

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам

Седьмое совещание

Бангкок, 13–15 декабря 2017 года

Доклад Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам о работе ее седьмого совещания

I. Обсуждения

1. Секретариат внес на рассмотрение документы по пункту 2 (E/ESCAP/AHWG(7)/1), 3 (E/ESCAP/AHWG(7)/2), 4 (E/ESCAP/AHWG(7)/3), и 5 (E/ESCAP/AHWG(7)/4) повестки дня, которые легли в основу последующих обсуждений в рамках Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам¹.
2. Делегации предоставили Рабочей группе обновленную информацию о осуществляемых в настоящий момент и запланированных на будущее инициативах и стратегиях, касающихся развития и эксплуатации сети Азиатских автомобильных дорог в их странах.
3. Рабочая группа отметила, что в феврале 2017 года к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог присоединился Туркменистан и что в связи с этим число участников этого Соглашения достигло 30 (тридцати).
4. Рабочая группа отметила, что с заявлениями представителей, которые приняли участие в дискуссиях и предоставили копии своих соответствующих выступлений секретариату, можно будет ознакомиться на веб-странице Отдела транспорта по адресу: www.unescap.org/our-work/transport.

II. Выводы и рекомендации

5. Рабочая группа отметила, что 30 из 32 государств – членов сети Азиатских автомобильных дорог являются участниками Соглашения. В этой связи она выразила надежду на то, что правительства Малайзии и Сингапура в скором времени также присоединятся к Соглашению, что позволит ему стать единогласно принятым договором.
6. Рабочая группа рассмотрела предложенные Бангладеш поправки к приложению II к Соглашению. В этой связи Председатель довел до сведения Рабочей группы позицию Японии, изложенную в полученной секретариатом вербальной ноте, которая включена в настоящий доклад в качестве приложения II.

* Переиздан по техническим причинам 4 января 2018 года.

¹ Перечень документов см. в приложении I.



7. Рабочая группа отметила рекомендации, содержащиеся в докладе Комитета по транспорту о работе его четвертой сессии от 21 октября 2014 года.

8. В этом контексте Рабочая группа обратилась к секретариату с просьбой провести дополнительное исследование вопроса о соразмерении и приняла решение вернуться к рассмотрению этого вопроса в течение года с учетом результатов данного исследования. После завершения упомянутого исследования и до повторного рассмотрения Рабочей группой этого вопроса секретариат организует совместное совещание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог и Руководящей группы по вопросам Азиатско-тихоокеанской информационной супермагистрали. В этой связи Рабочая группа отметила предложение Азиатского института развития транспорта в установленном порядке принять участие в исследовании, проводимом секретариатом, и организовать соответствующий семинар.

9. Рабочая группа приняла следующие поправки, предложенные Республикой Корея:

По статье 10 Соглашения:

a) название статьи изменится

с

Процедура внесения поправок в приложения II и III к настоящему Соглашению

на

Процедура внесения поправок в приложения II, II bis и III к настоящему Соглашению

b) текст пункта 1 статьи 10 Соглашения изменится

с

В приложения II и III к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

на

В приложения II, II bis и III к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

По статье 17 Соглашения под названием «Приложения к Соглашению» текст статьи изменится

с

Приложения I, II и III к Соглашению являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения

на

Приложения I, II, II bis и III к Соглашению являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

В приложении II (Классификация и нормы проектирования сети Азиатских автомобильных дорог) будет исключен существующий пункт 10 под названием «Безопасность дорожного движения».

Между существующими приложениями II и III к Соглашению. будет добавлено новое приложение II bis (содержится в приложении II к настоящему документу).

10. В связи с этим предложением Председатель довел до сведения Рабочей группы позицию Японии, изложенную в направленной в секретариат вербальной ноте, включенной в настоящий доклад в качестве приложения II.

11. При обсуждении этого предложения Рабочая группа признала, что ожидаемое увеличение объемов трансграничных автомобильных перевозок требует согласования правил дорожного движения в рамках региона и что в этом контексте Соглашение обеспечивает наличие институциональной площадки для коллективных действий, направленных на достижение этой цели.

12. Рабочая группа также признала, что с инфраструктурной точки зрения решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения поможет государствам-членам достичь а) Цели 3 в области устойчивого развития, предполагающей двукратное сокращение во всем мире числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий и б) Региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятых Конференцией министров по транспорту, состоявшейся в Москве в декабре 2016 года.

13. Кроме того, принимая эти поправки, Рабочая группа отметила, что в рамках своих последующих совещаний она может внести поправки в стандарты, содержащиеся в новом приложении, или добавить новые стандарты в зависимости от развития ситуации и положения дел в области безопасности дорожного движения в государствах-членах.

14. Рабочая группа приняла следующие поправки, касающиеся добавления нового маршрута Азиатских автомобильных дорог между Ундэрхааном в Монголии и Бичигтом на границе между Монголией и Китаем с его продолжением в направлении Чифэна и Цзиньчжоу в Китае. Новый маршрут будет следующим:

Ундэрхаан – Баруун-Урт – Бичигт – Чифэн – Цзиньчжоу

15. В этой связи Рабочая группа признала, что правительство Китая выразило свое согласие с упомянутым выше предложением правительства Монголии посредством официальных дипломатических каналов.

16. Рабочая группа далее отметила, что в соответствии с пунктом 4b приложения I к Соглашению этому новому маршруту будет присвоено обозначение АН35.

17. Рабочая группа приняла следующую поправку, касающуюся маршрута АН43 Азиатских автомобильных дорог на территории Шри-Ланки.

По маршруту АН43 заменить нынешний маршрут:

... Талайманнар – Анурадхапура – Дамбулла – Курунегала (– Канди) – Коломбо – Галле – Матара

новым маршрутом:

... Талайманнар – Анурадхапура – Дамбулла – Курунегала (– Канди) – Кадавата – Пиннадува – Матара

18. Рабочая группа отметила, что в соответствии с Соглашением принятые поправки будут направлены секретариатом Генеральному секретарю для их дальнейшей рассылки всем участникам Соглашения.

19. Рабочая группа признала, что сеть Азиатских автомобильных дорог сыграет важную роль в реализации глобальных и региональных мандатов Организации Объединенных Наций, в частности Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, принятой мировым сообществом в сентябре 2015 года, и Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы), принятой Конференцией министров по транспорту, прошедшей в Москве в декабре 2016 года.

20. В этой связи Рабочая группа признала, что, несмотря на ключевое значение дорожного транспорта для экономического роста и социального развития, существует необходимость решить ряд связанных с ним проблем в таких областях, как безопасность дорожного движения, выбросы парниковых газов, перегруженность дорог и безопасность, а также ряд вопросов, связанных с согласованием стандартов и операционных требований в целях облегчения трансграничных перемещений.

21. Рабочая группа признала, что достичь повышения степени оперативной готовности сети Азиатских автомобильных дорог можно только, если развитие инфраструктуры будет сопровождаться рядом мер в областях, которые не связаны напрямую с инфраструктурой. В этой связи Рабочая группа была проинформирована о ходе осуществления Региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок и, в числе прочего, отметила, что наблюдаемая в настоящий момент ситуация, связанная с предоставлением разрешений на осуществление трансграничных автомобильных перевозок, по-прежнему препятствует эффективной дорожной связуемости в регионе. В данном контексте Рабочая группа также отметила, что Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог, подписанное Китаем, Монголией и Российской Федерацией в рамках Конференции министров по транспорту, которая состоялась в Москве в декабре 2016 года, стало примером передового опыта в решении этой проблемы и приветствовало тот факт, что после вступления этого Соглашения в силу к нему смогут присоединиться другие государства-члены.

22. Рабочая группа признала важность решения проблем в области обеспечения безопасности дорожного движения и выразила поддержку работе секретариата в данной сфере. В данном контексте представитель Азиатского института развития транспорта подчеркнул, что нормы проектирования автомобильных дорог должны учитывать интересы людей и вопросы социальной устойчивости. В этой связи он выразил мнение, что нормы проектирования должны основываться на принципах, предполагающих уровневое разделение различных транспортных потоков в целях минимизации рисков для уязвимых пользователей дорог. Кроме того, он информировал Рабочую группу о а) возложении правительством Индии на его институт функций Национального агентства Индии по безопасности дорожного движения и о б) новом центре, который был создан институтом и Международной программой оценки состояния дорог.

23. Представители Индонезии, Кыргызстана и Шри-Ланки информировали Рабочую группу об уже осуществляемых или еще рассматриваемых в их странах проектах, направленных на дальнейшее развитие и введение в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог.

III. Прочие вопросы

24. Прочие вопросы не рассматривались.

IV. Утверждение доклада

25. Рабочая группа утвердила настоящий доклад 15 декабря 2017 года.

V. Организация работы совещания

A. Открытие, продолжительность и организация работы совещания

26. Седьмое совещание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам прошло в Бангкоке 13–15 декабря 2017 года. Со вступительной речью выступил начальник Отдела транспорта Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана.

B. Участники

27. В работе совещания приняли участие представители следующих государств-членов: Азербайджана, Армении, Афганистана, Бангладеш, Бутана, Вьетнама, Грузии, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Камбоджи, Китая, Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Монголии, Мьянмы, Непала, Пакистана, Республики Корея, Российской Федерации, Таиланда, Туркменистана, Турции, Филиппин и Шри-Ланки.

28. В работе совещания приняли участие представители Азиатского института развития транспорта и Корейской корпорации автомагистралей.

