



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/2009/2
4 August 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сто четвертая сессия

Женева, 19-21 октября 2009 года

Пункт 5 а) ii) предварительной повестки дня

ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

Рассмотрение новых предложений по поправкам к СМА

Записка секретариата

1. На своей сотой сессии (2006 год) Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) рассмотрела возможные поправки к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) на основе документа TRANS/SC.1/2005/5, представленного Францией. Было решено отложить дискуссию относительно аудита и осмотров безопасности дорог, а также возможного включения этих положений в СМА в виде поправки, пока Европейский парламент и Совет Европейского союза (ЕС) не примет директиву по этому вопросу (ECE/TRANS/SC.1/379).

2. Директива 2008/96/ЕС по вопросу управления безопасностью дорожной инфраструктуры была принята 18 ноября 2008 года. Учитывая тот факт, что двадцать государств - членов ЕС являются также Договаривающимися сторонами СМА, и необходимость согласования национальных законодательств на уровне ЕЭК ООН,

GE.09-23577 (R) 220909 220909

секретариат подготовил настоящий документ в целях возобновления дискуссии SC.1 по вопросам аудита и осмотров безопасности дорог и внесения возможных поправок в СМА.

I. Цели директивы 2008/96/ЕС

3. В ЕС трансъевропейская автодорожная сеть имеет первостепенное значение для содействия интеграции, обеспечению взаимосвязанности и высокого уровня благосостояния. Значительная часть этих целей связана с безопасностью дорог. Европейская комиссия (ЕК) уже высказывала необходимость проведения аудита безопасности дорог, с тем чтобы выявлять и контролировать участки высокой концентрации дорожно-транспортных происшествий в ЕС, а также снизить число случаев гибели на дорогах ЕС¹.

4. Цель директивы 2008/96/ЕС состоит в создании и осуществлении государствами - членами ЕС процедур, которые систематически обеспечивали бы высокие уровни безопасности дорог по всей трансъевропейской дорожной сети. Эти процедуры связаны с оценками воздействия на безопасность дорог, аудитом безопасности дорог, управлением безопасностью дорожной сети, а также осмотрами безопасности в государствах - членах ЕС.

5. Директива применяется к дорогам, которые являются частью трансъевропейской дорожной сети, будь то на стадии проектирования, строительства или эксплуатации, однако государства-члены могут также применять положения этой директивы в качестве свода надлежащей практики к национальной инфраструктуре автомобильного транспорта. Директива содержит ряд связанных с безопасностью определений, а именно:

- a) "оценка воздействия на безопасность дороги" означает стратегический сравнительный анализ воздействия новой дороги или значительного изменения существующей сети на характеристики безопасности дорожной сети;
- b) "аудит безопасности дороги" означает независимый детальный систематический технический контроль безопасности, связанный с расчетными характеристиками проекта дорожной инфраструктуры и охватывающий все стадии: от планирования до начальной эксплуатации;

¹ В своем сообщении от 2 июня 2003 года "Европейская программа действий в области безопасности дорожного движения, Снижение вдвое числа жертв дорожно-транспортных происшествий в Европейском союзе к 2010 году: Общая ответственность" Европейская комиссия выделила дорожную инфраструктуру в качестве третьего столпа политики безопасности дорожного движения.

- c) "рейтинг участков высокой концентрации дорожно-транспортных происшествий" означает метод идентификации, анализа и ранжирования участков дорожной сети, которые находятся в эксплуатации в течение более трех лет и на которых пропорционально потоку движения произошло значительное число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом;
- d) "рейтинг безопасности сети" означает метод идентификации, анализа и классификации частей существующей дорожной сети в соответствии с их потенциальными возможностями для повышения безопасности и снижения издержек вследствие дорожно-транспортных происшествий;
- e) "осмотр безопасности" означает обычную периодическую проверку характеристик и дефектов, которые по соображениям безопасности требуют проведения текущего ремонта;
- f) "инфраструктурный проект" означает проект для строительства новой дорожной инфраструктуры или значительного изменения существующей сети, который влияет на транспортный поток.

6. Что касается процедурных критериев, то они перечислены в приложениях к директиве и воспроизводятся в настоящем документе: оценка воздействия на безопасность дорог (приложение I), аудит безопасности дорог (приложение II), рейтинг участков высокой концентрации дорожно-транспортных происшествий и рейтинг безопасности сети (приложение III).

