



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

111-я сессия

Женева, 25–26 октября 2016 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Европейское соглашение о международных
автомагистралях (СМА): Статус Соглашения**

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

Сводный вариант

Записка секретариата

В настоящем документе содержится сводный вариант Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года. Он основан на сводных вариантах 2002 года (TRANS/SC.1/2002/3) и 2008 года (ECE/TRANS/SC.1/384). Одинарная линия на полях указывает на поправки, внесенные в период 2002–2008 годов, а двойная линия – на поправки, внесенные после 2008 года. Настоящий текст подготовлен для целей информирования и справки. Он не является правовым документом и не предназначен для замены официального текста Соглашения СМА.

GE.16-19017 (R) 041116 071116



* 1 6 1 9 0 1 7 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

Договаривающиеся стороны,

сознавая необходимость облегчения и развития в Европе международного дорожного движения,

полагая, что для обеспечения и развития связей между европейскими странами необходим координированный план постройки и реконструкции дорог, удовлетворяющих требованиям международного движения и окружающей среды в будущем,

договорились о нижеследующем:

Определение и принятие плана международной сети дорог категории Е

Статья 1

Договаривающиеся стороны принимают план автодорожной сети, именуемой ниже «международной сетью дорог категории Е», описание которой приведено в приложении I к настоящему Соглашению, в качестве координированного плана постройки и реконструкции дорог, имеющих международное значение, который они намерены выполнять в рамках своих внутригосударственных программ.

Создание сетки дорог

Статья 2

Международная сеть дорог категории Е представляет собой сетку основных дорог общим направлением север-юг и запад-восток; она включает также промежуточные дороги, расположенные между основными дорогами, равно как ответвления и соединительные дороги.

Постройка и реконструкция дорог международной сети дорог категории Е

Статья 3

Дороги международной сети дорог категории Е, упоминаемой в статье 1 настоящего Соглашения, должны быть приведены в соответствие с положениями приложения II к настоящему Соглашению.

Обозначение дорог международной сети дорог категории Е

Статья 4

1. Дороги международной сети дорог категории Е должны идентифицироваться и обозначаться дорожным знаком, описание которого приводится в приложении III к настоящему Соглашению.
2. Все используемые для обозначения дорог категории Е дорожные знаки, не соответствующие положениям настоящего Соглашения и приложений к нему, должны быть сняты в течение трех лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения в отношении данного государства в соответствии с положениями статьи 6.
3. Новые дорожные знаки, соответствующие знаку, описанному в приложении III к настоящему Соглашению, должны быть установлены на всех дорогах международной сети дорог категории Е в течение четырех лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения в отношении данного государства в соответствии с положениями.

4. Положения настоящей статьи не подпадают под ограничения, которые могут быть обусловлены внутрисоциальными программами, упомянутыми в статье 1 настоящего Соглашения.

Процедура подписания настоящего Соглашения и процедура, необходимая для того, чтобы стать стороной настоящего Соглашения

Статья 5

1. Настоящее Соглашение открыто для подписания до 31 декабря 1976 года государствами, которые либо являются членами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения этой Комиссии.

2. Эти государства могут стать сторонами настоящего Соглашения путем:

- a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
- b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении, за которым следует ратификация, принятие или утверждение; или
- c) присоединения.

3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

Вступление в силу настоящего Соглашения

Статья 6

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней с того дня, в который правительства восьми государств либо подпишут его без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдадут на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении при условии, что одна или несколько дорог международной сети дорог категории E непрерывно соединяют территории по крайней мере четырех государств, подписавших таким образом или сдавших на хранение подобный документ. При невыполнении этого условия Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня либо подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, при наличии которого это условие будет выполнено.

2. В отношении каждого государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой исчисляется срок 90 дней, указанный в пункте 1 настоящей статьи, Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

3. С момента вступления в силу настоящего Соглашения им отменяется и заменяется в отношениях между Договаривающимися сторонами Декларация о постройке международных автомагистралей, подписанная в Женеве 16 сентября 1950 года.

Процедура внесения поправок в основной текст настоящего Соглашения

Статья 7

1. В основной текст настоящего Соглашения могут вноситься поправки в соответствии с любой из процедур, указанных в настоящей статье.

2. *a)* По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в основной текст настоящего Соглашения рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК).

b) В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство в две трети представленных и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку всем Договаривающимся сторонам для ее принятия.

c) В случае принятия поправки большинством в две трети Договаривающихся сторон Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны, и поправка вступает в силу по истечении 12 месяцев со дня такого уведомления. Поправка вступает в силу в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку.

3. По просьбе по крайней мере одной трети Договаривающихся сторон Генеральный секретарь созывает конференцию, на которую приглашаются государства, указанные в статье 5. Процедура, описанная в подпунктах *a)* и *b)* пункта 2 настоящей статьи, применяется в отношении любой поправки, представленной на рассмотрение такой конференции.

Процедура внесения поправок в приложение I к настоящему Соглашению

Статья 8

1. В приложение I 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 приложение I к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК).

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство представленных и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон. Непосредственно заинтересованными Договаривающимися сторонами считаются:

a) в случае включения новой или изменения существующей международной дороги класса А – любая Договаривающаяся сторона, по территории которой проходит данная дорога;

b) в случае включения новой или изменения существующей международной дороги класса В – любая Договаривающаяся сторона, граничащая со страной, подавшей заявку, по территории которой проходит(ят) международная(ые) дорога(и) класса А, с которой(ыми) соединена новая или подлежащая изменению международная дорога класса В. Для целей настоящего пункта граничащими считаются также две Договаривающиеся

стороны, на территории которых находятся конечные пункты морского маршрута, предусмотренного трассой упомянутой(ых) выше международной(ых) дороги(дорог) класса А.

4. Любая предложенная поправка, сообщение о которой разослано в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, принимается, если в течение шестимесячного срока со дня этого сообщения ни одна из компетентных администраций непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон не уведомляет Генерального секретаря о том, что она возражает против этой поправки. Если администрация какой-либо Договаривающейся стороны заявит, что, согласно ее национальному законодательству, ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие компетентной администрации на внесение изменений в приложение I к настоящему Соглашению считается данным и предложенная поправка считается принятой лишь тогда, когда указанная администрация заявит Генеральному секретарю, что требуемое разрешение или одобрение получено.

Если это заявление не будет сделано в течение восемнадцатимесячного срока со времени препровождения предложенной поправки указанной компетентной администрации или если в течение указанного выше шестимесячного срока компетентная администрация непосредственно заинтересованной Договаривающейся стороны представит возражение против предлагаемой поправки, поправка не будет принята.

5. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, и она вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца со дня этого уведомления.

Процедура внесения поправок в приложения II и III к настоящему Соглашению

Статья 9

1. В приложения II и III 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 к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК).

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство представленных и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривающихся сторон для ее принятия.

4. Такая поправка принимается, если в течение шестимесячного срока со дня направления соответствующего сообщения менее одной трети компетентных администраций Договаривающихся сторон уведомляют Генерального секретаря о своем возмражении против поправки.

5. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, и она вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение шестимесячного срока, упомянутого в статье 9.4, сделают заявление о том, что они не принимают поправку в целом или ее часть.

Сообщение адреса администрации, которой должны направляться предложения о внесении поправок в приложения к настоящему Соглашению

Статья 10

Каждое государство в момент подписания, ратификации, принятия или утверждения настоящего Соглашения или присоединения к нему сообщает Генеральному секретарю название и адрес своей администрации, которой должны направляться в соответствии с положениями статей 8 и 9 настоящего Соглашения предложения о внесении поправок к настоящему Соглашению.

Денонсация настоящего Соглашения и прекращение его действия

Статья 11

Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем письменного уведомления, адресованного Генеральному секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем этого уведомления.

Прекращение действия настоящего Соглашения

Статья 12

Настоящее Соглашение теряет силу, если число Договаривающихся сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее восьми.

Урегулирование споров

Статья 13

1. Всякий спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который спорящие стороны не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается на арбитраж по заявлению любой из Договаривающихся сторон, между которыми возник спор, и передается соответственно одному или нескольким арбитрам, избранным по общему соглашению спорящих сторон. Если в течение трех месяцев со дня представления просьбы о рассмотрении дела в арбитраже спорящие стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра, любая из этих сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

2. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, имеет обязательную силу для спорящих Договаривающихся сторон.

Ограничения в применении настоящего Соглашения

Статья 14

Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

Заявление относительно статьи 13 настоящего Соглашения

Статья 15

Любое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 13 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не являются связанными положениями статьи 13 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такое заявление.

Сообщения Договаривающимся сторонам

Статья 16

Помимо заявлений, сообщений и уведомлений, предусмотренных в статьях 7, 8, 9 и 15 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь сообщает Договаривающимся сторонам и другим государствам, указанным в статье 5:

- a) о подписаниях, ратификациях, принятиях, утверждениях и присоединениях в соответствии со статьей 5;
- b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 6;
- c) о дате вступления в силу поправок к настоящему Соглашению в соответствии с пунктом 2 c) статьи 7, пунктами 4 и 5 статьи 8 и статьей 9;
- d) о денонсациях в соответствии со статьей 11;
- e) о прекращении действия настоящего Соглашения в соответствии со статьей 12.

Сдача настоящего Соглашения на хранение Генеральному секретарю

Статья 17

После 31 декабря 1976 года подлинник настоящего Соглашения сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в статье 5 настоящего Соглашения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Женеве в одном экземпляре пятнадцатого ноября тысяча девятьсот семьдесят пятого года на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

Приложение I

Международная сеть дорог категории E

Пояснения

1. Основные и промежуточные дороги, именуемые дорогами класса А, имеют двузначные номера; ответвления и соединительные дороги, именуемые дорогами класса В, имеют трехзначные номера.
2. Основные дороги северо-южного направления имеют двузначные нечетные номера, оканчивающиеся цифрой 5 и возрастающие с запада на восток. Основные дороги восточно-западного направления имеют двузначные четные номера, оканчивающиеся цифрой 0 и возрастающие с севера на юг. Промежуточные дороги имеют соответственно двузначные нечетные и двузначные четные номера, заключенные между номерами тех основных дорог, между которыми они расположены. Дороги класса В имеют трехзначные номера, причем первая цифра совпадает с номером ближайшей основной дороги, расположенной к северу от данной дороги В, а вторая цифра совпадает с номером ближайшей основной дороги, расположенной к западу от упомянутой дороги В; третья цифра представляет собой порядковый номер.
3. Дороги класса А северо-южного направления, расположенные к востоку от дороги E 99, имеют трехзначные нечетные номера от 101 до 129. К этим дорогам применяются и другие правила, упомянутые в пункте 2 выше.
4. Ответвления и соединительные дороги, расположенные восточнее дороги E 101, имеют трехзначные номера, начинающиеся с 0 – от 001 до 099.

