



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сто пятая сессия

Женева, 29 сентября – 1 октября 2010 года

Пункт 6 а) ii) предварительной повестки дня

**Инфраструктура автомобильного транспорта –
Европейское соглашение о международных
автомагистралях (СМА): рассмотрение новых
предложений по поправкам к СМА**

Рассмотрение новых предложений по поправкам к СМА

Записка секретариата

1. На своей сто четвертой сессии Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) решила внести поправки в Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) в целях включения в это Соглашение процедур, связанных с оценками воздействия на безопасность дорожного движения, аудитам безопасности дорог, управлением безопасностью дорожной сети, а также проверками безопасности. Было решено, что положения об аудитах безопасности дорог будут включены в СМА в качестве приложения. Секретариату было поручено подготовить настоящий документ, основанный на директиве 2008/96/ЕС Европейского парламента и Совета по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры от 19 ноября 2008 года, для рассмотрения и возможного одобрения на сто пятой сессии SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/388, пункт 47).
2. Предложения по поправкам предусматривают включение в Соглашение нового приложения IV, охватывающего вопросы управления безопасностью дорожной инфраструктуры, и адаптацию текста Соглашения с учетом этого изменения. Элементы безопасности дорог, содержащиеся в приложении II, остаются без изменений, поскольку они главным образом касаются аспектов безопасности, связанных с текущим содержанием дорог.

I. Предложения по поправкам

3. Изменить второй пункт преамбулы следующим образом:

"ПОЛАГАЯ, что для обеспечения и развития связей между европейскими странами необходим координированный план постройки и реконструкции дорог с высоким уровнем безопасности, удовлетворяющих требованиям международного движения и окружающей среды в будущем".

4. Добавить новую статью 3-бис следующего содержания:

"Договаривающиеся стороны устанавливают и осуществляют процедуры, связанные с оценками воздействия на безопасность дорог, аудитами безопасности дорог, управлением безопасностью дорожной сети и проверками безопасности дорог, входящих в международную сеть дорог категории E, упомянутую в статье 1 настоящего Соглашения, в соответствии с положениями приложения IV к настоящему Соглашению".

5. Изменить статью 9, пункты 1 и 2, следующим образом:

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

2. По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложения II, ~~и III и IV~~ к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссией (ЕЭК)".

6. В целях согласования этих терминов с определениями, содержащимися в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2), изменить приложение II, пункт IV.4.2 Дорожные знаки с изменяющейся информацией, следующим образом:

~~"IV.4.2 Дорожные знаки с изменяющейся информацией~~ **Знаки с изменяющимся сообщением**

~~Дорожные знаки с изменяющейся информацией~~ **Знаки с изменяющимся сообщением** должны быть столь же понятны для водителей, как и стационарные знаки, и быть заметными как в дневное, так и в ночное время на всех полосах движения".

7. Добавить новое приложение IV к Соглашению, текст которого содержится в приложении к настоящему документу.

Приложение

Приложение IV

Управление безопасностью дорожной инфраструктуры

I. Общие положения

1. Создание и применение надлежащих процедур управления являются одним из важнейших инструментов для повышения безопасности дорожной инфраструктуры в международной сети дорог категории E, будь то на стадии проектирования, строительства или эксплуатации.
2. Оценки воздействия на безопасность дорог должны на стратегическом уровне демонстрировать последствия различных альтернативных вариантов планирования инфраструктурного проекта для безопасности дорожного движения и играть важную роль при выборе маршрутов. Кроме того, аудиты безопасности дорог должны детальным образом выявлять небезопасные особенности проекта дорожной инфраструктуры.
3. Характеристики безопасности существующих дорог следует повышать посредством адресного использования капиталовложений на дорожных участках с самой высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий и/или дорожных участков, обладающих наибольшими потенциальными возможностями с точки зрения сокращения числа и тяжести ДТП. Для того чтобы пользователи дорог могли адаптировать свое поведение и в более полной мере соблюдать правила дорожного движения, им следует знать о дорожных участках с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий.
4. Составление рейтинга безопасности сети, безусловно, открывает большие потенциальные возможности. После исследования дорожных участков с высокой концентрацией ДТП и принятия мер по исправлению ситуации более значительную роль в качестве одной из профилактических мер должны играть проверки безопасности. Регулярные проверки являются одним из важнейших средств для предотвращения возможных опасностей для всех участников дорожного движения, включая уязвимых пользователей, а также в случае дорожных работ.
5. Подготовка и аттестация сотрудников, ответственных за обеспечение безопасности, с помощью учебных программ и инструментов для оценки уровня квалификации, удостоверенного компетентными органами, должны обеспечить приобретение специалистами-практиками необходимых современных знаний.
6. Достаточное число мест стоянки автомобилей в придорожной зоне имеет крайне важное значение не только для предупреждения преступности, но также для обеспечения безопасности дорожного движения. Зоны стоянки позволяют водителям своевременно делать перерывы на отдых и продолжать поездку при полной концентрации внимания. Поэтому обеспечение достаточного числа безопасных и гарантированных мест стоянки автомобилей должно стать неотъемлемой частью процесса управления безопасностью дорожного движения.

