



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/AC.5/38
13 June 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Специальное совещание по выполнению СМА
(Девятнадцатая сессия, 6 мая 2003 года)

**ДОКЛАД О РАБОТЕ ДЕВЯТНАДЦАТОЙ СЕССИИ СПЕЦИАЛЬНОГО
СОВЕЩАНИЯ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ О
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)**

Участники

1. В работе сессии участвовали представители следующих стран: Италии, Российской Федерации, Сербии и Черногории и Франции. В ней принял участие управляющий Проекта трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА). Сессия прошла под председательством секретариата. На сессии Специального совещания была выражена обеспокоенность низким уровнем участия в ее работе.

Утверждение повестки дня

Документация: TRANS/SC.1/AC.5/37

2. Участники сессии утвердили предварительную повестку дня.

Положение в связи с присоединением к СМА и принятыми ранее поправками

3. Специальное совещание было проинформировано о том, что участниками СМА являются 33 Договаривающиеся стороны. Проект поправок к приложению I к СМА, принятый SC.1 на ее девяносто шестой сессии (октябрь 2002 года), был распространен среди Договаривающихся сторон Генеральным секретарем 24 февраля 2003 года в уведомлении депозитария C.N.162.TREATIES-1.

Соответствующие решения Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) и Комитета по внутреннему транспорту (КВТ)

Документация: TRANS/SC.1/371; ECE/TRANS/152

4. Специальное совещание приняло к сведению соответствующие решения девяносто шестой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) (октябрь 2002 года) (TRANS/SC.1/371) и шестьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (18-20 февраля 2003 года) (ECE/TRANS/152).

Рассмотрение предложений по поправкам к приложению I к СМА

Документация: TRANS/SC.1/AC.5/2003/2; TRANS/SC.1/AC.5/2003/3

5. Специальное совещание рассмотрело предложение о внесении поправок в приложение I к СМА, представленное Германией (TRANS/SC.1/AC.5/2003/2). Оно рекомендовало SC.1 принять предложение об удлинении E 441 до Хофа (новое общее название маршрута: E 441 Хемниц - Плауэн - Хоф).

6. Специальное совещание рассмотрело предложение о внесении поправок в приложение I к СМА, представленное Азербайджаном (TRANS/SC.1/AC.5/2003/3) (удлинение E 002 через Ордубад, Джульфу, Нахичевань, Садарак до границы с Турцией). Делегат от Российской Федерации отметил, что в автодорожной сети Азии уже существует автомобильная дорога, которая частично совпадает с предлагаемым маршрутом. Специальное совещание поручило секретариату связаться с Азербайджаном с целью проверки данного маршрута и убедиться в том, что данное предложение является приемлемым также для Армении и Турции.

Рассмотрение предложений по поправкам к приложению II к СМА

Документация: TRANS AC.7/9 и Add.1; TRANS/AC.7/9/Corr.1 (только на французском языке); TRANS/SC.1/AC.5/2003/1; TRANS/SC.1/ 2002/6 и Add.1; TRANS/SC.1/2002/13/Rev.1

7. Специальное совещание рассмотрело предложения, касающиеся охраны окружающей среды и уменьшения уровня шума, которые были подготовлены секретариатом (TRANS/SC.1/2002/6/Add.1) на основе первоначального предложения, внесенного Францией (TRANS/SC.1/2002/6). Эта работа была отложена на восемнадцатой сессии Специального совещания. Были также рассмотрены замечания к подготовленному секретариатом документу, содержащиеся в сообщении, представленном Нидерландами в день проведения сессии. В качестве общего принципа Специальное совещание решило, что в данном проекте приводится слишком много технических подробностей и следует использовать менее ограниченные формулировки. Окончательно согласованное предложение содержится в приложении I к настоящему докладу. Изменения к существующему тексту СМА выделены курсивом; изменения к документу TRANS/SC.1/2002/6/Add.1 выделены жирным курсивом.

