частые вывески с высокой видимостью и отметками в виде ромбов.
- Четко обозначенное ограничение скорости 30 км/ч (или ниже) - в идеале должно отображаться как с дорожными указателями, так и с дорожным покрытием.
- Мигающие предупреждающие знаки - особенно в часы пик.
- Дорожная разметка - для предотвращения парковки и других препятствий непосредственно за пределами школы.
- Функции успокоения движения - такие как лежащие полицейские, подушки скорости, полосы для грохота, точки защемления, бордюры или шиканы.
- Также должно быть безопасное место для пешеходов переходить дорогу (описано в Разделе 4 «Переходы»).

5 Towards Zero Foundation, <http://www.towardszerofoundation.org/thesafesystem/>

В современном системном подходе к безопасности дорожного движения есть последняя, очень важная концепция: признание того, что дороги предназначены не только для автомобилей. При проектировании дорог следует учитывать, защищать и поощрять немоторизованный транспорт, в том числе передвижение на велосипеде и пешком. Вы должны помнить об этом при выполнении оценки, и мы рассмотрим конкретные объекты для пешеходов в Разделе 5 и велосипедистов в Разделе 10.



ДАЛЬНЕЙШЕЕ ЧТЕНИЕ

Веб-сайт фонда Towards Zero представляет собой хорошее введение в концепцию системы безопасности: <http://www.towardszerofoundation.org/thesafesystem/>

«Отсутствие смертей на дорогах и серьезных травм» МФТ предоставляет более всесторонний анализ: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/zero-road-deaths.pdf>

Совет iRAP по школьным зонам, предоставляет обзор школьных зон: <http://toolkit.irap.org/default.asp?page=treatment&id=59>



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

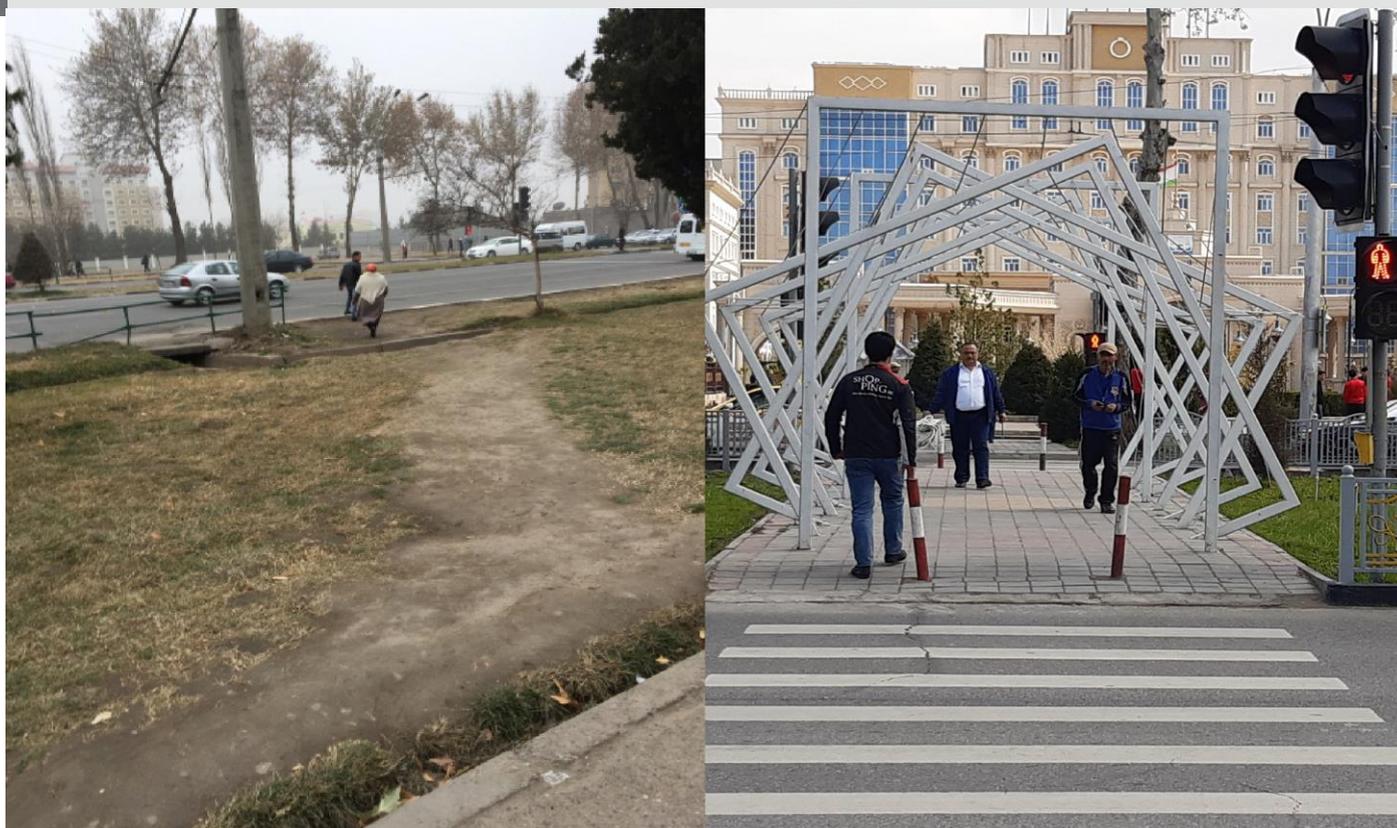
Опишите дорогу: сколько полос в каждом направлении?
Опишите дорогу: какова смесь движения?
Опишите дорогу: насколько широки полосы?
Есть ли четко обозначенная школьная зона?
Если да, то есть ли знаки или другие указатели, четко определяющие, когда водители входят в зону?
Есть ли окрашенная или другая дорожная разметка, выделяющая школьную зону и ограничение скорости?
Есть ли предупреждающий знак «Дети» или «Школа» в окрестностях школы на каждой улице, ведущей к школе?
Если да, то как далеко это от школы?
Есть ли в школьной зоне проблесковые маячки или другие не упомянутые предупреждения?
Имеются ли функции для успокоения дорожного движения, такие как лежащие полицейские, подушки скорости, полосы для грохота, точки заземления, встроенные бордюры или шиканы?
Есть ли здесь значительные развязки (важные узлы) и есть ли на них чистые и безопасные переходы?
Есть ли четкое разделение между пешеходами и автомобилями?

