



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/AC.5/36
30 July 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Специальное совещание по выполнению СМА
(Восемнадцатая сессия, 10 и 11 июня 2002 года)

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

Участники

1. Совещание прошло под председательством г-на Марека Ролла (Польша). В его работе приняли участие представители следующих стран: Германии, Дании, Италии, Монако, Норвегии, Польши, Португалии, Словакии, Франции и Чешской Республики. Был представлен Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА). Был также представлен Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

Утверждение повестки дня

Документация: TRANS/SC.1/AC.5/35

2. Участники сессии утвердили предварительную повестку дня.

Положение в связи с присоединением к СМА и принятыми ранее поправками

Документация: TRANS/SC.1/2002/3

3. Специальное совещание было проинформировано о том, что участниками СМА являются 33 договаривающиеся стороны. Проект поправок к приложению I к СМА, принятый Рабочей группой SC.1 на ее девяносто пятой сессии (октябрь 2001 года), был распространен среди договаривающихся сторон Генеральным секретарем 28 ноября 2002 года в уведомлении депозитария C.N.1349.TREATIES-3. Эти поправки были сочтены принятыми 30 мая 2002 года и вступят в силу 29 августа 2002 года.

4. Специальное совещание рассмотрело обновленный сводный текст СМА (TRANS/SC.1/2002/3) и карту СМА издания 2002 года.

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

Документация: TRANS/SC.1/369; ECE/TRANS/16/Amend.8; ECE/TRANS/139

5. Специальное совещание приняло к сведению соответствующие решения девяносто пятой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) (октябрь 2001 года) (TRANS/SC.1/369) и шестьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту (18-21 февраля 2002 года) (ECE/TRANS/139).

Рассмотрение предложений по поправкам к приложению I к СМА

Документация: TRANS/SC.1/AC.5/2002/1; TRANS/SC.1/AC.5/2002/2;
TRANS/SC.1/AC.5/2002/3; TRANS/SC.1/AC.5/2000/11

6. Специальное совещание рассмотрело предложения о внесении поправок в приложение I к СМА, представленные Казахстаном (TRANS/SC.1/AC.5/2002/1). Она рекомендовала SC.1 принять предложения, содержащиеся в приложении 1 к настоящему докладу. Она не согласилась с предложением Казахстана о присвоении двойного номера (E 123/E 38) участку Кзыл-Орда - Чимкент. Что касается представленной информации о названиях городов, соответствующих современной транскрипции, то Специальное совещание поручило секретариату обеспечить надлежащее отражение новых названий в будущих вариантах сводного текста СМА и на карте.

7. Специальное совещание рассмотрело предложения о внесении поправок в приложение I к СМА, представленные Таджикистаном (TRANS/SC.1/AC.5/2002/2). Оно рекомендовало Рабочей группе SC.1 принять предложение, содержащееся в приложении I к настоящему докладу, несмотря на то, что это связано с необходимостью присвоения конкретному участку двойного номера (E 008/E 009).
8. Специальное совещание рассмотрело предложение о внесении поправок в приложение I к СМА, представленное Венгрией (TRANS/SC.1/AC.5/2002/7). Оно рекомендовало SC.1 принять предложение, содержащееся в приложении I к настоящему докладу, но поручило секретариату направить Словении письменный запрос для выяснения того, согласна ли она с этим предложением.
9. Специальное совещание рассмотрело документ секретариата, в котором обозначены возможные недостающие звенья в сети (TRANS/SC.1/AC.5/2002/3). Представитель Португалии заявил, что дорога E 801 не заканчивается на границе с Испанией, как указано в этом документе, а продолжается до города Верин в Испании. Следовательно, Испания может внести предложение относительно удлинения этого маршрута. Однако эта страна не является договаривающейся стороной СМА.
10. В отношении других возможных недостающих звеньев в сети СМА Специальное совещание настоятельно рекомендовало странам рассмотреть вопрос о внесении предложений о заполнении этих пробелов, если это необходимо.
11. Специальное совещание решило предложить Рабочей группе SC.1 заменить ссылку на город Ньюборг на дороге E 20 в Дании ссылкой на город Оденсе, а также многоточие на тире с целью указания нового туннеля.
12. Специальное совещание решило предложить Рабочей группе SC.1 исключить участок E 381 Киев - Орел. Этот маршрут уже охвачен отрезками дорог E 105, E 101 и E 391.
13. Специальное совещание решило представить Рабочей группе SC.1 предложение о том, чтобы дорога E 58 в Молдове проходила через Скулены, а не Лейшены.
14. Специальное совещание обсудило предложения общего характера, внесенные Румынией на девяносто четвертой сессии SC.1 (TRANS/SC.1/2000/11). Некоторые из этих предложений, например об использовании соответствующих цветов на карте СМА, уже реализованы. Другие предложения потребуют дальнейшего обсуждения.