8. На своей восемнадцатой сессии Специальное совещание подробно рассмотрело рекомендации Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях (TRANS/AC.7/9) и решило, какие из них могут быть включены в СМА. Делегат от Италии вызвался подготовить конкретные предложения в данной связи.

9. Специальное совещание рассмотрело предложения Италии по поправкам к приложению II к СМА, касающиеся безопасности в туннелях (TRANS/SC.1/AC.5/2003/1), и замечания к этим предложениям, представленные Нидерландами в сообщении, переданном в день проведения сессии. Специальное совещание, в частности, решило, что странам следует предложить проверить значение 5, приведенное для максимального продольного уклона в туннелях в первой таблице раздела III.2.1. Нидерланды сделали оговорку по данному аспекту, попросив предоставить им дополнительное время для его изучения, а также по пункту V.1, который, как было ими отмечено, относится к компетенции нескольких министерств. Окончательно согласованные предложения приведены в приложении 2 к настоящему докладу. Изменения к существующему тексту СМА выделены курсивом; изменения к тексту, предложенному Италией, выделены жирным курсивом.

10. Специальное совещание обсудило аспекты разработки юридически обязательных положений, касающихся автодорожной сети Азии, и потенциальные проблемы в связи с применением СМА (TRANS/SC.1/2002/13/Rev.1), включая вопрос об использовании на отрезках дорог СМА и автодорожной сети Азии общих дорожных знаков и вопрос о менее высоких технических стандартах, предусматриваемых в соглашении об автодорогах Азии. Специальное совещание было проинформировано о том, что некоторые страны, дороги которых являются составной частью как СМА, так и автодорожной сети Азии, решили использовать более высокие технические стандарты СМА на соответствующих отрезках дорог. В связи с дорожными знаками было разъяснено, что в проекте соглашения об автодорогах Азии предусмотрены условия, позволяющие странам-членам реализовать свои планы использования знаков, устанавливаемых на дорогах категории E, вместо двойных знаков.

Прочие вопросы

11. По данному пункту на рассмотрение Специального совещания не было вынесено никаких других вопросов.

Доклад о работе сессии

12. Доклад Специального совещания будет подготовлен секретариатом после окончания сессии и будет представлен для рассмотрения и принятия SC.1 на ее девяносто седьмой сессии (26-28 октября 2003 года).

Приложение 1

Предлагаемые поправки к приложению II к СМА - Охрана окружающей среды

"Раздел VI. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЛАНДШАФТ

VI.1 Общие замечания

*Автодорога - это инструмент, используемый участниками дорожного движения и спроектированный в рамках планирования территорий. Она предназначена для обеспечения перемещения людей и грузов, а также для обеспечения доступа к зонам труда и отдыха. Однако при определенных обстоятельствах она может также служить источником различных видов вредного воздействия (зашумленности, загрязнения, вибрации) как в населенных пунктах, так и за их пределами; **при этом** в результате резкого увеличения объемов автомобильных перевозок эти виды вредного воздействия приобретают новые масштабы. В связи с этим необходимо внимательно изучить вопрос об учете влияния дороги на окружающую среду, **причем** общая цель должна состоять в том, чтобы добиться максимально положительного воздействия на окружающую среду и свести до минимума отрицательное воздействие.*

Проблема сохранения качества (визуального и экологического) окружающей среды предполагает *также*, что дороги должны проектироваться таким образом, чтобы они гармонично вписывались в ландшафт.

В связи с этим каждому руководителю проекта следует получить информацию о затрагиваемых компонентах окружающей среды и затем принять надлежащие меры для информирования участников дорожного движения об их наличии, а также о необходимости их сохранения, для чего должны быть разработаны соответствующие инструкции, или обеспечить их физическую защиту.