7. Другие важные положения директивы:

- a) она предлагает государствам-членам обеспечить осмотры безопасности находящихся в эксплуатации дорог для выявления особенностей, связанных с их безопасностью, и предупреждения аварийности;
- b) применительно к управлению данными она предлагает государствам-членам обеспечить, чтобы по каждому ДТП со смертельным исходом, произошедшему на дороге, подпадающей под действие директивы, составлялся протокол о происшествии, включающий каждый из элементов, перечисленных в приложении IV;

- c) государства-члены рассчитывают средние социальные издержки ДТП со смертельным исходом и средние социальные издержки серьезного ДТП, которые происходят на их территории;
- d) государства-члены обеспечивают, чтобы до 19 декабря 2011 года были приняты, если таковые отсутствуют, учебные программы для аудиторов безопасности дорог. Государства-члены обеспечивают, чтобы в том случае, когда аудиторы безопасности дорог выполняют функции в соответствии с этой директивой, они должны проходить первоначальное обучение, по окончании которого им должно выдаваться свидетельство о квалификации, и принимать участие в дальнейших периодических учебных курсах;
- e) она предлагает государствам-членам по крайней мере каждые три года проводить обзоры, а также идентифицировать и ранжировать участки высокой концентрации ДТП. По каждому участку необходимо принимать меры по исправлению положения, что предполагает проведение ремонта и установление предупреждающих знаков, видимых в любых погодных условиях, как в дневное, так и в ночное время.

II. Возможные решения для внесения поправок в СМА

8. С учетом изменений в ЕС, а также предыдущего обсуждения в ходе ее совещаний Рабочей группе следует рассмотреть вопрос о внесении поправок СМА, с тем чтобы включить в это Соглашение процедуры, касающиеся оценок воздействия на безопасность дорог, аудита безопасности дорог, управления безопасностью дорожной сети и осмотров безопасности.

9. SC.1, возможно, пожелает принять решение о том, чтобы начать процесс внесения поправок; в таком случае остаются в силе следующие три стратегии, рекомендованные двадцатой сессией специального совещания по выполнению СМА (ECE/TRANS/SC.1/AC.5/40):

- a) добавить в СМА положения об аудите безопасности дорог либо посредством изменения приложения II, либо создания нового приложения. [...] было отмечено, что для изменения текста СМА было бы уместно подготовить новое приложение;

- b) разработать новый правовой документ с более широкой областью применения с учетом того, что аудит и осмотры безопасности имеют важное значение для всех дорог, а не только для дорог категории E;
- c) начать с подготовки резолюции, которая будет принята SC.1. Данный подход, возможно, обеспечивает бóльшую гибкость и позволяет рассмотреть этот вопрос более подробно.

10. Учитывая тесную связь между безопасностью дорожного движения и процедурами проверки безопасности дорог для инфраструктурных проектов, SC.1, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об организации в 2010 году совместного совещания с Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1) ЕЭК ООН.

Приложение I

Оценка воздействия на безопасность дорог для инфраструктурных проектов

1. Элементы оценки воздействия на безопасность дорог:
 - a) определение проблемы;
 - b) текущая ситуация и "нулевой" сценарий;
 - c) цели безопасности дорог;
 - d) анализ воздействия предлагаемых альтернативных вариантов на безопасность дорог;
 - e) сопоставление альтернативных вариантов, включая анализ затрат-выгод;
 - f) представление диапазона возможных решений.

2. Элементы, которые надлежит учитывать:
 - a) человеческие жертвы и дорожно-транспортные происшествия, целевые показатели сокращения применительно к "нулевому" сценарию;
 - b) выбор маршрута и характер движения;
 - c) возможные последствия для существующих сетей (например, съезды, перекрестки, пересечения в одном уровне);
 - d) пользователи дорог, включая уязвимых участников дорожного движения, (например, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты);
 - e) движение (например, объем движения, классификация движения по типу);
 - f) сезонные и климатические условия;
 - g) наличие достаточного числа безопасных мест стоянки автомобилей;
 - h) сейсмическая активность.

Приложение II

Аудит безопасности дорог для инфраструктурных проектов

1. Критерии на стадии эскизного проекта:

- a) географическое расположение (например, подверженность оползням, наводнениям, лавинам), сезонные и климатические условия и сейсмическая активность;
- b) типы пересечений и расстояние между ними;
- c) число и тип полос;
- d) виды движения, которое может осуществляться по новой дороге;
- e) функциональность дороги в сети;
- f) метеорологические условия;
- g) скорости движения;
- h) поперечный профиль (например, ширина проезжей части, велосипедные дорожки, пешеходные дорожки);
- i) план и продольный профиль;
- j) видимость;
- k) планировка пересечений;
- l) общественный транспорт и инфраструктура;
- m) железнодорожные переезды.

2. Критерии для стадии детального проектирования:

- a) планировка;
- b) взаимоувязанные дорожные знаки и разметка;
- c) освещение дорог и перекрестков;

- d) оборудование придорожной полосы;
- e) окружающие условия на придорожной полосе, включая зеленые насаждения;
- f) стационарные препятствия на придорожной полосе;
- g) наличие безопасных мест стоянки автомобилей;
- h) уязвимые участники дорожного движения (например, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты);
- i) ориентированная на пользователя адаптация дорожных систем ограничений (центральные разделительные полосы и аварийные заграждения для предупреждения опасностей для уязвимых участников дорожного движения).