15. В связи с соответствием сетей инфраструктуры ЕЭК и ЭСКАТО Специальное совещание отметило, что ЭСКАТО желает предоставить правовой статус сети азиатских автомагистралей и что потребуются дальнейшее обсуждение вопросов установки знаков на автодорогах, входящих как в одну, так и в другую сеть.

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.5/2002/4; TRANS/SC.1/AC.5/2002/5; неофициальный документ № 1

16. Специальное совещание рассмотрело окончательные рекомендации Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях (TRANS/AC.7/9 и Add.1), официально одобренные Комитетом по внутреннему транспорту на его шестьдесят четвертой сессии.

17. Специальное совещание предложило следующие рекомендации, которые можно было бы включить в приложение II к СМА:

- Мера 1.09 Дистанция между транспортными средствами (оборудование)
- Мера 1.10 Ограничение скорости (оборудование)
- Мера 2.8 Закрытие полос движения
- Мера 2.10 Выбор одного центра контроля
- Мера 2.11 Контроль за соблюдением правил дорожного движения (оборудование)
- Мера 2.12 Система управления транспортными потоками
- Мера 2.13 Альтернативные маршруты
- Мера 2.16 Проверка элементов оборудования транспортных средств большой грузоподъемности на перегрев (оборудование)
- Мера 3.01 Число галерей и полос движения
- Мера 3.02 Руководящие положения в отношении аварийных выходов и вентиляции
- Мера 3.03 Использование поперечных проходов в двухтрубных туннелях
- Мера 3.05 Руководящие положения, касающиеся оборудования в туннелях
- Мера 3.08 Оборудование для обеспечения безопасности

18. Специальное совещание выявило следующие рекомендации, которые, по ее мнению, не следует включать в приложение II к СМА:

- Мера 2.01 Координационный орган для осуществления надзора
- Мера 2.02 Сотрудник по технике безопасности
- Мера 2.03 Периодические учения для пожарных команд и аварийно-спасательных служб
- Мера 2.04 Туннель для проведения учений и испытаний
- Мера 2.05 Данные о пожарах
- Мера 2.06 Высокоэффективные мобильные вентиляторы
- Мера 2.07 Детекторы теплового излучения
- Мера 2.09 Время, требующееся для доступа в туннель в экстренном случае
- Мера 2.14 Функционирование вентиляционных систем
- Мера 2.15 Руководящие положения о практических испытаниях на пожаробезопасность
- Мера 3.06 Автоматические системы тушения пожара
- Мера 3.07 Стандартизация параметра "время-температура"
- Мера 3.09 Системы дорожных знаков и сигналов
- Мера 3.10 Знаки и сигналы, указывающие эвакуационные пути и объекты по обеспечению безопасности
- Мера 3.11 Критерии для наблюдения

19. Специальное совещание обсудило возможные способы включения отобранных мер в СМА в качестве либо добавлений к главам в приложении II, либо новой главы или пункта, либо дополнительного приложения или добавления.