~~*В силу этих различных причин при разработке новых проектов и модернизации существующих дорог надлежит проводить оценку их воздействия на окружающую среду. Рекомендуется также распространить настоящее положение на реконструкцию дорог или крупные работы по осуществлению модернизации на существующих дорогах.*~~

VI.2 Органическое соединение дорог с окружающей средой

При *внесении предложений по новому проекту либо модернизации существующих дорог* следует учитывать непосредственное и косвенное влияние дорог и дорожного движения на:

- людей, фауну **и** флору; ~~населенные пункты, сельское хозяйство, лесное хозяйство;~~
- *почву, недра, [...] воду, воздух и микроклимат;*
- пейзаж, физические объекты и культурное наследие.

Поэтому в идеале необходимо исходить из следующих предпосылок:

Точное согласование вертикального и продольного профилей в отношении тех или иных элементов ландшафта должно не только обеспечивать гармоничное вписывание дороги в местный рельеф и систему землепользования, но и исключать неблагоприятное воздействие на безопасность участников дорожного движения.

Уровень шума, вибрацию и загрязнение воздуха, воды *и почв* в результате дорожного движения, *а также* обслуживания и эксплуатации дорог следует по мере возможности ограничивать путем применения соответствующих средств на основании действующих в конкретной стране ~~правил и~~ положений.

В тех случаях, когда какая-либо новая дорога и связанные с ней сооружения значительно изменяют ландшафт, вместо маскировки существующего ландшафта желательно создавать новый ландшафт, в который они вписывались бы лучше.

VI.3 Основные формы негативного воздействия дороги на окружающую среду

Наиболее остро стоят проблемы, связанные с загрязнением вод и с шумом. Загрязнение вод может затрагивать человека и среду его проживания, в то время как шум непосредственно влияет на его ритм жизни, особенно во время сна.

VI.3.1 Загрязнение вод

Существует четыре типа загрязнения окружающей среды, источником которого является дорога. В силу того, что традиционные дренажные системы позволяют удалять лишь малую часть загрязняющих веществ, оседающих на проезжей части, для каждого типа загрязнения необходимо предусмотреть особые меры.

a) Загрязнение в ходе дорожных работ

С одной стороны, в ходе работ происходит эрозия открытого слоя почвы и земляных насыпей, которая ведет к вымыванию мелких частиц дождевой водой. Поэтому важно, чтобы расчистке и снятию верхнего слоя грунта подвергались лишь площади, необходимые для работ. Временное создание отстойных или фильтрационных бассейнов позволяет сократить или предотвратить выход загрязняющих веществ в наиболее уязвимых местах. С другой стороны, дорожные машины оставляют следы масла и взвешенных частиц. ~~Те же самые бассейны, оснащенные маслоуловителями, позволяют также сократить объем только загрязнения.~~

b) Сезонное загрязнение

Речь идет о загрязнении, связанном с применением антиобледенительных материалов, обладающих разъедающими или абразивными свойствами, которые используются при обработке дорог в зимний период; основу таких материалов обычно составляет хлорид натрия. Объем такого загрязнения можно уменьшить путем ограничения частоты обработки дорог и сокращения количества разбрасываемой соли. Кроме того, настоятельно рекомендуется накрывать хранящиеся запасы таких материалов во избежание постоянного выхода соляных растворов.

c) Аварийное загрязнение

Речь идет о загрязнении, обусловленном выбросом загрязняющих веществ вследствие дорожно-транспортного происшествия при перевозке опасных грузов. Статистические данные показывают, что такие ДТП происходят чаще всего вне населенных пунктов. Основная часть такого загрязнения приходится на углеводороды. Пути решения этой проблемы связаны не только с соответствующим оборудованием объектов инфраструктуры, но и с мерами эксплуатационного характера. Уязвимые участки могут быть изолированы

посредством установки оградительных барьеров, возведения земляных валов или создания герметичных дренажных систем (траншей, отстойников/маслосборников)-обустройство озелененных дворов и т.д.). Меры эксплуатационного характера предполагают составление плана аварийных работ для всех уровней ответственности.