II. Определения

Для целей настоящего приложения применяются следующие определения:

1. "международная сеть дорог категории E" означает дорожную сеть, описание которой содержится в приложении I к настоящему Соглашению;
2. "компетентный орган" означает любую государственную или частную организацию, созданную на национальном, региональном или местном уровне, участвующую в применении настоящего приложения в силу своей компетенции, включая органы, назначенные в качестве компетентных органов, которые существовали до вступления в силу настоящего приложения, если они отвечают требованиям настоящего приложения;
3. "оценка воздействия на безопасность дороги" означает стратегический сравнительный анализ воздействия новой дороги или значительного изменения существующей сети на характеристики безопасности дорожной сети;
4. "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;
5. "рейтинг участков с высокой концентрацией 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;
6. "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;
7. "проверка безопасности" означает обычный периодический контроль характеристик и дефектов, которые по соображениям безопасности требуют проведения текущего ремонта;
8. "инфраструктурный проект" означает проект для строительства новой дорожной инфраструктуры или значительного изменения существующей сети, который влияет на транспортный поток.

III. Оценка воздействия на безопасность дорог для инфраструктурных проектов

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают проведение оценок воздействия на безопасность дорог для всех инфраструктурных проектов.
2. Оценку воздействия на безопасность дорог проводят на начальной стадии планирования до утверждения инфраструктурного проекта. В оценке воздействия на безопасность дорог должны быть отражены соображения безопасности дорожного движения, которые влияют на выбор предложенного решения. В нее должна быть также включена вся соответствующая информация, необходимая для анализа затрат-выгод различных оцененных вариантов.

3. При выполнении оценки воздействия на безопасность дорог Договаривающиеся стороны стремятся соблюдать критерии, изложенные в добавлении I к настоящему приложению.

IV. Аудиты безопасности дорог для инфраструктурных проектов

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают проведение аудитов безопасности дорог для всех инфраструктурных проектов.
2. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы для проведения аудита расчетных характеристик инфраструктурного проекта назначался аудитор. Аудитор назначается в соответствии с положениями пункта 4 раздела VIII ниже и должен иметь необходимые компетенцию и подготовку, предусмотренные в разделе VIII. В тех случаях, когда аудиты осуществляются группами, по крайней мере один член группы должен иметь свидетельство о квалификации, упомянутое в пункте 3 раздела VIII.
3. Аудиты безопасности дорог являются неотъемлемой частью процесса разработки инфраструктурного проекта на стадии эскизного проектирования, детального проектирования, на предэксплуатационной стадии и начальной стадии эксплуатации.
4. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы аудитор указывал в аудиторском отчете критические расчетные элементы безопасности для каждой стадии инфраструктурного проекта. В тех случаях, когда в ходе аудита выявляются небезопасные особенности, но исправления в проектную документацию до окончания соответствующей стадии, предусмотренной в перечисленных ниже критериях, не вносятся, причина этого указывается компетентным органом в приложении к данному отчету.
5. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы по итогам отчета, упомянутого в пункте 4, были сформулированы соответствующие рекомендации по вопросам безопасности.
6. При проведении аудитов безопасности дорог Договаривающиеся стороны стремятся соблюдать критерии, изложенные в добавлении 2 к настоящему приложению.

V. Рейтинг безопасности и управление сетью дорог, находящихся в эксплуатации

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы рейтинг участков с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий и рейтинг безопасности сети составлялись на основе анализов эксплуатации дорожной сети, проводимых по крайней мере каждые три года.
2. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы дорожные участки с более высокой степенью приоритетности, определяемой по результатам участков с высокой концентрацией ДТП и рейтинга безопасности сети, оценивались экспертными группами при посещении объектов на основе элементов, упомянутых в пункте 3 добавления 3 к настоящему приложению. По крайней мере один член экспертной группы должен соответствовать требованиям, изложенным в пункте 4 а) раздела VIII.

3. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы меры по исправлению ситуации были сосредоточены на дорожных участках, упомянутых в пункте 2. Приоритет отдается мерам, предусмотренным в пункте 3 е) добавления 3 к настоящему приложению, с уделением внимания тем из них, которые соответствуют наивысшему коэффициенту выгод/расходов.
4. Договаривающиеся стороны обеспечивают установку надлежащих знаков для предупреждения участников дорожного движения, пользующихся участками дорожной инфраструктуры, на которых ведутся ремонтные работы и которые могут таким образом поставить под угрозу безопасность участников дорожного движения. Среди этих знаков должны быть также предусмотрены знаки, видимые как в дневное, так и в ночное время, и устанавливаемые на безопасном расстоянии; они должны соответствовать положениям Конвенции о дорожных знаках и сигналах, совершенной в Вене 8 ноября 1968 года.
5. Договаривающиеся стороны обеспечивают информирование участников дорожного движения о существовании участка с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий с помощью надлежащих мер. Если какая-либо Договаривающаяся сторона решает использовать дорожные знаки, последние должны соответствовать положениям Конвенции о дорожных знаках и сигналах, совершенной в Вене 8 ноября 1968 года.
6. При составлении рейтинга безопасности Договаривающиеся стороны стремятся соблюдать критерии, изложенные в добавлении 3 к настоящему приложению.

VI. Проверки безопасности

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают проведение проверок безопасности дорог, находящихся в эксплуатации, для выявления особенностей, связанных с их безопасностью, и предупреждения аварийности.
2. Проверки безопасности включают периодические осмотры дорожной сети и исследования возможных последствий дорожных работ для безопасности транспортного потока.
3. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы периодические проверки проводились компетентным органом. Такие проверки должны быть достаточно частыми для гарантирования адекватных уровней безопасности соответствующей дорожной инфраструктуры.

VII. Управление данными

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы по каждому ДТП со смертельным исходом, произошедшему на дороге, являющейся частью международной сети дорог категории E, компетентный орган составлял протокол ДТП. Договаривающиеся стороны стремятся к тому, чтобы в этот протокол был включен каждый из элементов, перечисленных в добавлении IV к настоящему приложению.
2. Договаривающиеся стороны рассчитывают средние социальные издержки ДТП со смертельным исходом и средние социальные издержки серьезного ДТП, которые происходят на их территории. Договаривающиеся стороны могут по своему усмотрению более детально дифференцировать показатели издержек, которые должны обновляться по крайней мере каждые пять лет.

VIII. Назначение и подготовка аудиторов

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы как можно скорее были приняты учебные программы для аудиторов безопасности дорог, если таковые отсутствуют.
2. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы в том случае, когда аудиторы безопасности дорог выполняют функции в соответствии с настоящим Соглашением, они проходили первоначальное обучение, по окончании которого им должно выдаваться свидетельство о квалификации, и принимали участие в дальнейших периодических учебных курсах.
3. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы аудиторы безопасности дорог имели свидетельство о квалификации. Свидетельства, выданные до вступления в силу настоящего приложения, должны признаваться.
4. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы аудиторы назначались в соответствии со следующими требованиями:
 - а) они должны иметь соответствующий опыт или подготовку в области дорожного проектирования, инженерного обеспечения безопасности дорожного движения и анализа ДТП;
 - б) через два года после вступления в силу настоящего приложения аудиты безопасности дорог должны проводиться только аудиторами или группами, в состав которых входят аудиторы, отвечающие требованиям, предусмотренным в пунктах 2 и 3 выше;
 - в) для целей инфраструктурного проекта, являющегося предметом аудита, во время аудиторской проверки аудитор не должен быть задействован в разработке или эксплуатации соответствующего инфраструктурного проекта.

IX. Обмен передовым опытом

Для повышения безопасности международной сети дорог категории E Договаривающиеся стороны используют Рабочую группу по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) в качестве платформы для обмена передовым опытом, охватывающим, в частности, существующие проекты в области безопасности дорожной инфраструктуры и зарекомендовавшие себя технологии повышения безопасности дорожного движения.

Добавление I

Критерии оценки 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.

Добавление II

Критерии аудита безопасности дорог для инфраструктурных проектов

1. Критерии на стадии эскизного проектирования:

- 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 ограждения для предупреждения опасностей для уязвимых участников дорожного движения).

3. Критерии для предэксплуатационной стадии:

- а) безопасность участников дорожного движения и видимость в разных условиях, например в темное время суток, и в нормальных погодных условиях;
- б) удобочитаемость дорожных знаков и маркировки;
- в) 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.

Добавление III

Критерии рейтинга участков высокой концентрации дорожно-транспортных происшествий и рейтинга 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) перепланировка 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.

Добавление 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.