БЕЗОПАСНЫЙ СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

Системный подход к безопасности дорожного движения основан на убеждении, что жизнь и здоровье людей никогда не должны подвергаться риску из-за их необходимости путешествовать, и что смертельные или серьезные травмы, которые происходят в дорожной системе, недопустимы.

Подход Safe System основан на принципах:

- Люди совершают ошибки, которые приводят к дорожным авариям, и будут продолжать это делать.
- Человеческое тело имеет ограниченную способность выдерживать столкновение и уязвимо для травм, если попадет в аварию.
- Все заинтересованные стороны (политики, планировщики дорог, дорожные инженеры, производители транспортных средств, службы экстренной помощи, участники дорожного движения и другие) несут совместную ответственность за принятие соответствующих мер для обеспечения того, чтобы дорожные столкновения не приводили к серьезным или смертельным травмам.
- Все элементы дорожной системы - транспортные средства, инфраструктура, ограничения скорости, участники дорожного движения и помощь после аварии - должны работать вместе как единое целое, чтобы минимизировать вероятность аварии или, если авария все же имеет место, чтобы предотвратить смерть или серьезную травму.



Opposite page: examining pedestrian flow. Before/after photos of Istiqlol Hospital crossing.

Photo credits: Emma MacLennan & Young Generation of Tajikistan

РАЗДЕЛ 4. ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ДОРОГ

Для детей и молодых людей поездка в школу может быть сопряжена со множеством рисков, но больше всего они подвергаются опасности, когда переходят дорогу. По этой причине крайне важно **обеспечить максимальную безопасность дорожных переходов в школьных зонах.**

ЛИНИИ ЖЕЛАНИЯ

Помимо установки безопасного перехода, необходимо убедиться, что пешеходы будут использовать предусмотренные переходы. Пешеходы будут стараться минимизировать расстояние, которое им придется преодолевать. Если переходы находятся не в том месте, которое пешеходы хотят переходить, маловероятно, что они ими воспользуются. Важно подумать о том, где людям нужно переходить и как они хотят пересечь. В некоторых случаях можно будет увидеть «линии желаний» по потоптанной земле или по другим физическим отметкам. В других обстоятельствах вам нужно будет наблюдать за пешеходным потоком, чтобы точно знать, куда пешеходы хотят идти. Если это целесообразно, то здесь и следует размещать переходы.

При оценке школьных зон важно учитывать, где расположены переходы по отношению к входам и выходам из школы и как они соотносятся с поездками детей. Безопасно ли переходы доставляют детей на автобусные остановки, места парковок или к жилым кварталам?

ИЗУЧЕНИЕ ПЕШЕХОДНОГО ПОТОКА

При поддержке Фонда безопасных дорог SRF, EASST и YGT, ОФ «Молодое поколение Таджикистана» улучшили 2 дорожных перехода в Душанбе, используя данные о том, как люди используют дороги. Первый переход находился возле больницы Истиклол, которой ежедневно пользуются 4000 человек. До установки нового перехода они следовали неофициальным маршрутом через перекресток дороги, где не было инфраструктуры. Теперь здесь обозначен пешеходный переход со специальным пешеходным маршрутом, по которому пешеходы могут попасть в больницу.

Второй переход включает в себя полную реконструкцию подземного перехода, который обеспечивает единственный пешеходный доступ к зоопарку и государственному университету. Антисанитария и опасения по личной безопасности отталкивали людей, особенно женщин. Вместо этого люди были вынуждены принять то, что они считают «более безопасным»: переход по оживленному 8-полосному шоссе наверху. Новый подземный переход, оснащенный улучшенным освещением, полом, стенами и потолком, новыми указателями для пешеходов, камерами видеонаблюдения и, что самое важное, пандусами для доступа инвалидов, был открыт всего пару месяцев, но уже многие люди используют его, включая студентов, женщин, семей и людей с ограниченными возможностями.

ПЕРЕСЕЧЕНИЯ «ЗЕБРА»

Переходы «зебра» отдают предпочтение пешеходам над транспортными средствами в местах без управления движением. Это простой механизм, где водители должны отдавать приоритет пешеходам, велосипедистам и другим участникам дорожного движения. На очень тихих местных дорогах переходы «зебры» не всегда необходимы. Тем не менее, на участках с интенсивным движением, дорог шириной более двух полос и любых дорогах с фиксацией травм - есть необходимость перехода через зебру.

Чтобы пешеходные переходы были эффективными и максимально безопасными, они должны быть:

- Использоваться только на дорогах с рабочей скоростью менее 65 км / ч.
- В хорошем состоянии и легко просматривается водителями благодаря хорошо заметной краске и хорошему освещению.
- Четко обозначены указателями и предупреждающими знаками, обеспечивающими высокую видимость, чтобы водители получали предупреждение при приближении.
- Расположен так, чтобы подход к перекрестку был виден всем участникам дорожного движения (например, не возле «слепого» угла).

Их можно улучшить несколькими способами:⁶

- Устойчивое к скольжению дорожное покрытие на подходе к переходам, чтобы водителям было легче останавливаться.
- Уменьшение ширины дороги на переходах, чтобы пешеходы могли преодолеть меньшее расстояние, чтобы перейти дорогу.
- Добавление «убежищ» на переходах, чтобы у пешеходов было меньше полос для перехода за раз.
- Добавление светофоров для создания пешеходных переходов с сигнализацией.
- Установка ограждений или другой физической инфраструктуры для направления пешеходов к переходам.
- Установка приподнятого перехода «зебра» - добавляет эффект горки, что может помочь снизить скорость.

ПАТРУЛЬ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ

Безопасность зебры или других неформальных переходов можно повысить, предоставив школьную охрану на переходе или надзирателя. Это взрослый в хорошо заметной одежде, который может помочь остановить движение и обеспечить безопасный переход для детей. Школьная охрана на переходе может быть организована несколькими способами, включая специального оплачиваемого лица, представителя школьной администрации или организована родителями-волонтерами.