d) Хроническое загрязнение

Речь идет о всех видах загрязнения, связанных с движением транспортных средств: износ дорожного полотна, коррозия металлических элементов, износ шин и выхлопные газы. Следует учитывать, что лишь небольшая часть образующихся веществ вымывается дождевой водой к точкам их удаления. Вместе с тем сильный дождь или небольшое наводнение может смыть более значительный объем таких веществ и вызвать более серьезное загрязнение. Поэтому следует добиваться максимального повышения очистной способности дренажных систем и почвы. за счет увеличения числа точек удаления стоков, обустройства неглубоких и озелененных дворов и обеспечения возможности впитывания воды в почву с учетом очистной способности ее поверхностного слоя.

VI.3.2 Шум

Дорожный шум представляет собой совокупность неприятных и нежелательных шумов, создаваемых в результате движения легких и/или тяжелых транспортных средств. Воздействующий уровень шума, измеряемый в [А-взвешенных] децибелах (дБ(А)), может оказывать негативное влияние на человека как в повседневной жизни, так и во время сна.

Выявленные соотношения между воздействующими уровнями шума и их негативным влиянием позволяют определить пороговые значения, при превышении которых следует принимать меры для снижения воздействующего уровня. Эти пороговые значения, устанавливаемые на национальном уровне или, в противном случае, определяемые руководителями проектов, в разных странах различны. Они могут зависеть от типа осуществляемого проекта застройки.

a) При оценке воздействия на окружающую среду надлежит учитывать следующие факторы, имеющие отношение к шуму при прогнозировании потенциального уровня шума:

- *информацию о прогнозируемом объеме транспортных потоков в дневное и ночное время суток и в определенные часы наблюдения, в том числе о процентной доле грузовых транспортных средств большой грузоподъемности;*
- ***населенные или уязвимые зоны, если это необходимо; ~~зона~~ экономической активности;***
- *информацию о рельефе ~~и топографические данные;~~*
- *характер проекта (новый объект, существующий объект или обустройство);*
- *информацию о дорожном покрытии;*
- *характер ~~и тип~~ зданий, подлежащих защите (больницы, жилые дома и заводы рассматриваются по-разному);*
- ***категория ~~тип~~ соответствующей дороги и разрешенная(ые) скорость(и) движения и т.д.***

b) Меры, которые следует принимать:

- *прокладка маршрутов дорог в обход жилых районов и уязвимых объектов (школ, больниц);*
- *установка защитных сооружений (**шумопоглощающих барьеров ~~экраны,~~ земляные валы**);*
- *применение как можно менее шумообразующих материалов для дорожного покрытия;*
- *обеспечение звукоизоляции фасадов зданий;*
- *учет в документах по городскому планированию существующего уровня зашумленности.*

VI.4 Учет характера окружающего ландшафта и культурного наследия

Элементы ландшафта, ~~и окружающей среды~~, **которые** видны с дороги, должны быть использованы для повышения уровня безопасности дорожного движения и комфорта его участников. Они должны дополнять и усиливать визуальную ориентировку и делать поездку более интересной.

Города, реки, холмы и т.д. дают участникам дорожного движения возможность лучше ориентироваться на местности и должны оставаться в поле зрения как можно дольше.

Лесонасаждения (вдоль дороги или в каком-либо ином виде) могут способствовать улучшению визуальной ориентации и нарушению визуального однообразия дороги при условии, что их наличие не приводит к возникновению дополнительных рисков.

При умелом использовании ландшафта можно также снизить эффект ослепления встречным транспортом и отрицательное воздействие неблагоприятных погодных условий (ветра, снега и т.д.).

