



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/2002/6
30 July 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту
(Девяносто шестая сессия, 7-10 октября 2002 года,
пункт 4 а) iii) повестки дня)

ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Предложение по поправкам к приложению II к СМА

Передано Францией

В соответствии с просьбой, адресованной ей Специальным совещанием по СМА в ходе его сессии, состоявшейся 10 и 11 июня 2002 года, французская делегация препроводила в секретариат предложение по дальнейшей разработке главы V приложения II к СМА, касающейся охраны окружающей среды. Этот текст приводится ниже. Он мог бы быть использован для дополнения или замены некоторых нынешних положений.

"Введение

Автодорога - это инструмент, находящийся на службе участников дорожного движения и спроектированный в рамках "планирования территорий". Она предназначена для обеспечения перемещения людей и грузов, а также доступа к зонам труда и отдыха. Однако при определенных условиях она может служить источником загрязнения окружающей среды и вредного воздействия.

В связи с этим каждый руководитель проекта должен получить информацию о затрагиваемых компонентах окружающей среды, и затем ему следует 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.

1. Дорога и загрязнение окружающей среды

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.

1.1 Загрязнение в ходе дорожных работ

Во-первых, 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. Во-вторых, дорожные машины оставляют следы масла и взвешенных частиц. Те же самые бассейны, оснащенные маслоуловителями, позволяют также сократить объем такого загрязнения.

1.2 Сезонное загрязнение

Это - загрязнение, связанное 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 загрязнения можно уменьшить путем ограничения частоты обработки дорог и сокращения количества разбрасываемой соли. Кроме того, настоятельно рекомендуется прикрывать хранимые запасы во избежание постоянного выхода соляных растворов.

1.3 Аварийное загрязнение

Это - загрязнение, обусловленное выбросом загрязняющих веществ вследствие дорожно-транспортного происшествия, имевшего место в ходе перевозки опасных грузов.

Статистические данные показывают, что такие инциденты чаще всего происходят 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. Чувствительные участки могут быть изолированы посредством установки оградительных барьеров, возведения земляных валов или создания герметичных дренажных систем (траншеи, отстойники/маслосборники, обустройство озелененных кюветов и т.д.). Меры эксплуатационного характера предполагают составление плана аварийных работ для всех уровней ответственности.

1.4 *Хроническое загрязнение*

Это - все виды загрязнения, связанные 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 кюветов и обеспечения возможности впитывания воды в почву с учетом очистной способности ее поверхностного слоя.

2. **Дорога и шум**

"Дорожный" шум представляет собой всю совокупность неприятных и нежелательных шумов, производимых в результате движения легких и/или тяжелых транспортных средств. Воздействующий уровень шума, измеряемый в 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 требуется принятие мер 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.

Параметры, которые должны учитываться при прогнозировании потенциального уровня шума:

- прогнозируемый объем транспортных потоков в дневное и ночное время суток и в определенные часы наблюдения, а также их структура (процент грузовых автомобилей);
- местоположение жилых массивов и, если это необходимо, зон экономической активности;
- особенности рельефа и топографические данные;
- характер проекта: новый объект, существующий объект или обустройство;
- тип дорожного покрытия;
- характер и тип зданий, подлежащих защите; больницы, жилые дома и заводы рассматриваются по-разному;
- тип дороги, разрешенная(ые) скорость(и) движения и т.д.

Меры, которые должны приниматься:

- прокладка маршрутов дорог в объезд жилых районов и уязвимых объектов (школ, больниц);
- установка защитных сооружений (экраны, земляные валы);
- применение как можно менее "шумных" материалов для дорожного покрытия;
- обеспечение звукоизоляции фасадов зданий;
- учет в документах по городскому планированию существующего уровня раздражающих шумов".
