



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/375/Add.2
1 December 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту
(Девяносто восьмая сессия, 27-29 октября 2004 года)

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ О
РАБОТЕ ЕЕ ДЕВЯНОСТО ВОСЬМОЙ СЕССИИ**

Предлагаемые поправки к приложению II к Европейскому соглашению о
международных автомагистралях (СМА)

Добавление

В настоящем документе содержится пакет предложений о внесении поправок в приложение II к СМА (ECE/TRANS/16 и Amend.1-9*), принятый Рабочей группой SC.1 на ее девяносто восьмой сессии (см. пункты 25-28 доклада TRANS/SC.1/375). В конце настоящего документа содержится пояснительный меморандум, касающийся представленных предложений.

* * *

* Сводный текст, включающий Amend.1-8, содержится в документе TRANS/SC.1/2002/3.

Предложения о внесении поправок в приложение II (Условия, которым должны отвечать международные автомагистрали) к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА)

Поправки, касающиеся СОДЕРЖАНИЯ

Включить следующий новый раздел V (нумерация нынешних разделов V (Охрана окружающей среды и ландшафт) и VI (Обслуживание дорог) изменяется соответственно на VI и VII):

"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"

Заменить в содержании нынешний раздел V (ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЛАНДШАФТ) следующим текстом, изменив также его нумерацию на VI:

"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 Параметры, подлежащие учету
 - 3.2.2 Меры, которые надлежит принимать

4. Учет характера окружающего ландшафта и культурного наследия"

Изменить нумерацию нынешнего раздела VI (ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОРОГ) на VII.

Поправки, касающиеся основной части текста приложения II

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ:

...

В конце второго абзаца добавить следующее:

"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".

...

II. КЛАССИФИКАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОРОГ

...

II.2 Скоростные дороги

Заменить существующий текст следующим текстом:

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

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

...

III. ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

III.1 Общие положения

Во втором предложении "Изменение категории... предметом особого внимания" третьего пункта данной главы снизу добавить в скобках после слова "развязки" слова ", места взимания дорожных сборов и пункты пересечения границы."

...

III.2 План и продольный профиль

III.2.1 Основные параметры

Таблицу, содержащую рекомендуемые минимальные значения параметров плана и продольного профиля, изменить следующим образом:

Расчетная скорость (км/ч)	60	80	100	120	140	
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 нижней 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.

Изменить последний подпункт данного пункта следующим образом:

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

...

III.3 Поперечный профиль конструкции дороги

После нынешнего текста добавить следующие подпункты:

"В этой связи такие конструкции, как туннели и мосты, являющиеся неотъемлемой частью автодорожной системы, должны по возможности иметь - 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".

III.3.1 Количество и ширина полос движения

Исключить второй (Расчетная интенсивность движения...) и третий (В зависимости от реальных условий...) подпункты.

...

III.5 Пересечения

Перед пунктом III.5.1 включить следующее определение:

"Пересечение в одном уровне - это место, в котором встречается на менее двух транспортных потоков".

III.5.1 Выбор типа пересечения

В последнем подпункте "Использование перекрестков, регулируемых светофорами... для участников дорожного движения" текста заменить слова "светофорами (трехцветовая сигнализация)" словами "...светофорами (система трехцветовой сигнализации)...".

...

III.5.3.2 Геометрические характеристики

Изменить первое предложение третьего подпункта следующим образом:

"Горизонтальные кривые соединяются кривыми перехода соответствующей длины...".

В конце этого пункта добавить подпункт с) следующего содержания:

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

...

IV. ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ ОСНАЩЕНИЕ ДОРОГ

...

IV.3.1 Дорожные ограждения

Изменить четвертый пункт следующим образом:

"Такие дорожные ограждения обычно устанавливаются у соответствующих сооружений и в зоне подъезда к ним".

...

IV.4.2 Дорожные знаки с изменяющейся информацией

В тексте на английском языке "lines" заменить на "lanes".

...

IV.5 Освещение дороги

Заменить первое предложение следующим текстом:

"Освещение желательно обеспечивать на некоторых особых участках, таких, как пограничные посты, туннели, перекрестки, развязки с другими дорогами категории "Е", пункты взимания дорожных сборов и т.д."

...

IV.6.3 Охрана дорог от пересечения их животными

Изменить название следующим образом:

"Охрана дорог от пересечения их животными и защита животных".