При рассмотрении вопроса об установке шумопоглощающих барьеров экранов ~~вдоль дороги ведет к тому, что участники дорожного движения недополучают много информации об окружающей их обстановке, при этом у них создается впечатление "замкнутости"; поэтому такие устройства должны быть изготовлены таким образом, чтобы они *следует позаботиться о том, чтобы их конструкция* как можно гармоничнее вписывалась в ландшафт и компенсировала **недополучение** участниками дорожного движения **любой** информации о местности.~~

Желательно, чтобы участники дорожного движения получали информацию о культурном наследии регионов, по которым проходят дороги, при помощи соответствующих средств: дорожных знаков, информационных центров, расположенных в пунктах обслуживания, и т.д.

В первую очередь по эстетическим соображениям, а также в интересах безопасности, коммерческую рекламу вблизи **дорог** международных автодорог устанавливать не следует".

Приложение 2

Предлагаемые поправки к приложению II к СМА - Безопасность в туннелях

Раздел III. ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Подраздел III.2 План и продольный профиль

Пункт III.2.1 Основные параметры

Включить в таблицу после "Уклон (максимально допустимый в процентах)" следующую новую позицию:

"Максимальный продольный уклон в туннелях 5 5 5 5 5"

(См. меру 3.08 - частично - рекомендаций по безопасности в туннелях)

Подраздел III.3 Поперечный профиль конструкции дороги

После существующего текста добавить следующие подпункты:

"В этой связи такие конструкции, как туннели и мосты, являющиеся неотъемлемой частью автодорожной системы, должны по возможности иметь такое же число полос движения, как и на дороге перед ними и после них.

Что касается туннелей, то основными критериями, которые следует учитывать при принятии решения относительно числа строящихся галерей (строительство однострубногo или двухтрубногo туннеля), служат прогнозируемая интенсивность движения и уровень безопасности. Двухтрубный туннель следует строить в том случае, если на соответствующей автодороге имеются разделенные проезжие части.

В туннелях большой протяженности с двусторонним движением по меньшей мере через каждые 1 000 м следует оборудовать площадки для аварийной остановки транспорта".

(См. меры 3.01 и 3.05 - частично - рекомендаций)

Раздел VI. ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОРОГ

Подраздел VI.I Общие положения

- *В конце второго пункта надлежит добавить следующий текст:*

"В этой связи рекомендуется с самого начала проектирования и в течение последующего строительства учитывать работу по содержанию дороги в будущем с целью сокращения расходов и уменьшения негативного воздействия на движение транспортных средств и их безопасность".

- *После существующего второго подпункта включен следующий новый подпункт:*

"Следует избегать полного или частичного закрытия полос движения. Если для обслуживания дорог требуется закрытие какой-либо полосы движения в туннеле, то эта полоса движения уже должна быть закрыта перед ним и после него".

(См. меру 2.08 - частично - рекомендаций.)

Нумерацию нынешних разделов V и VI следует изменить соответственно на VI и VII.

Новый раздел V надлежит изложить в следующем виде:

*"V. УПРАВЛЕНИЕ, **ОБОРУДОВАНИЕ** ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ОБЩИЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ТУННЕЛЕЙ*

V.1 Системы управления транспортными потоками

*Туннели с высокой интенсивностью движения следует оборудовать системами управления транспортными потоками для предотвращения заторов дорожного движения, в частности при **дорожно-транспортном происшествии**.*

*В случае закрытия туннеля на продолжительный или непродолжительный срок должны планироваться и указываться участникам дорожного движения соответствующие альтернативные маршруты **до въезда в туннель**. (См. меры 2.12 и 2.13 рекомендаций.)*

V.2 Центры контроля

В случае туннелей, которые начинаются в одной и заканчиваются в другой стране или контролируются органами различных национальных районов, в любой конкретный момент времени должен выбираться один центр контроля. (См. меру 2.10 рекомендаций.)