⁶ RoSPA Policy Paper: Pedestrian Safety <https://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/pedestrians/pedestrian-policy-paper.pdf>

ШКОЛЬНЫЙ ПОЛИЦЕЙСКИЙ

В Улан-Баторе, Монголия, правительство и дорожная полиция запустили программу «Школьная полиция», в рамках которой родители по очереди работают надзирателями проезда через школы. Для школ в центре города программа оказалась успешной в повышении роли безопасности дорожного движения и повышении осведомленности водителей.



Photo credit: <http://www.zms.mn/a/52760>



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Есть ли рядом с каждым выходом/входом школы переход «зебра», соединяющий его с другими улицами/жилыми районами/остановками общественного транспорта?
Ухожен ли переход «зебра» и его легко увидеть (хорошее состояние, хорошая видимость, хорошее освещение)?
Обозначен ли переход четкими знаками, которые хорошо видны для водителей и предупреждают их о приближении?
Есть ли на переходе другие средства безопасности, такие как светофоры, приподнятый переход, «убежище» для пешеходов на полпути, другие средства защиты от дорожного движения или специальное дорожное покрытие?
Есть ли ограждения, цепные перила или другая инфраструктура, чтобы направлять пешеходов к переходу?
Соответствует ли переход «линии желаний» и пользуются ли им пешеходы, особенно дети?
Уважают ли водители пешеходный переход и уступают ли дорогу пешеходам?
Есть ли охрана пешеходного перехода, которая поможет детям безопасно перейти дорогу в решающее время дня?



ДАЛЬНЕЙШЕЕ ЧТЕНИЕ

«Безопасность пешеходов: руководство по безопасности дорожного движения для лиц, принимающих решения, и практиков», ВОЗ, <https://www.who.int/publications/i/item/pedestrian-safety-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>

РАЗДЕЛ 5. ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ

Помимо рассмотрения дорожной инфраструктуры, также важно обеспечить наличие хорошей инфраструктуры для обеспечения безопасности пешеходов. В основе этого лежат тротуары. Каждая дорога вокруг школы должна иметь хорошо спроектированный тротуар с достаточным пространством, чтобы пешеходы могли ходить рядом или небольшими группами. Она должна иметь ухоженное всепогодное покрытие.

Тротуар должен быть четко отделен от дороги. Согласно «Руководству по проектированию улиц для детей» НАКТО (НАСТО), тротуары должны быть в идеале шириной 1,8–2,4 м в жилых районах и 2,4–4,5 м в школьных зонах или в зонах с интенсивным пешеходным движением. Как мы обсуждали в Разделе 1, в непосредственной близости от входа в школу должно быть дополнительное пространство, чтобы группы могли встречаться, ждать и болтать у школьных ворот.

Кроме того, тротуар должен быть чистым и беспрепятственным для людей, в том числе и для людей в инвалидных колясках или с детьми в колясках, чтобы они могли легко передвигаться. Им не должны мешать уличные торговцы, мусор или другие препятствия или действия, которые вынуждают пешеходов выходить на дорогу.

В идеале край тротуара должен быть отделен от дороги, чтобы пешеходы были отделены от движения. Это можно сделать различными способами - буферной зоной, которая может включать ограждения, цепные перила, деревья или травяные обочины, плантаторы и столбы от уличного освещения и коммунальных служб. Если есть место, эта зона может включать уличную мебель в качестве естественного барьера между тротуаром и дорогой.

Пешеходная инфраструктура должна быть доступна для всех пешеходов, поэтому на каждом пешеходном переходе, перекрестке дорог и других местах, где люди могут переходить улицу, должны быть спущенные бордюры. Пешеходные пандусы также должны быть в каждой точке, в которой происходит изменение уровня тротуара. См. Раздел 6 о специальных возможностях.



ДАЛЬНЕЙШЕЕ ЧТЕНИЕ

Руководство «Проектирование улиц для детей», НАСТО,

<https://globaldesigningcities.org/publication/designing-streets-for-kids/>

«Безопасность пешеходов: руководство по безопасности дорожного движения для лиц, принимающих решения, и практиков», ВОЗ,

<https://www.who.int/publications/i/item/pedestrian-safety-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>



Photo credit: Partnership for Road Safety Georgia



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Есть ли тротуар на всех улицах в вашей школьной зоне?
В хорошем ли состоянии? Асфальтирован или нет?
Чист и беспрепятственен ли тротуар?
Какова ширина тротуара (не менее 2,4–4,5 м)?
Если нет, то насколько он широкий?
Достаточно ли места, чтобы все пешеходы могли легко ходить по тротуару в часы начала и окончания школы?
Стоят ли пешеходы на тротуарах?
Есть ли места, по которым пешеходы вынуждены или предпочитают идти по дороге?
Есть ли ограждения или другая инфраструктура, создающая буфер между пешеходами и дорогой?
Есть ли очевидные опасности или повреждения дорожного покрытия? Например, открытые дренажные канавы или битая брусчатка?
Собирается ли вода в плохую погоду?
Есть ли спущенные бордюры и пешеходные пандусы во всех необходимых местах?

Проектирование дорог и пешеходов должно учитывать потребности людей с ограниченными возможностями и обеспечивать доступность для всех членов сообщества. В предыдущих разделах мы кратко упоминали о важности спущенных бордюров и других корректировок инфраструктуры.

В Руководстве ВОЗ по безопасности пешеходов³ объясняется, что риск для пешеходов с ограниченными возможностями высок, поскольку:

- Люди с ограниченными физическими возможностями переходят дороги медленнее и больше подвержены риску падений, если тротуары или дорожные покрытия неровные.
- Люди в инвалидных колясках окажутся в невыгодном положении, если не будут установлены спущенные бордюры или отсутствуют доступные маршруты и им будет труднее избегать движения.
- Люди с нарушением зрения или слуха могут быть не в состоянии предвидеть других участников дорожного движения и избегать их.
- Люди с ограниченными интеллектуальными возможностями могут быть не в состоянии принимать безопасные решения, в том числе знать, когда безопасно переходить дорогу, или могут вести себя непредсказуемо.