Перечень дорог

А. Главные дороги

1) Направление запад-восток

а) Основные дороги

- E 10** А – Нарвик – Кируна – Лулео
- E 20** Шаннон – Лимерик – Порт-Лейише – Дублин ... Ливерпуль – Манчестер – Брайфорд – Лидс – Гулль ... Эсбьерг – Коллинг – Миддельфарт – Оденсе – Корсёр-Кёге – Копенгаген – Мальмё – Хельсингборг – Хальмстад – Гётеборг – Эребру – Арбуга – Эскильстуна – Сёдертелье – Стокгольм ... Таллин – Санкт-Петербург
- E 30** Корт – Уотерфорд – Уэксфорд – Рослэр ... Фишгард – Суонси – Кардифф – Ньюпорт – Бристоль – Лондон – Колчестр – Ипсуич – Феликстоу ... Хук-ван-Холланд – Гаага – Гоуда – Утрехт – Амерсфорт – Ольденцаль – Оснабрюк – Бад-Ойенхаузен – Ганновер – Брауншвейг – Магдебург – Берлин – Свебодзин – Познань – Лович – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск – Курган – Ишим – Омск
- E 40** Кале – Остенде – Гент – Брюссель – Льеж – Ахен – Кёльн – Ольпе – Гисен – Бад-Херсфельд – Херлесхаузен – Эйзенах – Эрфурт – Гера – Кемнитц – Дрезден – Герлиц – Легница – Вроцлав – Ополе – Гливице – Краков – Пшемьсль – Львов – Ровно – Житомир – Киев – Харьков – Луганск – Волгоград – Астрахань – Атырау – Бейнеу – Кунград – Нукус – Дашховуз – Бухара – Навои – Самарканд – Джизак – Ташкент – Чимкент – Тараз – Бишкек – Алматы – Сары-Озек – Талды-Курган – Ушарал – Ташкескен – Аягуз – Георгиевка – Усть-Каменогорск – Риддер
- E 50** Брест – Ренн – Ле-Ман – Париж – Реймс – Мец – Саарбрюккен – Мангейм – Хейльбронн – Нюрнберг – Розвадов – Пльзень – Прага – Йиглава – Брно – Тречин – Прешов – Кошице – Вишни – Немецкие – Ужгород – Мукачево – Стрый – Тернополь – Хмельницкий – Винница – Умань – Кировоград – Днепропетровск – Донецк – Ростов-на-Дону – Армавир – Минеральные Воды – Махачкала
- E 60** Брест – Нант – Тур – Орлеан – Куртене – Бон – Безансон – Бельфор – Мюлуз – Базель – Цюрих – Винтертур – Санкт-Галлен – Санкт-Маргаретен – Лаутерах – Фельдкирх-Имст – Инсбрук – Бергль – Розенгейм – Зальцбург – Линц – Вена – Никельсдорф – Мосонмадьаровар – Дьер – Будапешт – Пюшпекладани – Орадя – Клуж Напока – Турда – Тыргу-Муреш – Брашов – Проешти – Бухарест – Урзичени – Слобозия – Хырсово – Констанца – Аджиджа – Потти – Самтредиа – Кашури – Тбилиси – Гандия – Эвлак – Баку ... Туркменбаши – Гызыларбат – Ашхабад – Теджен – Мары – Чарджоу – Алат – Бухара – Карши – Гузай – Шеробод – Термес – Душанбе – Жиргатал – Сари Таш – Иркештам

- E 70** Ла-Корунья – Овьедо – Бильбао – Сан-Себастьян – Бордо – Клермон-Ферран – Лион – Шамбери – Сюза – Турин – Александрия – Тортона – Брешиа – Верона – Местре (Венеция) – Пальманова – Триест – Любляна – Загреб – Дьяково – Белград – Вршац – Тимишоара – Карансебеш – Дробета – Турну – Северин – Крайова – Александрия – Бухарест – Джурджу – Русе – Разград – Шумен – Варна ... Самсун – Орду – Гиресун – Трабзон – Батуми – Потти
- E 80** Лиссабон – Сантарен – Лейрия – Коимбра – Авеиро (Альбергария) – Визеу – Гуарда – Вильяр – Формосо – Саламанка – Бургос – Сан-Себастьян – По – Тулуза – Нарбон – Ним – Экс-ан-Прованс – Ницца – Винтимилья – Савона – Генуя – Специя – Мильярино – Ливорно – Гроссето – Чивитавеккья – Рим – Пескара ... Дубровник – Петровац – Подгорица – Приштина – Ниш – Димитровград – София – Пловдив – Свилеград – Эдирне – Бабаэски – Силиври – Стамбул – Измир – Адапазары – Болу – Гереле – Илгаз – Амасья – Никсар – Рефахие – Эрзинджан – Ашкале – Эрзурум – Агры – Гюрбулак – Иран (Исламская Республика)
- E 90** Лиссабон – Монтижу – Сетубал – Евора – Каиа – Бадахос – Мадрид – Сарагоса – Лерида – Барселона ... Мадзара-дель-Валло – Алькамо – Палермо – Мессина ... Реджо-ди-Калабрия – Катандзаро – Кротоне – Сибари – Метапонт – Таранто – Бриндизи ... Игуменица – Янина – Козани – Салоники – Александруполис – Ипсала – Кешан – Гелиболу ... Ляпсеки – Бурса – Эскишехир – Сиврихисаир – Анкара – Аксарай – Адана – Топраккале – Газиантеп – Урфа – Нусайбин – Джизре – Хабур – Ирак
- в) Промежуточные дороги**
- E 04** Хельсингборг – Йёнчёпинг – Норчёпинг – Сёдертелье – Стокгольм – Сундсвалль – Умео – Лулео – Хапаранда – Торнио – Кеми
- E 06** Треллеборг – Мальмё – Хальмстад – Гётеборг – Осло – Лиллехаммер – Тронхейм – Нарвик – Ольдерфьорд – Карасйок – Киркенес
- E 08** Тромсё – Нордхосботн – Шиботн – Килписьярви – Торнио – Оулу – Васа – Турку
- E 12** Мо и Рана – Умео ... Васа – Тампере – Хельсинки
- E 14** Тронхейм – Стурлиен – Эстерсунд – Сундсвалль
- E 16** Лондондерри – Белфаст ... Глазго – Эдинбург ... Берген – Фагернес – Хёнефосс (Осло) – Гардермоен – Конгсвингер – норвежско-шведская граница – Торсби – Малунг – Борленге – Фалун – Сандвикен – Гальве
- E 18** Крейгавон – Белфаст – Ларн ... Странрар – Гретна – Карлайл – Ньюкасл ... Кристиансанн – Осло – Эребру – Арбуга – Вестерос – Стокгольм/Каппельсхер ... Марианхамина ... Турку/Наантали – Хельсинки – Ваалимаа – Санкт-Петербург

- E 22** Холихед – Честер – Уоррингтон – Манчестер – Лидс – Донкастер – Иммингем ... Амстердам – Гронинген – Ольдербург – Бремен – Гамбург – Любек – Росток – Штральзунд – Засниц ... Треллеборг – Мальмё – Кальмар – Норчёпинг – Вентспилс – Рига – Резекне – Великие Луки – Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Елабуга – Пермь – Екатеринбург – Тюмень – Ишим
- E 24** Бирмингем – Кембридж – Ипсуич
- E 26** Гамбург – Берлин
- E 28** Берлин – Щецин – Голенов – Кошалин – Гданьск ... Калининград – Толпаки – Нестеров – Марьямполь – Вильнюс – Минск
- E 32** Колчестр – Харидж
- E 34** Зебрюгге – Антверпен – Эйндховен – Венло – Оберхаузен – Дортмунд – Бад-Ойенхаузен
- E 36** Берлин – Люббенау – Котбус – Легница
- E 38** Глухов – Курск – Воронеж – Саратов – Уральск – Актюбинск – Карабутак – Аральск – Новоказалинск – Кзылорда – Чимкент
- E 42** Дюнкерк – Лиль – Монс – Шарлеруа – Намюр – Льеж – Сен-Вит – Витлих – Бинген – Висбаден – Франкфурт-на-Майне – Ашаффенбург
- E 44** Гавр – Амьер – Шарлевиль-Мезьер – Люксембург – Трир – Кобленц – Гиссен
- E 46** Шербург – Кайе – Руан – Реймс – Шарлевиль – Мезьер – Льеж
- E 48** Швейнфурт – Байройт – Марктредвиц – Хеб – Карловы Вары – Прага
- E 52** Страсбург – Аппенвейер – Карлсруэ – Штутгард – Ульм – Мюнхен – Зальцбург
- E 54** Париж – Шомон – Мюлуз – Базель – Вальдсхут – Линдау – Мюнхен
- E 56** Нюрнберг – Регенсбург – Пассау – Вельс – Заттледт
- E 58** Вена – Братислава – Зволен – Кошице – Ужгород – Мукачево – Халмеу – Сусева – Яссы – Скулень – Кишинев – Одесса – Николаев – Херсон – Мелитополь – Таганрог – Ростов-на-Дону
- E 62** Нант – Пуатье – Макон – Женева – Лозанна – Мартиньи – Сьон – Симплон – Гравеллона Точе – Милан – Тортонна – Генуя
- E 64** Турин – Милан – Брешиа
- E 66** Фортецца – Сан-Кандидо – Шпитталь – Филлах – Клагенфурт – Грац – Веспрем – Секешфехервар – Дунайваром – Кечкемет – Сольнок
- E 68** Сегед – Арад – Илия – Дева – Себеш – Сибиу – Вештем – Фэгэраш – Брашов
- E 72** Бордо – Тулуза
- E 74** Ницца – Кунео – Асти – Алессандрия

- E 76 Мильярино – Флоренция
- E 78 Гроссето – Ареццо – Сансеполькро – Фано
- E 82 Порту – Вила-Реал – Браганса – Самора – Тордесильяс
- E 84 Кешан – Текирдаг – Силиври
- E 86 Кристалопиджи – Флорина – Веви – Эфира
- E 88 Анкара – Йозгат – Сивас – Рифахие
- E 92 Игуменица – Янина – Трикала – Волос
- E 94 Коринф – Афины
- E 96 Измир – Ушак – Афьон – Сиврихисар
- E 98 Топбогази – Кырыкхан – Рейханлы – Кильведлзу – Сирийская Арабская Республика

2) Направление север-юг

а) Основные дороги

- E 05 Гринок – Глазго – Гретна – Карлайл – Пенрит – Престон – Уоррингтон – Бирминген – Ньюбери – Саутгемптон ... Гавр – Париж – Орлеан – Тур – Пуатье – Бордо – Сан-Себастьян – Бургос – Мадрид – Кордова – Севилья – Кадис – Альхесирас
- E 15 Инвернесс – Перт – Эдинбург – Ньюкасл – Скотч-Корнер – Донкастер – Лондон – Фолкстон – Дувр ... Кале – Париж – Лион – Оранж – Нарбонн – Жерона – Барселона – Таррагона – Кастильон-де-ла-Плана – Валенсия – Аликанте – Мурсия – Альхесирас
- E 25 Хук-ван-Холланд – Роттердам – Гауда – Утрехт – Хертогенбос – Эйнховен – Маастрихт – Льеж – Бастонь – Арлон – Люксембург – Мец – Сент-Авольд – Страсбург – Мюлуз – Базель – Ольтен – Берн – Лозанна – Женева – Мон-Блан – Аоста – Ивреа – Верчелли – Александрия – Генуя – ... Бастия – Порто-Веквэ – Бонифачо ... Порто-Торрес – Сассари – Кальяри ... Палермо
- E 35 Амстердам – Утрехт – Арнем – Эммерих – Оберхаузен – Кёльн – Франкфурт-на-Майне – Гейдельберг – Карлсруэ – Оффенбург – Базель – Ольтен – Люцерн – Альтдорф – Сен-Готард – Беллинцона – Лугано – Киассо – Комо – Милан – Пьяченца – Парма – Модена – Флоренция – Ареццо – Рим
- E 45 Каресуандо – Елливаре – Стуруман – Эстесунд – Мура – Грумс – Тролльхеттан – Гётеборг ... Фредериксхавн – Ольборг – Орхус – Вайле – Коллинг – Фрёслев – Фленсбург – Гамбург – Ганновер – Гёттинген – Кассель – Фульда – Вюрцбург – Нюрнберг – Мюнхен – Розенгейм – Вергль – Инсбрук – пер. Бреннер – Фортецца – Больцано – Тренто – Верона – Модена – Болонья – Чезена – Перуджа – Фиано (Рим) – Сан-Чезарео (Рим) – Неаполь – Салерно – Сичиньяно – Козенца – Вилла-Сан-Джованни ... Мессина – Катания – Сиракузы – Джела

