



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

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

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Предложение по поправкам к приложению II к СМА

Записка секретариата

На основе предложения, представленного Францией (TRANS/SC.1/2002/6), и нынешних положений главы V приложения II к СМА, касающейся охраны окружающей среды, секретариат, в целях облегчения дискуссий в рамках Рабочей группы, подготовил проект новой главы V, объединяющий два вышеупомянутых текста. Этот проект приводится ниже. Добавления и изменения, внесенные в нынешний текст, выделены курсивом.

"V. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЛАНДШАФТ

V.1 Общие замечания

Автомобильная дорога - это инструмент, находящийся на службе участников дорожного движения и спроектированный в рамках "планирования территорий". Она предназначена для обеспечения перемещения людей и грузов, а также доступа к зонам труда и отдыха. Однако она может также служить источником различных видов вредного воздействия (зашумленность, загрязнение, вибрация) как в населенных пунктах, так и за их пределами, причем в результате резкого увеличения объема автомобильных перевозок эти виды вредного воздействия приобрели новые масштабы. В связи с этим необходимо внимательно изучить вопрос об учете влияния дороги на окружающую среду, и общая цель должна состоять в том, чтобы добиться максимального 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 каждый руководитель проекта должен получить информацию о затрагиваемых компонентах окружающей среды, и затем ему следует принять надлежащие меры для информирования участников дорожного движения об их наличии, а также о необходимости их сохранения, для чего должны быть разработаны соответствующие инструкции, или обеспечить их физическую защиту.

В силу этих различных причин при разработке новых проектов и модернизации существующих дорог надлежит проводить оценку их воздействия на окружающую среду. Рекомендуется также распространить настоящее положение на реконструкцию дорог или крупные работы по осуществлению модернизации на существующих дорогах.

V.2 Органическое соединение дорог с окружающей средой

При разработке того или иного проекта надлежит учитывать непосредственное и косвенное влияние дорог и дорожного движения на:

- людей, фауну и флору, населенные пункты, сельское хозяйство, лесное хозяйство;

- *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 обеспечивать не только гармоничное вписывание дороги в местный рельеф и систему землепользования, но и исключить 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 мер на основании действующих в данной стране правил и положений.

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

V.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.

V.3.1 Загрязнение вод

Существует четыре типа загрязнения окружающей среды, источником которого является дорога. В силу того, что традиционные дренажные системы позволяют удалять лишь малую часть загрязняющих веществ, оседающих на проезжей части, для каждого типа загрязнения необходимо предусмотреть особые меры.

a) Загрязнение в ходе дорожных работ

Во-первых, в ходе работ происходит эрозия открытого слоя почвы и земляных насыпей, которая ведет к вымыванию мелких частиц дождевой водой. Поэтому важно, чтобы расчистке и снятию верхнего слоя грунта подвергались лишь площади, необходимые для работ. Временное создание отстойных или фильтрационных бассейнов

позволяет сократить или предотвратить выход загрязняющих веществ в наиболее уязвимых местах. Во-вторых, дорожные машины оставляют следы масла и взвешенных частиц. Те же самые бассейны, оснащенные маслоуловителями, позволяют также сократить объем только загрязнения.

b) *Сезонное загрязнение*

Это - загрязнение, связанное с применением антиобледенительных материалов, обладающих разъедающими или абразивными свойствами, которые используются при обработке дорог в зимний период; основу таких материалов обычно составляет хлорид натрия. Объем загрязнения можно уменьшить путем ограничения частоты обработки дорог и сокращения количества разбрасываемой соли. Кроме того, настоятельно рекомендуется прикрывать хранимые запасы во избежание постоянного выхода соляных растворов.

c) *Аварийное загрязнение*

Это - загрязнение, обусловленное выбросом загрязняющих веществ вследствие дорожно-транспортного происшествия, имевшего место в ходе перевозки опасных грузов. Статистические данные показывают, что такие инциденты чаще всего происходят вне населенных пунктов. Основная часть такого загрязнения приходится на углеводороды. Пути решения этой проблемы связаны не только с соответствующим оборудованием объектов инфраструктуры, но и с мерами эксплуатационного характера. Чувствительные участки могут быть изолированы посредством установки оградительных барьеров, возведения земляных валов или создания герметичных дренажных систем (траншеи, отстойники/маслосборники, обустройство озелененных кюветов и т.д.). Меры эксплуатационного характера предполагают составление плана аварийных работ для всех уровней ответственности.

d) *Хроническое загрязнение*

Это - все виды загрязнения, связанные с движением транспортных средств: износ дорожного полотна, коррозия металлических элементов, износ шин и выхлопные газы. Следует учитывать, что лишь небольшая часть образующихся веществ вымывается дождевой водой к точкам их удаления. Вместе с тем сильный дождь или небольшое наводнение может смыть более значительный объем таких веществ и вызвать более серьезное загрязнение. Поэтому следует добиваться максимального повышения очистной способности дренажных систем и почвы за счет увеличения числа точек удаления стоков, обустройства неглубоких и озелененных кюветов и обеспечения

возможности впитывания воды в почву с учетом очистной способности ее поверхностного слоя.

V.3.2 Шум

"Дорожный" шум представляет собой всю совокупность неприятных и нежелательных шумов, производимых в результате движения легких и/или тяжелых транспортных средств. Воздействующий уровень шума, измеряемый в децибелах (дБ(А)), может оказывать негативное влияние на человека как в повседневной жизни, так и во время сна.

Выявленные соотношения между воздействующими уровнями шума и их негативным влиянием позволяют определить пороговые значения, при превышении которых требуется принятие мер для снижения воздействующего уровня. Эти пороговые значения, устанавливаемые на национальном уровне или, в противном случае, определяемые руководителями проектов, в разных странах различны. Они могут зависеть от типа осуществляемого проекта застройки.

а) Параметры, которые должны учитываться при прогнозировании потенциального уровня шума:

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

b) Меры, которые должны приниматься:

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

V.4 Воздействие окружающей среды на участников дорожного движения

Элементы ландшафта и окружающей среды, которые видны с дороги, должны быть использованы для повышения уровня безопасности дорожного движения и комфорта его участников. Они должны дополнять и усиливать визуальную ориентировку 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 приведет к возникновению каких-либо других опасностей.

Умело используя ландшафт, можно также снизить эффект ослепления встречным транспортом и отрицательное воздействие неблагоприятных погодных условий (ветра, снега и т.д.).

Установка шумопоглощающих экранов вдоль дороги ведет к тому, что участники дорожного движения недополучают много информации об окружающей их обстановке, при этом у них создается впечатление "замкнутости"; поэтому такие устройства должны быть изготовлены таким образом, чтобы они как можно гармоничнее вписывались в

ландшафт и компенсировали недополучение участниками дорожного движения информации о местности.

V.5 Учет окружающего ландшафта и культурного достояния (перегруппировка под единым заголовком существующих положений, относящихся к этому аспекту)

Желательно, чтобы участники дорожного движения получали информацию о культурном достоянии регионов, по которым пролегают дороги, при помощи соответствующих средств: дорожных знаков, центров информации, расположенных в пунктах обслуживания, и т.д.

По эстетическим соображениям, а также в интересах безопасности коммерческую рекламу вблизи международных автодорог устанавливать не следует".