20. Делегат от Италии вызвался представить конкретное предложение в этой связи, которое могла бы рассмотреть Рабочая группа SC.1 на своей следующей сессии в октябре 2002 года.

21. В соответствии с просьбой, изложенной в документе ЕЭК ООН/ВОЗ "Обзорный доклад: обзор документов в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и рекомендации относительно последующей деятельности" (ECE/AC.21/2001/1), Специальное совещание рассмотрело предложения Франции (TRANS/SC.1/AC.5/2002/4 и неофициальный документ № 1) и Германии (TRANS/SC.1/AC.5/2002/6), касающиеся окружающей среды и, в частности, ограничения зашумленности. Делегат от Словакии отметил важное значение оценки воздействия на окружающую среду и подчеркнул важность рассмотрения результатов принимаемых мер.

22. Специальное совещание просило делегата от Франции и секретариат доработать внесенные предложения и представить надлежащим образом сформулированные предложения по поправкам, касающиеся окружающей среды и ограничения зашумленности, для рассмотрения Рабочей группой SC.1 на ее следующей сессии в октябре 2002 года.

23. Специальное совещание рассмотрело предложения о внесении поправок в приложение II к СМА, представленные Проектом трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) на основе пересмотренного варианта третьего издания Стандартов и рекомендуемой практики ТЕА от марта 2002 года (TRANS/SC.1/AC.5/2002/5).

24. Принятые предложения содержатся в приложении 2 к настоящему докладу.

Прочие вопросы

25. Никаких других вопросов в рамках данного пункта на обсуждение Специального совещания вынесено не было.

Доклад о работе Совещания

26. Доклад о работе Специального совещания был подготовлен секретариатом после сессии и будет представлен для рассмотрения и утверждения Рабочей группой SC.1 на ее девяносто шестой сессии (7-10 октября 2002 года).

Приложение 1

Предлагаемые поправки к приложению I к СМА

Казахстан

Главные дороги

1) Направление запад - восток

а) Основные дороги

Е 40: Удлинение дороги от Лениногорска до границы с Китаем.

Новый общий маршрут:

Е 40: Кале - Харьков - Луганск - Волгоград - Астрахань - Атырау - Бейнеу - Кунград - Нукус - Дасшаус - Бухара - Навои - Самарканд - Джизак - Ташкент - Чимкент - Джамбул - Бишкек - Алма-Ата - Сарыозек - Талды-Курган - Ушарал - Таскескен - Аягуз - Георгиевка - Усть-Каменогорск - Лениногорск - **граница с Китаем.**

2) Направление север - юг

а) Основные дороги

Е 123: Изменить направление участка Кустанай - Жаксы - Есиль - Державинск следующим образом: Кустанай - Западное - Бузулук - Державинск. Участок Жаксы - Есиль - Державинск следует исключить.

Новый общий маршрут:

Е 123: Челябинск - Кустанай - **Западное - Бузулук - Державинск** - Аркалык - Джезказган - Кызыл-Орда - Чимкент - Ташкент - Айни - Душанбе - Нижний Пянж.

Е 125: Участок "Кокчетав - Астана" следует соединить через Щучинск.

Новый общий маршрут:

Е 125: Петропавловск - Кокчетав - **Щучинск** - Астана - Караганда - Балхаш -
Бурубайтал - Алма-Ата - Бишкек - Нарын - Торугарт.

Е 011: Исключить участок "Алма-Ата - Кокпек". Это предложение касается
дороги Е 012. Поменять местами Кокпек и Кеген. Началом маршрута определить пункт
Кокпек.

Новый общий маршрут:

Е 011: Кокпек - Кеген - Тюп.

Е 012: Добавить участки "Алма-Ата - Кокпек" и "Чунджа - Коктал".

Новый общий маршрут:

Е 012: **Алма-Ата - Кокпек - Чунджа - Коктал - Хоргос.**

Е 013: Конечным пунктом определить Коктал; исключить участок "Коктал - Хоргос".