Существуют различные способы сделать уличную среду более безопасной для пешеходов с ограниченными возможностями. Сюда входят:⁸

- Ухоженные, прочные, ровные и широкие тротуары делают путь более легким и безопасным.
- Избегать ненужного "беспорядка" на улицах, особенно для людей с нарушениями зрения.
- Гудрон, а не брусчатка, снижает риск неровностей поверхности, спотыкания и падений, а также делает использование инвалидных колясок более простым и комфортным.
- Спущенные бордюры для облегчения доступа инвалидам-колясочникам.
- Безопасные переходы с сигнализацией, которая может быть обнаружена лицами с потерей зрения или слуха, и поможет при длительных переходах для людей с ограниченными физическими возможностями, чтобы безопасно перейти дорогу.
- Тактильное покрытие краев ступеней, тротуаров, участков безопасного перехода.

Жизненно важно, чтобы эти функции не только предоставлялись как часть инклюзивной среды, но и соответствовали своему назначению. Существует множество примеров установки пандусов под таким углом, что они никогда не станут пригодными для использования или безопасными. Просто иметь пандусы недостаточно. Они должны быть безопасными в использовании. Они должны быть построены из нескользящих материалов и иметь максимальный уклон 1:10, а в идеале - 1:12. Для инвалидов-колясочников с ограниченными физическими возможностями в некоторых условиях могут быть важны поручни.

7 Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners, WHO, <https://www.who.int/publications/i/item/pedestrian-safety-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>

8 Pedestrian Safety Policy Paper Pedestrian Safety, RoSPA <https://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/pedestrians/pedestrian-policy-paper.pdf>

22 | Assessing and Reporting on Road Safety in School Zones

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:



Подходит ли покрытие для инвалидов-колясочников?
Свободны ли тротуары от ненужного беспорядка и достаточно ли широки для людей в инвалидных колясках?
На всех ли пешеходных переходах, перекрестках и других подходящих участках есть ли спущенные бордюры? Или они отсутствуют?

Есть ли безопасные и удобные пандусы для людей с ограниченными возможностями в тех местах, где уровень тротуара меняется?

Есть ли переходы со звуковой сигнализацией?

Есть ли тактильная окантовка на краю ступеней, тротуаров или переходов?

Обеспечивается ли какая-либо другая доступная инфраструктура для безопасности и удобства людей с различными формами инвалидности?



ДАЛЬНЕЙШЕЕ ЧТЕНИЕ

«Доступность для инвалидов - Руководство по проектированию безбарьерной среды», UNDESA, <https://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/intro.htm>

«Сделать транспорт доступным для пассажиров и пешеходов», Правительство Великобритании, <https://www.gov.uk/government/publications/inclusive-mobility/inclusive-mobility>

РАЗДЕЛ 7 ПАРКОВКА

В связи с большим наплывом и оттоком детей два раза в день парковка и высадка могут стать серьезной опасностью вокруг школ, особенно в школах, куда значительное количество учеников прибывает на частных автомобилях. Парковка должна быть безопасной как для высадившихся, так и для всех других участников дорожного движения.

Особое внимание следует уделять тому, чтобы парковка не мешала детям-пешеходам видеть дорожное движение. Поскольку дети меньше взрослых, их часто труднее видеть водителям, а припаркованные автомобили, еще больше уменьшающие видимость, могут увеличить этот риск.

В школьных зонах следует тщательно продумать возможность парковки, чтобы гарантировать, что:

- Он находится на значительном удалении от любого участка дороги, где требуется хорошая

видимость, особенно вблизи пешеходных переходов, перекрестков или входов и выходов школ.

- Это безопасно для посадки - высадки - вдали от других транспортных средств и в зоне с очень низкими скоростями или спроектировано таким образом, чтобы дети могли добраться от машины до тротуара, не взаимодействуя с движением транспорта.

Если места для безопасной парковки недостаточно, можно создать специальную зону для посадки-высадки - зону, где детей можно безопасно и быстро высадить. Это должно быть подальше от школьных ворот или любого места, где собирается много детей.

ЗАЩИТА ОТ ХОЛОСТОГО ХОДА

Еще одна ключевая опасность, связанная с припаркованными автомобилями возле школ, - это склонность родителей и других лиц оставлять двигатели своих автомобилей включенными, пока они ждут своих детей. Двигатели на холостом ходу приводят к увеличению выбросов от автомобиля, ухудшению качества воздуха и могут способствовать развитию астмы и других заболеваний. Это особенно опасно для школ, поскольку легкие детей более подвержены повреждению из-за загрязнения воздуха.

ЗОНЫ, СВОБОДНЫЕ ОТ АВТОМОБИЛЕЙ

Наблюдается растущая тенденция к тому, что «Школьные улицы» закрываются для движения транспорта в часы пик прихода и ухода детей со школы. Эти инициативы уменьшают дорожную опасность, создают более чистую окружающую среду и поощряют активные путешествия - это идея, которую вы, возможно, захотите рассмотреть в своей будущей работе.



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Запрещена ли парковка сразу у входа в школу?
Запрещена ли парковка возле пешеходных переходов и развязок?
Разрешена ли парковка по обе стороны улицы (и ключевых окрестных улиц) в школьной зоне?
Ограничивает ли парковка видимость для водителей и участников дорожного движения - мешает ли она им четко видеть детей-пешеходов?
Есть ли отдельная парковка для посадки и высадки?
Если да, то безопасно ли детям садиться в машину и выходить из нее? Находится ли она вдали от других транспортных средств?
Есть ли ограничения на работу двигателя вхолостую или предупреждающие знаки?
Есть ли вокруг школы зона, свободная от автомобильного движения?



РАЗДЕЛ 8 ВИДИМОСТЬ И ОСВЕЩЕНИЕ

Качественное и полностью работающее уличное освещение жизненно важно для безопасности пешеходов и других участников дорожного движения в ночное время. Отсутствие освещения, слепые зоны или некачественное освещение ухудшают видимость пешеходов и велосипедистов для автомобилистов, повышая риск столкновений.

Школьные зоны должны иметь хорошее освещение во всех зонах, доступных для пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения, включая велосипедистов.