C. Выборы должностных лиц

29. Участники совещания избрали следующих должностных лиц:

Председатель: г-жа Мария Каталина Кабраль (Филиппины)

Заместители

Председателя: г-н Армен Хачатурян (Армения)

г-н Чжан Сяоцзе (Китай)

г-н Азимкан Жусубалиев (Кыргызстан)

Докладчик: г-н Камлеш Чатурведи (Индия)

D. Повестка дня

30. Совещание утвердило следующую повестку дня:

1. Открытие совещания:

a) вступительные заявления;

b) выборы должностных лиц;

c) утверждение повестки дня.

2. Состояние Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог в том, что касается его сигнатариев и сторон.
3. Стратегии и вопросы, касающиеся ввода в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог:
 - a) ход осуществления Региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;
 - b) ход осуществления Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог;
 - c) автомобильный транспорт и Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.
4. Стратегии и вопросы, касающиеся безопасности дорожного движения в рамках сети Азиатских автомобильных дорог.
5. Рассмотрение предложений о внесении поправок в Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог.
6. Прочие вопросы.
7. Утверждение доклада.

Приложение I

Список документов

<i>Обозначение документа</i>	<i>Название документа</i>	<i>Пункт повестки дня</i>
<i>Документы для общего распространения</i>		
E/ESCAP/AHWG(7)/1	Состояние Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог в том, что касается его сигнатариев и сторон	2
E/ESCAP/AHWG(7)/2	Стратегии и вопросы, касающиеся ввода в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог	3
E/ESCAP/AHWG(7)/3	Стратегии и вопросы, касающиеся безопасности дорожного движения в рамках сети Азиатских автомобильных дорог	4
E/ESCAP/AHWG(7)/4	Предложения о внесении поправок в Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог	5
E/ESCAP/AHWG(7)/5	Доклад Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам о работе ее седьмого совещания	
<i>Документы ограниченной серии</i>		
E/ESCAP/AHWG(7)/L.1	Аннотированная предварительная повестка дня	1с
E/ESCAP/AHWG(7)/L.2	Проект доклада	7

Приложение II

Вербальная нота посольства Японии в Бангкоке от 12 декабря 2017 года, направленная секретариату Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана*

Посольство Японии свидетельствует свое уважение секретариату Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и имеет честь информировать его о наличии у правительства Японии комментариев, касающихся предстоящего седьмого совещания Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, которое планируется провести в Бангкоке 13–15 декабря 2017 года и о котором говорится в письме заместителя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и Исполнительного секретаря ЭСКАТО TD/TIS/AHWGM7/AP от 23 октября 2017 года.

В первую очередь правительство Японии в целом считает, что достижение более активного использования сети Азиатских автомобильных дорог имеет очень большое значение, так как способствует повышению степени связуемости между соответствующими странами Азии, и хотело бы выразить секретариату ЭСКАТО и государствам-членам искреннюю признательность за их усилия в этой области.

При этом для правительства Японии весьма трудно согласиться с выдвинутым Республикой Корея предложением о внесении поправок, предполагающими добавление приложения II bis «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения», поскольку эти поправки включают в себя значительное число пунктов, которые не соответствуют законам и положениям, действующим в Японии. Кроме того, Японии, и в особенно ее Национальному полицейскому агентству, весьма трудно согласиться с обязательными требованиями, содержащимися в этих нормах. Правительство Японии уже направило секретариату ЭСКАТО более подробную информацию по этим комментариям и также прилагает ее к этой вербальной ноте. В случае если указанные проблемы не будут решены в рамках этого совещания Рабочей группы, правительство Японии дистанцируется от принятия этих поправок, предполагающих добавление приложения II bis и его вступление в силу.

Что касается выдвинутого Бангладеш предложения о внесении поправок в приложение II к Межправительственному соглашению, то правительство Японии в целом понимает концепцию этого предложения, способствующего прокладке оптоволоконных кабелей при строительстве Азиатских автомобильных дорог. При этом приоритетное значение имеет скорейшее обеспечение связуемости в рамках всего региона ЭСКАТО, поэтому с учетом соответствующих издержек и существующего положения дел не следует исключать иные средства передачи информации, такие как цифровая микроволновая связь и спутниковая связь. С учетом этого для принятия соответствующего решения по прокладке оптоволоконных кабелей при строительстве Азиатских автомобильных дорог необходимо подробное технико-экономическое обоснование.

Правительство Японии хотело бы, чтобы секретариат ЭСКАТО довел эти комментарии до сведения Председателя указанного совещания Рабочей группы

* Настоящее приложение издается без официального редактирования.

до его начала, так как по различным причинам правительство Японии не может направить своего представителя для участия в этом мероприятии. Посольство Японии также хотело бы, чтобы в рамках этого совещания Рабочей группы секретариат ЭСКАТО довел эти комментарии до сведения государств-членов и отразил их в докладе Совещания.

Посольство Японии пользуется настоящей возможностью, чтобы вновь заверить секретариат ЭСКАТО в своем глубочайшем уважении.

Приложение III

Приложение II bis

Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения*

I. Преамбула

Настоящий документ должен рассматриваться совместно с другими документами, образующими Международное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог.

В настоящем документе используются следующие формулировки:

- слова «должны» и «не должны» обозначают обязательные требования;
- слова «следует» и «не следует» обозначают рекомендации, которые, как ожидается, будут приняты при отсутствии веских причин этого не делать;
- слова «может» и «может не» обозначают потенциально желательные варианты в зависимости от обстоятельств.

Страны – члены сети Азиатских автомобильных дорог должны прилагать все усилия для соблюдения этих норм проектирования, и им предлагается обстоятельно рассматривать вопросы о принятии рекомендаций, содержащихся в соответствующих руководящих принципах, касающихся проектирования.

Странам-членам предлагается обеспечивать, чтобы новые дороги сети Азиатских автомобильных дорог относились к третьей или более высокой категории (по «звездной» классификации дорог Международной программы оценки состояния дорог) для всех пользователей дорог и чтобы для всех пользователей дорог более 75 процентов передвижений по уже существующим дорогам относилось к трехзвездочной или более высокой категории.

Страны-члены должны проводить проверку проектов улучшения состояния дорог в рамках сети Азиатских автомобильных дорог на предмет обеспечения безопасности дорожного движения. Страны-члены должны также проводить инспекции по вопросам безопасности дорожного движения (которые в некоторых странах называются «проверками на предмет обеспечения безопасности дорожного движения») по установленным маршрутам Азиатских автомобильных дорог в разумные сроки и на регулярной основе в соответствии с практикой соответствующих стран.

В рамках сети должно быть обеспечено наличие объектов инфраструктуры безопасности дорожного движения в целях оптимизации соответствующих механизмов и достижения последовательности в усилиях, прилагаемых в данной области. Признается необходимость адекватной гибкости с учетом существующих дорожных условий и разнообразных обстоятельств стран-членов.

Должное внимание следует уделять обеспечению гармоничной сочетаемости объектов инфраструктуры безопасности дорожного движения с

* Настоящее приложение публикуется без официального редактирования.

городскими пейзажами и ландшафтами, а также смягчению любых отрицательных последствий для окружающей среды.

Страны должны воспользоваться следующими проектами и мероприятиями по улучшению состояния дорог для повышения безопасности дорожного движения в рамках сети Азиатских автомобильных дорог:

- улучшение состояния и повышение класса уже существующих дорог;
- новые проекты строительства объездных путей;
- добавление новых дорог в сеть Азиатских автомобильных дорог;
- специальные проекты по повышению безопасности дорожного движения;
- плановые ремонтные работы.

В тех случаях, когда в качестве критериев используется расчетная скорость или ограничение скорости, надлежащее внимание следует уделять фактической скорости движения транспортных средств.

Под терминами «со стороны обочины» и «со стороны проезжей части» подразумеваются соответственно правая сторона и левая сторона по направлению движения в том случае, если оно осуществляется по правой стороне дороги. Если движение осуществляется по левой стороне дороги, то эти термины относятся соответственно к левой и правой стороне по направлению движения. Термины «со стороны обочины» и «со стороны проезжей части» эквивалентны понятиям «со стороны пассажира» и «со стороны водителя».

Стран-члены и другие органы могут использовать настоящий документ в отношении тех дорог, которые не являются частью сети Азиатских автомобильных дорог.

II. Общие положения

A. Принципы

Модель «безопасной системы» принимается в настоящем документе с целью повышения безопасности дорожного движения в рамках сети Азиатских автомобильных дорог. Она включает как активные, так и пассивные меры, учитывающие предрасположенность людей к совершению ошибок и ограниченность их способности выживать в условиях воздействия сил, возникающих в результате столкновения.

Активные меры направлены на снижение вероятности столкновения с конкретными объектами, сокращение числа рисков и конфликтов, обеспечение надлежащей видимости и поощрение проектирования удобных автодорог. Пассивные меры направлены на оказание водителям содействия в исправлении небольших ошибок и на снижение тяжести телесных повреждений, получаемых в результате столкновений, посредством «прощающих» способов оборудования обочин. В рамках всех этих мер ключевое значение имеет регулирование скорости.

Огромное значение также имеют такие не охватываемые настоящим документом вопросы, как просвещение по вопросам безопасности дорожного движения, соблюдение соответствующих положений и стандарты безопасности транспортных средств.

В. Типы дорог

Эксплуатационные характеристики каждого класса Азиатских автомобильных дорог должны соответствовать таблице 1.

Таблица 1

<i>Эксплуатационные характеристики</i>	<i>Автомагистрали</i>	<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III</i>
Контролируемый въезд	да	нет ¹	нет ¹	нет
Остановка и парковка на обочине	X	да ^{1,2}	да ²	да ²
Пересечения на одном уровне	X	да ¹	да ¹	да
Пешеходы	X	да ¹	да ¹	да
Тихоходные транспортные средства ³	X	да ¹	да ¹	да
Сельскохозяйственные транспортные средства, маломощные мотоциклы и мопеды	X	да ¹	да ¹	да

¹ Если только дорога не предназначена для режима работа, предполагающего контролируемый въезд.