...

Включить следующий новый раздел V (нумерация нынешних разделов V (Охрана окружающей среды и ландшафт) и VI (Обслуживание дорог) изменяется соответственно на VI и VII):

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

V.1 Системы управления транспортными потоками

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

В случае закрытия туннеля на продолжительный или непродолжительный срок должны планироваться и указываться участникам дорожного движения соответствующие альтернативные маршруты до въезда в туннель.

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.

V.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.

V.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.

V.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.

V.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.

V.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.

V.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.

V.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.

V.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."

Заменить положения нынешнего раздела V (с изменением его нумерации на VI) следующим текстом:

"VI.1 ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЛАНДШАФТ

VI.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 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.

VI.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.

VI.3 Основные формы негативного воздействия дороги на окружающую среду

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

VI.3.1 Загрязнение вод

Существует четыре типа загрязнения окружающей среды, источником которого является дорога. 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.

VI.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.

VI.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.

VI.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.

VI.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.

VI.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.

VI.3.2.1 Параметры, 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.

VI.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 шумленности.

VI.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 однообразия дороги при условии, что их наличие не приводит к возникновению дополнительных рисков.

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

При рассмотрении вопроса об установке шумопоглощающих барьеров 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".

Изменить и содержание нынешнего раздела VI (ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОРОГ) следующим образом, изменив также его нумерацию на VII:

"VII. ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОРОГ

VII.1 Общие замечания

Добавить в конце второго абзаца (В этой связи рекомендуется... транспортных средств) следующие слова:

"... и безопасность".

После второго абзаца включить новый абзац следующего содержания:

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

В третьем абзаце подраздела VII.1 ("Техническому обслуживанию подвергаются... здания и т.д.") текста на английском языке заменить слово "building" на "buildings".

...

VII.2 Управление обслуживанием

В начале второго предложения первого абзаца текста на английском языке заменить слово "facilities" на "measures".

...

VII.3 Конкретные аспекты обслуживания

..."

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЙ МЕМОРАНДУМ (обоснование предлагаемых поправок)

Представленные предложения о поправках направлены на дополнение положений приложения II к СМА, касающихся условий, которым должны отвечать международные автомагистрали, двумя элементами, которые в течение последних лет приобретают все возрастающее значение, а именно: безопасность в туннелях и охрана окружающей среды.

Что касается туннелей, то с учетом серьезных дорожно-транспортных происшествий, имевших место в альпийских туннелях, представляется необходимым принятие мер, направленных на укрепление безопасности этих инфраструктур на дорогах категории "Е", на основе надлежащих рекомендаций, сформулированных Специальной многопрофильной группой экспертов по безопасности в туннелях, учрежденной под эгидой ЕЭК ООН, в ее докладе TRANS/AC.7/9 и Add.1. Такова цель поправок, внесенных в пункты III.2.1, III.3, в раздел V (весь текст) и в пункт VII.1.

Что касается охраны окружающей среды, то для сохранения природных ресурсов и самой возможности существования будущих поколений эта задача в настоящее время должна выполняться всеми. Эта весьма обширная проблема затрагивает многочисленные сферы, включая автодорожные инфраструктуры, уже в силу того воздействия, которое может оказывать автодорога в плане создаваемых ею неудобств (загрязнение, шумленность) на здоровье человека, качество воздуха, фауну, флору, почву, ландшафт, культурное наследие. Поэтому следует внимательно изучать возможности учета этих элементов для доведения до максимума положительных и корректировки отрицательных последствий.

Разумеется, в нынешнем тексте СМА уже содержатся некоторые положения в этом смысле, однако в настоящее время, как оказалось, их недостаточно. Поэтому цель представленных предложений состоит в разработке тех аспектов, которым следует уделить особое внимание при строительстве новой или надлежащем оборудовании уже существующей дороги. Положения по этому вопросу содержатся в разделе VI (весь текст).

И наконец, Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) ЕЭК ООН воспользовалась возможностью внесения этих существенных поправок для дополнения, корректировки, модернизации или обновления других положений, которые содержатся в пунктах II.2, III.1, III.2.1 (таблица и последний абзац этого пункта), III.3.1, III.5, III.5.1, III.5.3.2, IV.3.1, IV.5, IV.6.3. Кроме того, были внесены исправления в текст на английском языке. Они касаются пунктов IV.4.2, VII.1 и VII.2.