Равномерно освещенные улицы улучшают ночное видение всех участников дорожного движения и улучшают восприятие безопасности, комфорта и личной безопасности.

Освещение особенно важно для таких участков, как:

- Входы и выходы из школ
- Тротуары
- Пешеходные переходы
- Узлы
- Автобусные остановки и другие узлы общественного транспорта.
- Подземные переходы

При возможности, вам следует посетить школьную зону после наступления темноты, чтобы проверить, работает ли освещение, какого оно качества и правильно ли оно расположено для обеспечения адекватной видимости в ночное время.



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Установлено ли освещение во всей школьной зоне?

Работает ли оно? Какого оно качества?

Покрывает ли он все зоны без «слепых пятен»?

Хорошо ли освещены ключевые места, такие как вход в школы, пешеходные переходы, перекрестки и автобусные остановки?



ДАЛЬНЕЙШЕЕ ЧТЕНИЕ

«Руководство по проектированию улиц для детей», NACTO, стр. 130.
<https://globaldesigningcities.org/publication/designing-streets-for-kids/>

«Глобальное руководство по дизайну улиц», NACTO, глава 7.3, стр. 160–163. <https://globaldesigningcities.org/publication/designing-streets-for-kids/>

РАЗДЕЛ 9 ПЕШЕХОДНОЕ ПОВЕДЕНИЕ

Подход “Безопасная система” (Safe System) допускает, что люди совершают ошибки, которые могут привести к авариям; однако никто не должен погибнуть или получить серьезные травмы на дороге в результате этих ошибок. Это еще более очевидно, когда речь идет о детях.

Маленькие дети менее способны распознавать опасные ситуации и не обладают зрелостью, чтобы принимать правильные решения о безопасном поведении. Они могут быть импульсивными возле дорог. С другой стороны, подростки могут осознавать риски, но не в полной мере осознавать последствия принятия риска.

Подростковый мозг все еще развивается. Обширные исследования факторов, влияющих на принятие решений молодыми людьми, показали, что у них чаще, чем у взрослых, возникают проблемы с контролем эмоций и поведения. В результате они более импульсивны и легко отвлекаются. Они также более подвержены влиянию и давлению со стороны сверстников, которое может привести к большому риску.

Обеспечение безопасности детей - общая ответственность всех, включая инженеров, планировщиков, полицию, специалистов общественного здравоохранения, педагогов и родителей. Это не должно считаться обязанностью ребенка. Однако существует ряд поведенческих факторов, которые могут увеличить риск нахождения детей на дорогах. Понимая это, можно рассмотреть способы снижения этих рисков за счет улучшения инфраструктуры, образования и повышения осведомленности или вмешательства взрослых.

СОПРОВОЖДЕНИЕ ДЕТЕЙ

Дети младше 8 лет не должны находиться на дорогах или ходить в школу без сопровождения взрослых. У них нет когнитивной способности оценивать скорость и расстояние или понимать опасность или риск. Часто они слишком малы, чтобы заметить опасность. Их всегда должен сопровождать ответственный взрослый или старший брат или сестра.

ВИДИМОСТЬ

Дети меньше взрослых и водителям труднее их видеть, особенно если между ними и дорогой есть такие опасности, как припаркованные автомобили. Взрослые могут помочь обеспечить максимальную видимость детей, дав им яркую или повышенной видимости одежду (особенно зимние куртки). Кроме того, могут помочь одежда, сумки или аксессуары со светоотражающими элементами.

ОТВЛечение

Дети и подростки могут не осознавать риск, связанный с отвлечением на мобильные телефоны или наушники на дороге. Данные из США показывают, что молодые и взрослые пешеходы,

которых отвлекают телефонные разговоры, прослушивание музыки или текстовые сообщения, подвергаются большому риску при переходе дороги.⁹ Важно объяснять эти риски молодым людям и препятствовать использованию наушников и мобильных телефонов на дорогах.

ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ДОРОГ

Участок, когда дети подвергаются наибольшему риску - это переход дороги. Крайне важно, чтобы переходы в школьных зонах находились в соответствующих местах и соответствовали «линиям желаний» детей, связывая входы в школу с ключевыми пунктами назначения, такими как автобусные остановки, места встречи родителей или дороги, ведущие в жилые районы. Также важно, чтобы взрослые обучили молодых людей навыкам безопасного использования этих переходов. Это включает в себя понимание необходимости ждать, пока машина остановится, смотреть и слушать, ходить, а не бегать, и никогда не переходить дорогу, если они не уверены, что это безопасно. В идеале на переходах вокруг школ в основное время суток должна находиться охрана пешеходного перехода.

Безопасность детей можно еще больше повысить с помощью таких схем, как «Пешие автобусы», которые гарантируют, что они пересекают дорогу вместе и в сопровождении взрослого.

ОБРАЗОВАНИЕ

Наконец, в рамках Безопасной Системы взрослые должны убедиться, что дети понимают, как вести себя на дорогах. Детям необходимо дать понять ключевые правила минимизации рисков. Дополнительные сведения о соответствующем возрасту образовании по безопасности дорожного движения можно найти в пакете EASST по безопасности дорожного движения.¹⁰



ДАЛЬНЕЙШЕЕ ЧТЕНИЕ

Образовательный пакет EASST по безопасности дорожного движения,
<https://www.easst.co.uk/childrens-road-safety/>

⁹ Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners, WHO, <https://www.who.int/publications/i/item/pedestrian-safety-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>

¹⁰ The EASST Road Safety Education Pack, <https://www.easst.co.uk/easst-road-safety-education-pack/>



Photo credit: Common Road NGO



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Сопровождаются ли дети младшего возраста (до 10 лет) взрослым или старшим братом или сестрой?

Есть ли у детей светоотражающая одежда или светоотражающие элементы на пальто, сумках и т. д., чтобы они были более заметны для водителей?

Хорошо ли освещены ключевые места, такие как вход в школы, пешеходные переходы, перекрестки и автобусные остановки?

Можете ли вы увидеть примеры, когда дети отвлекаются? Например, пользуются наушниками или мобильными телефонами во время движения по дороге?