V.3 Аварийные выходы и обеспечение доступа для аварийных служб

*(...) Аварийные выходы **рекомендуется предусматривать на расстоянии максимум 500 м друг от друга. Вопрос об оптимальном расстоянии между аварийными выходами следует решать в каждом конкретном случае на основе оценки потенциального риска. В будущем процессе строительства туннелей не следует создавать убежища, не имеющие выхода к ведущим наружу эвакуационным путям. (См. меру 3.2 рекомендаций.)***

*Если в одной из труб двухтрубного туннеля происходит дорожно-транспортное происшествие, то другую трубу **рекомендуется использовать в качестве эвакуационного и аварийного пути. Для этого трубы следует соединять при помощи расположенных на одинаковом расстоянии друг от друга поперечных соединений, предназначенных для пешеходов, а также при помощи поперечных соединений, допускающих проезд транспортных средств аварийно-спасательной службы. (См. меру 3.3 рекомендаций.)***

*В случае двухтрубных туннелей перед въездом в туннель **рекомендуется предусмотреть, если это практически осуществимо, возможность пересечения центральной разделительной полосы. (См. меру 3.4 рекомендаций.)***

V.4 (...) Оборудование в туннелях

*Решение о том, какое оборудование следует предусмотреть в туннеле для обеспечения безопасности, **надлежит принимать на основе оценки потенциального риска в рассматриваемом туннеле в каждом конкретном случае. (См. меру 3.08 рекомендаций.)***

*Перечень такого оборудования приводится ниже. **Некоторые из видов этого оборудования предназначены главным образом для туннелей большой протяженности.***

В дополнение к оборудованию, которое уже предусмотрено в других разделах, повышения безопасности можно добиться посредством использования следующих дополнительных устройств и/или приспособлений:

- *знаков, указывающих на эвакуационные пути, оборудования для обеспечения безопасности (в частности, огнетушителей) и соответствующих установок; (См. меры 3.05, 3.10 и приложение 1 к рекомендациям.)*
- *аварийных телефонов; (См. меру 3.10 рекомендаций.)*
- *средств радиосвязи или радиоканала для использования пожарными командами; (См. меру 3.5 рекомендаций.)*
- *систем контроля при помощи видеокамер и автоматического обнаружения пожаров; (См. меру 3.05 рекомендаций.)*
- *систем информирования участников дорожного движения (средств радиосвязи, громкоговорителей, знаков с изменяющимися сообщениями, систем подачи сигнала опасности и т.д.); (См. меры 3.05 и 1.12 рекомендаций.)*
- *светофоров и барьеров, используемых для остановки движения транспортных средств, когда это необходимо; (См. меру 3.05 рекомендаций.)*
- *систем контроля скорости продольного потока воздуха и дыма; (См. принцип 3.1 рекомендаций.)*
- *систем контроля за перегревом двигателей грузовых транспортных средств большой грузоподъемности (устанавливаемых за пределами туннелей); (См. меру 2.16 рекомендаций.)*
- *дорожных знаков и/или маркировки, помогающих водителям соблюдать надлежащую дистанцию (как правило, 20-50 м, если не указаны другие требования) до движущегося впереди транспортного средства; (См. меру 1.09 рекомендаций.)*

- ***систем выявления нарушений правил дорожного движения, касающихся, в частности, ограничений скорости и соблюдения дистанции между транспортными средствами. (См. меру 2.11 рекомендаций.)***

V.5.2 ***Системы вентиляции и устройства тушения пожара***

Для контроля за воздухом и дымом и для удаления дыма следует предусмотреть надлежащие вентиляционные системы. (См. меру 3.05 рекомендаций.)

В двухтрубных туннелях следует использовать надлежащие средства для прекращения распространения дыма и газа из одной галереи в другую в случае серьезного дорожно-транспортного происшествия. (См. меру 3.03 рекомендаций.)

На въезде в туннели и внутри туннелей на соответствующем расстоянии друг от друга (...) следует устанавливать огнетушители. Кроме того, следует предусмотреть снабжение пожарных команд водой". (См. меру 3.05 рекомендаций.)
