



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2006/1/Add.1  
20 June 2006

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям  
и экономике транспорта

Девятнадцатая сессия  
Женева, 14-15 сентября 2006 года  
Пункт 2 б) повестки дня

ОТСЛЕЖИВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ИМЕЮЩИХ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ  
ПАНЪЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЗОН

УЗКИЕ МЕСТА И НЕДОСТАЮЩИЕ ЗВЕНЬЯ В ИНФРАСТРУКТУРЕ

Представлено правительством Португалии

1. В связи с вопросом об автомобильном транспорте и документом "Поэтапный подход к развитию транспортной инфраструктуры (TRANS/WP.5/2004/2) - проект руководства по поэтапному подходу к проектам транспортной инфраструктуры" можно отметить, что в целом правительство согласно с руководящими положениями, изложенными в этом документе. Однако принцип поэтапного строительства автомагистралей следует использовать во всех случаях, когда СОДГ (среднесуточный объем движения за год) по состоянию на промежуточный год строительства составляет 8 000-12 000 ТЕ/сутки, а не то, что у казано на стр. 13 этого документа.

2. Применительно к железнодорожному транспорту в таблице обозначены узкие места и недостающие звенья в железнодорожной инфраструктуре, а также меры, позволяющие устранить/смягчить негативные последствия. Что касается моста в Валенсе, то проблема весовых ограничений уже была разрешена посредством усиления его конструкции.

3. В связи с восточной линией и ответвлением в Касересе проблема устранения/ограничения негативных последствий будет урегулирована за счет строительства нового соединения Синеш/Эвора/Элваш, которое одновременно будет способствовать развитию системы портов Лиссабон/Сетубал/Синеш и обеспечит более эффективное сообщение с Испанией и остальными странами Европы.

4. Наконец, что касается внутреннего водного транспорта, то следует отметить два узких места в судоходном канале Туа - притоке реки Дору.

а) В тех случаях, когда уровень в плотинном озере Регуа достигает минимума, недостаточная ширина этого судоходного канала в узком месте около Туа влияет на плавание судов длиной более 75 м и препятствует эксплуатации судов с осадкой более 2,5 м. Поэтому данный канал должен быть расширен и углублен до уровней, предписанных для остальных участков судоходного пути (ширина 40 м и глубина 4,2 м).

б) Наличие единственного шлюза и устаревшего оборудования (более 30 лет) не позволяет обеспечить постоянное судоходство вне периодов технического обслуживания шлюзов, продолжительность которых составляет 1,5-2 месяца в году, а также возможных непредвиденных остановок, обусловленных выходом оборудования из строя. Требуется крупные капиталовложения для модернизации, с тем чтобы эти шлюзы могли отвечать нынешним требованиям (приблизительно 11 000 шлюзовок в 2004 году), что в значительной степени превышает первоначально предусмотренный показатель.

Страна	Вид транспорта	Линия	Участок	Интенсивность движения в 2003 году	Пропускная способность	Масштабы работ		Год окончания работ
						Цель	Вид работы (км)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ПОРТУГАЛИЯ	АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	E80	Лиссабон - Алверка	78 200	60 000 –80 000	Строительство автомагистрали A10 (Буселаш - Каррегаду) протяженностью 18 км, ввод в эксплуатацию которой намечен на 2005 год, позволит решить проблему загруженности этих участков.	13,0	2005
			Алверка - В. Франка-де-Шира II	79 812	60 000–80 000		7,0	
			В.-Франка-де-Шира II	82 149	60 000–80 000		3,9	
			В.-Франка-де-Шира I				6,0	
			В.-Франка-де-Шира I - Каррегаду	71 112	60 000–80 000	Расширение автомагистрали: 2+2 полосы > 3+3 полосы. В стадии строительства.	19,3	2005/апрель
			Аавейраш-ди-Сима - Сантарен	40 179	40 000–60 000	Технико-экономическое обоснование (ТО) и оценка экологического воздействия (ОЭВ).	28,2	2006
			Сантарен - Ториш-Новаш	39 912	40 000–60 000	Модернизация двухполосной автодороги в автомагистраль (2+2 полосы. В стадии строительства.	53,0	2005
			Албергрия (IC2) - Визеу	12 350	8 000–12 000		52,0	2006
			Визеу - Селорику-да-Бейра	10 200	8 000–12 000		23,0	2006
		Селорику-да-Бейра - Гуарда	9 400	8 000–12 000				
		E90/ E01	Маршрут Север-Юг (КРИЛ - узел Падре-Круш)			НЕДОСТАЮЩЕЕ ЗВЕНО. В СТАДИИ СТРОИТЕЛЬСТВА.	5,0	2005/2006
			Мост 25 апреля - Алмада	150 743	60 000–80 000	Проводится оценка нового соединения между КРИЛ (Алгеш) и Фогузтейру.	6,0	
			Алмада - Фогузтейру	85 700	60 000–80 000		9,0	
			Фогузтейру - Койна	50 163	40 000–60 000	Проводится исследование (RECAPE).	8,9	2006
		E01	Фамаликан - Санту-Тирсу	46 632	40 000–60 000	В стадии исследования	5,4	
			Санту-Тирсу - Майя	53 974	40 000–60 000	ОЭВ была представлена группой BRISA (в зависимости от решения по следующему участку)	12,8	
			Майя - Агуаш-Санташ	77 100	60 000–80 000	В ожидании решения о финансовой помощи государства	6,4	

