



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/108/Add.2
19 April 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят первая сессия
Женева, 20-22 марта 2007 года

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

Добавление

Пересмотр Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1)

Скорость

Ниже в распоряжение членов WP.1 передается текст, касающийся скорости (на основе документа ECE/TRANS/WP.1/2005/19/Rev.2), принятого Рабочей группой на ее пятьдесят первой сессии (см. ECE/TRANS/WP.1/108, пункты 29-30).

Содержание этого текста будет включено в главу 1 Сводной резолюции СР.1 в соответствии с проектом структуры СР.1, содержащейся в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.4.

СР.1

Раздел, касающийся скорости

*Поправки, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.1/2005/19/Rev.2,
выделены жирным шрифтом*

Глава 1 Общие правила поведения в условиях дорожного движения

...

1.1 Скорость

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

1.1.1 **Некоторые данные о воздействии скорости:**

а) превышение скорости или движение на скорости, не соответствующей дорожной обстановке, в зависимости от конкретной страны является причиной 30-50% ДТП со смертельным исходом;

б) превышение скорости или движение на скорости, не соответствующей дорожной обстановке, приводит к трагическим последствиям для пешеходов. При увеличении скорости в момент наезда с 30 до 50 км/ч вероятность смерти пешехода фактически возрастает в восемь раз;

с) согласно некоторым исследованиям, изменение средней скорости **приводит в целом к более сильному** изменению (увеличению либо уменьшению) числа **и тяжести последствий** ДТП;

d) с ростом скорости увеличивается расстояние до полной остановки, которое складывается из расстояния, пройденного за время реакции водителя, и тормозного пути. Следует иметь в виду, что время реакции водителя на неожиданное событие варьируется в пределах 1-2 сек.

В приведенных ниже таблицах в качестве примера указан тормозной путь при времени реакции 1 сек.:

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

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

Таблица 2. В случае транспортного средства с полной загрузкой

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

e) движение на повышенной скорости ведет к увеличению уровня загрязнения и шума, что негативно сказывается на качестве жизни населения, особенно в городских зонах. Кроме того, с ростом скорости увеличиваются эксплуатационные расходы (возрастает потребление горючего и масла, быстрее изнашиваются шины);

f) 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;

g) с увеличением скорости повышается риск ошибки и быстрее наступает усталость;

h) 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;

i) с увеличением скорости ухудшается зрительное восприятие: поле зрения водителя на скорости 40 км/ч составляет 100°, на скорости 130 км/ч снижается до 30;

j) с увеличением скорости ухудшается сцепление дорожного покрытия с шинами.

1.1.2 Факторы, влияющие на выбор скорости:

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

1.1.2.1 Внешние факторы

а) Дорога, роль которой определяют следующие критерии:

- тип (автомагистраль, дорога с отдельными проезжими частями, проселочная дорога, городская дорога и т.д.);
- функция (транзитные перевозки, местные перевозки и т.д.);
- поперечный профиль (в частности, ширина и число полос);
- план и продольный профиль;
- линейные сооружения (туннели, мосты);
- конфигурация пересечений;
- дорожная разметка;
- состояние дорожного покрытия и т.д.;

- b) Транспортное средство, роль которого определяют следующие критерии:
- тип,
 - соотношение между массой и мощностью,
 - комфортабельность,
 - уровень шума и т.д.;
- c) Дорожное движение, роль которого определяют следующие критерии:
- плотность,
 - общий уровень скорости,
 - состав;
- d) Дорожная обстановка, роль которой определяют следующие критерии:
- климатические условия,
 - время суток (день/ночь),
 - ландшафт (равнина, гористая местность, туристические места и т.д.),
 - дорожное освещение,
 - дорожные знаки и сигналы,
 - ограничения скорости,
 - наличие радаров и т.д.

1.1.2.2 Факторы, имеющие отношение к водителю

- e) И, разумеется, сам водитель, роль которого определяют следующие критерии:
- возраст,
 - пол,
 - время реакции,
 - уровень подготовки,
 - усталость,
 - личностные установки (способность к восприятию опасности, поиск острых ощущений и т.д.),
 - управление транспортным средством под воздействием алкоголя и/или наркотиков и лекарственных препаратов,
 - присутствие пассажиров,
 - обстоятельства поездки и т.д.

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

Исследования показывают, что в восприятии скорости решающую роль играют:

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

Кроме того, восприятие скорости ухудшается по мере нахождения в пути и водители - в момент, когда им нужно снизить или увеличить скорость, - всегда делают это в меньшей степени, чем это необходимо. **Это происходит особенно на переходных участках, а именно когда необходимо изменить скорость с учетом дорожной обстановки либо в соответствии с правилами дорожного движения.**

И наконец, ощущение скорости может ухудшаться,

- a) **когда одинаковая скорость** поддерживается в течение длительного периода; и
- b) **когда ухудшается периферийное зрение,** в частности из-за отсутствия ориентиров.

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

- a) снижается вероятность ошибки водителя;
- b) трудно [...] нарушить ограничения скорости;
- c) ошибки и нарушения ограничений скорости необязательно приводят к ДТП;

d) в случае ДТП правильное обустройство обочины не усугубляет ситуацию, а - наоборот - помогает сгладить ошибки водителя или смягчить их последствия.

1.1.4 Рекомендации

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

1.1.4.1 На нормативном уровне:

- a) устанавливать общие ограничения скорости в зависимости от типа дороги и ее обустройства (**сеть городских дорог**, автомагистрали, дороги с отдельными проезжими частями **и другие** дороги), категории транспортных средств (легкие автомобили, большегрузные транспортные средства и т.д.), водительского опыта (например, для начинающих водителей) и атмосферных условий (дождь, снегопад, туман **и т.д.**);
- b) устанавливать местные ограничения скорости на участках, где этого требуют характер опасности или регулирование дорожного движения, обеспечивая при этом обоснованность этих ограничений и соблюдение их водителями. Дополнительные рекомендации по этому вопросу содержатся в пунктах 16.1 и 16.2 главы 16 настоящей Резолюции;
- c) четко указывать ограничения скорости на местных участках с помощью соответствующих дорожных знаков и сигналов, отвечающих требованиям единообразия и согласованности, применяя с этой целью одинаковые дорожные знаки и сигналы в аналогичных условиях дорожного движения;
- d) **рекомендовать установку на большегрузных транспортных средствах ограничителей скорости**, которые уже являются обязательными в некоторых странах. **Кроме того, следует учесть, что в некоторых странах уже рекомендуется использовать на легковых автомобилях такие устройства**, помогающие водителям более эффективно соблюдать ограничения скорости, **как регуляторы скорости и/или ограничители скорости, модулируемые водителем.**

1.1.4.2 На уровне проектирования инфраструктуры:

- a) установить иерархию дорожной сети с учетом функций, выполняемых каждой дорогой (транзитные перевозки, местные перевозки **и т.д.**);
- b) по мере возможности обеспечивать однородность дорожного движения во избежание смешения транспортных средств различных категорий, движущихся с разной скоростью (запретить движение с низкой скоростью на участках скоростного движения);
- c) 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;
- d) реализовать комплекс мер по обеспечению движения с низкой скоростью. Например, в городах чаще всего применяются следующие меры:
 - создание жилых зон, а также зон с разрешенной скоростью не более 30 км/час;
 - создание перекрестков с круговым движением;
 - использование искусственных неровностей и т.д.;
- e) использование на краю дороги конструкций, повышающих безопасность дорожного движения, для смягчения возможных последствий ошибки водителя в том случае, если транспортное средство покидает пределы дороги.

1.1.4.3 На уровне контроля и штрафных санкций:

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