3. Критерии для предэксплуатационной стадии:

- a) безопасность участников дорожного движения и видимость в разных условиях, например в темное время суток, и в нормальных погодных условиях;
- b) удобочитаемость дорожных знаков и маркировки;
- c) состояние дорожного покрытия.

4. Критерии для начальной стадии эксплуатации: оценка безопасности дорожного движения с учетом фактического поведения пользователей. Аудит безопасности на любой стадии может предполагать необходимость пересмотра критериев для предыдущих стадий.

Приложение III

Рейтинг участков высокой концентрации дорожно-транспортных происшествий и рейтинг безопасности сети

1. Идентификация дорожных участков с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий

При идентификации дорожных участков с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий необходимо учитывать по крайней мере число ДТП со смертельным исходом, которые произошли в предыдущие годы на единицу протяженности дороги по отношению к объему движения, и, в случае пересечений, число таких происшествий на одно пересечение.

2. Идентификация участков для анализа в рейтинге безопасности сети

При идентификации участков для анализа в рейтинге безопасности сети необходимо учитывать их потенциальные возможности для экономии издержек ДТП. Дорожные участки классифицируются по категориям. Для каждой категории дорог участки анализируются и ранжируются в зависимости от связанных с безопасностью факторов, таких как концентрация ДТП, объем движения и типология движения.

Для каждой категории дороги по результатам рейтинга безопасности сети составляется перечень приоритетности дорожных участков, где улучшение инфраструктуры, как ожидается, окажется чрезвычайно эффективным.

3. Элементы оценки для посещений объектов экспертными группами:

- a) описание дорожного участка;
- b) ссылка на возможные предыдущие отчеты о состоянии того же дорожного участка;
- c) анализ возможных протоколов ДТП;
- d) число ДТП, человеческих жертв и лиц, получивших тяжелые травмы, за последние три года;

- e) набор потенциальных мер по исправлению ситуации для реализации в течение разных сроков, например:
 - i) устранение или ограждение стационарных препятствий на придорожной полосе;
 - ii) снижение ограничений скорости и интенсификация локальных мер по обеспечению соблюдения скорости;
 - iii) улучшение видимости в различных погодных и световых условиях;
 - iv) улучшение состояния безопасности придорожного оборудования, такого как дорожные системы ограничений;
 - v) улучшение взаимосвязанности, видимости, удобочитаемости и расположения дорожной разметки (включая предохранительные полосы), знаков и сигналов;
 - vi) защита от падения камней, оползней и лавин;
 - vii) улучшение сцепления с дорожным покрытием/устранение неровностей;
 - viii) реконструирование систем дорожных ограничений;
 - ix) создание и улучшение центральных защитных приспособлений;
 - x) изменение схемы обгона;
 - xi) улучшение пересечений, включая железнодорожные переезды;
 - xii) изменение дорожного профиля;
 - xiii) изменение ширины дороги, создание обочин с твердым покрытием;
 - xiv) установка систем управления движением и его регулирования;
 - xv) уменьшение потенциальных конфликтов с уязвимыми участниками дорожного движения;
 - xvi) модернизация дороги с учетом существующих проектных нормативов;

- xvii) восстановление или замена дорожного покрытия;
- xviii) использование интеллектуальных дорожных знаков;
- xix) усовершенствование интеллектуальных транспортных систем и телематических служб для целей эксплуатационной совместимости, чрезвычайных ситуаций и сигнализации.

Приложение IV

Информация о дорожно-транспортных происшествиях, содержащаяся в протоколах дорожно-транспортных происшествий

Протоколы дорожно-транспортных происшествий включают следующие элементы:

1. как можно более точное указание места ДТП;
2. фотографии и/или схемы места ДТП;
3. дата и час ДТП;
4. информация о дороге, в частности тип района, тип дороги, тип пересечения, включая сигнализацию, число полос, разметка, дорожная поверхность, освещение и погодные условия, ограничение скорости, препятствия на придорожной полосе;
5. тяжесть ДТП, включая число погибших и раненых, по возможности на основе общих критериев, которые надлежит определить в соответствии с нормативной процедурой, и детального осмотра, упомянутого в статье 13(3);
6. данные о причастных лицах, в частности возраст, пол, гражданство, уровень алкоголя, использование или неиспользование оборудования безопасности;
7. данные о транспортных средствах, причастных к ДТП (тип, возраст, страна, оборудование безопасности, если таковое имеется, дата последнего периодического технического осмотра в соответствии с применимым законодательством);
8. данные о дорожно-транспортном происшествии, в частности тип ДТП, тип столкновения, маневрирование транспортного средства и действия водителя;
9. по возможности информация об истекшем времени между моментом ДТП и регистрацией ДТП либо прибытием аварийных служб.
