



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2007/2
20 December 2006

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят первая сессия

Женева, 20-22 марта 2007 года

Пункт 5 р) предварительной повестки дня

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

Специальные объекты инфраструктуры и оборудование

Записка секретариата

Внимаю членов WP.1 предлагается приведенный ниже текст, касающийся специальных объектов инфраструктуры и оборудования и подготовленный небольшой группой по пересмотру структуры. Речь идет о главе 8 новой СР.1, структура которой определена в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3. Надлежащие ссылки на текст документа TRANS/SC.1/294/Rev.5 приведены в скобках.

СР.1

ЧАСТЬ III - СПЕЦИАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

Усовершенствование автодорожной инфраструктуры может способствовать ощутимому снижению частотности и серьезности дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Придав дороге доступную для понимания участников дорожного движения конфигурацию, проектировщики могут влиять на их поведение. Оборудование дороги должно допускать ее безопасное использование участниками дорожного движения различных категорий. В настоящем разделе затрагиваются, в частности, те объекты инфраструктуры и оборудование, которые нацелены на обеспечение безопасности наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения (пешеходов, детей, лиц с ограниченной способностью к передвижению, престарелых, водителей и пассажиров двухколесных транспортных средств), а также некоторые другие объекты, имеющие особые характеристики (искусственные сооружения, туннели) либо предназначенные для охраны дороги от пересечения ее дикими животными и/или для охраны самих диких животных.

...

Глава 12

Специальные объекты инфраструктуры и оборудование

12.1 Охрана дорог от пересечения их дикими животными (4.1)

Звери, в частности дикие, могут создавать повышенный риск дорожно-транспортного происшествия на дорогах, пересекающих определенные зоны (например, леса), в частности там, где транспортные средства движутся с повышенной скоростью, например на автострадах и скоростных дорогах.

По этой причине вдоль маршрутов с интенсивным движением следует устанавливать соответствующие приспособления (например, ограждения), защищающие участников дорожного движения от неожиданного появления этих зверей. В тех случаях, когда это сделать невозможно, а также на маршрутах с менее интенсивным движением следует устанавливать соответствующие дорожные знаки и сигналы, предупреждающие водителей о возможном появлении зверей, с тем чтобы повысить их бдительность и, следовательно, скорректировать их поведение, в частности в том, что касается

выбираемой ими скорости движения. На въезде в зону, где существует риск появления диких животных, следует устанавливать соответствующие дорожные знаки и сигналы, которые надлежит дублировать внутри этой зоны.

Целесообразно также принимать такие меры по охране самих животных, как оборудование проходов соответствующих размеров над дорогой или под ней, с тем чтобы способствовать передвижению животных без риска для участников дорожного движения.

12.2 Высота проезда под искусственными сооружениями (4.3)

Для содействия движению таких транспортных средств со значительными габаритами высоты, как автомобили большой грузоподъемности и автобусы, важно создать возможности для их безопасного перемещения под искусственными сооружениями, пересекающими автодороги либо расположенными в туннелях. С этой целью высоту проезда под новыми или реконструированными искусственными сооружениями на всей дорожной сети с высокой интенсивностью движения следует установить на уровне не менее 4,50 м.

Если эта высота меньше, то на уровне искусственного сооружения следует устанавливать надлежащий знак, причем такой же знак должен устанавливаться перед искусственным сооружением на достаточном расстоянии от него, с тем чтобы водители могли выбрать другой маршрут. См. в данной связи также пункт 1.6 Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (документ TRANS/SC.1/295/Rev.3).

12.3 Туннели

Хотя в автодорожных туннелях зачастую происходит меньше ДТП, чем на открытых дорогах, ДТП в туннеле, в частности пожары, в силу ограниченности имеющегося там пространства могут привести к трагическим последствиям. Поэтому необходимо принимать все надлежащие меры для ограничения серьезности этих ДТП.

12.3.1 Общая ситуация

Проблема безопасности в туннелях приобрела особую остроту после трагических ДТП в трех альпийских туннелях большой протяженности в

период 1999-2001 годов. Эти ДТП выдвинули данную проблему на первый план и заставили политических руководителей и все заинтересованные стороны принять участие в ее решении.

Для обеспечения безопасности в автодорожных туннелях необходимо принять ряд надлежащих конструкционных, технических и организационных мер, причем все эти меры должны соответствовать последним техническим достижениям и применяться в отношении всех тех, кто заинтересован в обеспечении безопасности, т.е. участников дорожного движения, органов регулирования движения и аварийно-спасательных служб, а также в отношении инфраструктуры и транспортных средств.

12.3.2 Рекомендации

Для достижения оптимального уровня безопасности в автодорожных туннелях были поставлены следующие цели:

- предотвращение критических ситуаций, создающих опасность для жизни человека, а также для окружающей среды и туннельных объектов;
- ограничение последствий таких ситуаций, как ДТП и пожары; с этой целью следует задействовать все возможности для
 - спасения людей, попавших в ДТП, их же собственными силами;
 - немедленного вмешательства участников дорожного движения для предотвращения более серьезных последствий;
 - обеспечения эффективных действий со стороны аварийно-спасательных служб;
 - охраны окружающей среды;
 - максимально возможного ограничения материального ущерба.

См. также информацию по вопросу о безопасности в туннелях, содержащуюся в пунктах 1.7, 2.1.1.1.2 и 2.2.1.4 настоящей Резолюции.

Что касается мер в области инфраструктуры, то с учетом многочисленности и взаимозависимости элементов, имеющих важное значение для обеспечения безопасности, эти меры необходимо тщательно координировать. Это касается особенно тех элементов, которые разработаны на основе прежних стандартов и должны быть скорректированы с учетом новых потребностей в области безопасности.

Для обеспечения одинакового уровня безопасности на всей дорожной сети страны следует опубликовать на национальном уровне предписания по безопасности в виде директив или правил, применимых ко всем автодорожным туннелям, находящимся на территории данной страны. В этой связи в приложении 2* к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) указаны нормы и меры, позволяющие повысить безопасность в туннелях.

* См. документ TRANS/SC.1/375/Add.2. Соответствующие меры вступили в силу с 4 января 2006 года.