² С учетом дорожных условий и существующих положений.

³ Велосипеды, электрические велосипеды, гужевые повозки, стада животных и так далее.

X Не разрешено.

Автомагистрали и дороги класса I с контролируемым въездом должны обозначаться знаками «автомагистраль» или «скоростная трасса» и предназначаться исключительно для автотранспортных средств.

Для пользователей дорог их классы и функции должны быть четко различимы за счет последовательности их конструктивных характеристик. Время от времени следует проводить пересмотр классификации с тем, чтобы отражать изменения в использовании маршрутов Азиатских автомобильных дорог в целях своевременного совершенствования объектов, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Планирование землепользования является одним из важных факторов обеспечения безопасности дорожного движения по маршрутам Азиатских автомобильных дорог. Следует прилагать усилия по ограничению ленточной застройки, различных видов деятельности вдоль дорог и прямого доступа на основную дорогу с подъездных дорог, поскольку это может оказывать отрицательное воздействие на безопасность дорожного движения.

С. Общие рамки

Общие рамки для объектов инфраструктуры обеспечения безопасности дорожного движения представлены в таблице 2.

Дополнительные требования содержатся в разделе III настоящего документа.

Таблица 2

Темы	Классификация скоростных дорог	Автомагистраль ¹				Класс I			Класс II				Класс III				
	Расчетная скорость (км/ч)	120	100	80	60	100	80	50	80	60	50	40	60	50	40	30	
Дорожная инфраструктура	Повороты	Согласование радиуса соседних поворотов				Минимизация отдельных крутых поворотов			Минимизация отдельных крутых поворотов; все крутые повороты должны комплексно обустраиваться								
	Участки для обгона	Возможное ограничение на трудных участках и в тоннелях							Регулирование процесса обгона на систематической основе								
	Крутые участки большой протяженности	Стратегические меры				Комплексные меры			Комплексные меры с учетом обстоятельств								
	Полосы замедленного движения на подъеме	Создание таких полос с учетом обстоятельств							Создание с учетом обстоятельств полос замедленного движения на протяжении всего подъема или отдельных его участков								
	Парковки	Места для обслуживания / места для отдыха/ пункты аварийной остановки				Возможные места обслуживания для дорог класса I, места для отдыха/парковки/пункты аварийной остановки/автобусная инфраструктура/автозаправочные станции											
Безопасность дорожного движения	Обочины	Свободные зоны или защитные барьеры с необходимыми переходами и концевыми элементами				Приоритетное создание свободных зон или защитных барьеров с необходимыми переходами и концевыми элементами в местах поворотов											
	Элементы проезжей части, разделяющие встречные транспортные потоки	Широкие элементы, разделяющие встречные транспортные потоки, или разделительный защитный барьер				Элементы, разделяющие встречные транспортные потоки и/или защитный барьер			Широкая разделительная полоса		Разделительная полоса						
	Перекрестки	Свободные зоны или энергопоглощающие барьерные ограждения в местах расположения треугольных островков-разделителей				Возможно создание свободных зон на перекрестках											
Перекрестки	Перекрестки с установленным приоритетом проезда	Неприменимо				Специальная полоса для поворотов со стороны водителя создается с учетом соответствующих условий			Как правило, уместно создание специальной полосы для поворотов со стороны водителя								
	Островки безопасности на съездах на второстепенную дорогу					Островки безопасности на съездах на второстепенную дорогу, как правило, допускаются											
	Перекрестки с круговым движением					Перекрестки с круговым движением создаются с учетом соответствующих условий			Круговое движение, как правило, уместно для крупных перекрестков и пересечений дорог								
	Регулируемые перекрестки					Как правило, регулируемые перекрестки уместны на крупных перекрестках и пересечениях дорог											
	Места разворота					Систематическое предоставление мест для разворота			Создание мест для разворота при наличии такой необходимости								
	Наличие разделения уровней					Только с разделением уровней				Разделение уровней желательно в случае более интенсивного движения транспорта				Как правило, не применяется			
Переходы, тихоходные транспортные средства и успокоение движения	Пешеходные дорожки	Неприменимо				Пешеходные дорожки в случае наличия пешеходов, отделенные пешеходные дорожки в местах движения на высоких скоростях или прохождение больших транспортных потоков											
	Пешеходные переходы / переезды для тихоходных транспортных средств	С разделением уровней				С разделением уровней или при помощи средств регулирования			Регулируемые /пешеходные/ неконтролируемые переходы, по возможности с центральным островком безопасности								
	Полосы для движения тихоходного транспорта	Неприменимо				Создание отдельных путей или служебных дорог при высоких скоростях движения или больших потоках транспорта, создание полос для тихоходных транспортных средств при более низких скоростях движения и менее значительных потоках транспорта, организация смешанного движения при крайне низких скоростях движения или очень небольших потоках транспорта											
	Полосы для мотоциклов	Возможно создание специальных полос для мотоциклов				Возможно создание полос для мотоциклов, которыми могут пользоваться и иные транспортные средства											
	Успокоение движения	Неприменимо				Механизмы успокоения движения, которые могут предполагать использование вертикальных средств ограничения скорости в районах застройки											
Разметка	Разметка	Разметка полос на всех дорогах, дорожные знаки, установка указывающих направление поворота знаков / направляющих столбиков/ дорожных отражателей с учетом соответствующих условий															
	Шумовые полосы	Желательно нанесение шумовых полос краевых линий / поперечных шумовых полос						Нанесение шумовых полос краевых линий / шумовых полос разделительной полосы / поперечных шумовых полос в случае необходимости и на поворотах									
	Дорожное освещение	Дорожное освещение, в случае необходимости, в районах застройки /на перекрестках/ в условиях присутствия большого числа пешеходов или тихоходных транспортных средств в ночное время; дорожное освещение необходимо в пунктах взимания платы за проезд/тоннелях/на специальных мостах/контрольно-пропускных пунктах на границах и т.д.															

¹ Элементы, применимые к автомагистралям также применяются в отношении дорог класса I с контролируемым въездом.

III. Конкретные требования

A. Автодорожная сеть

Маршруты сети Азиатских автомобильных дорог должны иметь одинаковые характеристики на протяжении достаточно продолжительных участков дороги. Изменения класса дорог, расчетной скорости движения или скоростного режима должны происходить в местах изменения характера или условий дороги и быть понятными для водителей. Примерами таких мест являются подъезды к районам застройки, топографическим рубежам, перекресткам, пунктам взимания платы за проезд, контрольно-пропускным пунктам на границе и так далее.

1. Развитие сети

Сеть Азиатских автомобильных дорог играет важную роль, так как обеспечивает наличие международных транспортных связей и ключевых региональных автодорожных коридоров. В целях как эффективности, так и безопасности эта сеть со временем будет предпочтительно состоять из автомагистралей, дорог класса I или II и, желательно, дорог с контролируемым въездом. В том случае, если невозможно избежать совместного использования или конфликтов с местными потоками движения, пешеходами и тихоходными транспортными средствами, должны быть приняты надлежащие меры для снижения рисков в плане безопасности.

2. Объезд населенных пунктов

Вокруг крупных городов, расположенных по маршрутам сети Азиатских автомобильных дорог, следует предусмотреть объездные пути. Их также следует предусмотреть вокруг основных городов и деревень, в которых транзитное движение создает значительные риски в плане безопасности. Предпочтительно, чтобы эти объездные пути являлись дорогами с контролируемым въездом, в противном случае следует ограничить число въездов.

3. Переходные зоны

Для того чтобы побудить водителей соответствующим образом корректировать скорость движения и свои действия на дороге переходные зоны должны создаваться на границе между зонами осуществления проектов по улучшению автомобильных дорог и существующими автодорогами. В тех местах, где геометрические параметры существующей дороги в значительной степени уступают аналогичным параметрам новой дороги, такие зоны создаваться не должны.

Проектированию переходных участков должно уделяться особое внимание в тех местах, где автомагистраль или дорога класса I с контролируемым въездом переходит в какую-либо дорогу более низкого класса или участок движения с меньшей расчетной скоростью движения, и в районе перекрестков. Как правило, надлежащие способы этого включают изменение поперечного профиля и общего вида дороги, которые очевидны для водителя, в сочетании с расположенным на достаточном расстоянии знаками «Конец автомагистрали», предупреждающими знаками, мерами по снижению скорости и так далее.

4. Ограничения скорости

На дорогах с аналогичными характеристиками ограничения скорости должны применяться последовательно и восприниматься водителями в качестве обоснованных. Предпочтительно устанавливать национальные ограничения скорости для дорог с контролируемым въездом, дорог за пределами районов застройки и дорог в таких районах. Такие ограничения скорости могут повышаться или понижаться на отдельно взятых дорогах с учетом требований эксплуатации и безопасности. Стандартное ограничение скорости в плотно заселенных районах не следует устанавливать на уровне выше 50 км/ч.

В. Автодорожная инфраструктура

1. Видимость

Чтобы пользователи автодорог могли видеть направление дороги, ее элементы и состояние поверхности и маневры других пользователей и осуществлять необходимые в этой связи действия должна обеспечиваться адекватная видимость. Требования к видимости, в основу которых положена надлежащая высота расположения глаз водителя над его сиденьем, высота цели и исходное положение, включают, в том числе, следующие категории:

- переднюю видимость;
- видимость для целей обгона;
- видимость на перекрестках, регулируемых перекрестках и местах слияния и разделения транспортных потоков;
- видимость дорожных элементов, включая тоннели, пункты взимания платы за проезд, аварийные съезды, стояночные площадки, островки безопасности и так далее;
- видимость мест пересечения дороги пешеходами и тихоходными транспортными средствами;
- видимость дорожных знаков.