Способны ли молодые пешеходы определять безопасные места для перехода через дорогу и обладают ли они навыками движения, позволяющими свести к минимуму свой риск? Проявляют ли они осторожность при переходе: останавливаются, смотрят и слушают, а не бегают и не участвуют в другом рискованном поведении?

Есть ли «охранник пересечения» (лицо, помогающее переходу детей на зебре)?

Используется ли схема «Пешеходный автобус» (группа детей в сопровождении взрослых) или другая организованная схема для повышения безопасности детей?

РАЗДЕЛ 10 ЕЗДА НА ВЕЛОСИПЕДЕ

Велосипед - это экономичный и здоровый вид транспорта для людей всех возрастов. Велоспорт полезен для здоровья и фитнеса детей. Это может помочь повысить уровень их физической активности в приятной форме. Это лучше для окружающей среды, чем поездка на автомобиле, а увеличение количества поездок на велосипеде приведет к сокращению выбросов CO₂ и загрязнения воздуха.

Однако на езду на велосипеде влияют опасения по поводу безопасности, особенно в связи с отсутствием инфраструктуры и неблагоприятной транспортной средой для велосипедистов. В целях безопасности езды на велосипеде необходима специальная инфраструктура, такая как отдельные или защищенные велосипедные полосы и система стабилизации дорожного движения, а также соблюдение правил дорожного движения.

Если предусмотрены велодорожки - они должны соответствовать назначению. В идеале велосипедные полосы должны быть отделены от моторизованного движения. В районах, где велосипедисты не имеют доступа к выделенным велосипедным полосам и смешиваются с моторизованным движением, скорость не должна превышать 30 км/ч.

Все велосипедные полосы необходимо правильно спланировать, чтобы они обеспечивали удобные и непрерывные (беспрепятственные) маршруты, чтобы велосипед стал удобным видом транспорта. Маршруты следует планировать с учетом наиболее распространенных маршрутов, по которым дети добираются до школы. Они должны быть в хорошем состоянии и не загромождены. Если полосы заблокированы припаркованными машинами, строительными работами, мусором или другими препятствиями - они не будут использоваться.

Помимо инфраструктуры, можно рассмотреть другие программы для велосипедистов, как правила безопасности на дорогах, ношение шлемов и видимость. Наряду с ездой на велосипеде необходимо поощрять использование шлемов. Травмы головы составляют значительную долю смертельных и тяжелых травм велосипедистов. Использование велосипедного шлема может снизить риск травм головы на 50%, а также травм лица или шеи на 33%.

Детей также следует учить важности видимости при езде на велосипеде и понимать, что необходимы хорошо заметная одежда и хорошие рабочие велосипедные фонари. Если условия достаточно безопасны, чтобы побудить детей кататься на велосипеде, им понадобится безопасная и надежная парковка для велосипедов в школах и других местах.



ДАЛЬНЕЙШЕЕ ЧТЕНИЕ

«Безопасность велосипедистов: информационный ресурс для лиц, принимающих решения, и практиков», ВОЗ. [https:// www.who.int/publications/i/item/cyclist-safety-an-information-resource-for-decision-makers- and-practitioners](https://www.who.int/publications/i/item/cyclist-safety-an-information-resource-for-decision-makers-and-practitioners)

У Глобального альянса НПО за Безопасность Дорожного движения также есть руководство по передовой практике и инструментарий: <https://safercycling.roadsafetynegos.org/best-practice-guide/> and <https://safercycling.roadsafetynegos.org/tools/>



Photo credits: Corrine Vibert & Partnership for Road Safety Georgia



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Видите ли вы, как ученики едут в школу на велосипедах?
Существуют ли отдельные велосипедные полосы или другая велосипедная инфраструктура?
Обеспечивают ли велосипедные полосы непрерывный маршрут? Свободны ли полосы от припаркованных автомобилей и других препятствий?
Если велосипедисты смешиваются с моторизованным движением – уменьшается ли скорость движения на дорогах до 30 км/ч?
Носят ли велосипедисты (особенно дети и молодежь) шлемы и хорошо заметную одежду?
Есть ли у велосипедистов фары на велосипедах?
Есть ли безопасная и надежная парковка для велосипедов и правильно ли она расположена? (Не блокирует пешеходное пространство, не создает препятствий или не ухудшает видимость пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения).

РАЗДЕЛ 11 АВТОБУСЫ

Хорошие школьные автобусы и общественные автобусы, которые позволяют детям и молодым людям добираться до школы, не полагаясь на частные автомобили, способствуют повышению безопасности дорожного движения, более чистому воздуху и повышению уровня жизни в сообществах. Однако, чтобы иметь такое положительное влияние, автобусные перевозки и инфраструктура должны быть тщательно спроектированы, чтобы гарантировать, что они являются надежным, безопасным и привлекательным вариантом для детей и их родителей.

Особое значение имеют остановки общественного транспорта возле школ, в том числе остановки школьных автобусов. Без удобной остановки и услуг в нужное время семьи не перейдут на общественный транспорт.

Кроме того, неудачно расположенная автобусная остановка может привести к небезопасному поведению пешеходов среди детей и молодежи. Как мы видели в предыдущих разделах, дети, естественно, будут следовать «линии желаний», чтобы добраться до школы, а не переходить через дальний пешеходный переход. Поэтому важно, чтобы от автобусной остановки до входа в школу был четкий и доступный маршрут и переход.

Автобусные остановки должны быть хорошо видны и хорошо освещены, с удобными указателями и хорошей видимостью для других моторизованных участников дорожного движения, чтобы они знали, что это остановка и могли хорошо видеть детей, переходящих дорогу.

Автобусные остановки должны обеспечивать безопасные места для детей, чтобы они могли дождаться автобуса или выйти из него. Территория вокруг автобусной остановки должна обеспечивать достаточное асфальтированное пространство для размещения детей и быть четко отделена от движения транспорта. Также должно быть освещение и укрытие, чтобы они могли безопасно и комфортно ждать.

В автобусах можно использовать сообщения о безопасности (бегущая строка), напоминающие пассажирам, особенно детям, которых труднее видеть водителям, не переходить дорогу, пока автобус не отойдет от автобусной остановки, и пока они четко увидят, безопасно ли переходить.