- E 55** Хельсингборг ... Хельсингёр – Копенгаген – Кёге – Вордингборг – Фаро – Нюкёбинг Фальстер – Гесер ... Росток – Берлин – Люббе-нау – Дрезден – Теплице – Прага – Табор – Ческе Будеевице – Дольни Дворжиште – Линц – Зальцбург – Филлах – Тарвизио – Удине – Пальманова – Местре (Венеция) – Равенна – Чезена – Римини – Фано – Анкона – Пескара – Каноса – Бари – Бриндизи ... Игуменица – Превеза – Месолонгион – Рион – Патры – Пиргос – Каламата
- E 65** Мальмё – Истад ... Свиноуйсьце – Волин – Голленюв – Щецин – Свободзин – Елена-Гура – Харрахов – Железни Брод – Турнов – Млада Болеслав – Прага – Йиглава – Брно – Бржецлав – Братислава – Райка – Мошонмадьяровавр – Чорна – Сомбатхей – Керменд – Залаэгерсег – Надъканижа – Летенье – Загреб – Карловац – Риека – Сплит – Меткович – Дубровник – Петровац – Подгорица – Бьело Поле – Скопье – Кичево – Охрид- Битола – Ники – Веви – Козани – Лариса – Домокос – Ламия – Браллос – Итея – Антиррион ... Рион – Эгион – Коринф – Триполис – Каламата ... Кисамос – Ханья
- E 75** Варде – Утойоки – Ивало – Соданкюля – Рованиеми – Кеми – Оулу – Ювяскюля – Хейнола – Лахти – Хельсинки ... Гданьск – Свеце – Крошневице – Лодзь – Плтркув Трыбунальски – Катовице – Ч. Тешин – Жилина – Братислава – Дьлр – Будапешт – Сегед – Белград – Ниш – Куманово – Скопье – Гевгелия – Эвзони – Салоники – Лариса – Алмирос – Ламия – Афины ... Ханья – Ираклион – Айос – Николаос – Сития
- E 85** Клайпеда – Каунас – Вильнюс – Лида – Слоним – Кобрин – Луцк – Черновцы – Сирет – Сучава – Сэбэоани – Роман – Бакэу – Мэрэшести – Тишица – Бузэу – Урзичени – Бухарест – Джурджу – Русе – Бяла – Велико Тырново – Стара Загора – Хасково – Свилеград – Орменио – Кастаньяс – Дидимотихон – Александруполис
- E 95** Санкт-Петербург – Псков – Гомель – Киев – Одесса ... Самсун – Мерзифон
- E 101** Москва – Калуга – Брянск – Глухов – Киев
- E 105** Киркенес – Мурманск – Петрозаводск – Санкт-Петербург – Москва – Орел – Харьков – Симферополь – Алушта – Ялта
- E 115** Ярославль – Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск
- E 117** Минеральные Воды – Нальчик – Владикавказ – Тбилиси – Ереван – Гори – Мегри
- E 119** Москва – Тамбов – Поворино – Волгоград – Астрахань – Махачкала – Куба – Баку – Алят – Астара
- E 121** Самара – Уральск – Атырау – Бейнеу – Шетпе – Жетыбай – Фетисово – Бекдаш – Туркменбаши – Гызыларбат – Иран (Исламская Республика) (Горган)
- E 123** Челябинск – Кустанай – Западное Бузулук – Державинск – Аркалык – Жезказган – Кызылорда – Шымкент – Ташкент – Айни – Душанбе – Нижний Пяндж

- E 125** Ишим – Петропавловск – Кокчетав – Щучинск – Астана – Караганда – Балхаш – Бурубайтал – Алматы – Бишкек – Нарын – Торугарт
- E 127** Омск – Павлодар – Семипалатинск – Георгиевка – Майкапшагай
- в) Промежуточные дороги**
- E 01** Ларн – Белфаст – Дублин – Уэскфорд – Рослэр ... Ла Корунья – Понтеверда – Валенча – Порту – Авеиро (Альбергария) – Коимбра – Лиссабон – Сетубал – Фару – Вила Реаль де Сан-Антонио – Уэльва – Севилья
- E 03** Шербур – Ренн – Нант – Ла Рошель
- E 07** По – Хака – Уэска – Сарагоса
- E 09** Орлеан – Лимож – Тулуза – Барселона
- E 11** Вьерзон – Монлюсон – Клермон-Ферран – Монпелье
- E 13** Донкастер – Шеффилд – Ноттингем – Лестер – Нортгемптон – Лондон
- E 17** Антверпен – Гент – Кортрейк – Камбре – Реймс – Бон
- E 19** Амстердам – Гаага – Роттердам – Бреда – Антверпен – Брюссель – Монс – Валансьен – Париж
- E 21** Мец – Нанси – Дижон – Женева
- E 23** Мец – Нанси – Безансон – Валлорб – Лозанна
- E 27** Бельфор – Берн – Мартины – Гран-Сен-Бернар – Аоста
- E 29** Кельн – Люксембург – Саарбрюккен – Саргемин – (E 25 Страсбург)
- E 31** Роттердам – Горинхем – Неймеген – Гох – Крефельд – Кельн – Кобленц – Бинген – Людвигсхафен
- E 33** Парма – Специя
- E 37** Бремен – Оснабрюк – Дортмунд – Кёльн
- E 39** Тронхейм – Олесунн – Берген – Ставанг – Кристиансанн ... Хиртсхальс – Йерринг – Нёрре – Сандби – Ольборг
- E 41** Дортмунд – Гисен – Ашаффенбург – Вюрцбург – Штутгарт – Шафхаузен – Винтертур – Цюрих – Альтдорф
- E 43** Вюрцбург – Ульм – Линдау – Брегенц – Санкт-Маргаретен – Букс – Кур – Сан-Бернардино – Беллинцона
- E 47** Хельсингборг ... Хельсингер – Копенгаген – Кёге – Вордингборг – Фаро – Редби ... Любек
- E 49** Магдебург – Галле – Плауэн – Шенберг – Войтанов – Карловы Вары – Пльзень – Ческе Будеёвице – Тршебонь – Галамки – Вена
- E 51** Берлин – Лейпциг – Гера – Хиршберг – Хоф – Байреит – Нюрнберг
- E 53** Пльзень – Байер – Эйзенштейн – Деггендорф – Мюнхен
- E 57** Саттледт – Люцен – Санкт-Михаэль – Грац – Марибор – Любляна

- E 59** Прага – Йиглава – Вена – Грац – Шпильфельд – Марибор – Загреб
E 61 Филах – тоннель Караванкен/Предор Караванке – Накло – Любляна – Триест – Риека
E 63 Соданкюля – Кемиярви – Кусамо – Каяани – Куопио – Ювяскюля – Тампере – Турку
E 67 Хельсинки – Таллин – Рига – Паневежис – Каунас – Варшава – Петркув-Трыбунальски – Вроцлав – Клодзко – Беловене – Наход – Градец-Кралове – Прага
E 69 Нордкап – Олдер-фьорд
E 71 Кошице – Мишкольц – Будапешт – Балатоналига – Надьканижа – Загреб – Карловац – Бихач – Книн – Сплит
E 73 Будапешт – Сексард – Мохач – Осиек – Джяково – Самак – Зеница – Мостар – Меткович
E 77 Псков – Рига – Шауляй – Толпаки – Калининград ... Гданьск – Эльблонг – Варшава – Радом – Краков – Третена – Рузомберок – Зволен – Будапешт
E 79 Мишкольц – Дебрецен – Беретьоуйфалу – Орадя – Беюш – Дева – Петрошени – Тыргу-Жиу – Крайова – Калафат ... Видин – Враца – Ботевград – София – Благоевград – Сере – Салоники
E 81 Мукачево – Халмеу – Сату-Маре – Залзу – Клуж Напока – Турда – Себеш – Сибиу – Питешти – Бухарест – Лехлиу – Фетешти – Чернавода – Констанца
E 83 Бяла – Плевен – Яблоница – Ботевград – София
E 87 Одесса – Измаил – Рени – Галати – Тулча – Констанца – Варна – Бургас – Маринка – Звездец – Малко-Тырново – Дерекей – Кыркларели – Бабаески – Хавса – Кешан – Гелиболу – Эджебад ... Чанаккале – Айвалык – Измир – Сельчук – Айдын – Денизли – Аджипаям – Коркутели – Анталья
E 89 Гереле – Кызылджахамам – Анкара
E 91 Топраккале – Искендерун – Топбогази – Анталья – Яиладагы – Сирийская Арабская Республика
E 95 Санкт-Петербург – Псков – Гомель – Киев – Одесса
E 97 Херсон – Джанкой – Новороссийск – Сочи – Сухуми – Поти – *(недостающее звено)* – Трабзон – Гюмюшане – Ашкале
E 99 Шанлыурфа – Диярбакыр – Битлис – Догубаязит – Ыгдыр – Дилуджу – Садарак

В. Ответвления и соединительные дороги

- E 134** Хеугесунн – Хеукилигрени – Драммен
E 136 Олесунн – Ондальснес – Домбос
E 201 Корк – Порт-Лейше
E 231 Амстердам – Амерсфорт

	E 232	Амерсфорт – Хогевен – Гронинген
	E 233	Хогевен – Хазелюнне – Клоппенбург – Бремен
	E 234	Куксхафен – Бремерхафен – Бремен – Вальсроде
	E 251	Засниц – Штральзунд – Нейбранденбург – Берлин
	E 261	Швьецце – Познань – Вроцлав
	E 262	Каунас – Укмерж – Даугавпилс – Резекне – Остров
	E 263	Таллин – Тарту – Лухамаа
	E 264	Йыхви – Тарту – Валга – Валка – Валмиера – Инчукалнс
	E 265	Таллин – Палдиски – Каппельшер
	E 271	Минск – Гомель
	E 272	Клайпеда – Паланга – Шауляй – Паневежис – Укмерге – Вильнюс
	E 311	Бреда – Горинхем – Утрехт
	E 312	Флиссинген – Бреда – Эйндрховен
	E 313	Антверпен – Льеж
	E 314	Левен – Хасселт – Херлен – Ахен
	E 331	Дортмунд – Кассель
	E 371	Радом – Жешов – Вышний Комарник – Свидник – Прешов
	E 372	Варшава – Люблин – Львов
	E 373	Люблин – Ковель – Киев
	E 381	<i>(исключено)</i>
	E 391	Тросна – Глухов
	E 401	Сен-Бриё – Кан
	E 402	Кале – Руен – Ле-Ман
	E 403	Зебрюгге – Брюгге – Кортрейк – Турне
	E 404	Яббек – Зебрюгге
	E 411	Брюссель – Намюр – Арлон – Лонгви – Мец
	E 420	Нивель – Шарлеруа – Реймс
	E 421	Ахен – Сент-Вит – Люксембург
	E 422	Трир – Саарбрюккен
	E 429	Турне – Галле
	E 441	Кемнитц – Плауэн – Хоф
	E 442	Карловы Вары – Теплице – Турнов – Градец-Кралове – Оломоуц – Жилина
	E 451	Гисен – Франкфурт-на-Майне – Мангейм
	E 461	Свитава – Брно – Вена
	E 462	Брно – Оломоуц – Чески-Тешин – Краков