2. Обочины

Обочины могут состоять из двух частей: мощеной обочины и краевой полосы (немощеной обочины). Краевые полосы следует уплотнять и стабилизировать, и их можно засеивать травой или засыпать гравием.

Ширина мощеной обочины не должна быть меньше 0,25 м для надлежащего размещения краевой разметки. Как правило, рекомендуется обеспечивать гораздо большую ширину при движении на более высоких скоростях, на дорогах с контролируемым въездом и для учета потребностей тихоходных транспортных средств.

За пределами районов застройки для расположения различных объектов на обочинах, включая защитные ограждения на краях дороги и за пределами мощеной обочины, должно выделяться адекватное горизонтальное пространство (полоса). При этом также учитываются дополнительные критерии, касающиеся ширины обочины, свободных зон и систем ограничения движения транспортных средств.

3. Изменения поперечного профиля дороги

В случае значительных изменений в поперечном профиле дороги или уменьшения числа полос для движения на высоких скоростях для содействия водителям в приспособлении к этим изменениям должна создаваться транзитная зона.

Если в урбанизированных районах в поперечный профиль дороги вносятся изменения в целях облегчения передвижения пешеходов, тихоходных транспортных средств или местных транспортных потоков или в целях успокоения движения, то основания для таких изменений должны быть очевидными и подкрепляться знаками, разметкой и мерами по успокоению движения.

4. Обгон

На дорогах классов II и III возможности для обгона должны предоставляться на систематической основе и распределяться равномерно. Насколько это возможно, зоны обгона и зоны запрещения обгона следует четко устанавливать с учетом дистанции видимости для целей обгона. Эти зоны должны быть четко обозначены посредством систем разметки центральных разделительных линий, использующих сплошные и прерывистые линии.

Обгон следует запрещать или дестимулировать на узких мостах и путепроводах, а также на участках дорог с плотным движением.

5. Отвод воды с проезжей части

Во избежание возникновения мест затопления и аквапланирования должен обеспечиваться адекватный отвод воды с проезжей части. В местах перехода между участками с уклоном дорожного покрытия (т.е. участками с поперечным уклоном и с выпуклостью поперечного профиля) и выражениями дорожного покрытия не должно включать протяженные участки, характеризующиеся плоскими уклонами или резкими изгибами.

6. Резкие повороты дороги

На новых дорогах должны избегаться резкие повороты, особенно в изолированных районах, на крутых уклонах или возле вершин выпуклых кривых, профиль которых не отвечает существующим стандартам. По обоим направлениям движения кривые меньшего радиуса следует по возможности предварять кривыми большего радиуса с коэффициентом, не превышающим 1:1,5.

На подъезде к резкому повороту, который не является очевидным или требует существенного снижения скорости, для содействия его безопасному прохождению должно быть обеспечено наличие системы указателей, использующей предупреждающие знаки о повороте, направляющие столбики и дорожные знаки, указывающие направление поворота. Следует обеспечить, чтобы степень обозначенности поворотов соответствующими знаками зависела от крутизны поворотов и была последовательной на протяжении всего маршрута.

Могут применяться дополнительные меры, включая создание открытых зон, улучшение видимости, использование покрытия с высоким коэффициентом трения, корректировку угла поперечного наклона дороги и так далее.

В тех случаях, когда при строительстве дорог класса II и III резких поворотов избежать невозможно, они должны быть хорошо видимы и четко обозначены на подъездах. Особое внимание следует уделять увеличению радиуса поворотов, установке знаков и сооружению на обочинах элементов обеспечения безопасности. Резкие повороты не следует использовать на дорогах с отдельными проезжими частями или с более чем одной полосой движения в одном направлении.

7. Крутые спуски

На автомагистралях, дорогах класса I или II и, где уместно, на дорогах класса III с протяженными крутыми спусками, то есть со средним уклоном более 3 процентов и разницей по высоте более 130 м, или же в других специально определенных случаях опасность отказа тормозов у тяжелых транспортных средств должна адекватным образом снижаться путем:

- понятной для участников дорожного движения трассы дороги;
- минимизации крутых поворотов, в которые могут не вписаться вышедшие из-под контроля транспортные средства;
- минимизации непротяженных участков дороги с небольшим уклоном между участками дороги с большим уклоном на дорогах с отдельными проезжими частями;
- минимизации перекрестков, тоннелей, а также условий и объектов, требующих остановки или значительного снижения скорости транспортного потока;
- минимизации районов застройки вдоль участков дороги, характеризующихся повышенной опасностью.

Должна быть разработана стратегия эксплуатации протяженных участков дороги с крутым наклоном, в которую следует включить следующие меры:

- системы обозначения крутых спусков/подъемов;
- зоны контроля, стояночные площадки или вспомогательные полосы;
- полосы аварийной остановки, в случае необходимости, и соответствующие знаки;
- усиленные защитные барьеры.

8. Полосы замедленного движения на подъёме

Полосы замедленного движения следует создавать в тех случаях, когда медленно движущиеся транспортные средства приводят к возникновению неприемлемых задержек в движении и совершению опасных обгонных маневров. Такие полосы могут создаваться как на всем протяжении подъема, так и на его отдельных участках.

Необходимость создания полос замедленного движения определяется следующими факторами:

- средняя или высокая интенсивность транспортных потоков и/или среднее или большое количество тяжелых транспортных средств;
- большие различия в скорости;
- плохое качество спусков/подъемов;
- значительное ухудшение качества дороги на подъезде.

9. Стояночные площадки

По маршрутам сети Азиатских автомобильных дорог стояночные площадки, места аварийной остановки, зоны обслуживания, зоны отдыха и автозаправочные станции должны создаваться с равными интервалами и на стратегической основе. В районах с частыми сильными дождями следует создавать временные укрытия для мотоциклистов.

Автобусные остановки следует создавать с учетом следующих аспектов:

- близость от тех мест, где пассажиры желают сесть на автобус или выйти из него;
- необходимость успокоения движения с созданием надлежащим образом соединенных между собой тротуаров и пешеходных переходов;
- создание адекватного пространства, укрытий и мест защиты для ожидающих пассажиров;
- обеспечение адекватной длины тротуара;
- минимизация помех для транспортного потока на основной дороге и на перекрестках.

На участках дорог с высокой скоростью движения за пределами районов застройки создание павильонов для ожидания на обочинах следует регулировать. Риски в плане безопасности можно снизить посредством расширения обочин и успокоения движения.

10. Прочие вопросы

При приближении к пунктам взимания платы за проезд должны приниматься надлежащие меры для оповещения водителей о необходимости постепенного снижения скорости.

Для эффективного реагирования на дорожно-транспортные происшествия должна быть разработана стратегия обеспечения доступа к автомагистралям и тоннелям на случай чрезвычайных ситуаций. В местах разрывов элементов проезжей части, разделяющих встречные транспортные потоки, следует принимать надлежащие меры по снижению рисков в плане безопасности, связанных с совершением неразрешенных разворотов, ошибочными выездами на полосу встречного движения и концевыми элементами защитных барьеров.

В тех случаях, когда после прохождения контрольно-пропускного пункта на границе меняется сторона движения, должны приниматься надлежащие меры по оповещению водителей и оказанию им содействия в адаптации к такому изменению.

В тех случаях, когда животные представляют опасность для движения транспорта, для снижения соответствующих рисков должны предприниматься надлежащие меры. Эти меры могут включать установку предупреждающих знаков, ограждений и/или создание переходов в разных уровнях для животных.

C. Перекрестки

В рамках всей сети и ее отдельных маршрутов перекрестки должны создаваться с использованием последовательных принципов планирования и проектирования. Транспортные потоки, следующие по маршрутам Азиатских

автомобильных дорог, должны, как правило, иметь преимущество на перекрестках, за исключением развязок, круговых перекрестков и тех мест, где преимущественное право проезда диктуется интенсивностью транспортных потоков или состоянием дорожной сети. В таблице 3 в кратком виде приводится соответствующая информация по различным типам перекрестков за пределами районов застройки.

Таблица 3

		<i>Пересекающая дорога*</i>			
		<i>Автомагистрали**</i>	<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III или ниже</i>
Азиатские автомобильные дороги	Автомагистрали**	I	I, G	G	G, N
	Класс I	G	G, S, R	S, R, U, (G, P)	S, R, U, N (G, P)
	Класс II	G	G, S, R	S, R, P	S, R, P
	Класс III или ниже	G	G, S, R	S, R, P	S, R, P

* на основе классификации сети Азиатских автомобильных дорог.

** включая дороги класса I с контролируемым доступом.

() использование может быть оправдано при определенных обстоятельствах.

I: развязка (свободное движение)	U: разворот	P: перекресток установленным приоритетом проезда
G: дорожная развязка в двух уровнях	S: регулируемый перекресток	N: дорожная развязка в двух уровнях без пересечения
	R: перекресток с круговым движением	

Перекрестки следует располагать на прямых и относительно плоских участках дорог с хорошей видимостью и на значительном удалении друг от друга за пределами районов застройки.

В отношении дорог класса I следует рассматривать возможность поэтапного создания разноуровневых развязок с надлежащим учетом направления трассы и права проезда.

Для регулирования путей различных транспортных потоков и сокращения риска столкновений в местах, характеризующихся более интенсивным движением, следует организовывать канализированное движение.

На подъездах к перекрестку участники движения по второстепенным дорогам должны адекватным образом оповещаться, а само движение замедляться. На пересечениях с главными дорогами второстепенным дорогам следует иметь небольшой уклон, чтобы сократить вероятность проскакивания перекрестка или медленного маневрирования.