Новый общий маршрут:

Е 013: Сарыозек - **Коктал**

Е 016: Следует исключить участок "Есиль - Астана".

Новый общий маршрут:

Е 016: **Западное - Жаксы - Атбасар - Астана.**

Новая дорога категории Е "Джезказган - Караганда - Павлодар - Успенка", соединяющая
три дороги Е 123, Е 125 и Е 127.

Общий маршрут:

Е 018: Джезказган - Караганда - Павлодар - Успенка

Новая дорога категории Е "Петропавловск - Западное", соединяющая дороги Е 123
и Е 125.

Общий маршрут:

Е 019: Петропавловск - Западное.

Названия исходных городов, указанных в приложении I к СМА и на карте, следует также привести в соответствие с современной транскрипцией:

Номер дороги	Названия использованные в приложении I к СМА и на проекте карты [прежние названия на русском языке]	Названия в современной транскрипции [новые названия в русской и английской транскрипции, предлагаемые Казахстаном]
Е 38	Актюбинск	Актобе - Aktobe
Е 40	Джамбул	Тараз - Taraz
Е 40	Талды-Курган	Талдыкорган - Taldykorgan
Е 011	Тыуап	Тюп - Tuup
Е 011	Алма-Ата	Алматы - Almaty
Е 014	Дружба	Достык - Dostyk
Е 015	Ташкескен	Таскескен - Taskesken
Е 125	Бурубайтал	Бурубайтал - Burubaytal

Таджикистан

Удлинение дороги **Е 008** в западном направлении для соединения с Душанбе и в восточном направлении для соединения с Каракумским шоссе (Китайская Народная Республика).

Новый общий маршрут:

Е 008: Душанбе - Куляб - Калаихум - Хорог - Моргаб - Кульма - граница с Китаем.

Венгрия

Новая дорога категории Е между Летенье и Тёрньисентмиклош.

Общий маршрут:

Е 653: Летенье - Тёрньисентмиклош.

Дания

Заменить исходный город Ньюборг на дороге **Е 20** на Оденсе.

Новый общий маршрут:

Е 20: Шаннон - Лимерик - Порт-Лейише - Дублин... Ливерпуль - Манчестер - Брандфорд - Лидс - Гулль... Эсбьерг - Коллинг - Миддelfарт - **Оденсе** - Корсёр - Кёге - Копенгаген - Мальмё - Хельсингборг - Хальмстад - Гётеборг - Эребру - Арбуга - Эскильстуна - Сёдертелье - Стокгольм... Таллинн - Санкт-Петербург.

Российская Федерация

Исключить **Е 381**.

Молдова

Дорога **Е 58** в Молдове должна проходить через Скулены, а не Лейшены.

Новый общий маршрут:

Е 58: Вена - Братислава - Зволен - Кошице - Ужгород - Мукачево - Халмеу - Сусева - Яссы - **Скулены** - Кишинев - Одесса - Николаев - Херсон - Мелитополь - Таганрог - Ростов-на-Дону.

Приложение 2

Предлагаемые поправки к приложению II к СМА

Содержание ...

Добавить недостающий пункт "4.4 Информация для участников дорожного движения".

II.2 Скоростные дороги

Существующий текст следует заменить следующим текстом:

"Скоростная дорога представляет собой дорогу, предназначенную для движения автотранспортных средств, въезд на которую возможен только через развязки или на регулируемых перекрестках и

- i) на проезжей части (проезжих частях) которой запрещены остановка и стоянка;
- ii) которая не имеет пересечения в одном уровне с любыми железнодорожными либо трамвайными путями или с тротуаром.

III.1 Общие положения

К перечню мест, в которых производятся изменения категории дороги (третий пункт данной главы снизу), следует добавить "места взимания дорожных сборов и пункты пересечения границы".