E 471	Мукачево – Львов
E 501	Ле-Ман – Анже
E 502	Ле-Ман – Тур
E 511	Куртене (А6) – Труа
E 512	Ремирмон – Мюлуз
E 531	Офенбург – Донауэшинген
E 532	Мемминген – Фюссен
E 533	Мюнхен – Гармиш – Партенкирхен – Миттенвальд – Зеефельд – Инсбрук
E 551	Ческе Будеевице – Гумполец
E 552	Мюнхен – Браунау – Вельс – Линц
E 571	Братислава – Зволен – Кошице
E 572	Тренчин – Жьяр-над-Гроном
E 573	Пушплкладань – Ньиредьхаза – Чоп – Ужгород
E 574	Бакэу – Брашов – Питешти – Крайова
E 575	Братислава – Дунайска-Стреда – Медведов – Вамошабади – Дьёр
E 576	Клуж-Напока – Деж
E 577	Плоэшти – Бузэу
E 578	Сарател – Регин – Топлица – Георгени – Мьеркуря-Чук – Сфынту-Георге – Кикис
E 579	Гёрбехаза – Ньиредьхаза – Вашарошнамень – Берегдароч
E 581	Тишица – Текуч – Альбита – Леушень – Кишинев – Одесса
E 583	Сэбэоани – Яссы – Скулены – Бельцы – Могилев-Подольский – Винница – Житомир
E 584	Полтава – Кировоград – Кишинев – Гургулешты – Галац – Слободзия
E 591	Новороссийск – пересечение с E 115 к югу от Ростова-на-Дону
E 592	Краснодар – Джубга
E 601	Ньор (А10) – Ла-Рошель
E 602	Ла-Рошель – Сент
E 603	Сент – Ангулем – Лимож
E 604	Тур – Вьерзон
E 606	Ангулем – Бордо
E 607	Дигуэн – Шалон-сюр-Сон
E 611	Лион – Пон-д'Эн
E 612	Ивреа – Турин
E 641	Вергль – Санкт-Иоганн – Лофер – Зальцбург

E 651	Альтенмарк – Лицен
E 652	Клагенфурт – Лойбльпасс – Накло
E 653	Летенье – Торнигентмиклош
E 661	Балатонкерестур – Надьятад – Барч – Вировитица – Окучани – Барья-Лука – Яйце – Дони-Вакуф – Зеница
E 662	Субоница – Сомбор – Осиек
E 671	Тимишоара – Арад – Орадя – Сату-Маре
E 673	Лугож – Илия
E 675	Аджиджа – Негру-Водэ/Кардам
E 691	Аштарак – Гумри – Ашотск – Вале – Тюркгюджу – Пософ – Карс – Хорасан
E 692	Батуми – Самтредия
E 711	Лион – Гренобль
E 712	Женева – Шамбери – Марсель
E 713	Валанс – Гренобль
E 714	Оранж – Марсель
E 717	Турин – Савона
E 751	Риека – Пула – Копер
E 761	Бихач – Яйце – Дони-Вакуф – Зеница – Сараево – Ужице – Чачак – Кралево – Крушевац – Поете – Парачин – Заечар
E 762	Сараево – Подгорица – албанская граница
E 763	Белград – Чачак – Нова-Варош – Биело-Поле
E 771	Дробета-Турну-Северин – Ниш
E 772	Ябланица – Велико-Тырново – Шумен
E 773	Поповица – Стара-Загора – Бургас
E 801	Коимбра – Визеу – Вилла-Реал – Шавиш – Верин
E 802	Браганча – Гуарда – Каштелу-Бранку – Порталегре – Евора – Бея – Урик
E 803	Саламанка – Мерида – Севилья
E 804	Бильбао – Логроньо – Сарагоса
E 805	Фамаликан – Шавиш
E 806	Торрес Новас – Абрантес – Кастело Бранко – Гварда
E 821	Рим – Сан-Чезарео
E 840	Сассари – Ольбия ... Чивитавеккья – пересечение с дорогой E 80
E 841	Авеллино – Салерно
E 842	Неаполь – Авеллино – Беневенто – Каноса
E 843	Бари – Таранто

E 844	Спеццано-Альбанесе – Сибари
E 846	Козенца – Кортоне
E 847	Сичиньяно – Потенца – Метапонто
E 848	Сан-Эвфемия – Катандзаро
E 851	Петровац – (Албания) – Призрен – Приштина
E 852	Охрид – албанская граница
E 853	Янина – албанская граница
E 871	София – Кюстендил – Куманово
E 881	Измит – Бурса – Балыкесир – Маниса – Измир – Кешме
E 901	Мадрид – Валенсия
E 902	Хаен – Гранада – Малага
E 931	Мадзара дель Вало – Джела
E 932	Буонфорнелло – Энна – Катания
E 933	Алькамо – Трапани
E 951	Янина – Арта – Агринион – Месолонгион
E 952	Актио – Вонича – Амфилохия – Карпенисси – Ламия
E 961	Триполис – Спарта – Йитион
E 962	Элефсис – Фивы
E 981	Афьон – Конья – пересечение (Аксарай – Позанты) (государственная дорога E 90, связывающая Анкару с Мерсином)
E 982	Мерсин – пересечение Тарсус-Восток (скоростная дорога E 90, связывающая Анкару с Аданой)
E 001	Тбилиси – Баграташ – Ванадзор
E 002	Алият – Саатлы – Мегри – Ордубад – Джульфа – Нахичевань – Садарак
E 003	Учкудук – Дашхаус – Ашхабад – Гудан
E 004	Кызылорда – Учкудук – Бухара
E 005	Гуза – Самарканд
E 006	Аяни – Коканд
E 007	Ташкент – Коканд – Андижан – Ош – Иркештам
E 008	Душанбе – Куляб – Калаихум – Хорог – Мургаб – Кулма – китайская граница
E 009	Джиргатал – Хорог – Ишкашим – Лянга – Китай
E 010	Ош – Бишкек
E 011	Кокпек – Кеген – Тыуп
E 012	Алматы – Кокпек – Чунджа – Коктал – Хоргос
E 013	Сары-Озек – Коктал

	E 014	Ушарал – Достык
	E 015	Ташкескен – Бахты
	E 016	Западное – Жаксы – Атбасар – Астана
	E 017	Елабуга – Уфа
	E 018	Джезказган – Караганда – Павлодар – Успенка
	E 019	Петропавловск – Западное

Приложение II

Условия, которым должны отвечать международные автомагистрали

Содержание

I.	Общие положения	
II.	Классификация международных дорог	
III.	Геометрические характеристики	
1.	Общие положения	
2.	План и продольный профиль	
2.1	Основные параметры	
2.2	Условия видимости.....	
3.	Поперечный профиль конструкции дороги	
3.1	Количество и ширина полос движения	
3.2	Обочины	
3.3	Насыпная разделительная площадка	
3.4	Поперечный уклон.....	
4.	Свободная высота искусственных сооружений	
5.	Пересечения	
5.1	Выбор типа пересечения	
5.2	Планировка пересечений в одном уровне	
5.3	Развязки.....	
5.3.1	Общие положения	
5.3.2	Геометрические характеристики	
6.	Переходно-скоростные полосы	
7.	Пересечения с железными дорогами	
IV.	Эксплуатационное оснащение дорог	
1.	Общие положения	
2.	Дорожные знаки и разметка	
2.1	Основные характеристики дорожных знаков и разметки.....	
2.2	Дорожная разметка	
2.3	Дорожные знаки	
2.4	Знаки, обозначающие дорожные работы или предупреждающие о возникновении аварийной ситуации	

	3.	Эксплуатационное оснащение дорог и обслуживание участников дорожного движения	
	3.1	Дорожные ограждения	
	3.2	Дорожные столбы	
	3.3	Противоослепляющие устройства	
	3.4	Площадки для вынужденной остановки	
	4.	Управление движением и информация для участников дорожного движения	
	4.1	Светофоры	
	4.2	Дорожные знаки с изменяющимся сообщением	
	4.3	Системы экстренной связи	
	4.4	Информация для участников дорожного движения	
	5.	Освещение дороги	
	6.	Вспомогательные средства	
	6.1	Безопасность пешеходов и велосипедистов	
	6.2	Обеспечение безопасности инвалидов	
	6.3	Охрана дорог от пересечения их животными и защита животных	
	7.	Придорожные сооружения	
	7.1	Площадки для отдыха	
	7.2	Пункты обслуживания	
	7.3	Пункты сбора дорожной пыли	
	7.4	Пограничные пункты	
	V.	Управление, оборудование для обеспечения безопасности и общие предписания, касающиеся туннелей	
	1.	Системы управления транспортными потоками	
	2.	Пункт управления–контроля	
	3.	Аварийные выходы и обеспечение доступа для аварийных служб	
	4.	Оборудование в туннелях	
	4.1	Осветительные устройства, источники питания и электрические цепи	
	4.2	Спасательные приспособления	
	4.3	Системы вентиляции	
	4.4	Другие устройства и системы, способные повысить безопасность	
	5.	Обеспечение огнестойкости конструкции	
	VI.	Охрана окружающей среды и ландшафт	
	1.	Общие замечания	
	2.	Органическое соединение дорог с окружающей средой	

3.	Основные формы негативного воздействия дороги на окружающую среду
3.1	Загрязнение вод
3.1.1	Загрязнение в ходе дорожных работ
3.1.2	Сезонное загрязнение
3.1.3	Аварийное загрязнение
3.1.4	Хроническое загрязнение
3.2	Шум
3.2.1	Факторы, подлежащие учету
3.2.2	Меры, которые надлежит принимать
4.	Учет характера окружающего ландшафта и культурного наследия
VII.	Обслуживание дорог
1.	Общие положения
2.	Управление обслуживанием
3.	Конкретные аспекты обслуживания

Условия, которым должны отвечать международные автомагистрали

I. Общие положения

Основные характеристики, которые должны быть приняты при строительстве, обустройстве, оборудовании и ремонте международных автомагистралей, именуемых в дальнейшем «международными дорогами», изложены в приведенных ниже положениях, которые разработаны с учетом современных концепций в области дорожного строительства. В принципе они не относятся к населенным пунктам. При строительстве международной дороги ее следует прокладывать в объезд населенных пунктов, если она создает в них определенные неудобства или опасность.

Положения настоящего приложения разработаны с учетом различных критериев, применяемых на основе экономической оценки: безопасности, охраны окружающей среды, беспрепятственного движения транспортных средств и комфорта участников дорожного движения. Положения настоящего приложения, касающиеся туннелей, применяются в тех случаях, когда длина туннеля превышает 500 м. Вместе с тем некоторые из этих положений касаются только туннелей большой протяженности.

Страны должны предпринимать всяческие усилия для соблюдения настоящих положений как при строительстве новых дорог, так и при модернизации уже существующих.

II. Классификация международных дорог

Международные дороги делятся на следующие категории:

1. Автомагистрали

Термин «автомагистраль» означает дорогу, специально построенную и предназначенную для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожные владения и которая:

- i) за исключением отдельных мест или временно имеет отдельные проезжие части для движения в обоих направлениях, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;
- ii) не имеет пересечения на одном уровне с дорогами, железнодорожными или трамвайными путями и пешеходными дорожками; и
- iii) специально обозначена в качестве автомагистрали.

2. Скоростные дороги

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.

3. Дороги обычного типа

Дорога обычного типа представляет собой дорогу, которой, в принципе, могут пользоваться все категории участников дорожного движения и транспортных средств. Такая дорога может иметь единую или отдельные проезжие части.

Международные автодороги должны предпочтительно представлять собой автомагистрали или скоростные дороги.

III. Геометрические характеристики

1. Общие положения

Выбором геометрических характеристик обеспечиваются надлежащая безопасность и беспрепятственное движение транспортных средств с минимальными затратами с учетом назначения дороги и общего поведения водителей.

Основные нормы проектирования распространяются одновременно на строительство новых дорог и модернизацию уже существующих. Однако в последнем случае необходимо учитывать ограничивающие факторы и местную специфику и гибко подходить к применению основных норм в целях сохранения общей целостности маршрута. Это дает возможность не столь строго соблюдать некоторые базовые параметры, что, в свою очередь, позволяет повысить качество трассы и ее восприятие водителем («читаемости» автодороги) в целях повышения безопасности.

Особое внимание следует уделять случаям поэтапного обустройства дороги, с тем чтобы на каждом этапе соблюдалась общая целостность маршрута (не забывая о важности переходов).