Планировка перекрестков с установленным приоритетом проезда должна быть простой, последовательной и понятной для водителей. Они должны быть спроектированы таким образом, чтобы поворачивающие или пересекающие перекресток автомобили замедляли свое движение и уступали дорогу автомобилям на главной дороге. Не следует использовать следующие планировки перекрестков с установленным приоритетом проезда:

- планировки с излишне большими мощеными участками или радиусами поворотов;
- планировки с более чем четырьмя ответвлениями;
- планировки, предполагающие добавление полос сквозного проезда перед перекрестком;
- планировки, предполагающие использование схем канализированного движения, поощряющих повороты со стороны водителя по плавной и широкой дуге;
- планировки, предполагающие сложную схему канализированного движения;
- ассиметричные, тангенциальные или Y-образные перекрестки;
- планировки, при которых многополосные второстепенные дороги заканчиваются непосредственно у двухполосной главной дороги или пересекают ее.

1. Перекрестки с установленным приоритетом проезда на дорогах класса I

Перекрестки с установленным приоритетом проезда с разрывами элементов проезжей части, разделяющих встречные транспортные потоки, не следует применять на дорогах класса I в тех случаях, когда:

- ограничение скорости составляет 80 км/ч или более;
- имеется три или более полос для движения в каждом направлении;
- транспортный поток является интенсивным и непрерывным.

Там, где такие перекрестки с установленным приоритетом проезда рассматриваются в качестве уместных, элементы проезжей части, разделяющие встречные транспортные потоки, следует расширить для обеспечения поворота преобладающих типов транспортных средств в два этапа.

На дорогах класса I не следует создавать перекрестки с установленным приоритетом проезда с поперечными дорогами, и они должны быть запрещены в тех случаях, когда:

- имеется три или более полос для движения в каждом направлении;
- элементы проезжей части, разделяющие встречные транспортные потоки, не являются достаточно широкими для обеспечения поворота преобладающих типов транспортных средств в два этапа.

2. Прямой доступ с подъездных автомобильных дорог

Прямой доступ с подъездных автомобильных дорог следует строго контролировать с учетом плотности движения, возникающих транспортных потоков и использования дорог тяжелыми транспортными средствами. Это может быть обеспечено путем объединения отдельных мест прямого доступа с подъездных автомобильных дорог, перемещения потоков на второстепенные дороги или создания сервисных дорог (подъездных автомобильных дорог).

3. Канализирующие островки на второстепенных дорогах

В случае необходимости такие островки должны создаваться в центре второстепенных дорог на:

- основных регулируемых перекрестках и перекрестках с установленным приоритетом проезда;
- поперечных дорогах, на которых существует высокая вероятность того, что пересекающий перекресток поток не будет уступать дорогу;
- перекрестках с непрямым подъездом.

4. Специальные полосы для поворота со стороны водителя

Такие полосы должны создаваться в случае необходимости для защиты поворачивающих транспортных средств на:

- перекрестках с частым совершением транспортными средствами поворота со стороны водителя;
- перекрестках, располагающихся на поворотах дороги;
- участках дорог с близким расположением перекрестков и мест доступа с подъездных дорог.

Физические островки предпочтительны по сравнению с нарисованными островками в случае более интенсивного движения на основной дороге или большого числа транспортных средств, совершающих поворот со стороны водителя.

5. Перекрестки с круговым движением

В случае необходимости перекрестки с круговым движением должны создаваться в тех случаях, когда доля поворачивающего или проходящего через перекресток транспорта является высокой. Они также желательны:

- в начале объездных путей;
- в случае необходимости подчеркнуть изменение класса дороги или расчетной скорости движения;
- в случае необходимости объединить более чем четыре потока транспорта;
- для обозначения начала и конца участка городской застройки.

Проекты перекрестков с круговым движением должны разрабатываться с учетом принципов безопасности, касающихся геометрии, радиуса вхождения, восприятия, видимости, оборудования знаками и создания на обочинах элементов обеспечения безопасности.

6. Регулируемые перекрестки

В случае необходимости регулируемые перекрестки должны использоваться там, где существуют интенсивные потоки поворачивающего или проходящего через перекресток транспорта. Также они могут быть уместны в условиях менее интенсивных потоков поворачивающего транспорта на многополосных дорогах и для оказания пешеходам или тихоходным транспортным средствам содействия в пересечении дороги.

На регулируемых перекрестках, скорость приближения к которым превышает 70 км/ч, должны использоваться надлежащие средства оповещения подъезжающего транспорта и постепенного снижения его скорости.

Между зелеными сигналами светофора должен быть обеспечен адекватный интервал для разделения пересекающихся транспортных потоков, пешеходов или тихоходных транспортных средств. Общее время зеленого сигнала для пешеходов должно позволять им пересекать расстояние между зонами безопасности с нормальной скоростью.

На перекрестках следует обеспечить адекватное расстояние видимости указателей дорожного движения, пешеходных переходов и движущихся в пересекающихся направлениях участников дорожного движения. Следует сделать так, чтобы участники дорожного движения конкретного транспортного потока имели возможность оперативно и правильно определять предназначенные для них сигналы светофора с минимальной опасностью неправильного толкования.

7. Развороты

Предпочтительно, чтобы развороты осуществлялись на перекрестках с круговым движением, разноуровневых перекрестках или регулируемых перекрестках. Места для разворотов следует создавать с регулярными интервалами и в координации с перекрестками для разворота со стороны пассажира в целях минимизации объездного пути.

Следует сделать так, чтобы места для разворота в форме разрывов в элементах проезжей части, разделяющих встречные транспортные потоки, на дорогах класса I имели:

- расширенную разделительную полосу для размещения по крайней мере одного транспортного средства, стоящего на разворот;
- выделенную полосу для поворота со стороны водителя в случае высокой вероятности возникновения очереди из машин, ожидающих возможности совершить разворот;
- адекватное пространство для совершения маневра преобладающими типами транспортных средств без необходимости использования заднего хода.

8. Разноуровневые перекрестки (включая развязки)

Разноуровневые перекрестки должны иметь последовательные характеристики и позволять водителям принимать четкие решения на основе простых указателей. Переход на более низкие расчетные скорости движения на соединяющих дорогах должен быть предсказуемым и очевидным для водителей. На разноуровневых перекрестках должны использоваться адекватные меры по уменьшению опасности ошибочного выезда на полосу встречного движения.

Зоны слияния транспортных потоков должны быть оборудованы полосами ускорения надлежащей длины и обеспечивать взаимную видимость сливающихся потоков транспорта. Зоны разъединения транспортных потоков должны быть оборудованы полосами для снижения скорости надлежащей длины и спроектированы таким образом, чтобы обеспечивать видимость треугольных островков-разделителей, отделяющих основную дорогу от съезда с нее, на подъездах к ним.

Там, где зоны слияния или разъединения транспортных потоков располагаются вблизи таких неблагоприятных участков, как достаточно резкие повороты и крутые спуски, или непосредственно на таких участках, следует создавать вспомогательные полосы достаточной длины. Следует обеспечить достаточную пропускную способность соединяющих дорог в целях предотвращения формирования транспортных заторов, которые распространились бы на основные дороги.

При проектировании трасс следует избегать нетипичных решений, таких как трассы с зонами слияния или разъединения потоков транспортных средств со стороны проезжей части и со сложными участками скрещения двух однопутных участков дороги под острым углом, за исключением случаев, когда не существует практических альтернатив.

На крупных развязках с большими потоками транспортных средств или на многополосных соединительных дорогах зоны слияния и разъединения потоков транспортных средств содействовать упорядоченному и бесперебойному слиянию или разъединению потоков транспортных средств. Последовательные участки сокращения числа полос движения должны разделяться пространствами в сочетании с буферными зонами. Последовательные места разъединения должны разделяться пространствами в сочетании с четкими указателями, направляющими потоки транспортных средств в различных направлениях.

9. Железнодорожные переезды

На новых автомобильных дорогах, строящихся в рамках сети Азиатских автомобильных дорог, не должно быть железнодорожных переездов. Существующие железнодорожные переезды должны быть оборудованы адекватными системами безопасности с учетом опасности столкновения поездов и других транспортных средств, пешеходов, тихоходных транспортных средств или животных.

D. Безопасность дорожного движения на обочинах

Обочины на основных дорогах и перекрестках должны проектироваться таким образом, чтобы позволять смягчать последствия в случае совершения ошибок водителями. Цель заключается в том, чтобы водители могли восстанавливать контроль в случае отклонения от своего нормального курса движения и минимизировать любые отрицательные последствия, если автотранспортное средство попадает в аварию на обочине.

Системы сдерживания транспортных средств должны тестироваться в соответствии с существующими международными или национальными стандартами с учетом уровня удерживающей способности, тяжести телесных повреждений у лиц, находящихся в транспортном средстве, показателей перенаправления, стабильности автотранспортного средства и других применимых критериев.

1. Открытые зоны

Открытая зона – это проходимая часть обочины, которая должна быть свободна от опасных элементов обочины, которые легко могут:

- пробить, раздавить или резко остановить вышедшее из-под контроля автотранспортное средство;

- дестабилизировать или привести к отрыву такого средства от поверхности земли с последующим переворотом или падением;
- рухнуть или вылететь, обусловив отрицательные вторичные последствия.

Открытые зоны должны формироваться на основе оптимального сочетания асфальтированных обочин, краевых полос и/или откосов насыпи с уклоном, не превышающим 1:4 (возможно до 1:3, но желательно 1:6 или меньше). Их ширина должна определяться с учетом скорости движения и потоков транспортных средств.

Покрытие, элементы сточных систем и любые предметы в открытых зонах должны быть проходимыми или пассивно безопасными. Аналогичные соображения следует применять в отношении велосипедистов и мотоциклистов для минимизации опасности получения ими серьезных телесных повреждений в тех местах, где существует повышенный риск утраты водителями контроля над транспортными средствами или столкновений.