Страна	Вид транспорта	Линия	Участок	Интенсивность движения в 2003 году	Пропускная способность	Масштабы работ		Год окончания работ		
						Цель	Вид работы (км)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
ПОРТУГАЛИЯ	АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	E01	Агуаш-Санташ - Порту (VCI)	145 000	60 000–80 000	Строительство автомагистрали A41/IC24 (Эшпинью - IP4), протяженностью 33 км, что должно решить проблемы перегруженности этих участков	2,0	2008		
			Порту (VCI) - Мост Фрейшу	73 000	80 000–100 000		4,0			
			Мост Фрейшу - Карвальюш	72 900	60 000–80 000		8,0			
			Узел IC24 (Эшпинью) - Фейра	49 539	40 000–60 000	Расширение автомагистрали 2+2 полосы > 3+3 полосы. В стадии проектирования	9,8	2005/2006		
			Фейра - Эштаррежа	41 734	40 000–60 000	Расширение автомагистрали 2+2 полосы > 3+3 полосы. В стадии проектирования (Оценка технико-экономического обоснования)	16,8	2005/2006		
			Эштаррежа - Албергария	45 043	40 000–60 000		10,4	2005/2006		
		E82	Агуаш-Санташ - Эрмезинди	75 700	60 000 – 80 000	Анализируется альтернативное решение по расширению	3,0			
			Эрмезинди - Валонго	51 836	40 000 – 60 000	Анализируется альтернативное решение по расширению	4,3			
			Валонго - Кампу	51 219	40 000 – 60 000	Анализируется альтернативное решение по расширению	5,0			
			Кампу - Балтар	41 154	40 000 – 60 000	В стадии исследования	6,4	2006		
			Амаранти - Вила-Реал	11 250	8 000 – 12 000	В стадии исследования на предмет строительства автомагистрали	40,0	2009		
			Вила-Реал - Мирандела	9 500	8 000 – 12 000	В стадии исследования на предмет строительства автомагистрали	55,0	2010		
			Международный мост в Кинтанилье			Недостающее звено в стадии строительства	2,1	2007		
		E801	Коимбра - Визеу	12 000	8 000 – 12 000	В стадии исследования на предмет строительства автомагистрали	82,0	2010		
		<b>ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ (км)</b>							494,7	

Страна	Вид транспорта	Линия	Участок	Интенсивность движения в 2003 году	Пропускная способность	Масштабы работ		Год окончания работ
						Цель	Вид работы (км)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ПОРТУГАЛИЯ	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ		Анкора - Валенса	Ограничение скорости	В стадии исследования на предмет модернизации этого участка			
			Ответвление от Пампильюзы	Ограничение скорости	В стадии исследования на предмет строительства объездного пути во избежание возврата локомотивов по линии, соединяющей с северной частью Португалии			
			Абрантиш-Марван	Объездные пути из-за недостаточной длины участков и ограничения скорости	В стадии исследования на предмет строительства нового железнодорожного участка линии Эвора/Элваш/Бадажош и его включения в сети RTE и TERFN		2010	
			Торри-даж-Варгенс- Элваш					
	Ковильян - Гуарда	Объездные пути из-за недостаточной длины участков и ограничения скорости	Ведутся работы по модернизации		2006			
	РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ		Дору - пролив Туа	Судоходный канал - недостаточные глубина и ширина	Расширение и углубление канала до требуемых величин на остальной части судоходного канала (ширина - 40 м и глубина - 4,2 м)			
			Дору - пролив Туа	Единственный устаревший шлюз	Решить проблему частого закрытия канала из-за поломок и обеспечить постоянное судоходство			

-----