



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2003/1
11 April 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Шестнадцатая сессия, 24-26 сентября 2003 года,
пункт 5 b) повестки дня)

**ПОЭТАПНЫЙ ПОДХОД К РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Доклад Совещания по вопросам поэтапного строительства автомагистралей

Представлен Центральным управлением проекта ТЕА

1. В соответствии с программой работы ТЕА на 2002 год 7-8 ноября 2002 года в Праге было проведено Совещание ТЕА по вопросам поэтапного строительства автомагистралей. В работе совещания приняли участие эксперты из Австрии, Болгарии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Польши, Румынии, Словакии и Чешской Республики, а также докладчики от Венгрии, Нидерландов, Соединенного Королевства и представитель Центрального управления проекта ТЕА (ЦУП ТЕА).
2. Руководитель проекта ЦУП ТЕА кратко рассказал о проведенной деятельности и результатах работы проекта ТЕА, связанной с планированием, проектированием и строительством автомагистралей, и подчеркнул интерес Европейской экономической комиссии ООН и органов ее Комитета по внутреннему транспорту к итогам совещания,

как это отмечено в докладе совещания Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта, состоявшегося 2-4 сентября 2002 года в Женеве.

3. В повестку дня совещания были включены следующие пункты:

- i) критерии для принятия решений в отношении поэтапного строительства автомагистралей/дорог для скоростного движения (например, объем движения - ААДТ, процент грузовиков, виды транспортных средств, 30-50-й час пиковой нагрузки, отведение транспортных потоков, период прогнозирования, соображения, связанные с пропускной способностью, - уровень требуемого обслуживания, влияние величины подъема и т.д.);
- ii) те же критерии, что и указанные выше, для однопутных более длинных туннелей или мостов для завершенных автомагистралей/дорог для скоростного движения;
- iii) поэтапное проектирование пересечений/развязок;
- iv) концепция земляных и дренажных работ (поэтапный подход, двойной или полный профиль участка);
- v) промежуток времени между первым и вторым этапами;
- vi) сокращение/общее увеличение (приведенных) строительных издержек;
- vii) влияние поэтапного строительства на показатели аварийности и дополнительные помехи в ходе второго этапа строительства;
- viii) экономическая оценка поэтапного подхода (например, выраженная в виде различий в ВКО);
- ix) конкретные фактологические исследования.

4. Перед началом выступлений докладчиков по линии ТЕА и других докладчиков с сообщением по теме "Экономическая оценка проектов поэтапного строительства транспортной инфраструктуры" выступил старший преподаватель Будапештского университета технологии и экономики г-н Андрас Тимар. Г-н Ханс Нугтерен, нидерландское министерство транспорта, общественных работ и управления водными ресурсами, представил свой доклад по теме "Планирование проекта дорожной

инфраструктуры", подготовленный совместно с сотрудником того же министерства г-ном Йосом Артсом. В завершение рассмотрения данного пункта повестки дня с докладом "Поэтапное строительство автомагистралей и дорог для скоростного движения" выступил старший инженер группы "Луис Бергер" г-н Майлз Ренделл, Соединенное Королевство. Сотрудник австрийского федерального министерства транспорта, инноваций и технологии г-н Конрад Швингхаммер представил информацию об опыте его страны в области поэтапного строительства автомагистралей. После этого выступил представитель дорожного управления Сербской Республики г-н Игор Ёканович, Босния и Герцеговина. Г-н Стефан Попов, начальник департамента Дорожного управления Болгарии, представил информацию о поэтапном подходе, избранном для строительства автомагистрали Калотина (югославская граница) - София, и о соответствующем экономическом анализе. После этого выступила г-жа Габриэла Ионеску, Румынское национальное управление дорог, которая представила информацию и разъяснения в отношении Приоритетной программы строительства автомагистралей, объездных дорог вокруг городов и расширения дорог до четырех полос, которая была утверждена парламентом страны в прошлом году. Г-н Петер Барек, генеральный директор секции дорожной инфраструктуры словацкого министерства транспорта, почт и телекоммуникаций, представил материал в отношении автомагистрали D-1: отрезок Менгусовице - Яновце.

5. Тексты вышеупомянутых сообщений могут быть получены по представлении соответствующего запроса в ЦУП ТЕА или в секретариате.

6. После обсуждения вопросов, связанных с различными вариантами и подходами к поэтапному строительству автомагистралей/дорог для скоростного движения, участники совещания утвердили приведенные ниже выводы и рекомендации.

Выводы и рекомендации

A. Общие аспекты

1. Следует принять решение в отношении согласованной региональной политики поэтапного строительства, стандартов, спецификаций и т.д, предъявляемых к автомагистралям.
2. Целесообразно определить типовой профиль автомагистралей в рамках региона.

B. Аспекты, связанные с расходами/оценкой

1. Следует согласовать расходы как часть первоначального строительного пакета, чтобы добиться экономии за счет эффекта масштаба.
2. В условия контракта следует включать адекватные заранее оцененные убытки на тот случай, если строительство промежуточных отрезков задерживается и сказывается на реализуемости.
3. При оценке/сопоставлении экономической эффективности поэтапного или единовременного осуществления следует рассчитывать расходы и преимущества в течение всего жизненного цикла.
4. В качестве общего правила следует рассматривать возможность поэтапного строительства автомагистралей во всех случаях, когда существующий (т.е. по состоянию на год начала строительства) среднесуточный объем движения за год (ААДТ) ниже примерно 12 000 ТЕ.
5. В то же время общие правила являются неоднозначными, поскольку экономическая оценка в значительной степени чувствительна к входным данным (в особенности данным о расходах и объеме движения).
6. В этой связи существует необходимость в транспарентной оценке/ранжировании на основе сети и сценария, связанных с анализом расходов/преимуществ, или множественных критериев, которые должны дополняться тестами на чувствительность и анализом риска.

C. Технические аспекты

1. Следует обеспечивать безопасность на промежуточных этапах строительства автомагистралей.
 2. На начальном этапе проекта следует обеспечивать адекватное право преимущественного проезда и использования земель.
 3. Структурные сооружения должны строиться с учетом окончательных требуемых параметров (высота и ширина).
-