В случае поэтапного строительства автомагистрали или дороги с отдельными проезжими частями, когда на первом этапе в строй вводится лишь одна проезжая часть для движения в обоих направлениях, необходимо принимать меры к тому, чтобы на данном первом этапе движение по проезжей части в двух направлениях воспринималось именно как движение в двух направлениях и чтобы сама дорога могла использоваться для такого движения; это предполагает обеспечение видимости на участках обгона на большей части трассы для транспортных средств, движущихся в каждом направлении, и по возможности максимальную маскировку строительных объектов, которые должны быть возведены в окончательном виде за время строительства.

Расчетные параметры и размеры проезжей части зависят от выбора категории дороги, который, в свою очередь, зависит от ее назначения, условий местности (рельефа, застройки окрестностей и т.д.) и общих технико-экономических аспектов. Выбор категории предполагает:

внутреннее соответствие (однородность) характеристик придорожных объектов;

соответствие дороги ее восприятию участниками дорожного движения.

Этот выбор позволяет определить общий подход к обустройству создаваемого маршрута (или участка) и соответственно окончательно наметить все элементы проекта (геометрические характеристики, знаки и оборудование и пересечения).

Каждой категории автодороги предписывается соответствующий диапазон расчетных скоростей.

Расчетная скорость представляет собой скорость, которая выбирается при модернизации или строительстве дороги с целью определения геометрических характеристик, допускающих безопасное движение на этой скорости отдельных транспортных средств.

Ниже приводятся рекомендуемые расчетные скорости движения транспортных средств:

<i>Автомагистрали</i>	<i>x</i>	<i>80</i>	<i>100</i>	<i>120</i>	<i>140</i>
Скоростные дороги	60	80	100	120	x
Дороги обычного типа	60	80	100	x	x

Расчетная скорость свыше 100 км/ч принимается лишь при наличии отдельных проезжих частей и в случае, если это позволяет обустройство пересечений.

Более низкая расчетная скорость (60 км/ч в случае автодорог и 80 км/ч в случае автомагистралей) допускается только на сугубо ограниченном числе участков.

В исключительных случаях на участках ограниченной протяженности со сложным рельефом и в других условиях допускается снижение расчетной скорости. Переход с одной расчетной скорости на другую должен осуществляться постепенно таким образом, чтобы водитель мог легко его предвидеть.

Концепция «расчетной скорости» может не применяться в случае некоторых маршрутов, проходящих в условиях сложного рельефа.

Международные автомагистрали должны иметь однородные характеристики на участках достаточной протяженности. Изменения категории дороги производятся в таких местах, которые участники дорожного движения могут предвидеть (приближение к населенному пункту, изменение рельефа местности, развязки, места сбора дорожной пошлины и пограничные пункты), при этом зоны перехода из одной категории в другую должны быть предметом особого внимания.

Весьма важно также контролировать соблюдение минимальных условий обеспечения безопасности на всех участках дороги с учетом реальной скорости движения большинства транспортных средств, которую водители выбирают исходя из общей конфигурации трассы и действующего законодательства.

На международных автодорогах должны обеспечиваться условия для движения автотранспортных средств в соответствии с национальными правилами, касающимися размеров, общего веса и нагрузки на ось.

2. План и продольный профиль

2.1 Основные параметры

План и продольный профиль дороги должны сочетаться таким образом, чтобы водитель мог видеть трассу без особых разрывов, предвидеть изменения дорожной ситуации и ясно различать характерные места, в частности перекрестки, въезды и съезды в местах развязок.

Правила определения размерных характеристик плана и продольного профиля устанавливаются на основе обычных параметров движения большинства участников дорожного движения (время реакции водителя, коэффициент трения, высота препятствий и т.д.).

Рекомендуемые предельные параметры плана и продольного профиля указаны в приводимой ниже таблице:

<i>Расчетная скорость (км/ч)</i>	<i>60</i>	<i>80</i>	<i>100</i>	<i>120</i>	<i>140</i>	
Минимальный радиус в плане (соответствующий минимальному наклону в 7%)	120	240	450	650	1 000	
Уклон (максимально допустимый в процентах)*	8	7	6	5	4	
Максимальный продольный уклон в новых туннелях**	5	5	5	5	5	
Минимальный радиус высшей точки продольного профиля (в м)	проезжая часть с односторонним движением	1 500	3 000	6 000	10 000	18 000
	проезжая часть с двусторонним движением	1 600	4 500	10 000	–	–
Минимальный радиус в низшей точке продольного профиля	1 500	2 000	3 000	4 200	6 000	

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

** Если с учетом географических соображений невозможно найти другого решения. В туннелях, где уклон превышает 3%, следует принять дополнительные и/или усиленные меры на основе анализа рисков.

На критических участках следует избегать кривых с минимальным допустимым радиусом в продольном профиле (перекрестки, развязки, подъездные пути, вьезды в городские районы и т.д.).

Результирующая продольного уклона и наклона не должна превышать 10%.

Сопряжение кривых с прямыми обеспечивается в надлежащих случаях при помощи кривых перехода.

2.2 Условия видимости

На всем протяжении автодороги расстояние видимости должно быть по крайней мере равным остановочному пути до препятствия.

Соответствующие минимальные значения указаны в таблице ниже:

<i>Расчетная скорость (км/ч)</i>	<i>60</i>	<i>80</i>	<i>100</i>	<i>120</i>	<i>140</i>
Минимальный остановочный путь (м)	70	100	150	200	300

На дорогах с двусторонним движением минимальное расстояние видимости, необходимое для осуществления обгона, должно обеспечиваться на возможно большем протяжении дороги и как можно равномернее распределяться по ее длине.

В случае недостаточной видимости на дорогах с одной проезжей частью для движения в двух направлениях рекомендуется создавать участки для обгона или временные расширения дороги достаточной протяженности.

На участках, где не может быть обеспечено достаточное расстояние видимости (постоянно или временно), соответствующая дорожная разметка и знаки должны четко указывать участникам дорожного движения на запрещение обгона.

3. Поперечный профиль дороги

Земляное полотно международных дорог должно включать, кроме проезжей части или частей, обочины и по возможности насыпную разделительную площадку и специальные дорожки для пешеходов и велосипедистов. Устройство таких специальных дорожек в пределах земляного полотна автомагистралей или скоростных дорог не допускается.

Поперечный профиль дороги должен быть таким, чтобы она в любой момент времени соответствовала существующей или прогнозируемой интенсивности движения при обеспечении надлежащей безопасности и комфорта участников дорожного движения.

В этой связи в таких конструкциях, как туннели и мосты, являющихся неотъемлемой частью автодорожной системы, следует по возможности предусматривать – помимо аварийной полосы – такое же число полос движения, как и на дороге перед ними и после них. Любое изменение числа полос движения следует производить на достаточном расстоянии до въезда в эти инфраструктуры.

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 (с учетом, в частности, процентной доли транспортных средств большой грузоподъемности, уклона и длины туннеля).

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

В новых туннелях, не имеющих аварийной полосы, следует по мере возможности предусматривать либо возвышающиеся, либо не возвышающиеся над проезжей частью тротуары, предназначенные для использования участниками дорожного движения в случае дорожно-транспортного происшествия. В тех существующих туннелях, где не имеется ни аварийной полосы, ни тротуара, следует принять дополнительные и/или усиленные меры для обеспечения безопасности.

3.1 Количество и ширина полос движения

Выбор количества полос движения зависит от существующей или прогнозируемой интенсивности движения. Этот выбор должен обеспечивать необходимый уровень обслуживания с учетом экономического значения дороги.

В определенных особых условиях и в определенные периоды для временного увеличения пропускной способности беспрепятственное движение транспортных средств может также обеспечиваться за счет принятия эксплуатационных мер, в частности, организации встречного движения, ограничений скорости и уменьшения ширины полос.

Дороги с тремя полосами движения должны быть предметом особого внимания в плане их обустройства и условий использования центральной полосы. Центральную полосу нельзя использовать для одновременного обгона в обоих направлениях.

В целях обеспечения высокой безопасности движения в случае дорог с четырьмя полосами движения настоятельно рекомендуется строить отдельные проезжие части для движения в каждом направлении.

Следует предусматривать дополнительные полосы движения, особенно на уклонах, если количество и скорость тихоходных транспортных средств приводят к недопустимому снижению уровня обслуживания.

На прямом участке минимальная ширина полосы движения должна составлять 3,50 метра. На кривых участках с небольшим радиусом следует предусматривать большую ширину полос, с тем чтобы по ней могли беспрепятственно двигаться транспортные средства максимально допустимых размеров.

На подъемах ширина дополнительной полосы движения может быть уменьшена до 3 метров.

3.2 Обочины

Обочина, как правило, включает стабилизированную или имеющую покрытие полосу, а также берму, засеваемую травой или засыпанную гравием.

Рекомендуемая минимальная ширина обочины составляет 2,5 м для дорог обычного типа и 3,25 м для автомагистралей. На сложных участках с гористым рельефом, а также на участках, проходящих через плотно застроенные районы, с такими сооружениями, как эстакады, виадуки, мосты и туннели, и на участках, оборудованных полосами разгона и замедления, ширина обочины может быть уменьшена.

Обочина автомагистрали должна, как правило, включать непрерывную укрепленную или имеющую покрытие стояночную полосу (полосу аварийной остановки) минимальной шириной 2,5 м (3 м в случаях, когда это оправдывается интенсивностью движения тяжелых транспортных средств), на которой может остановиться транспортное средство.

На дорогах обычного типа рекомендуется оставлять укрепленную боковую полосу минимальной шириной 0,7 м, четко отделенную от проезжей части.

По соображениям безопасности следует по возможности устраивать сбоку от проезжей части свободную от каких-либо препятствий зону минимальной шириной 3 м, а также соответствующим образом отгораживать препятствия, которые находятся на слишком близком расстоянии от проезжей части.

При отсутствии стояночной полосы через определенные интервалы следует создавать специальные места для остановки (стояночные карманы). В случае необходимости следует также предусматривать места для остановки автобусов.

При достаточной интенсивности движения двухколесных транспортных средств следует создавать специальные дорожки (дорожки или полосы для велосипедистов). Необходимо также устраивать специальные дорожки для пешеходов, если это оправдывается их присутствием на дороге.

Насыпь должна иметь достаточную ширину, позволяющую обеспечить хорошую видимость и место для установки необходимого дорожного оборудования (знаков, заградительных устройств – см. главу IV).

3.3 Насыпная разделительная площадка

Минимальная рекомендуемая ширина насыпной разделительной площадки на автомагистралях и дорогах с отдельными проезжими частями составляет приблизительно 3 метра. На весьма узких участках эта минимальная ширина может быть уменьшена, но должна оставаться достаточной для установки дорожных ограждений. В этом случае должна обязательно предусматриваться установка соответствующего дорожного ограждения (см. главу IV).

За исключением случаев, когда насыпная разделительная площадка достаточно широка, на ней обычно устанавливаются дорожные ограждения (предохранительные барьеры) с целью исключить возможность возникновения дорожно-транспортных происшествий в связи с ее пересечением.

3.4 Поперечный уклон

На прямых или почти прямых участках профиль проезжей части как правило должен иметь уклон 2–3% для обеспечения более быстрого стока воды. Уклон начинается от центральной разделительной полосы на дорогах с двусторонним движением и от края насыпной разделительной площадки в случае отдельных проезжих частей.

Особое внимание следует уделять строительству участков перехода от одного наклона к другому, с тем чтобы обеспечить беспрепятственный сток воды.

4. Свободная высота искусственных сооружений

Свободная высота искусственных сооружений над проезжей частью должна быть не менее 4,5 метра.

5. Пересечения*

Пересечение в одной уровне – это место, в котором встречаются не менее двух транспортных потоков.

* Примечание: Настоящий текст составлен для правостороннего движения.

5.1 Выбор типа пересечения

Система развязок на всем протяжении маршрута должна рассматриваться как единое целое как с точки зрения их расположения и расстояния между ними, так и с точки зрения выбора конфигурации пересечений, которая должна быть понятной всем участникам дорожного движения и иметь целью свести до минимума опасность возникновения аварийных ситуаций (в особенности при перекрещивании транспортных потоков).

