



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2005/19/Rev.2
5 January 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH and 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 d) предварительной повестки дня

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

Скорость

Записка секретариата

Членам Рабочей группы WP.1 предлагается рассмотреть представленный ниже проект текста, касающегося скорости, который был пересмотрен с учетом замечаний, изложенных на пятидесятой сессии. В соответствии со структурой, предложенной в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3, этот текст будет включен в пункт 1.1 главы 1. Внесенные изменения выделены жирным шрифтом.

СР.1 - Раздел, касающийся скорости

Глава 1

ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

...

1.1 Скорость

Статистические данные всех стран мира показывают, что превышение установленных ограничений скорости или движение на скорости, не соответствующей состоянию дороги либо дорожной обстановке, влияет не только на вероятность дорожно-транспортных происшествий (ДТП), но и на их последствия. Другими словами, скоростное движение приводит к ДТП в той мере, в какой оно уменьшает возможности своевременного маневра для предотвращения опасности, и усугубляет последствия ДТП, поскольку чем выше скорость, тем сильнее столкновение, приводящее к тяжелым, а иногда и трагическим последствиям.

1.1.1 Некоторые статистические данные:

- a) **превышение скорости или движение на скорости, не соответствующей дорожной обстановке, в зависимости от конкретной страны является причиной 30-50% ДТП со смертельным исходом;**
- b) **превышение скорости или движение на скорости, не соответствующей дорожной обстановке, приводит к трагическим последствиям для пешеходов. При увеличении скорости в момент наезда с 30 до 50 км/ч вероятность смерти пешехода фактически возрастает в восемь раз;**
- c) **согласно некоторым исследованиям, изменение средней скорости ведет к такого же порядка изменению (увеличению либо уменьшению) числа ДТП [...].**

1.1.2 Данные о воздействии скорости

- а) С ростом скорости увеличивается расстояние до полной остановки, которое эквивалентно расстоянию реакции плюс тормозной путь. Напоминается, что время реакции водителя на неожиданное событие варьируется в пределах 1-2 сек.

В приведенной ниже таблице в качестве примера указан тормозной путь при времени реакции 1 сек.:

1. В случае транспортного средства, в котором находится только водитель:

Скорость, км/ч	Расстояние, необходимое для полной остановки на сухом дорожном покрытии (м) при показателе сцепления шины 0,7	Расстояние, необходимое для остановки на влажном дорожном покрытии (м) при показателе сцепления шины 0,4
30	17	18
50	34	38
90	82	95
100	106	118
130	147	179

2. В случае транспортного средства с полной загрузкой

Скорость, км/ч	Расстояние, необходимое для полной остановки на сухом дорожном покрытии (м) при показателе сцепления шины 0,7	Расстояние, необходимое для остановки на влажном дорожном покрытии (м) при показателе сцепления шины 0,4
30	18	20
50	38	44
90	95	122
100	113	145
130	176	215

- б) Движение на повышенной скорости ведет к увеличению уровня загрязнения и шума, а также росту эксплуатационных расходов (возрастает потребление горючего и масла, быстрее изнашиваются шины).

- c) Выигрыш времени при увеличении скорости незначителен и зачастую переоценивается: так, на 100-километровой дистанции увеличение скорости со 130 до 150 км/ч позволяет сэкономить всего 6 минут.
- a) С увеличением скорости повышается риск ошибки и быстрее наступает усталость.
- b) Скоростное движение требует особой бдительности в ночное время: фары ближнего света освещают участок протяженностью всего 30 м, и на скорости выше 70 км/ч столкновение с внезапно возникшим в освещенной зоне препятствием становится неизбежным.
- c) С увеличением скорости ухудшается зрительное восприятие: поле зрения водителя на скорости 40 км/ч составляет 100°, на скорости 130 км/ч снижается до 30°.
- d) От скорости движения зависит качество жизни, особенно в городских зонах.
- e) С увеличением скорости ухудшается сцепление дорожного покрытия с шинами.

1.1.3 Факторы, влияющие на выбор скорости

Хотя на выбор скорости может влиять ряд факторов, как, например, факторы описанные ниже, водитель должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством, как это требуется Венской конвенцией о дорожном движении, с тем чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить.

- a) Дорога, роль которой определяют следующие критерии:
 - тип (автомобильная магистраль, дорога с отдельными проезжими частями, проселочная дорога, городская дорога...),
 - функция (транзитные перевозки, местные перевозки и т.д.),
 - поперечный профиль (в частности, ширина и число полос),
 - план и продольный профиль,
 - линейные сооружения (туннели, мосты),
 - трассирование пересечений,
 - дорожная разметка,
 - состояние дорожного покрытия и т.д.,

b) Транспортное средство, роль которого определяют следующие критерии:

- тип,
- соотношение между массой и мощностью,
- комфортабельность,
- уровень шума и т.д.,

c) Дорожное движение, роль которого определяют следующие критерии:

- плотность,
- общий уровень скорости,
- состав,

d) Дорожная обстановка, роль которой определяют следующие критерии:

