



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2006/22
24 August 2006

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятидесятая сессия

Женева, 7-10 ноября 2006 года

Пункт 4 г) предварительной повестки дня

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (СР.1)

Объекты инфраструктуры и безопасность двухколесных транспортных средств

Записка секретариата

Вниманию членов WP.1 предлагается приводимый ниже проект рекомендации, касающейся объектов инфраструктуры и безопасности двухколесных транспортных средств, который был подготовлен небольшой группой по пересмотру структуры в составе Франции и секретариата. Этот текст был сформулирован с учетом структуры, изложенной в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3. Он будет включен в Сводную резолюцию СР.1 в качестве новой главы 11.

СР.1

Глава 11. Объекты инфраструктуры и безопасность двухколесных транспортных средств

Водители и пассажиры двухколесных транспортных средств с мотором или без такового (велосипеды, мопеды, мотоциклы) подвергаются воздействию особых факторов риска в силу характеристик, присущих этим транспортным средствам. В главе 6 настоящей Резолюции изложен свод рекомендаций, касающихся водителя и транспортного средства, которые нацелены на повышение их безопасности. Однако, учитывая более низкую устойчивость и более низкую пассивную безопасность этих транспортных средств, важно также уделять внимание объектам инфраструктуры и элементам оборудования дорог, которые могут защитить их или смягчить последствия дорожно-транспортных происшествий с их участием. Такова цель рекомендаций, приведенных ниже.

11.1 Велосипеды

11.1.1 Рекомендации общего порядка

В целях повышения безопасности велосипедистов и поощрения доброжелательных взаимоотношений между всеми участниками дорожного движения следует учитывать эту категорию участников дорожного движения при разработке планов развития транспортных систем и уделять особое внимание созданию или переоборудованию предназначенных для них объектов инфраструктуры.

Оборудование особых объектов инфраструктуры для велосипедистов, таких, как "велосипедные дорожки" и "велосипедные полосы движения" (по этому вопросу см. определения, содержащиеся в статьях 1 g-бис) и 1 g-тер) Венской конвенции о дорожном движении и в статьях 1 e-бис) и 1 e-тер) Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах, которые были введены поправками, вступившими в силу 28 марта 2006 года), требует дополнительного пространства и финансовых средств, но тем не менее эти объекты следует поощрять и, насколько это возможно, предусматривать при планировании дороги, а не добавлять впоследствии, когда риск стал очевидным и потребовались усовершенствования (заимствовано из главы 6).

Эти объекты инфраструктуры должны соответствовать четким нормам или правилам дорожного движения. С этой целью следует стремиться к стандартизации оборудования дорог на национальном уровне, с тем чтобы добиться единообразного поведения со стороны велосипедистов и других участников дорожного движения и позволить им четко определять эти объекты, условия дорожного движения и потенциальные факторы риска, с которыми они могут столкнуться.

Выбор объектов инфраструктуры следует осуществлять в координации со всеми заинтересованными сторонами, в частности с ассоциациями велосипедистов, а также с представителями других категорий участников дорожного движения, с тем чтобы стимулировать практический учет потребностей других сторон и признание согласованных мер.

11.1.2 Вне населенных пунктов

Ввиду наличия большего пространства оборудование особых объектов инфраструктуры для велосипедистов должно быть более легкой задачей. Так, следует выделять определенные маршруты, используя, например, специальное покрытие, разметку и соответствующие знаки, а также обеспечивать эффективную защиту, особенно на перекрестках, стимулируя установку особых предметов оборудования (раздельные светофоры, вынесение вперед стоп-линии и т.д.) (по этому вопросу см. пункт 11.1.4).

В случаях, когда оборудовать велосипедные дорожки или полосы движения не представляется возможным из-за отсутствия места, выравнивание или даже асфальтирование обочин вдоль определенных дорог может послужить альтернативным решением, которое позволяет также повысить безопасность всех участников дорожного движения.

Хорошее состояние дорожной сети имеет важное значение как для расширения использования велосипедов, так и для повышения уровня безопасности за счет сокращения маневров для объезда возможных препятствий или в случае потери равновесия из-за плохого состояния дорожного покрытия.

11.1.3 В населенных пунктах

Интересы велосипедистов следует учитывать везде, причем не только посредством организации велосипедных дорожек или особых мер, но и

посредством мер общего характера, например ограничения скорости движения и расширения зон, предназначенных для движения велосипедов, пешеходов и общественного транспорта.

Помимо велосипедных дорожек и полос движения, этой цели обеспечения мирного сосуществования различных категорий участников дорожного движения могут служить различные сравнительно недорогие элементы оборудования дорог или меры, например:

- движение во встречном направлении на улицах с односторонним движением, где местные транспортные потоки являются незначительными;
- возможность использования существующих подъездных дорог, предназначенных для доставки грузов или доступа местных жителей;
- создание зон с ограничением скорости в 30 км/ч;
- создание улиц с велосипедным движением по образцу пешеходных улиц;
- обустройство центральной разделительной полосы на улицах с двусторонним движением, которая не только визуально сокращает ширину проезжей части, а следовательно и снижает скорость движения транспортных средств, но и облегчает въезд из прилегающих районов и заблаговременную подготовку к повороту налево (направо в странах с левосторонним движением) на перекрестках;
- возможность использования пешеходных дорожек или полос движения, предназначенных для автобусов, которые при необходимости могут быть расширены, если объем транспортных потоков является существенным;
- обозначение рекомендуемых маршрутов.