Там, где отсутствуют защитные ограждения, нижняя часть склонов подъемов (откосы выемки) в открытых зонах должна быть ровной и свободной от таких выступов, как обнаженные горные породы.

Периферия открытых зон и нижняя часть откосов насыпи должны быть свободными от очень опасных элементов в том случае, если существует вероятность столкновения с ними вышедшего из-под контроля автотранспортного средства.

Работы по реконструкции дорог не должны приводить к возникновению значительных перепадов высотных отметок в местах сопряжения проезжей части, обочины или откосов, которые могут привести к утрате контроля над автотранспортным средством. Такие перепады должны сглаживаться или изменяться с учетом надлежащих углов наклона, либо же ограждаться защитными барьерами.

Треугольные островки-разделители, отделяющие основную дорогу от съезда с нее или от въезда на нее, на автомагистралях и дорогах класса I или в аналогичных местах должны обозначаться в форме продольной свободной зоны адекватной протяженности для восстановления контроля над вышедшим из-под него транспортным средством.

Когда открытые зоны невозможно создать в обычном порядке, следует разработать альтернативные решения для снижения рисков безопасности. Они могут включать устранение агрессивных элементов, нижние скорости или использование систем сдерживания транспортного средства.

За границами районов застройки любые агрессивные элементы, такие как, среди прочего, деревья, столбы для линий связи и электропередачи, опоры для знаков и так далее, которые нельзя переместить или защитить системами сдерживания транспортных средств, должны отделяться от края проезжей части пространством шириной по крайней мере в 3 м в сочетании с минимальным горизонтальным габаритом в размере 0,6 м от внешнего края асфальтированной обочины. В таких случаях скорость должна быть ограничена 70 км/ч или меньшим показателем в сочетании с другими активными мерами повышения безопасности.

За пределами районов застройки, где ограничение скорости составляет 80 км/ч или более, любые бордюры на обочинах и островки безопасности должны быть полусъемными или съемными.

2. Защитные барьеры

Защитные барьеры могут быть гибкими, полужесткими или жесткими системами. Выбор типа защитных барьеров и обеспечиваемый ими уровень сдерживания на конкретном участке дороги должны основываться на учете рисков для безопасности в районе обочины, включая как вероятность столкновений, так и их последствия.

Типы защитных барьеров и их показатели должны соответствовать характеристикам транспортных потоков на конкретной дороге, включая:

- состав транспортных средств и объемы транспортных потоков;
- максимальный допустимый вес, размеры транспортных средств и соответствующие технические параметры;
- эксплуатационные характеристики, включая соответствие законам об организации дорожного движения;
- тенденции, затрагивающие типы транспортных средств, структуру и объемы транспортных потоков, включая расширение масштабов международных трансграничных перевозок;
- степень распространенности автобусов.

В местах с очень высоким риском, среди прочего, на мостах и в районах расположения удерживающих структур, на автомобильных дорогах, проходящих над железными дорогами, в местах массового скопления людей, нахождения глубоких водоемов, наличия жестких конструкций и на участках вдоль обрывов, должны применяться защитные барьеры или парапеты с уровнем защиты в диапазоне от высокого до очень высокого, особенно, если эти места характеризуются неблагоприятным рельефом, высокими скоростями движения и большими потоками автобусов и тяжеловесных транспортных средств.

На пересечении различных видов защитных барьеров должны создаваться переходные зоны, чтобы обеспечить постоянное сдерживание, направление и перенаправление вышедшего из-под контроля транспортного средства при помощи защитных барьеров.

Защитные барьеры должны быть адекватной длины, и они могут укрепляться на местах в целях недопущения столкновения вышедшего из-под контроля транспортного средства с агрессивными элементами обочины. Они также должны быть поперечно отделены от этих элементов при помощи пространства достаточной ширины с учетом динамического прогиба или угла наезда автомобиля на ограждение.

В тех случаях, когда защитный барьер отклонен от приближающегося транспортного потока, угол конусности должен быть минимальным с тем, чтобы снизить опасность столкновения под большим углом или отскока в направлении встречного потока транспорта. В тех случаях, когда требуется создать разрывы или места для доступа, защитные барьеры, расположенные до разрыва или места для въезда, должны накладываться на барьеры, расположенные после него, по ходу движения.

Следует рассматривать возможность устранения защитных барьеров на обочинах внизу подъемов и в других местах с соответствующими условиями

местности для обеспечения дополнительных зон аварийной остановки на краевой полосе.

Предпочтительно, чтобы обращенная к движению сторона защитных барьеров располагалась на удалении от внешнего края асфальтированной обочины и чтобы был предусмотрен дополнительный горизонтальный габарит. В тех случаях, когда ограничение скорости составляет 80 км/ч или более, перед полутвердыми защитными барьерами не следует использовать несъемные бордюрные ограждения. Защитные барьеры не должны иметь чрезмерно выступающих элементов, вмятин или разрывов, которые могут существенно сказаться на их эксплуатационных качествах.

3. Защитные барьеры на разделительных полосах

Все автомагистрали и дороги класса I должны иметь разделительные полосы. На автомагистралях и дорогах класса I с ограничением скорости движения 70 км/ч или более защитные барьеры, обеспечивающие надлежащий уровень сдерживания, должны устанавливаться на разделительных полосах, если только такие полосы не являются настолько широкими, что вероятность их пересечения вышедшим из-под контроля транспортным средством в направлении встречного движения является незначительной.

Помимо ширины разделительной полосы, необходимость и показатели сдерживания размещающихся на ней защитных барьеров должны основываться на учете объемов транспортных потоков и числа тяжеловесных транспортных средств, а также наличия неблагоприятных участков дорог.

4. Концевые участки заградительных барьеров

Концевые участки заградительных барьеров, расположенные в начале ограждения, не должны являться агрессивным элементом обочины, особенно на дорогах с ограничением скорости на уровне 70 км/ч или более.

Риски в плане безопасности, создаваемые концевыми участками барьеров, расположенными в конце ограждения, можно минимизировать устранением коротких разрывов и продления барьеров таким образом, чтобы они заканчивались в менее опасных местах. Во всех иных случаях концевые участки должны надлежащим образом обрабатываться, например, их элементы следует закреплять на склоне подъема, применять расширяющийся вариант расположения или использовать безопасные модели концевых участков.

5. Энергопоглощающие барьерные ограждения

Энергопоглощающие барьерные ограждения следует использовать на треугольных островках-разделителях, отделяющих основную дорогу от съезда с нее или въезда на нее, расположенных на автомагистралях и дорогах класса I с расчетной скоростью движения 80 км/ч или более в тех случаях, когда невозможно создать открытую зону и существует большая вероятность столкновений. Они также могут требоваться для:

- изолированных опор мостов, располагающихся посередине дороги;
- мест начала защитных барьеров на разделительных полосах;
- пунктов взимания платы за проезд;
- порталов тоннелей;
- опасных элементов островков безопасности.

Е. Пешеходы, тихоходные транспортные средства и успокоение движения

В районах застройки и на их окраинах, непосредственно пересекаемых Азиатскими автомобильными дорогами, следует обеспечить адекватные объекты для пешеходов и тихоходных транспортных средств, а также меры по успокоению движения. Для повышения уровня приемлемости и эффективности таких мер следует надлежащим образом вовлекать в этот процесс местные сообщества.

1. Успокоение движения

Участки дороги, проходящие через урбанизированные зоны и их окраины, должны четко распознаваться водителями. В начале районов застройки следует размещать знак с указанием названия города, поселка или деревни. В дополнение к этой мере должны применяться меры успокоения движения, служащие для обозначения начального пункта изменения характера дорожного движения и способствующие соблюдению надлежащих скоростей движения и поведения на дорогах.

Участки дороги, проходящие через менее крупные поселения с низкой плотностью населения и рассредоточенным характером деятельности, должны оборудоваться соответствующим образом, что может включать установку знаков, снижение ограничения скорости, обустройство пешеходных дорожек и улучшение видимости на перекрестках и пересечениях и так далее.

В центральных районах застройки и в местах с большим числом пешеходов или тихоходных транспортных средств, передвигающихся по дорогам или пересекающих их, можно использовать физические меры успокоения движения, включая вертикальные устройства ограничения скорости. Такие устройства следует использовать только в тех случаях, когда скорость снижена до надлежащего уровня. Они должны быть приемлемыми для всех участников дорожного движения и для этого предусматривать применение надлежащих знаков и разметки.

Поощряется применение нетехнических меры, призванных улучшить видимость районов застройки в сочетании с обустройством городского уличного пространства. Эти меры также следует осуществлять на окраинах районов застройки в целях обеспечения зоны перехода для высокоскоростного транспорта, приближающегося к районам застройки.

В тех случаях, когда дороги класса I проходят через район застройки с активной деятельностью на участках, прилегающих к дорогам их характер следует существенным образом изменять с тем, чтобы четко обозначить урбанизированный характер данного участка дороги.

2. Всеобщая доступность

Надлежащее внимание следует уделять потребностям всех участников дорожного движения, включая школьников, лиц с нарушениями зрения и ограниченными возможностями передвижения, пожилых людей, пользователей инвалидных колясок, лиц, перевозящих багаж или детей, и так далее, в плане передвижения пешком вдоль дорог или в плане их пересечения.

На окончаниях тротуаров и островков безопасности на пешеходных переходах следует создавать следующие элементы:

- полосу из тактильной тротуарной плитки с адекватным зрительным контрастом;
- скошенные бордюры или плоские поверхности.