- климатические условия,
- время суток (день/ночь),
- ландшафт (равнина, гористая местность, туристические места и т.д.),
- дорожное освещение,
- дорожные знаки и сигналы,
- ограничения скорости,
- наличие радаров и т.д.,

e) И, разумеется, сам водитель, роль которого определяют следующие критерии:

- возраст,
- пол,
- время реакции,
- личностные установки,
- обстоятельства поездки,
- **управление транспортным средством под воздействием алкоголя и/или наркотиков и лекарственных препаратов,**
- **усталость,**
- присутствие пассажиров,
- способность к восприятию опасности,
- поиск острых ощущений и т.д.,

Вместе с тем выбор адекватной скорости, если не принимать во внимание возможные психологические и субъективные факторы (личные проблемы, страх опоздать и т.д.), в основном зависит от ее восприятия водителем: чтобы правильно выбрать необходимую скорость, он должен быть в состоянии ее оценивать.

Исследования показывают, что в восприятии скорости решающую роль играют:

- слуховая информация - ее отсутствие приводит к недооценке скорости;
- периферийное зрение - широкие трассы, не имеющие визуальных ориентиров, также приводят к заниженному восприятию скорости.

Кроме того, восприятие скорости ухудшается по мере нахождения в пути и водители - в момент, когда им нужно снизить или увеличить скорость, - всегда делают это в меньшей степени, чем это необходимо.

При изучении факторов, влияющих на восприятие скорости, было установлено, что наиболее опасными и сложными являются:

- a) участки, где скорость остается постоянной в течение длительных периодов;
- b) переходные участки, где необходимо существенно изменить скорость в связи с изменением дорожной обстановки или в силу установленных ограничений;
- c) участки, условия которых ухудшают периферийное зрение, в частности из-за отсутствия ориентиров.

Наилучших результатов в решении вопросов, связанных со скоростью, можно добиться, создав условия, при которых:

- a) снижается вероятность ошибки водителя;
- b) трудно и даже физически невозможно нарушить ограничения скорости;
- c) ошибки и нарушения ограничений скорости необязательно приводят к ДТП;
- d) **в случае ДТП правильное обустройство обочины не усугубляет ситуацию, а - наоборот - помогает сгладить ошибки водителя или смягчить их последствия.**

1.1.4 Рекомендации

С учетом вышеизложенного компетентным органам рекомендуется **рассмотреть возможность принятия следующих мер:**

А) На нормативном уровне:

- устанавливать общие ограничения скорости в зависимости от типа дороги и ее обустройства (автомагистрали, дороги с отдельными проезжими частями, обычные дороги, сеть городских дорог), категории транспортных средств (легкие автомобили, большегрузные транспортные средства и т.д.), водительского опыта (например, для начинающих водителей) и атмосферных условий (дождь, снегопад, туман ...);
- устанавливать местные ограничения скорости на участках, где этого требуют характер опасности или регулирование дорожного движения, обеспечивая при этом обоснованность этих ограничений и **соблюдение** их водителями. Дополнительные рекомендации по этому вопросу содержатся в пунктах 16.1 и 16.2 главы 16 настоящей Резолюции

(в соответствии со структурой, определенной в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3);

- четко указывать ограничения скорости на местных участках с помощью соответствующих дорожных знаков и сигналов, отвечающих требованиям единообразия и согласованности, применяя с этой целью одинаковые дорожные знаки и сигналы в аналогичных условиях дорожного движения;
- рекомендовать использование устройств, ограничивающих скорость, которые уже являются обязательными в некоторых странах для большегрузных транспортных средств, и/или регулирующих скорость и помогающих водителям придерживаться установленных ограничений.

В) На уровне проектирования инфраструктуры:

- установить иерархию дорожной сети с учетом функций, выполняемых каждой дорогой (транзитные перевозки, местные перевозки...);

- по мере возможности обеспечивать однородность дорожного движения, во избежание смешения транспортных средств различных категорий, движущихся с разной скоростью (запретить движение с низкой скоростью на участках скоростного движения);
- следить за тем, чтобы обустройство и планировка дороги не создавали у водителей никаких сомнений, т.е. позволяли бы им легко определять тип дороги, по которой они движутся, и категорию пользователей, которые могут на ней находиться;
- реализовать комплекс мер по обеспечению движения с низкой скоростью. Например, в городах чаще всего применяются следующие меры:
 - создание жилых зон, а также зон с разрешенной скоростью не более 30 км/час;
 - создание перекрестков с круговым движением;
 - использование искусственных неровностей и т.д.;
- **использование на краю дороги конструкций, повышающих безопасность дорожного движения, для смягчения возможных последствий ошибки водителя в том случае, если транспортное средство покидает пределы дороги.**

С) На уровне контроля и штрафных санкций:

Использовать контроль скорости в качестве одного из основных средств обеспечения соблюдения установленных ограничений, создавая у водителей уверенность в наличии постоянного контроля за их движением (см. также пункт 2.3 главы 2 настоящей Резолюции, посвященный исключительно вопросам контроля и санкций):

(в соответствии со структурой, определенной в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3).