Кроме того, при проведении дорожных ремонтно-восстановительных работ следует избегать выступающих элементов, например вследствие последовательного наложения все новых слоев покрытия, которые вынуждают велосипедистов менять траекторию движения.

11.1.4 Особые условия на перекрестках

Особое внимание следует уделять обустройству перекрестков, где велосипедные дорожки или полосы движения пересекаются с полосами движения общего пользования. При планировании этих особых зон необходимо руководствоваться следующими целями:

- сокращение числа столкновений и смягчение их тяжести за счет улучшения видимости и снижения скорости движения механических транспортных средств;
- обеспечение защиты велосипедистов при выполнении поворота налево (направо в странах с левосторонним движением) и повороте направо, выполняемом другими транспортными средствами;
- обеспечение учета присутствия велосипедистов при обустройстве перекрестков с круговым движением и в процессе планирования перекрестков, оборудованных светофорами;
- обустройство на перекрестках защищенных зон для двухколесных транспортных средств в виде стоп-линий, вынесенных вперед.

11.2 Двухколесные транспортные средства с мотором

Что касается места на дороге, то в некоторых странах мопеды полностью или частично приравнены к велосипедам. Если это не так, то они пользуются проезжей частью наравне с мотоциклами. В обоих случаях, особенно когда они пользуются проезжей частью, инфраструктура в основном рассчитана на легковые автомобили, грузовые автомобили и велосипеды. В приведенных ниже рекомендациях учитываются особенности мопедов и мотоциклов с точки зрения инфраструктуры.

11.2.1 Общие рекомендации

Присутствие на проезжей части мопедов и мотоциклов в общем транспортном потоке требует особого внимания к аспектам, связанным в первую очередь с сохранением равновесия.

- Качество покрытия: неровности, выбоины, трещины, участки, покрытые гравием, и выступы представляют особую опасность. Они могут составлять реальную угрозу для водителей двухколесных транспортных средств, особенно во время дождя, когда у последних остается мало шансов избежать инцидентов. Что касается гравия, то он снижает степень сцепления колес с дорогой и повышает риск падения. Кроме того, некоторые типы дорожного покрытия являются опасными, особенно во время дождя. К их числу относятся каменное покрытие, рельсы, встроенные в дорожное покрытие, и крышки смотровых колодцев.

- Дорожная разметка может представлять реальную опасность. Некоторые элементы дорожной разметки из термопластического материала в конечном итоге могут оказаться особо скользкими, в результате чего длина тормозного пути может оказаться непредсказуемой. То же самое относится к местам, где часто останавливаются транспортные средства (перед светофорами) и где на дорожном покрытии скапливаются загрязняющие вещества.

- Некоторые элементы оборудования дорог (сужения или приподнятые участки проезжей части), предназначенные для снижения скорости движения транспортного потока, иногда могут оказаться опасными, особенно если они расположены в неподходящих местах, плохо обозначены или не обозначены вообще, либо плохо видимы.

При наличии определенных опасностей, указанных выше (особенно неровностей, трещин, выступов и гравия), компетентным органам следует по крайней мере устанавливать знаки предупреждения об их присутствии. Кроме того, если эти проблемы не удастся решить оперативно посредством соответствующих технических решений (например, посредством использования разметки, обеспечивающей лучшее сцепление с дорогой), особое внимание в процессе подготовки водителей следует уделять их поведению в таких ситуациях.

Наряду с этим в более общем плане следует:

- разрабатывать стратегии проектирования и установки дорожной разметки и крышек смотровых колодцев, а также таких средств, используемых на обочинах дорог, как дорожные знаки и сигналы;

- проводить мероприятия по техническому обслуживанию и ремонту дорог с учетом их последствий для двухколесных транспортных средств с мотором;
- стимулировать разработку комплексных национальных стратегий для использования компетентными органами, отвечающими за строительство и техническое обслуживание дорог, с целью усовершенствования дорожной инфраструктуры для двухколесных транспортных средств с мотором (заимствовано из главы 6).

11.2.2 Рекомендации, касающиеся мопедов

В случаях, когда мопедам разрешено использовать велосипедные дорожки и полосы движения, следует уделять особое внимание проблеме взаимодействия велосипедистов и водителей мопедов, например, регулируя доступ водителей мопедов на такие дорожки или полосы движения в зависимости от качества их оборудования и/или скорости соответствующих мопедов.

11.2.3 Рекомендации, касающиеся мотоциклов

Мотоциклисты лучше вписываются в общий транспортный поток, чем водители мопедов, в силу характеристик их транспортных средств (мощность, торможение, более общий высокий технологический уровень), однако они сталкиваются с аналогичными трудностями, которые дополнительно усугубляются именно скоростью их транспортных средств. Кроме того, поскольку, в отличие от водителей мопедов, они имеют доступ на автомагистрали и скоростные дороги, присутствие неровностей, трещин и т.д. на таких дорогах оказывается еще более опасным. Следовательно, органам, занимающимся управлением этими сетями, надлежит проявлять повышенное внимание к таким элементам и оперативно принимать меры для их ликвидации.

Присутствие предохранительных барьеров на скоростных дорогах также может представлять реальную опасность для мотоциклистов, особенно если эти элементы имеют выступающие части. Так, в случае столкновения с такими элементами телесные повреждения в подавляющем большинстве случаев оказываются очень серьезными. Поэтому следует использовать бетонные ограждения или барьеры с менее опасным профилем, не имеющие выступающих частей.
