



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/AC.5/2003/1
13 November 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Специальное совещание по выполнению СМА
(Девятнадцатая сессия, 6 и 7 мая 2003 года)

**РАССМОТРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ПОПРАВКАМ К ПРИЛОЖЕНИЮ II
К ЕВРОПЕЙСКОМУ СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)**

Передано Италией

Введение

На своей восемнадцатой сессии (10 и 11 июня 2002 года) Специальное совещание по выполнению СМА рассмотрело заключительные рекомендации Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях (TRANS/AC.7/9 и Add.1), официально утвержденные Комитетом по внутреннему транспорту на его шестьдесят четвертой сессии. Специальное совещание обозначило рекомендации, которые могли бы быть включены в приложение II к СМА, и рекомендации, которые по его мнению, не следует включать в приложение II к СМА. Специальное совещание обсудило возможные способы отражения отобранных мер в СМА либо в качестве

добавлений к главам в приложении II, либо в качестве новой главы или пункта, либо в качестве дополнительного приложения или добавления.

Делегат от Италии вызвался внести конкретное предложение в этой связи, которое могла бы рассмотреть Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) на своей девяносто шестой сессии в октябре 2002 года. Предложение Италии было передано SC.1 в качестве неофициального документа № 6. Рабочая группа решила, что по этому предложению следует провести дальнейшее обсуждение на девятнадцатой сессии Специального совещания по выполнению СМА, которая состоится в мае 2003 года, и просила КВТ одобрить решение о созыве этой сессии.

Предлагаемые поправки касаются сводного текста СМА, содержащегося в документе TRANS/SC.1/2002/3, а также мер по безопасности в туннелях, изложенных в документах TRANS/AC.7/9 и Add.1.

Страница 36

В конце главы III.3 (...участников дорожного движения) надлежит добавить следующий текст:

"В этой связи, поскольку туннели и мосты являются неотъемлемой частью дорожной системы, количество полос движения должно быть одинаковым как в туннелях, так и вне туннелей.

В случае проезжей части с двусторонним движением следует использовать две отдельные туннельные трубы, как и в случае особой структуры дорожного движения, с учетом протяженности туннеля и топографических условий.

В длинных туннелях следует предусматривать аварийные площадки, находящиеся на расстоянии не более 1 000 метров друг от друга".

(см. меру 3.01 рекомендаций по туннелям).

Страница 43

В конце первого пункта главы IV.2.1 (...элементом дороги) надлежит добавить следующий текст:

"В туннелях следует предусмотреть дорожные знаки и/или разметку, помогающие участникам дорожного движения соблюдать надлежащую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства (как правило, 20-50 м)".

(см. меру 1.09 рекомендаций по туннелям).

Страница 52

В конце второго пункта главы VI.1 (...воздействия на движение транспортных средств) надлежит добавить следующий текст:

"и безопасность" (добавить после слов "негативного воздействия на движение").

"Следует избегать полного или частичного закрытия полос движения в туннелях".

(см. меру 2.08 – частично – рекомендаций по туннелям).

"В случае закрытия туннелей на продолжительный или непродолжительный срок следует заранее планировать и указывать участникам дорожного движения наиболее оптимальный альтернативный маршрут в местах отвода движения в сторону".

(см. меру 2.13 рекомендаций по туннелям).

Страница 35

После третьей позиции в первой таблице главы III.2.1 (...допустимый в %) надлежит включить следующую позицию:

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

(см. меру 3.08 - частично - рекомендаций по туннелям).

Страница 50 и далее

Следует изменить нумерацию глав V и VI соответственно на VI и VII, и надлежит включить новую главу V следующего содержания:

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

V.1 Контроль за соблюдением правил дорожного движения

Контроль за соблюдением правил дорожного движения следует усовершенствовать посредством использования автоматических систем, помогающих выявлять и наказывать нарушителей дорожного движения, в том числе нарушителей установленных ограничений скорости.

V.2 Системы управления транспортными потоками

Туннели с высокой интенсивностью движения следует оборудовать системами управления транспортными потоками для предотвращения заторов дорожного движения, в том числе в случае дорожно-транспортных происшествий.

V.3 Центр контроля

В случае туннелей, которые начинаются в одной и заканчиваются в другой стране или которые контролируются органами различных национальных районов, в любой конкретный момент времени следует выбирать один центр контроля.

V.4 Аварийные выходы

В надлежащих случаях после весьма тщательной оценки, в сочетании с другими мерами безопасности, для сведения к минимуму возможных рисков следует предусматривать аварийные выходы, находящиеся на расстоянии не более 500 м друг от друга. Следует избегать использования убежищ, не имеющих выхода к ведущим наружу эвакуационным путям.

Что касается двухтрубных туннелей, то, если в одной из труб происходит дорожно-транспортное происшествие, другая его труба может использоваться в качестве эвакуационного и аварийного пути. В таком случае некоторые поперечные соединения, находящиеся на расстоянии, которое ни при каких обстоятельствах не может быть большим, чем 1 400 м, следует обозначить как предназначенные для проезда транспортных средств аварийно-спасательной службы. В случае дорожно-транспортного происшествия дорожное движение следует останавливать в обеих трубах. Следует принимать надлежащие меры для прекращения распространения дыма и газа из одной трубы в другую.

V.5 Оборудование в длинных туннелях

V.5.1 Оборудование для обеспечения безопасности

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

- знаков, указывающих на эвакуационные пути (должны устанавливаться по крайней мере на аварийных площадках);
- знаков, указывающих на наличие огнетушителей;
- средств радиосвязи, используемых пожарными командами;
- систем контроля за перегревом двигателей грузовых транспортных средств большой грузоподъемности (устанавливаемых за пределами туннелей);
- систем контроля скорости продольного потока воздуха и дыма;
- систем информирования участников дорожного движения (радио, громкоговорителей, знаков с изменяющимся сообщением и т.д.);
- светофоров и барьеров, позволяющих при необходимости останавливать транспортные средства.

V.5.2 Системы вентиляции и тушения пожара

Для контроля за воздухом и дымом и удаления дыма следует предусмотреть надлежащие вентиляционные системы.

На въезде в туннели и внутри туннелей на соответствующем расстоянии друг от друга (не более 500 м) следует устанавливать огнетушители. Кроме того, следует предусмотреть снабжение водой пожарных команд".

(В новой главе V отражены меры 1.10, 2.08 - частично - 2.10, 2.11, 2.12, 3.02, 3.03, 3.05, 3.08 - частично, - указанные в рекомендациях по туннелям).