Photo credits: Max Benidze Sharealike 2.0 Generic (CC BY-SA 2.0)



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Предусмотрены ли школьные автобусы?
Есть ли общественный автобус, которым пользуются ученики?
Удобно ли расположена автобусная остановка, чтобы стимулировать использование общественного транспорта?
Расположены ли автобусные остановки на одной линии с пешеходными переходами и «линиями желаний», чтобы обеспечить безопасный путь к школе?
Есть ли на автобусных остановках площадка с твердым покрытием для ожидания? Хорошо ли отделена остановка от движения транспорта?
Хорошо ли обозначены автобусные остановки и есть ли хороший обзор для других транспортных средств, чтобы увидеть автобусную остановку и детей?
Хорошо ли освещена автобусная остановка?
Сопровождаются ли маленькие дети (в возрасте 10 лет и младше) при использовании общественным автобусом?

ДЕТАЛИ ШКОЛЫ

Название/номер школы:	
Адрес:	
Директор/ключевое контактное лицо:	
Тип школы (возраст учеников / студентов):	
Количество учеников:	

ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Почему эта школа была выбрана для оценки и на каких данных / информации она основана?

Вставьте карту, показывающую расположение школы в контексте более широкой географической области:

Вставьте карту, на которой обозначена территория, на которой проводится обследование и отмечены входы и выходы из школы:

Пожалуйста, предоставьте некоторую справочную информацию о школьном районе - это сельский район, центр города или городской жилой район?

ДЕТАЛИ ОЦЕНКИ

Дата оценки:	
Время оценивания (совпадение с началом или окончанием учебного дня):	

Посещали ли школу днем или после наступления темноты:	
---	--

РАЗДЕЛ 1: ВХОДЫ И ВЫХОДЫ ИЗ ШКОЛЫ

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Сколько входов или выходов есть в школе? Если более одного убедитесь, что ваш отчет охватывает все маршруты, которыми пользуются ученики и студенты.	Да	Нет
Имеется ли чистая и безопасная пешеходная зона с твердым покрытием, достаточно большая для всех детей в часы пик, без опасности выхода пешеходов на проезжую часть?	Да	Нет
Четко ли отделены пешеходные зоны от моторизованного движения буферной зоной, забором или другим барьером?	Да	Нет
Свободна ли в непосредственной близости от входа парковка, автобусные остановки и другие объекты, которые могут вызвать заторы или ухудшить видимость?	Да	Нет

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

РАЗДЕЛ 2: СКОРОСТЬ

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Какое здесь ограничение скорости?	Км/ч	
Отвечает ли он требованиям скорости 30 км/ч или меньше?	Да	Нет
Если есть школьная зона с пониженным скоростным режимом - примерно какую площадь это покрывает?		
Четко ли обозначено ограничение скорости при въезде в школьную зону с хорошо заметными дорожными знаками, обращенными во все стороны транспортного потока?	Да	Нет
Отображается ли ограничение скорости четко покрашенной дорожной разметкой?	Да	Нет
Есть ли камера контроля скорости или другое оборудование для автоматического контроля скорости?	Да	Нет
Знаете ли вы о каких-либо мерах, принимаемых дорожной полицией в отношении контроля скорости?	Да	Нет
Если ограничение скорости не соответствует требованию 30 км/ч - какой орган имеет право его изменить?		

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

РАЗДЕЛ 3: ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Опишите дорогу: сколько полос в каждом направлении?		
Опишите дорогу: какова смесь движения?		
Опишите дорогу: насколько широки полосы?		
Есть ли четко обозначенная школьная зона?	Да	Нет
Если да, то есть ли знаки или другие указатели, четко определяющие, когда водители входят в зону?	Да	Нет
Есть ли окрашенная или другая дорожная разметка, выделяющая школьную зону и ограничение скорости?	Да	Нет
Есть ли предупреждающий знак «Дети» или «Школа» в окрестностях школы на каждой улице, ведущей к школе?	Да	Нет
Если да, то как далеко это от школы?		
Есть ли в школьной зоне проблесковые маячки или другие не упомянутые предупреждения?	Да	Нет
Имеются ли функции для успокоения дорожного движения, такие как лежащие полицейские, подушки скорости, полосы для грохота, точки защемления, встроенные бордюры или шиканы?	Да	Нет
Есть ли здесь значительные развязки (важные узлы) и есть ли на них чистые и безопасные переходы?	Да	Нет
Есть ли четкое разделение между пешеходами и автомобилями?	Да	Нет

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

РАЗДЕЛ 4: ДОРОЖНЫЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ/ПЕРЕХОДЫ
КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Есть ли рядом с каждым выходом/входом школы переход «зебра», соединяющий его с другими улицами/жилыми районами/остановками общественного транспорта?	Да	Нет
Ухожен ли переход «зебра» и его легко увидеть (хорошее состояние, хорошая видимость, хорошее освещение)?	Да	Нет
Обозначен ли переход четкими знаками, которые хорошо видны для водителей и предупреждают их о приближении?	Да	Нет
Есть ли на переходе другие средства безопасности, такие как светофоры, приподнятый переход, «убежище» для пешеходов на полпути, другие средства защиты от дорожного движения или специальное дорожное покрытие?	Да	Нет
Есть ли ограждения, цепные перила или другая инфраструктура, чтобы направлять пешеходов к переходу?	Да	Нет
Соответствует ли переход «линии желаний» и пользуются ли им пешеходы, особенно дети?	Да	Нет
Уважают ли водители пешеходный переход и уступают ли дорогу пешеходам?	Да	Нет
Есть ли охрана пешеходного перехода, которая поможет детям безопасно перейти дорогу в решающее время дня?	Да	Нет