3. Пешеходные дорожки

При необходимости следует прокладывать пешеходные дорожки на участках, следует прокладывать в случае необходимости вдоль участков, проходящих через урбанизированные зоны и их окраины. Пешеходные дорожки также следует предусматривать на переходах и на других участках дороги, где постоянно проходят пешеходы, например, участках, где туристические достопримечательности располагаются на обочинах дорог.

На основных мостах, дорогах с большими потоками транспорта или высокими скоростями движения следует рассмотреть возможность прокладки пешеходных дорожек, отделенных от основной дороги защитным барьером, озелененной полосой с посадкой насаждений из кустарника или в виде газонов. В городских центрах следует рассматривать возможность создания более широкого коридора для пешеходов вдоль широких дорог с активным движением и при наличии необходимого пространства – на других дорогах с большими потоками пешеходов.

Пешеходные дорожки должны быть непрерывными и создавать сеть для передвижения пешеходов, позволяющую удовлетворять их потребности в районах застройки и на их окраинах.

В случаях когда обеспечить пешеходные дорожки не представляется практически возможным ввиду недостаточной ширины профиля дороги, следует разрабатывать альтернативные решения. Они могут включать снижение скорости движения до 30 км/ч и создание отдельных пешеходных дорожек или островков безопасности и так далее.

4. Пешеходные переходы

Там, где существует такая необходимость, должны создаваться пешеходные переходы для содействия пешеходам в безопасном и спокойном пересечении дорог. Необходимость в пешеходных переходах может определяться, исходя из интенсивности конфликтов между объемами потоков пешеходов и объемами потоков транспорта с учетом дополнительных соображений, касающихся трудности пересечения дорог, истории столкновений, характеристик пешеходов и потока тяжеловесных транспортных средств и так далее.

Пешеходные переходы включают:

- пешеходные переходы с преимущественным правом пешехода на движение (типа «зебра»);
- нерегулируемые пешеходные переходы, (пешеходы не обладают преимущественным правом на движение);
- регулируемые пешеходные переходы;
- пешеходные переходы в разных уровнях (мосты или подземные переходы).

Выбор типов переходов определяется с учетом класса дорог, числа полос движения, интенсивности движения, скорости движения, ожиданий водителей и местных условий. Надлежащее внимание следует уделять сокращению скорости движения и, возможно, ширины дорог и числа полос движения в целях повышения безопасности на любых переходах в одном уровне.

Переходы в одном уровне должны быть заметны, хорошо видны и предсказуемы для водителей. Кроме того, они должны дополняться мерами по успокоению движения, разметкой и знаками. Пешеходные переходы с преимущественным правом пешехода на движение должны создаваться только там, где ограничение скорости не превышает 50 км/ч.

На всех дорогах с контролируемым въездом должны создаваться надлежащие переходы в разных уровнях. В случае значительного потока пешеходов такие переходы также должны создаваться на дорогах класса I с большим числом полос движения, ограничениями скорости на уровне 70 км/ч или более и большими потоками транспорта или частым движением тяжеловесных транспортных средств.

5. Центральные островки безопасности

В случае необходимости должны создаваться центральные островки безопасности для содействия пешеходам в переходе через дороги с двусторонним движением в два этапа в следующих местах:

- на участках, проходящих через урбанизированные зоны, на дорогах классов II и III со значительными транспортными потоками;
- на широких участках дорог, проходящих через урбанизированные зоны
- на дорогах класса I с разделительными полосами;
- на полосах, предназначенных для поворота, или островках канализирования движения на второстепенных дорогах.

6. Пешеходные ограждения

Пешеходные ограждения или эквивалентные линейные сооружения, такие как зеленые насаждения или защитные барьеры, должны создаваться в случае необходимости в целях:

- обозначения мест расположения переходов;
- поощрения пересечения дорог под надлежащим углом;
- предотвращения перехода дорог класса I в местах, располагающихся между специально отведенными переходами;
- направления пешеходов на переходы в разных уровнях;
- удаления пешеходов с перекрестков и тех участков дорог, которые не пригодны для их перехода;
- предупреждения попадания пешеходов на дороги.

При их проектировании и строительстве во внимание следует принимать следующие соображения:

- сбалансированность вопросов безопасности, удобства и обустройства городского уличного пространства;
- конструкция должна препятствовать перелезанию через ограждения и проходу в местах разрывов или окончания заграждений;
- обеспечение пассивной безопасности в случае столкновения транспортного средства с заграждением;
- необходимость обеспечения видимости через ограждение.

7. Маршруты прохождения тихоходных транспортных средств

Следует обеспечивать адекватные маршруты для тихоходных транспортных средств, включая велосипеды, маломощные или электрические мотоциклы, электрические трехколесные транспортные средства, гужевые повозки и стада животных, которые на регулярной основе присутствуют на дорогах.

Пути для тихоходных транспортных средств могут создаваться в форме специально выделенных для таких средств полос, отдельных дорожек для них или служебных дорог с учетом характеристик и потоков транспортных средств и тихоходных транспортных средств, а также скорости движения.

На активно используемых дорогах и мостах, характеризующихся значительными потоками автомобильного и мотоциклетного движения и наличием серьезных проблем в плане безопасности дорожного движения, может создаваться система специальных полос или дорожек для мотоциклов для движения в одном направлении.

8. Переезды для тихоходных транспортных средств

В местах пересечения дорог тихоходными транспортными средствами следует создавать надлежащие условия. Они могут включать:

- совместное использование пешеходных переходов с преимущественным правом пешехода;
- нерегулируемые переезды;
- регулируемые переезды;
- переезды в разных уровнях.

Следует четко определять преимущественное право тихоходных транспортных средств на переездах в одном уровне и обеспечивать его полное понимание участниками дорожного движения. Как правило, такие средства не должны пользоваться преимущественным правом на нерегулируемых перекрестках основной дороги за пределами районов застройки, за исключением тех случаев, когда применяются эффективные меры успокоения движения. При наличии значительного потока транспорта на дорогах класса II или III могут потребоваться центральные островки безопасности или меры по регулированию движения.

Ф. Разметка

Разметка помогает водителям в выявлении наличия, геометрии и/или границ дорожного покрытия, обочин, полос движения, островков безопасности, перекрестков, представляющих угрозу элементам обочины и так далее. Ее следует применять последовательным образом в оптимальном сочетании в целях повышения безопасности дорожного движения для всех его участников.

В дополнение к разметке следует применять другие меры, включая в том числе, визуально контрастирующие материалы дорожного покрытия, отражающая краска и элементы ландшафта, в целях улучшения видимости трассы и элементов дороги.

1. Шевронные знаки

Шевронные знаки должны являться частью системы обозначения поворотов на внешней стороне кривых пути малого радиуса в, которые:

- требуют значительного снижения скорости приближающегося потока;
- плохо видны или плохо воспринимаются водителями;
- характеризуются условиями затрудненной видимости;
- становились в прошлом местами столкновений по причине утраты контроля.

Шевронные знаки должны иметь достаточный размер и быть четко видимыми для водителей, приближающихся к участку пути на кривой малого радиуса.

2. Направляющие столбики

Направляющие столбики должны устанавливаться на тех участках дорог, которые не оборудованы освещением за границами районов застройки, в целях обозначения трассы дороги или кривых в плане, перекрестков и опасных элементов обочины. Они могут устанавливаться для разделения встречного движения или отделения тихоходных транспортных средств, а также на треугольных островках-разделителях на скоростных автомагистралях.

Направляющие столбики и цвета отражателей, используемых в различных целях, должны обладать явными различиями. Они должны обеспечивать пассивную безопасность, быть ломкими или гибкими и по возможности самовосстанавливающимися.

3. Антибликовые системы

Антибликовые системы должны создаваться в случае необходимости на автомагистралях и дорогах класса I без освещения в следующих ситуациях:

- ширина разделительной полосы составляет менее 9 м;
- значительные потоки транспорта в ночное время;
- не отвечающие нормам горизонтальные кривые
- и вертикальные вогнутые кривые
- встречное движение на другом уровне, высота которого не достигает 2 м;
- наличие параллельной дороги со встречным движением;
- у порталов тоннелей, в тех местах, где стволы тоннеля располагаются в непосредственной близости друг от друга;
- блики от других источников света.

Надлежащее внимание следует уделять вопросам эксплуатации и любым отрицательным последствиям с точки зрения видимости.

4. Дорожная разметка

Как минимум, следует наносить следующую дорожную разметку:

- краевую линию (ее отсутствие допускается в районах застройки и на дорогах с освещением или четко обозначенными краями);
- разделительную линию;
- центральную разделительную линию (для дорог с одной проезжей частью с достаточной шириной дорожного покрытия);
- разметку перекрестков.

Дорожная разметка должна характеризоваться достаточным сопротивлением скольжению и видимостью в ночное время.

5. Широкая центральная разделительная линия

Разметку широкой центральной разделительной полосы следует применять в случае необходимости для разделения встречных потоков транспорта на:

- дорогах класса II с ограничениями скорости на уровне 80 км/ч или более;
- кривых малого радиуса на дорогах классов II или III;
- вершинах подъемов с недостаточной видимостью для целей обгона;
- на полосах замедленного движения или на участках для обгона;
- дорогах с несколькими проезжими частями, на которых одна проезжая часть предназначается для двустороннего движения транспорта;
- в тоннелях с двусторонним движением;
- на участках дорог, на которых ранее происходили столкновения, связанные с обгонами.

Широкая центральная разделительная линия может наноситься в форме двух сплошных линий, двух прерывистых линий или сочетанием и прерывистых линий и сплошных линий для регулирования обгонов. Разрыв между линиями разметки может заполняться диагональной разметкой или цветным покрытием.

6. Дорожные катафоты

Дорожные катафоты должны использоваться в случае необходимости для дополнения краевой разметки на автомагистралях и дорогах класса I. Они рекомендуются для использования вдоль краевых линий и, где уместно, вдоль центральных разделительных линий дорог других классов за пределами районов застройки, ограничение скорости на которых составляет 70 км/ч или более и которые не освещаются.