В этой связи число пересечений можно сократить, направляя некоторые потоки к соседним перекресткам, имеющим более оптимальную конфигурацию.

Международные автомагистрали обычно являются приоритетными, за исключением некоторых частных случаев (пересечения с другими международными автомагистралями, зоны перехода из одной категории в другую, перекрестки с круговым движением), когда приоритет может предоставляться пользователям других дорог.

На дорогах с двусторонним движением могут устраиваться пересечения в разных уровнях или в одном уровне. В местах пересечения интенсивных потоков и в случае экономической целесообразности пересечения могут предусматриваться в разных уровнях. В некоторых случаях для обеспечения бесперебойного движения (например, сельскохозяйственной техники) также могут устраиваться пересечения в разных уровнях, но без соединительных дорог.

В некоторых случаях проблема может решаться за счет создания перекрестков с круговым движением (переходные участки, пригороды, пересечения интенсивных потоков).

На дорогах с отдельными проезжими частями пересечения устраиваются, как правило, в разных уровнях (разделение потоков в разных уровнях), хотя в некоторых особых случаях при соблюдении критериев обеспечения безопасности движения могут предусматриваться пересечения в одном уровне с соединительными дорогами.

В некоторых случаях могут предусматриваться временные решения проблемы (пересечения в разных уровнях без соединительных дорог, «полуперекрестки» без поворота налево).

На автомагистралях пересечения должны обязательно устраиваться в разных уровнях.

Использование перекрестков, регулируемых светофорами (система трехцветовой сигнализации), может предусматриваться за пределами населенных пунктов при условии, что их зрительное восприятие водителями и нормальная работа обеспечиваются без возникновения каких-либо опасностей для участников дорожного движения.

5.2 Планировка пересечений в одном уровне

Пересечения в одном уровне должны устраиваться в соответствии с действующими нормами на основе следующих общих принципов:

- необходимо обеспечивать наилучшие условия видимости и восприятия перекрестка водителями, следующими как по главной, так и по второстепенной дорогам;

- необходимо избегать пересечений со сложной конфигурацией и стремиться упрощать геометрию перекрестков, исходя из их назначения, облегчая тем самым их восприятие участниками дорожного движения. Поэтому пересечения, включающие более четырех ответвлений, следует упрощать путем группировки некоторых потоков движения или создания перекрестков с круговым движением;
- геометрия дорог и устанавливаемые знаки и сигналы должны предупреждать участников дорожного движения, следующих по второстепенной дороге, о необходимости снизить скорость. Для этой цели перекресток должен включать на проезжих частях дорог, не имеющих приоритета, островки для разделения потоков, окаймленные, например, слегка выступающим бордюром и позволяющие направлять движение неприоритетных транспортных средств (отклонения траектории);
- перекрещивание потоков должно, по возможности, производиться под прямым углом;
- на дорогах с интенсивным движением в соответствующем направлении необходимо предусматривать полосы замедления для транспортных средств, осуществляющих левый поворот*;
- необходимо соответствующим образом привлекать внимание участников дорожного движения, пользующихся приоритетом, и не допускать чрезмерного расширения проезжей части, так как это благоприятствует увеличению скорости движения потока, снижает бдительность водителей и осложняет пересечение дороги (например, перед перекрестком не следует увеличивать количество полос для движения в прямом направлении, а полосы замедления для поворота направо и вклинивающиеся полосы надо устраивать только в том случае, если это оправдывается интенсивностью движения);
- в случае достаточно интенсивного изменения направления движения и наличия полосы замедления для поворота налево* необходимо, чтобы центральная зона накопления и специальные полосы были хорошо заметны (соответствующие островки, разметка и покрытие);
- при необходимости следует предусматривать прямые и хорошо заметные дорожки для пешеходов и велосипедистов.

5.3 Развязки

5.3.1 Общие положения

Развязками называются пересечения дорог в разных уровнях с соединительными дорогами, которые позволяют транспортным средствам переходить с одной дороги на другую.

Конфигурация развязки выбирается исходя из задачи упрощения пересечения и обеспечения однородности характеристик дороги.

Под однородностью следует понимать однородность «эксплуатационных характеристик», т.е. пользователи автодороги «должны быть готовы» осуществлять каждый раз аналогичные маневры даже на развязках различного типа.

* Примечание: Настоящий текст составлен для правостороннего движения.

Конфигурация развязки зависит от топографических характеристик, относительной интенсивности движения, типа пересекающей дороги и возможного наличия пунктов сбора дорожной пошлины.

5.3.2 Геометрические характеристики

Соединительные дороги: Целесообразно, чтобы соединительные дороги, включая их боковую разметку и обочины, имели следующую минимальную ширину:

проезжая часть с односторонним движением: 6 м, включая дорожную разметку и обочины;

проезжая часть с двусторонним движением: 9 м, включая дорожную разметку и обочины.

Характеристики траектории проезжей части соединительной дороги должны быть следующими (однако в исключительных случаях указанные ниже параметры могут быть снижены):

- минимальный радиус внутренней кромки в плане 50 м
- максимальный уклон на подъемах 7%
- максимальный уклон на спусках 8%
- минимальный радиус выпуклых кривых в вертикальной плоскости 800 м
- минимальный радиус вогнутых кривых в вертикальной плоскости 400 м.

Горизонтальные кривые соединяются кривыми перехода надлежущей длины. С этой целью необходимо также использовать соответствующие знаки и/или разметку.

Участки пересечений: Рекомендуется, чтобы участки пересечений были достаточно длинными, с тем чтобы обеспечить полную безопасность дорожного движения.

Разделение потоков движения: В случаях, когда проезжая часть разделяется на две проезжие части, разделение потоков движения должно четко восприниматься водителем как таковое.

Для этого необходимо, чтобы водитель мог заблаговременно занять наиболее подходящую полосу движения для следования в выбранном направлении и хорошо видел место разветвления. С этой целью необходимо также использовать соответствующие знаки и/или разметку.

Неосновной поток движения должен идти по правой проезжей части.

Слияние потоков движения: В случаях, когда две проезжие части сливаются в одну, слияние двух потоков должно происходить безопасно и без значительного снижения скорости движения транспортных средств.

Для этого:

а) транспортные средства неосновного потока движения должны предпочтительно вливаться в основной поток справа;

б) водитель транспортного средства, которое должно войти в поток других транспортных средств, должен хорошо видеть другую проезжую часть перед местом слияния или после него. Вхождение в основной поток в случае

необходимости по полосе ускорения не должно приводить к заметному снижению скорости основного потока;

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

6. Переходно-скоростные полосы

Перед развязками и прилегающими территориями и после них рекомендуется создавать переходно-скоростные полосы для транспортных средств, выезжающих на основную дорогу или съезжающих с нее. Такие полосы должны иметь неизменную ширину и последующий или предшествующий соединительный клин.

Длина переходно-скоростных полос определяется исходя из расчетной скорости или соответствующей интенсивности движения.

7. Пересечения с железными дорогами

Желательно, чтобы пересечения железных дорог с международными автомагистралями выполнялись в разных уровнях.

IV. Эксплуатационное оснащение дорог

1. Общие положения

Указанные ниже типы эксплуатационного оснащения дорог представляют собой важный эксплуатационный элемент автодорожной сети и оказывают значительное влияние на ритмичность и безопасность движения, а также на уровень удобства для участников дорожного движения.

Регулярный контроль за функционированием эксплуатационного оснащения дорог и соответственно его ремонт и обслуживание позволяют обеспечить максимальную эффективность такого оснащения.

2. Дорожные знаки и разметка

2.1 Основные характеристики дорожных знаков и разметки

В соответствии с принципами, провозглашенными в международных конвенциях и соглашениях, дорожные знаки и разметка призваны способствовать четкому восприятию дороги водителями и поэтому они должны быть спроектированы и установлены/нанесены таким образом, чтобы они соответствовали друг другу и всем остальным элементам дороги.

Дорожные знаки, которые прежде всего должны быть однородными, предназначаются для информирования водителей быстро движущихся транспортных средств, и поэтому они должны быть хорошо заметными на большом расстоянии как в дневное, так и ночное время и, кроме того, понятными.

Следует добиваться более широкого использования небуквенных сообщений, согласованных по размерам, символам и отличительным признакам, с тем чтобы они были легко понятными для участников дорожного движения из каждой страны.

На неосвещенных дорогах дорожные знаки должны освещаться или иметь светоотражающую поверхность, при этом они могут также использоваться на дорогах с постоянным освещением. Рекомендуется, чтобы дорожная разметка на дорогах без постоянного освещения была изготовлена из светоотражающих материалов.

Следует также избегать применения слишком большого количества знаков.

2.2 Дорожная разметка

Дорожная разметка должна сочетаться с дорожными знаками, а используемые материалы должны быть противоскользящими.

2.3 Дорожные знаки

В силу международного характера рассматриваемых дорог необходимо с особым вниманием подходить к использованию указателей, а также знаков, на которые наносится буква «Е».

Эффективность применения знаков, и в особенности их быстрое и легкое восприятие, зависят от ряда условий: размеров знака и места его установки, преобладания международных символов, лаконичности надписей, использования одного и того же алфавита на всей сети международных дорог (применение других алфавитов допускается лишь в сочетании с надписями латинскими буквами), соответствия размеров символов и надписей и правильного выбора их пропорций по отношению к самому знаку, а также максимальной скорости движения.

2.4 Знаки, обозначающие дорожные работы или предупреждающие о возникновении аварийной ситуации

В случае ведения дорожных работ, возникновения аварийной ситуации (дорожно-транспортное происшествие) или осуществления каких-либо операций, связанных с закрытием проезжей части или полосы движения, необходимо установить соответствующий временный знак в целях обеспечения безопасности как участников дорожного движения, так и лиц, осуществляющих соответствующие операции. Такие знаки, как только в них отпадает необходимость, должны немедленно сниматься.

В зоне дорожного освещения знаки должны иметь светоотражающую поверхность. В случае отсутствия дорожного освещения знаки должны иметь светоотражающую поверхность и по возможности освещаться специальными осветительными устройствами.

Постоянные знаки, противоречащие временно установленным знакам, следует снимать или закрывать.

3. Эксплуатационное оснащение дорог и обслуживание участников дорожного движения

3.1 Дорожные ограждения

Дорожные ограждения служат для предотвращения случайного съезда транспортного средства с дороги или для ограничения последствий такового.

Выбор типа ограждения (удерживающие ограждения, гасители удара, ограждения из полос, барьеры) и порядок их установки зависят от типа транспортных средств, которые они должны удерживать, поперечного профиля, возможных последствий съезда с дороги, а также от их влияния на видимость и сложности их обслуживания.

Поскольку ограждение дороги само по себе является препятствием, оно должно устанавливаться лишь в тех случаях, когда это оправдано.

Дорожные ограждения обычно устанавливаются у соответствующих сооружений и в зоне подъезда к ним.

Установка ограждения на насыпной разделительной площадке зависит от ряда факторов, наиболее важными из которых являются интенсивность дорожного движения и ширина самой площадки.

Установку ограждений на обочинах следует предусматривать в случае, когда в непосредственной близости от проезжей части имеются опасные выступающие жесткие препятствия или когда высота насыпей или наклон откосов представляют очевидную опасность, а также на участках, которые пересекают водный путь, дорогу с высокой интенсивностью движения, железную дорогу и т.д. или которые проходят вдоль них.

3.2 Дорожные столбы

Установка дорожных столбов (т.е. дорожных столбиков и предупреждающих конструкций), оснащенных светоотражающими приспособлениями, может значительно улучшить восприятие трассы водителями.

3.3 Противоослепляющие устройства

На разделительных площадках неосвещенных участков автомагистралей и скоростных дорог, а также на обочинах, если какая-либо дорога проходит вдоль дороги категории E, целесообразно устанавливать искусственные экраны или ограды. Рекомендуются также обеспечить, чтобы такое оборудование не снижало видимости для участников дорожного движения, а также эффективность устройств безопасности, установленных поблизости.