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

РАЗДЕЛ 5: ПЕШЕХОДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Есть ли тротуар на всех улицах в вашей школьной зоне?	Да	Нет
В хорошем ли состоянии? Асфальтирован или нет?	Да	Нет
Тротуар чист и беспрепятственен?	Да	Нет
Ширина тротуара не менее 2,4–4,5 м?	Да	Нет
Если нет, то насколько он широкий?		
Достаточно ли места, чтобы все пешеходы могли легко ходить по тротуару в часы начала и окончания школы?	Да	Нет
Стоят ли пешеходы на тротуарах?	Да	Нет
Есть ли места, по которым пешеходы вынуждены или предпочитают идти по дороге?	Да	Нет
Есть ли ограждения или другая инфраструктура, создающая буфер между пешеходами и дорогой?	Да	Нет
Есть ли очевидные опасности или повреждения дорожного покрытия? Например, открытые дренажные канавы или битая брусчатка?	Да	Нет
Собирается ли вода в плохую погоду?	Да	Нет
Есть ли спущенные бордюры и пешеходные пандусы во всех необходимых местах?	Да	Нет

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

РАЗДЕЛ 6: ДОСТУПНОСТЬ

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Подходит ли покрытие для инвалидов-колясочников?	Да	Нет
Свободны ли тротуары от ненужного беспорядка и достаточно ли широки для людей в инвалидных колясках?	Да	Нет
На всех ли пешеходных переходах, перекрестках и других подходящих участках есть ли спущенные бордюры? Или они отсутствуют?	Да	Нет
Есть ли безопасные и удобные пандусы для людей с ограниченными возможностями в тех местах, где уровень тротуара меняется?	Да	Нет
Есть ли переходы со звуковой сигнализацией?	Да	Нет
Есть ли тактильная окантовка на краю ступеней, тротуаров или переходов?	Да	Нет
Обеспечивается ли какая-либо другая доступная инфраструктура для безопасности и удобства людей с различными формами инвалидности?	Да	Нет

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

РАЗДЕЛ 7: ПАРКОВКА

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Запрещена ли парковка сразу у входа в школу?	Да	Нет
Запрещена ли парковка возле пешеходных переходов и развязок?	Да	Нет
Разрешена ли парковка по обе стороны улицы (и ключевых окрестных улиц) в школьной зоне?	Да	Нет
Ограничивает ли парковка видимость для водителей и участников дорожного движения - мешает ли она им четко видеть детей-пешеходов?	Да	Нет
Есть ли отдельная парковка для посадки и высадки?	Да	Нет
Если да, то безопасно ли детям садиться в машину и выходить из нее? Находится ли она вдали от других транспортных средств?	Да	Нет
Есть ли ограничения на работу двигателя вхолостую или предупреждающие знаки?	Да	Нет
Есть ли вокруг школы зона, свободная от автомобильного движения?	Да	Нет

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

РАЗДЕЛ 8: ВИДИМОСТЬ И ОСВЕЩЕНИЕ

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Установлено ли освещение во всей школьной зоне?	Да	Нет
Работает ли оно? Какого оно качества?	Да	Нет
Покрывает ли он все зоны без «слепых пятен»?	Да	Нет
Хорошо ли освещены ключевые места, такие как вход в школы, пешеходные переходы, перекрестки и автобусные остановки?	Да	Нет

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

РАЗДЕЛ 9: ПЕШЕХОДНОЕ ПОВЕДЕНИЕ

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Сопровождаются ли дети младшего возраста (до 10 лет) взрослым или старшим братом или сестрой?	Да	Нет
Есть ли у детей светоотражающая одежда или светоотражающие элементы на пальто, сумках и т. д., чтобы они были более заметны для водителей?	Да	Нет
Хорошо ли освещены ключевые места, такие как вход в школы, пешеходные переходы, перекрестки и автобусные остановки?	Да	Нет
Можете ли вы увидеть примеры, когда дети отвлекаются? Например, пользуются наушниками или мобильными телефонами во время движения по дороге?	Да	Нет
Способны ли молодые пешеходы определять безопасные места для перехода через дорогу и обладают ли они навыками движения, позволяющими свести к минимуму свой риск? Проявляют ли они осторожность при переходе: останавливаются, смотрят и слушают, а не бегают и не участвуют в другом рискованном поведении?	Да	Нет
Есть ли "охранник пересечения" (лицо, помогающее переходу детей на зебре)?	Да	Нет
Используется ли схема «Пешеходный автобус» (группа детей в сопровождении взрослых) или другая организованная схема для повышения безопасности детей?	Да	Нет

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

РАЗДЕЛ 10: ВЕЛОСИПЕД

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Наблюдая за детьми, видите ли учеников на велосипедах?	Да	Нет
Существуют ли отдельные велосипедные полосы или другая велосипедная инфраструктура?	Да	Нет
Обеспечивают ли велосипедные полосы непрерывный маршрут? Свободны ли полосы от припаркованных автомобилей и других препятствий?	Да	Нет
Если велосипедисты смешиваются с моторизованным движением – уменьшается ли скорость движения на дорогах до 30 км/ч?	Да	Нет
Носят ли велосипедисты (особенно дети и молодежь) шлемы и хорошо заметную одежду?	Да	Нет
Есть ли у велосипедистов фары на велосипедах?	Да	Нет
Есть ли безопасная и надежная парковка для велосипедов и правильно ли она расположена? (Не блокирует пешеходное пространство, не создает препятствий или не ухудшает видимость пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения).	Да	Нет

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

РАЗДЕЛ 11: АВТОБУСЫ

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ВАШЕГО ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ШКОЛЫ:

Предусмотрены ли школьные автобусы?	Да	Нет
Есть ли общественный автобус, которым пользуются ученики?	Да	Нет
Удобно ли расположена автобусная остановка, чтобы стимулировать использование общественного транспорта?	Да	Нет
Расположены ли автобусные остановки на одной линии с пешеходными переходами и «линиями желаний», чтобы обеспечить безопасный путь к школе?	Да	Нет
Есть ли на автобусных остановках площадка с твердым покрытием для ожидания? Хорошо ли отделена остановка от движения транспорта?	Да	Нет
Хорошо ли обозначены автобусные остановки и есть ли хороший обзор для других транспортных средств, чтобы увидеть автобусную остановку и детей?	Да	Нет
Хорошо ли освещена автобусная остановка?	Да	Нет
Сопровождаются ли маленькие дети (в возрасте 10 лет и младше) при пользовании общественным автобусом?	Да	Нет

ПРЕДОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЛИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗДЕСЬ:

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