Прежде всего, их следует размещать на криволинейных участках, местах изменения поперечного профиля, перекрестках и на участках дорог с плохой видимостью по причине погодных условий. Катафоты не следует размещать в тех местах, в которых они могут создать опасность для пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов.

7. Рифленые шумовые полосы (включая звукотактильную разметку полос)

Центральные шумовые полосы должны применяться в случае необходимости:

- на дорогах класса I и II с одной проезжей частью, на которых ограничение скорости движения составляет 80 км/ч и более;
- на криволинейных участках и на подходах к ним;
- на полосах замедленного движения и на участках для обгона;
- в сочетании с широкой разметкой центральной разделительной полосы.

Краевые шумовые полосы должны применяться в случае необходимости:

- на всех автомагистралях;
- на дорогах с ограничением о скорости движения 80 км/ч или более;
- на криволинейных участках и на подходах к ним;
- на участках, непосредственно предшествующих въезду в тоннель.

Поперечные шумовые полосы на дорожном полотне должны применяться в случае необходимости:

- на подходах к перекресткам, в том числе к перекресткам и с круговым движением, по основным или по второстепенным дорогам;
- на подходах к криволинейным участкам и опасным участкам дорог;
- на подходах к пунктам взимания платы за проезд, пунктам пограничного контроля и так далее.

При использовании шумовых полос следует учитывать риск образования льда и падения пешеходов, велосипедистов или мотоциклистов, а также любые имеющиеся последствия для принимающих устройств, чувствительных к шуму или вибрации

8. Дорожное освещение

Дорожное освещение должно обеспечиваться в случае необходимости:

- в районах застройки и на их окраинах, на переходах, перекрестках, и других участках дороги, которыми пешеходы или тихоходные транспортные средства часто пользуются в ночное время;
- на участках дорог с интенсивным движением в ночное время;
- на крупных перекрестках с интенсивным движением в ночное время;
- в тоннелях, на специальных мостах и на непосредственных подходах к ним;
- в пунктах взимания платы за проезд и на непосредственных подходах к портам или пунктам пограничного контроля.

G. Общие требования к дорожным знакам

Дорожные знаки должны быть единообразными и стандартными в правилах проектирования и на графических изображениях. Надлежащее внимание следует уделять требованиям международных трансграничных перевозок и потребностям водителей из других стран. Использование графических символов приветствуется при том условии, что они легки для понимания.

Знаки должны иметь адекватный размер с учетом скорости движения приближающихся транспортных средств. Они должны размещаться таким образом, чтобы обеспечить их максимальную различимость и видимость. Число знаков и расстояние между ними должны регулироваться таким образом, чтобы один знак не загораживал другой и чтобы не происходило информационной перегрузки водителей.

Значение дорожных знаков должно быть легко понятным с учетом имеющегося времени для их прочтения, которое, как правило, очень ограничено. Видимость дорожных знаков в ночное время должна обеспечиваться при помощи использования световозвращающих материалов, внешней или внутренней подсветки.

Указатели расстояния должны устанавливаться на маршрутах Азиатских автомобильных дорог для целей эксплуатации и обслуживания объектов и для целей реагирования на аварийные ситуации.

Любые рекламные или информационные знаки, не касающиеся контроля движения и управления им если таковые имеются, не должны оказывать отрицательное воздействие, отвлекая водителей от дорожных условий и дорожных знаков.

1. Знаки дорожного движения

Знаки дорожного движения включают предупреждающие знаки, предписывающие знаки, знаки дополнительной информации, информационные знаки и указатели названий дорог. Они должны использоваться на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог систематическим и последовательным образом.

Расположение знаков дорожного движения должно соответствовать их функциям. Предупреждающие знаки должны использоваться умеренно и размещаться перед опасными участками на надлежащем расстоянии.

2. Указательные знаки

Все перекрестки на автомагистралях и все основные перекрестки на дорогах классов I, II и III должны быть оборудованы надлежащими указательными знаками. Как правило, они включают:

- предварительный указатель направлений, который информирует водителя о предстоящем выборе маршрута движения;
- указатель направлений, который позволяет водителям определять маршрут движения через перекресток;
- подтверждающий указатель направлений, который подтверждает маршрут движения и пункт назначения с указанием расстояния после прохождения перекрестка.

Применение указательных знаков должно эффективно координироваться с применением оборудования для динамического управления дорожным движением, такого как знаки с изменяющимся сообщением, сигналы контроля движения по полосе и так далее, в плане расположения и информационных потоков.

На указательных знаках должны быть обозначены номера маршрутов и основные города, и важные города, пункты назначения и объекты для надлежащей ориентации водителя. Следует предусмотреть возможность размещения информации о туристических объектах.

На автомагистралях и, где уместно, на дорогах других классов должны систематическим образом размещаться указательные знаки и подтверждающие указатели направлений к станциям обслуживания и автозаправочным станциям.

Указательные знаки должны располагаться на достаточном расстоянии друг от друга, чтобы избежать информационной перегрузки водителей и загромождения знаков. Перед перекрестками должны систематическим образом и на достаточном расстоянии устанавливаться предварительные указатели направлений. В некоторых случаях указатели направлений могут не устанавливаться.

В местах уменьшения числа полос, на участках скрещения двух однопутных дорог под острым углом, наследующих один за другим или сложных перекрестках и в городских районах указательные знаки должны обеспечивать водителям своевременное и точное руководство по выбору надлежащего маршрута движения.

Н. Тоннели

Тоннели протяженностью более 500 м должны оснащаться комплексными объектами и специальными системами управления по вопросам эксплуатации, обслуживания и реагирования на чрезвычайные ситуации. Тоннели, длина которых не превышает 500 м, и дороги с характеристиками тоннелей, такие как проезды под полотном дороги и дороги, оборудованные защитой от шума или проходящие под навесом, должны обеспечиваться надлежащими объектами с учетом рисков безопасности.

Расчетная скорость движения по тоннелям в том, что касается трассы и ширины полос движения, должна быть аналогична скорости на подъездных дорогах, за исключением случаев, когда специально предусмотрены меры по

обеспечению зрительной адаптации водителя при въезде в тоннель. Насколько это возможно, тоннели и подходы к ним должны быть свободны от неблагоприятных элементов трассы, включая кривые малого радиуса и крутые уклоны. Перекрестки следует располагать на достаточном удалении от тоннелей.

Обгон должен быть запрещен в тоннелях с двусторонним движением и запрещен или ограничен в тоннелях с односторонним движением. Тоннели должны быть закрыты для пешеходов или тихоходных транспортных средств, за исключением тех случаев, когда условия эксплуатации позволяют это или когда созданы надлежащие объекты.

Особое внимание следует уделять надлежащему проектированию систем сдерживания транспортных средств в порталах тоннелей, стояночных площадках и в местах въезда в них, в которых может возникать опасность фронтальных столкновений на обочинах.

Следует создавать надлежащие объекты и разрабатывать планы на случай проезда не располагающих соответствующими разрешениями транспортных средств, на случай аварий, пожаров и эксплуатационных работ, применяя для этого такие меры, как закрытие полос движения, частичное или полное закрытие тоннеля и, где уместно, эксплуатация одного ствола тоннеля в режиме двустороннего движения.

Название тоннеля, или его условное обозначение, или его длина должны обозначаться перед тоннелем. Ограничения скорости движения в тоннеле должны указываться при непосредственном приближении к нему или при въезде в тоннель.

Должны создаваться аварийные посты, оборудованные телефоном для экстренной связи и по крайней мере двумя огнетушителями, расположенные на удалении друг от друга, не превышающем 150 м. Должны быть предусмотрены аварийные выходы, ведущие на улицу, на расстоянии друг от друга, не превышающем 500 м. Должна быть оборудована система аварийного оповещения с активной подсветкой за счет использования источников бесперебойного электропитания, предусматривающая обозначение стояночных площадок, эвакуационных переходов, аварийных постов, аварийных выходов и путей эвакуации.

Тоннели должны освещаться с тем, чтобы обеспечить подъезд и заезд в тоннель или на аналогичные объекты, проезд по нему/ним и выезд транспортных средств из него/них бесперебойным образом и в условиях безопасности, сопоставимых с такими условиями на прилегающих открытых дорогах в дневное и ночное время при любых погодных условиях.

IV. Термины

Район застройки: застроенная территория, включающая здания, сооружения и характеризующаяся концентрацией антропогенной деятельности. К районам застройки могут относиться города, поселки, деревни или промышленные зоны.

Высокоскоростные дороги: дороги с ограничением скорости или эксплуатационной скоростью, составляющей 70 км/ч или более.

Пассивно безопасный относится к элементам обочины, которые при столкновении с ними вышедшего из-под контроля транспортного средства или

участника дорожного движения лишь с малой долей вероятности могут привести к серьезным телесным повреждениям такого средства или участника дорожного движения.

Успокоение движения: поощрение надлежащего поведения водителей и регулирование скорости движения транспортных средств с учетом активности на участках, прилегающих к дороге, на основе применения конкретных мер.

Участок дороги, проходящий через урбанизированную зону: участок дороги, проходящий через район застройки с перекрестками или переходами в одном уровне и с активностью на участках, прилегающих к дороге.

Система сдерживания транспортного средства: техническая система, устанавливаемая на дороге для обеспечения той или иной степени сдерживания вышедшего из-под контроля транспортного средства.

Широкая центральная разделительная линия: центральная разделительная линия, общая ширина которой больше обычной: как правило, приблизительно в диапазоне 0,6 м-1,0 м, но может быть еще больше, например 1,5-2 м.