III.2.1 Основные параметры

Таблица, содержащая рекомендуемые минимальные значения параметров плана и продольного профиля, должна быть изменена следующим образом (см. исключенные или выделенные жирным шрифтом части теста):

Категория (расчетная скорость) Расчетная скорость	60	80	100	120	140
Минимальный радиус в плане (соответствующий максимальному наклону в 7%)	120	240	450	650	1 000
Уклон (максимально допустимый в %)*	8	7	6	5	4
Минимальный радиус в высшей точке продольного профиля (в м)	1 500	3 000	6 000	10 000	18 000
Минимальный радиус в высшей точке продольного профиля (в м)	1 600	4 500	10 000	-	-
Минимальный радиус в низшей точке продольного профиля	1 500	2 000	3 000	4 200	6 000

* **Значение уклона следует понизить на 1% в случае скоростных дорог и автомагистралей. При использовании максимального уклона следует предусмотреть дополнительную полосу движения для тихоходных транспортных средств.**

Последний пункт III.2.1 следует читать "Сопряжение кривых с прямыми обеспечивается в надлежащих случаях при помощи кривых перехода".

III.3.1 Количество и ширина полос движения

Второй и третий пункты следует исключить, поскольку они не содержат никакой дополнительной информации.

III.5 Пересечения

Добавить определение "пересечение на одном уровне", как в случае определения "развязка", приведенного в III.5.3. Использовать определение ПМАКС "место, в котором встречается не менее двух транспортных потоков".

III.5.1 Выбор типа пересечения

Термин "traffic signals" в тексте последнего пункта на английском языке следует заменить термином "traffic light signals" (см. пункт IV.4.1 и Венскую конвенцию).

III.5.2 Планировка пересечений в одном уровне

Термин "traffic signals" в последнем пункте текста на английском языке следует заменить термином "traffic light signals" (см. пункт IV.4.1 и Венскую конвенцию).

III.5.3.2 Геометрические характеристики

Третий пункт следует читать: "горизонтальные кривые соединяются кривыми перехода соответствующей длины. С этой целью необходимо также использовать надлежащие знаки и/или разметку".

В конце главы необходимо добавить пункт с) следующего содержания:

"с) в случае сокращения общего числа сливающихся полос движения такое сокращение следует обеспечить на достаточном расстоянии до места их слияния".

IV.3.1 Дорожные ограждения

Четвертый пункт следует читать: "Такие дорожные ограждения обычно устанавливаются у соответствующих сооружений **и в зоне подъезда к ним**".

IV.4.2 Дорожные знаки с изменяющейся информацией

В тексте на английском языке термин "lines" следует заменить термином "lanes".

IV.5 Освещение дороги

Первое предложение следует читать: "Освещение желательно обеспечивать на некоторых особых участках, таких как пограничные посты, туннели, перекрестки, развязки с другими дорогами СМА, пункты взимания дорожных сборов и т.д.".

IV.6.3 Охрана дорог от пересечения их животными

Для надлежащего отражения содержания данной главы ее название следует читать: "Охрана дорог от пересечения их животными и защита животных".

IV.1 Общие замечания

Конечную фразу последнего пункта следует читать: "...дорожных знаков, центров информации, расположенных в пунктах обслуживания **и отдыха**, и т.д."

V.2 Органическое соединение дорог с окружающей средой

Третий пункт следует читать:

"уровень шума, вибрацию и загрязнение воздуха и вод в результате дорожного движения, **а также** обслуживания и эксплуатации дорог следует, по мере возможности, ограничивать путем применения надлежащих мер на основании действующих в данной стране правил и положений";

V.3 Воздействие окружающей среды на участников дорожного движения

Последнее предложение (касающееся установки коммерческой рекламы вблизи автомагистралей) следует изложить в виде отдельного пункта.

VI.1 Общие положения

В третьем пункте текста на английском языке слово "buildings" следует заменить на "building".

VI.2 Управление обслуживанием

На четвертой строке первого пункта фразу "эти вопросы должны быть разработаны" следует заменить фразой "эти меры должны быть реализованы".