3.4 Площадки для вынужденной остановки

Для обеспечения безопасности движения тяжелых транспортных средств на крутых затяжных спусках целесообразно создавать вдоль полосы движения транспортных средств, идущих на спуск, площадки для вынужденной остановки, располагаемые через небольшие интервалы. Однако эти площадки должны служить для остановки транспортных средств исключительно в экстренных случаях.

4. Управление движением и информация для участников дорожного движения

4.1 Светофоры

Светофоры должны использоваться в соответствии с действующими международными конвенциями и соглашениями. Для обозначения отдельных опасных участков могут использоваться мигающие огни желтого цвета (дорожные работы, пункты сбора дорожной пыли, пешеходные переходы и т.д.), которые указывают участникам дорожного движения на необходимость повысить внимание и снизить скорость.

В некоторых исключительных случаях могут использоваться временные светофоры (например, при чередующемся движении транспортных средств в связи с производством дорожных работ или в случае дорожно-транспортных происшествий).

4.2 Дорожные знаки с изменяющимся сообщением

Знаки с изменяющимся сообщением используются в соответствии с действующими международными конвенциями и соглашениями.

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. В частности, знаки с изменяющимся сообщением могут использоваться в случае особых требований в отношении безопасности дорожного движения и/или проблем с пропускной способностью дорог.

4.3 Системы экстренной связи

На международных автомагистралях всех типов рекомендуется устанавливать телефоны экстренной связи или другие посты связи, обозначенные специальными знаками и обеспечивающие круглосуточную связь с соответствующими центрами. Такие посты связи устанавливаются на всем протяжении дороги через одинаковые и относительно небольшие промежутки на внешней насыпи за пределами инженерных сооружений. На автомагистралях рекомендуемое расстояние между ними должно составлять 2 километра. Система экстренной связи должна включать знаки (или панно), указывающие направление и расстояние до ближайшего пункта связи.

В случае отсутствия специальной системы дорожной экстренной связи на скоростных дорогах и дорогах обычного типа может использоваться общая телефонная сеть: в этом случае устанавливаются знаки, указывающие на расположение ближайшего общественного телефона.

В случае длинных мостов и туннелей могут приниматься особые меры.

Пункты связи должны быть простыми в эксплуатации и понятными для пользователей. При этом желательно, чтобы правила пользования были объяснены в виде обозначений и идеограмм.

4.4 Информация для участников дорожного движения

Последняя информация о состоянии дороги и условиях дорожного движения должна передаваться участникам дорожного движения с помощью соответствующих средств (например, знаков с изменяющимся сообщением). Рекомендуется обеспечить возможность получения такой информации в туннелях. Договаривающиеся стороны должны стремиться обеспечивать как можно более полную согласованность между содержанием и способом представления информации о состоянии дорог и условиях дорожного движения.

5. Освещение дороги

Освещение желательно обеспечивать на некоторых особых участках, таких как пограничные посты, длинные туннели, перекрестки, развязки с другими дорогами категории E, пункты сбора дорожной пошлины и т.д. Равномерное и достаточное освещение дороги может быть целесообразным в тех случаях, когда она пересекает или проходит рядом с зоной с сильным освещением, которое может мешать водителям транспортных средств, следующим по международной автомагистрали (аэропорты, городские или промышленные районы и т.д.), и при условии, что установка и эксплуатация устройств освещения оправдываются большей интенсивностью движения.

6. Вспомогательные средства

6.1 Безопасность пешеходов и велосипедистов

Создание на дорогах обычного типа специальных дорожек для пешеходов и велосипедистов может способствовать повышению безопасности дорожного движения.

Особое внимание следует уделять пешеходным переходам и дорожкам для двухколесных транспортных средств, пересекающих автодорогу, в особенности на перекрестках.

6.2 Обеспечение безопасности инвалидов

Водители и пассажиры транспортных средств, испытывающие трудности при передвижении или нуждающиеся в посторонней помощи, также должны иметь возможность беспрепятственно передвигаться по дороге.

Поэтому необходимо, чтобы дорога и ее обустройство планировались таким образом, чтобы свести до минимума трудности, с которыми могут сталкиваться такие лица.

Во всех случаях необходимо следить, чтобы участники дорожного движения могли самостоятельно выйти из любого затруднения, особенно в районе площадок для отдыха и пунктов обслуживания.

6.3 Охрана дорог от пересечения их животными и защита животных

Для защиты участников дорожного движения от столкновения с животными целесообразно предусматривать соответствующие ограждения во всех случаях, когда существует опасность выхода животных на дорогу.

Необходимо также принимать меры для охраны самих животных, например, сооружать проходы соответствующих размеров над дорогой или под ней.

7. Придорожные сооружения

Сооружения, создаваемые вблизи международных магистралей, могут в зависимости от их предназначения представлять собой площадки для отдыха, пункты обслуживания, пограничные пункты и т.д.

7.1 Площадки для отдыха

Площадки для отдыха, создаваемые на удалении от развязок, обеспечивают участникам дорожного движения возможность остановиться в таком месте, где нарушалась бы монотонность движения транспортных средств; поэтому в этих случаях особое значение приобретает обустройство ландшафта.

Площадки для отдыха должны располагаться на соответствующем расстоянии друг от друга; на дорожном знаке, извещающем о приближении к площадке для отдыха, должно также указываться расстояние до следующей площадки для отдыха или пункта обслуживания.

Желательно, чтобы на площадках для отдыха имелись водоразборные колонки, столы, навесы и туалеты, которые были бы легко доступны для инвалидов.

7.2 Пункты обслуживания

Пункты обслуживания, создаваемые с учетом характера местности и потребностей участников дорожного движения (например, туристов, работников транспорта) и удаленные от развязок, должны иметь, по крайней мере, такие удобства, как места для стоянки грузовых автомобилей, автобусов и легковых автомобилей, заправочную станцию, пункт питания и туалеты с легким доступом для лиц с физическими недостатками.

Ввиду роста числа участвующих в международных перевозках транспортных средств, использующих альтернативные источники энергии, рекомендуется также обеспечить наличие заправочных станций для сжатого природного газа (КПГ), сжиженного нефтяного газа (СНГ), водорода (H₂), сжиженного природного газа (СПГ) и электричества.

Пункты обслуживания должны располагаться на соответствующем расстоянии друг от друга с учетом, в частности, интенсивности дорожного движения; на дорожном знаке, извещающем о приближении к пункту обслуживания, должно также указываться расстояние до следующего пункта обслуживания и вид предоставляемых услуг.

Подобные места, например стоянки, должны отделяться от проезжей части дорог категории E.

7.3 Пункты сбора дорожной пошлины

В местах сбора дорожной пошлины перед контрольными пунктами и за ними проезжая часть автодороги или соединительных дорог развязок должна иметь расширение.

Количество контрольных пунктов определяется в зависимости от предполагаемой интенсивности движения.

Кабины сбора дорожной пошлины желательно размещать на открытых участках; кроме того, не рекомендуется устанавливать их в конце спусков.

За пределами полос движения транспортных средств, следующих к контрольным пунктам, должна отводиться достаточная территория для зданий и сооружений, необходимых для сбора пошлины, осуществления контроля, а также для работы соответствующего персонала.

7.4 Пограничные пункты

Месторасположение, размеры и конфигурация пограничных пунктов, а также характер и расположение сооружений, строений, мест для стоянки и т.д. определяются с учетом предусматриваемых видов контроля и характера движения транспорта через такие пункты. Необходимо стремиться к созданию общих сооружений для осуществления пограничного контроля и к установлению координируемого контроля при помощи достаточного персонала на основе соглашений, заключенных соседними государствами.

Структурой и конфигурацией пограничного комплекса, а также системой внутренней связи при помощи эффективных средств сигнализации, координируемой между соседними государствами, должно обеспечиваться предварительное и окончательное разделение потоков пассажирских и грузовых транспортных средств в соответствии с различными видами контроля до их подъезда к зданиям и сооружениям. На пограничных пунктах, характеризующихся высокой интенсивностью движения грузовых автомобилей, перед сооружениями, используемыми для пограничного контроля, следует создавать соответствующие площадки для приема грузовых автомобилей с целью их предварительного контроля или предварительного разделения в зависимости от вида контроля.

V. Управление, оборудование для обеспечения безопасности и общие предписания, касающиеся туннелей

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.

В случае серьезного дорожно-транспортного происшествия все соответствующие трубы туннеля следует немедленно закрыть для движения. Движение следует регулировать таким образом, чтобы неповрежденные транспортные средства могли быстро покинуть туннель.

2. Пункт управления–контроля

В туннелях большой протяженности с интенсивным движением транспорта следует предусматривать пункт управления–контроля. Наблюдение за несколькими туннелями может осуществляться централизованно в рамках единого пункта управления–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 пункт управления–контроля.

3. Аварийные выходы и обеспечение доступа для аварийных служб

Решение относительно необходимости оборудования аварийных выходов и расстояния между ними следует принимать в каждом конкретном случае на основе анализа рисков в рассматриваемом туннеле. Однако в новых туннелях аварийные выходы следует предусматривать в том случае, если интенсивность движения превышает 2 000 транспортных средств в день на одну полосу движения.

Максимальное расстояние между двумя аварийными выходами не должно превышать 500 метров.

Не следует создавать убежища, не имеющие выхода к ведущим наружу эвакуационным путям.

В случае дорожно-транспортного происшествия в одной из труб двухтрубного туннеля должна обеспечиваться возможность использования его второй трубы 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 аварийно-спасательных служб. В противном случае в каждой трубе следует предусматривать пути, ведущие непосредственно наружу либо в аварийное соединение.

В случае двухтрубных туннелей следует предусматривать, когда это осуществимо с учетом географических соображений, возможность пересечения центральной разделительной полосы (средней полосы) с внешней стороны каждого въезда и выезда, с тем чтобы аварийно-спасательные службы могли немедленно въехать в любую из труб.

4. Оборудование в туннелях

Все устройства или средства, служащие для обеспечения безопасности и предназначенные для пользователей туннелей, в частности телефоны экстренной связи, огнетушители, аварийные выходы, места остановки в экстренном случае (аварийные площадки), частота радиовещания или использование радио, следует указывать при помощи четко видимых сигналов и табличек. Подлежащие использованию сигналы и таблички описаны в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

Решение о том, какое оборудование следует предусмотреть в данном туннеле для обеспечения безопасности, надлежит принимать на основе анализа рисков в рассматриваемом туннеле. Перечень такого оборудования приводится ниже. Некоторые из видов этого оборудования предназначены главным образом для туннелей большой протяженности и/или с высокой интенсивностью движения.

4.1 Осветительные устройства, источники питания и электрические цепи

- Обычное освещение, позволяющее обеспечить надлежащую видимость для водителей как в дневное, так и в ночное время;
- аварийное освещение, позволяющее обеспечить минимальную видимость в случае неисправности системы электропитания;
- эвакуационное освещение, например светотехническое оборудование, устанавливаемое на высоте не более 1,5 м, для указания участникам дорожного движения направление эвакуации, когда они пешком покидают туннель в экстренном случае;
- аварийная система электропитания, способная поддерживать функционирование оборудования, предназначенного для обеспечения безопасности и необходимого для эвакуации участников дорожного движения;
- система электрических цепей, измерения и контроля, устроенная таким образом, чтобы любое местное повреждение (вызванное, например, пожаром) не приводило к выведению из строя неповрежденных цепей.

4.2 Спасательные приспособления

- У въезда в туннели и у выезда из них и далее на всей их протяженности следует создавать на одинаковом расстоянии друг от друга спасательные пункты, в которых имеются, по крайней мере, телефон экстренной связи и два огнетушителя. Расстояние между этими пунктами не должно превышать 150 м в случае новых туннелей и 250 м в случае существующих туннелей.
- Кроме того, уместно предусмотреть возможность подачи воды для пожарных у въездов в туннели и у выездов из них, а также внутри туннелей, причем эти места подачи воды должны находиться на расстоянии не более 250 м друг от друга.

