



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/108/Add.4/Rev.1
25 September 2007

RUSSIAN ONLY

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят первая сессия
Женева, 20-22 марта 2007 года

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ

Добавление

Пересмотр

Пересмотр Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1)

Объекты инфраструктуры и безопасность двухколесных транспортных средств

Записка секретариата

Русская версия документа ECE/TRANS/WP.1/108/Add.4 была изменена с тем, чтобы учесть поправки редакционного характера, предложенные делегацией Российской Федерации. Эти поправки указаны жирным шрифтом.

СР.1

Глава 11. Объекты инфраструктуры и безопасность двухколесных транспортных средств

*Поправки, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.1/2006/22,
выделены жирным шрифтом*

Пользователи двухколесных транспортных средств с мотором или без такового (велосипедов, мопедов, мотоциклов) 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 с учетом более низкой устойчивости и более низкой пассивной безопасности 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 приведенных ниже рекомендаций.

11.1 Велосипеды

11.1.1 Общие рекомендации

В целях повышения безопасности велосипедистов и поощрения доброжелательных взаимоотношений всех пользователей дороги категорию велосипедистов следует учитывать при разработке стратегий мобильности, в частности, при создании или переоборудовании предназначенных для них объектов инфраструктуры.

Оборудование таких особых объектов инфраструктуры для велосипедистов, как "велосипедные дорожки" и "велосипедные полосы движения" (см. по этому вопросу определения, содержащиеся в статье 1 g-бис) и g-тер) Венской конвенции о дорожном движении и в статьях 1 e-бис) и e-тер) Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах, которые были введены на основании поправок, вступивших в силу 28 марта 2006 года), требует дополнительного пространства и финансовых средств. Создание этих объектов следует поощрять и по возможности предусматривать при планировании дороги, а не

добавлять впоследствии, когда риск становится очевидным и требуются усовершенствования (позаимствовано из главы 6).

Эти объекты инфраструктуры должны соответствовать конкретным нормам и способствовать соблюдению правил дорожного движения. Эти объекты должны быть стандартизированы на национальном уровне, так как это будет стимулировать единообразное поведение как велосипедистов, так и других участников дорожного движения, поскольку они смогут более четко выявлять эти объекты, определять условия дорожного движения и осознавать потенциальные факторы риска, с которыми они могут столкнуться.

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

11.1.2 Вне населенных пунктов

С учетом имеющегося пространства создание особых объектов инфраструктуры для велосипедистов должно представлять более легкую задачу. Для велосипедистов следует выделять определенные маршруты, используя, например, надлежащее покрытие, разметку, а также знаки и сигналы. Следует гарантировать эффективную защиту, особенно на перекрестках, стимулируя установку таких особых предметов оборудования, как отдельные светофоры, вынесенные вперед стоп-линии и т.д. (см. пункт 11.1.4).

В тех 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 позволит 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 создания велосипедных дорожек или конкретных объектов, но и на основе принятия таких мер общего характера, как, например, ограничение скорости движения и расширение зон, предназначенных для движения велосипедов, пешеходов и общественного транспорта.

Помимо велосипедных дорожек и полос движения, цели обеспечения "мирного" сосуществования различных категорий участников дорожного движения могут служить различные сравнительно недорогие элементы оборудования дорог или меры. Роль идет, например, о следующем:

- движении во встречном направлении на улицах с односторонним движением, где местные транспортные потоки являются незначительными;
- использовании существующих подъездных дорог, предназначенных для доставки грузов или доступа местных жителей;
- создании зон с ограничением скорости до 30 км/ч;
- создании улиц с велосипедным движением по образцу пешеходных улиц;
- обустройстве 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;
- использовании совмещенных пешеходных и велосипедных дорожек, обозначенных дорожными знаками и разметкой в соответствии с Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года;
- возможности использования велосипедами полос движения, предназначенных для автобусов, которые при необходимости могут быть расширены;
- обозначении рекомендуемых маршрутов.

При проведении дорожных ремонтно-восстановительных работ также целесообразно избегать выступающих элементов, например вследствие последовательного наложения все новых слоев покрытия, которые вынуждают велосипедистов менять траекторию движения.

11.1.4 Особые меры на перекрестках

Особое внимание должно уделяться 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 (налево в странах с левосторонним движением), 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 вынесенных вперед стоп-линий.

11.2 Рекомендации, касающиеся двухколесных транспортных средств 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 таким аспектам, связанным главным образом с сохранением равновесия, как:

- a) Качество покрытия: неровности, выбоины, трещины, участки, покрытые гравием, и выступы представляют особую опасность. Они могут представлять особую угрозу для водителей двухколесных транспортных средств, в частности на мокрой дороге, когда у последних остается мало шансов избежать травм. Что касается гравия, то он снижает степень сцепления колес с дорогой и повышает риск падения. Кроме того, некоторые типы дорожного покрытия являются особо опасными на мокрой дороге, например каменное покрытие, рельсы, встроенные в дорожный профиль, и крышки смотровых колодцев.
- b) 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 стать непредсказуемой. Это же относится и к местам, где часто останавливаются транспортные средства (перед светофорами) и где на дорожном покрытии скапливаются загрязняющие вещества.
- c) Элементы на обочине дорог: опоры для устройств освещения, приспособления для установки знаков и сигналов могут создавать особую опасность для мотоциклистов, ограничивая видимость и причиняя травмы в аварийных ситуациях. Чрезвычайно опасными являются предохранительные барьеры, установленные таким образом, что мотоциклисты могут столкнуться с их опорами или выступающими элементами.
- d) 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 (неровностей, трещин, выступов и гравия), компетентным органам следует по крайней мере устанавливать знаки предупреждения об их присутствии. Если эти проблемы не удастся решить оперативно посредством соответствующих технических решений (например, разметки, обеспечивающей лучшее сцепление с дорогой), то особое внимание в процессе подготовки водителей следует уделять их поведению в таких ситуациях.

Наряду с этим в более общем плане следует:

- a) разрабатывать стратегии проектирования и установки дорожной разметки, крышек смотровых колодцев, а также элементов обустройства дороги;
- b) проводить мероприятия по техническому обслуживанию и ремонту дорог с учетом их последствий для двухколесных транспортных средств с мотором;
- c) разрабатывать стратегии проектирования и размещения дорожных знаков и приспособлений для их установки, устройств сигнализации и освещения и других элементов на обочинах дорог;
- d) стимулировать разработку комплексных национальных стратегий для ответственных за строительство и техническое обслуживание дорог с целью усовершенствования дорожной инфраструктуры для двухколесных транспортных средств с двигателем.

11.2.2 Рекомендации, касающиеся мопедов

В тех случаях, когда мопедам разрешено использовать велосипедные дорожки и полосы движения, следует уделять особое внимание проблеме сосуществования велосипедистов и водителей мопедов, например, регулируя доступ водителей мопедов на такие дорожки или полосы движения в зависимости от качества их поверхности и/или скорости 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 **высокий общий** технологический уровень), однако они

сталкиваются с аналогичными трудностями, которые усугубляются именно скоростью их транспортных средств. Поскольку, в отличие от водителей мопедов, они имеют доступ на автомагистрали и скоростные дороги, присутствие неровностей, трещин, острых выступов и т.д. на таких дорогах оказывается еще более опасным. Следовательно, управляющим инфраструктурой надлежит проявлять особое внимание к таким элементам и оперативно принимать меры для их ликвидации.

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