



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2005/19
1 July 2005

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Сорок седьмая сессия, 12-15 сентября 2005 года,
пункт 5 i) повестки дня)

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

Скорость

Записка секретариата

Членам Рабочей группы WP.1 предлагается рассмотреть представленный ниже проект положений, касающихся скорости, который был подготовлен созданной с этой целью небольшой группой (Португалия, Франция (председатель), Швейцария и секретариат). В соответствии со структурой, предложенной в документе TRANS/WP.1/2005/15, эти положения могли бы быть включены в пункт 1.1 главы 1.

СР.1 - Пункт, 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, ведь чем выше скорость, тем сильнее столкновение, оборачивающееся тяжелыми, а иногда и трагическими последствиями.

Статистические данные:

- превышение скорости или движение на скорости, не соответствующей дорожной обстановке, в зависимости от конкретной страны является причиной 30-50% ДТП со смертельным исходом;
- превышение скорости или езда 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;
- увеличение либо уменьшение средней скорости на 1% ведет к соответствующему увеличению либо уменьшению на 4% числа ДТП со смертельным исходом;
- при уменьшении скорости на 10% число ДТП с причинением легких телесных повреждений снижается на 10%, ДТП с причинением тяжелых телесных повреждений - на 20%, и ДТП со смертельным исходом - на 40%.

Данные о влиянии скорости

- С ростом скорости увеличивается расстояние до полной остановки (= расстояние реакции + тормозной путь), если учесть, что время реакции водителя на неожиданное событие варьируется в пределах 1-2 сек.:

Скорость, км/ч	Расстояние, необходимое для полной остановки на сухом дорожном покрытии (м)	Расстояние, необходимое для остановки на влажном дорожном покрытии (м)
50	26,5	40
90	71,5	130
100	100	150
130	136	250

- Движение на повышенной скорости ведет к увеличению уровня загрязнения и шума, а также росту эксплуатационных расходов (возрастает потребление горючего и масла, быстрее изнашиваются шины).
- 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.
- С увеличением скорости повышается риск ошибки и быстрее наступает усталость.
- Скоростное движение требует особой бдительности в ночное время: фары ближнего света освещают участок протяженностью всего 30 м, и на скорости свыше 70 км/ч столкновение с внезапно возникшим в освещенной зоне препятствием становится неизбежным.
- С увеличением скорости ухудшается зрительное восприятие: поле зрения водителя на скорости 40 км/ч составляет 100°, на скорости 130 км/ч снижается до 30°.
- От скорости движения зависит качество жизни, особенно в городских зонах.
- С увеличением скорости ухудшается сцепление дорожного покрытия с шиной колес.

Факторы, влияющие на выбор скорости

На выбор скорости водителем влияет ряд факторов, а именно:

- 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.)
 - ширина
 - число полос
 - трассирование
 - линейные сооружения (тоннели, мосты)
 - уклон
 - дорожная разметка
 - состояние дорожного покрытия и т.д.

- транспортное средство, роль которого определяют следующие критерии:
 - тип
 - соотношение между весом и мощностью
 - комфортабельность
 - уровень шума и т.д.

- дорожное движение, роль которого определяют следующие критерии:
 - плотность
 - общий уровень скорости
 - состав

- 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.

- и, разумеется, сам водитель, роль которого определяют следующие критерии:
 - возраст
 - пол
 - время реакции
 - личностные установки
 - обстоятельства, с которыми связано нахождение в пути
 - возможное содержание алкоголя в крови
 - присутствие пассажиров
 - способность к восприятию опасности
 - поиск острых ощущений и т.д.

Вместе с тем выбор адекватной скорости, если не брать 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 показали, 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 необходимо.

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

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

Наилучших результатов в решении вопросов, касающихся скорости, можно добиться, создав условия, при которых:

- снижается вероятность ошибки водителя;
- трудно и даже физически невозможно нарушить ограничения скорости;
- ошибки и нарушения ограничений скорости необязательно приводят к дорожно-транспортным происшествиям;
- в случае неизбежности дорожно-транспортного происшествия обустройство обочины не усугубляет ситуацию, а наоборот помогает сгладить ошибки водителя либо смягчить их последствия.

С учетом вышесказанного компетентным органам рекомендуется принять следующие меры:

А) на регламентирующем уровне:

- установить 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 ...);
- брать за основу ограничения скорости, существенно не отличающиеся от средней скорости движения на дороге;
- устанавливать местные ограничения скорости на участках, где этого требуют характер опасности или правила дорожного движения, обеспечивая при этом их обоснованность, чтобы добиться их соблюдения соответствующими водителями;
- 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 одинаковых условиях дорожного движения;
- в отношении легких транспортных средств предусмотреть использование устройств, ограничивающих либо 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 различных категорий транспортных средств, 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 ограничению скорости движения. Эффективность таких мер, обеспечивающих безопасность дорожной обстановки, зависит от конкретных условий. Например, в городах чаще всего применяются следующие меры:
 - создание жилых зон/зон движения со скоростью не выше 30 км/час;
 - обустройство островков безопасности;
 - создание перекрестков с кольцевым движением;
 - использование искусственных неровностей для ограничения скорости и т.д.;
- применять схемы обустройства обочин, обеспечивающие безопасность движения, чтобы смягчить возможные последствия ошибки водителя при сходе с трассы.

С) на уровне контроля/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 главу "Меры контроля").