4.3 Системы вентиляции

Для обеспечения возможности контроля за загрязнителями, выбрасываемыми транспортными средствами в обычных условиях дорожного движения и в случае аварии, а также контроля за воздухом и дымом в случае пожара следует предусмотреть надлежащие вентиляционные системы. Если необходимо использовать механическую вентиляцию, то надлежит следовать указанным ниже рекомендациям:

- Что касается туннелей с двусторонним или односторонним движением, в которых образовался затор, то продольную вентиляцию следует использовать только в том случае, если анализ рисков в рассматриваемом туннеле показывает, что эта вентиляция является приемлемой и/или если приняты надлежащие меры.

- В других случаях следует использовать систему поперечной или полупоперечной вентиляции.
- В двусторонних туннелях с поперечной или полупоперечной вентиляцией, которые оснащены пунктом контроля – управления и в которых необходимость этого обусловлена протяженностью и интенсивностью движения, следует устанавливать средства вытяжки воздуха и дыма, управляемые по отдельности или группами. Кроме того, следует постоянно измерять продольную скорость движения воздуха и дыма и соответствующим образом корректировать управление системой вентиляции.
- В двухтрубных туннелях следует использовать надлежащие средства для прекращения распространения дыма или газа из одной галереи в другую в случае пожара.

4.4 Другие устройства и системы, способные повысить безопасность

- Радиосредства для ретрансляции, используемые спасательными службами;
- системы контроля при помощи видеокамер и автоматического выявления дорожно-транспортных происшествий и/или пожаров;
- системы информирования участников дорожного движения (средства радиосвязи, громкоговорители, знаки с изменяющимися сообщениями);
- светофоры, барьеры и другое оборудование, предназначенное для остановки движения транспортных средств, когда это необходимо, перед въездом в туннель, а также, если требуется, дорожные знаки и другие соответствующие приспособления внутри туннеля;
- системы контроля за перегревом двигателей грузовых транспортных средств большой грузоподъемности (устанавливаемых за пределами туннелей);
- дорожные знаки и/или маркировка, помогающие участникам дорожного движения соблюдать надлежащую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства;
- автоматические системы выявления нарушений правил дорожного движения, касающихся, в частности, ограничений скорости и соблюдения дистанции между транспортными средствами.

5. Обеспечение огнестойкости конструкции

Основные конструкции туннелей, в которых обрушение местного характера может привести к катастрофическим последствиям (например, подводного туннеля или туннеля, способного вызвать обрушение крупных соседних конструкций), должны обеспечивать достаточный уровень огнестойкости.

VI. Охрана окружающей среды и ландшафт

1. Общие замечания

Автодорога – это инструмент, используемый участниками дорожного движения и спроектированный в рамках обустройства территорий. Она предназначена для обеспечения перемещения людей и грузов, а также для обеспечения

доступа к зонам труда и отдыха. Однако 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 случае подготовки новых проектов или работ по улучшению существующих дорог проводят оценку воздействия на окружающую среду. Это положение желательно расширить, с тем чтобы оно охватывало также реконструкцию и значительное усовершенствование существующих дорог.

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.

2. Органическое соединение дорог с окружающей средой

При разработке нового проекта либо модернизации существующих дорог следует учитывать непосредственное и косвенное влияние дорог и дорожного движения на:

- людей, фауну и флору;
- 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 постановлений.

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

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.

3.1 Загрязнение вод

Существует четыре типа загрязнения окружающей среды, источником которого является дорога. С учетом того, что традиционные дренажные системы позволяют удалять лишь малый объем загрязняющих веществ, оседающих на проезжей части, для каждого типа загрязнения необходимо предусмотреть конкретные меры.

3.1.1 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.

3.1.2 Сезонное загрязнение

Речь идет о загрязнении, связанном с применением антиобледенительных материалов, обладающих разъедающими и 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.

3.1.3 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 стенок или создания герметичных дренажных систем.

3.1.4 Хроническое загрязнение

Речь идет о совокупном загрязнении, связанном 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 дождь или небольшое наводнение может смыть более значительную

часть таких веществ и вызвать более серьезное загрязнение. Поэтому следует добиваться максимального повышения очистной способности дренажных систем и почвы.

3.2 Шум

Дорожный шум характеризуется совокупностью неприятных и нежелательных шумов, создаваемых в результате движения легких и/или тяжелых транспортных средств. Воздействующий уровень шума, измеряемый в децибелах (дБ(А)), может оказывать негативное воздействие 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.

3.2.1 Факторы, подлежащие учету

При изучении воздействия на окружающую среду надлежит учитывать следующие факторы, имеющие отношение к шуму:

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

3.2.2 Меры, которые надлежит принимать

Надлежит принимать следующие меры:

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

4. Учет характера окружающего ландшафта и культурного наследия

Элементы ландшафта, которые видны с дороги, должны быть использованы для повышения уровня безопасности дорожного движения и комфорта его участников. Они должны дополнять и улучшать визуальную ориентацию 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 одностороннего изображения 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 следует уделить особое внимание тому, 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 отдыха, и т.д.

В первую очередь по соображениям безопасности коммерческую рекламу вблизи дорог устанавливать не следует.

VII. Обслуживание дорог

1. Общие положения

Дороги и вспомогательные сооружения должны поддерживаться по мере возможности в своем первоначальном состоянии, с тем чтобы сохранить их инвестиционную ценность и обеспечить постоянный уровень безопасности и удобств.

В этой связи рекомендуется с самого начала проектирования и в течение последующего строительства учитывать работы по содержанию дороги в будущем с целью сократить расходы и снизить уровень негативного воздействия на движение транспортных средств и безопасность.

Полностью или частично закрывать полосы движения для проведения запланированных работ по обслуживанию дорог или строительству во всех случаях следует за пределами туннелей.

Работам по обслуживанию подлежат все элементы дороги: дорожное покрытие, сооружения, придорожные полосы и кюветы, дренажные каналы, знаки и разметка, система регулирования дорожного движения, ландшафт, здания и т.д.

Окружающая среда вдоль дороги должна также формироваться с учетом будущей работы по обслуживанию. Необходимо следить за ростом деревьев и кустов, с тем чтобы не допустить маскировки знаков и создания помех для работы устройств, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Любое специальное оборудование для обслуживания дорог не должно снижать уровень безопасности участников дорожного движения и создавать излишних помех для нормального движения транспортных средств и других транспортных операций.

Систематическое и рациональное проведение работ по обслуживанию может привести к значительному сокращению прямых расходов по эксплуатации дороги, а также косвенных расходов, которые могут понести участники дорожного движения на данной дорожной сети. С целью оптимизации расходов в связи с реализацией программы эксплуатации дороги компетентный орган при принятии того или иного решения должен проводить различие между профилактическим обслуживанием и восстановительными работами.

2. Управление обслуживанием

Координация работ по обслуживанию, которая тесно связана с управлением дорожным движением, должна производиться на основании планов, касающихся технических проверок и порядка их проведения, систематического сбора данных и их анализа, инструкций и т.д. Дорожной администрации следует осуществлять эти меры в качестве необходимой предпосылки эффективного содержания и ремонта дороги, и в некоторых случаях в них следует учитывать компромиссные решения.

Оперативная работа по наблюдению за уровнем содержания и ремонта имеющихся дорожных сооружений и объектов должна производиться на основе полного и постоянно обновляемого перечня всех элементов данной дороги. Суть данной работы заключается в обеспечении возможности быстро принимать решения и меры в случае возникновения факторов, нарушающих движение транспортных средств, или в случае дорожно-транспортных происшествий.

Работа по планированию и составлению сметы, предусматривающая выполнение в первую очередь технических операций, должна основываться на результатах систематических измерений и наблюдений за состоянием дорожного покрытия, состоянием и видимостью дорожных знаков и сигналов и дорожной разметки (как в дневное, так и в ночное время) и т.д. с учетом международных нормативных требований. Такая техническая инспекция и проверка рекомендуются в качестве основного источника информации для разработки профилактических или восстановительных операций в условиях местного транспортного хозяйства.

Исполнительный орган, в обязанность которого входит наблюдение за работами по обслуживанию, должен также регулировать принятие всех временных мер, необходимых в ходе работ по содержанию и ремонту, обеспечивая при этом выполнение требований в отношении безопасности и использование эффективных рабочих и других методов. Различного рода ограничения, скорость движения, проектные характеристики и т.п. должны устанавливаться и регулироваться на основе соответствующего точно разработанного плана.

3. Конкретные аспекты обслуживания

Обслуживание элементов дороги, непосредственно влияющих на безопасность дорожного движения, должно являться предметом первоочередного внимания. К этим элементам относятся:

- дорожное покрытие с точки зрения сопротивления скольжению и стоку воды с ее поверхности;
- конструктивные элементы, в особенности в местах стыков, опоры, парапеты и другие узлы мостов и виадуков, оснащение туннелей;
- освещение, устройства безопасности;
- дорожные знаки, сигналы и разметка;
- возможность полного использования дороги в течение всего года: принятие мер по удалению снега и льда и ликвидация других особенно неблагоприятных ситуаций, вызванных погодными условиями;
- работа, предполагающая органическое соединение дороги с окружающей средой, как, например, установка противозумовых экранов, формирование пейзажа и т.д.

Необходимо поддерживать на высоком уровне качество проезжей части и дорожных сооружений путем принятия согласованных мер в области обслуживания и обеспечивать надежность транспортных операций при проведении работ по обслуживанию и ремонту. Эти работы следует выполнять своевременно, с тем чтобы не допускать постепенного разрушения дорожного покрытия.

Безопасность строительных рабочих и участников дорожного движения должна обеспечиваться путем принятия надлежащих защитных мер, которые должны предусматриваться как в ходе планирования, так и во время регулярных проверок при производстве работ.

Для предотвращения дорожно-транспортных происшествий, задержек транспортных средств и т.п. на строительных участках необходимо предусматривать установку оборудования, служащего для обеспечения безопасности дорожного движения, знаков и разметки, а также обеспечивать видимость сооружений как в дневное, так и в ночное время. Тот факт, что участники дорожного движения видят и понимают смысл этого оборудования в соответствии с требованиями действующих международных конвенций, должен подвергаться систематическим проверкам. Временное оборудование и дорожные знаки и сигналы должны также соответствовать вышеупомянутым конвенциям.

В зимних условиях следует в максимально возможной степени обеспечивать безопасность дорожного движения и его организацию путем принятия соответствующих мер. При этом особое внимание следует уделять проблемам, касающимся скольжения, и очистке дорожных знаков от снега и льда. Эти меры следует рассматривать в качестве дополнительной работы по техническому обслуживанию дорог в зимнее время.

Приложение III

Идентификация и обозначение дорог категории E

1. Знак, используемый для идентификации и обозначения дорог категории E, имеет четырехугольную форму.
 2. Этот знак состоит из буквы E, за которой, как правило, следует номер дороги, обозначенной арабскими цифрами.
 3. Он представляет собой белую надпись на зеленом фоне; он может дополнять другие знаки или совмещаться с ними.
 4. Знак должен быть такого размера, чтобы водитель транспортного средства, движущегося на большой скорости, мог легко опознать и понять этот знак.
 5. Знак, предназначенный для идентификации и обозначения дорог категории E, не исключает возможности использования знака, идентифицирующего дорогу в национальном плане.
 6. В принципе, номера дорог категории E будут включены (или объединены) в систему указательных знаков данной страны-члена. Знак с обозначением номеров может устанавливаться как перед подъездной дорогой или развязкой, так и после них.
 7. Если дорога категории E переходит в дорогу другой категории или пересекает другую дорогу категории E, то рекомендуется устанавливать соответствующие номера дорог категории E перед въездом или развязкой.
-