



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1
19 August 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по статистике транспорта

Специальная группа экспертов по обследованию
движения на автомобильных дорогах категории E

Девятая сессия

Женева, 10 ноября 2008 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**ПРОЕКТ РЕКОМЕНДАЦИЙ ДЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ ОТНОСИТЕЛЬНО
ОБСЛЕДОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ
КАТЕГОРИИ E И СОСТАВЛЕНИЯ ПЕРЕЧНЯ СТАНДАРТОВ И
ПАРАМЕТРОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ
В ЕВРОПЕ В 2010 ГОДУ
("ОБСЛЕДОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГАХ КАТЕГОРИИ E 2010 ГОДА")**

I. СФЕРА ОХВАТА ОБСЛЕДОВАНИЯ

1. Для целей обследования движения на автомобильных дорогах категории E 2010 года под рассматриваемой сетью дорог категории E подразумевается сеть, соответствующая описанию, приведенному в приложении I к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) 1975 года и в поправках 1-9 к этому Соглашению (ECE/TRANS/16/Amend.1-9), а также в любой другой поправке, вступающей в силу до 2010 года. В том случае если какая-либо дорога категории E не открыта для движения (например, поскольку она закрыта, так как на ней проводятся ремонтные работы, еще не построена либо по другим причинам), обследование проводится по возможности на дороге (дорогах), используемой (используемых) для движения транспортных средств, которые в противном случае использовали бы дорогу категории E.

GE.08-24946 (R) 211008 231008

II. ЦЕЛЬ ОБСЛЕДОВАНИЯ

2. Сопоставимые на международном уровне данные о международных автомагистралях имеют первостепенное и все возрастающее значение в Европе с учетом постоянно увеличивающегося объема международного и транзитного дорожного движения. Обследование движения на автомобильных дорогах категории E, проводимое под эгидой ЕЭК ООН, представляет собой единственный имеющийся в настоящее время международный механизм, позволяющий получить сопоставимые данные о транспортных потоках на основных европейских дорогах на общеевропейском уровне. Поскольку обследование движения на автомобильных дорогах категории E - это не отдельное мероприятие, а побочный продукт соответствующих национальных обследований дорожного движения, правительства соответствующих стран - членов ЕЭК ООН несут только минимальные издержки, связанные с компиляцией и передачей результатов обследования движения на автомобильных дорогах категории E.
3. В рамках обследования движения на автомобильных дорогах категории E следует предпринимать все возможные усилия для получения максимально сопоставимых на международном уровне данных, соответствующих новым требованиям в отношении данных и изменениям в структуре дорожного движения. В этой связи необходимо предпринимать постоянные усилия для обеспечения того, чтобы охват и качество данных обследования движения на автомобильных дорогах категории E соответствовали требованиям потребителей этих данных.
4. Обследование движения на автомобильных дорогах категории E проводится с целью получения данных, которые будут использованы для улучшения и развития системы дорог категории E, в соответствии с нормами, указанными в приложении II к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) 1975 года (ECE/TRANS/16 и Amend.1-9).
5. В частности, данные, полученные в ходе обследования, будут использованы для подготовки подробной информации о движении по сети автомобильных дорог категории E, которая будет содействовать развитию пассажирских и грузовых перевозок.
6. Информация о степени использования различными видами транспортных средств разных участков автомобильных дорог категории E позволяет улучшить систему управления землепользованием и повысить эффективность интеграции автомобильного транспорта в процессы планирования на уровне самой страны, а также на международном уровне и способствует надлежащей реализации программ технического обслуживания,

восстановления и усовершенствования дорог соответствующих объектов. Эта информация также помогает решению проблем, связанных с заторами дорожного движения, и облегчает исследование экологических проблем, а также вопросов безопасности на автомобильном транспорте и энергопотребления.

7. Одна из дополнительных целей обследования движения на автомобильных дорогах категории E - это оценка эффективности автодорожной сети, выражающаяся главным образом в показателе транспортное средство-километры, с точки зрения ее использования различными категориями транспортных средств, подлежащих учету.

8. В этой связи еще одной целью обследования движения на автомобильных дорогах категории E является учет объема движения на этих дорогах в ночное время, в выходные дни и в часы пик. Эти явления приобретают все большее значение, поэтому требуется больше информации об этих видах движения, несмотря на трудности, связанные с ее получением.

III. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЯ¹

9. Поскольку автомобильные дороги категории E представляют собой относительно ограниченную часть автодорожной сети страны, особенно интересно выяснить, какова интенсивность движения на этих дорогах по сравнению с его интенсивностью на всей сети автомобильных дорог.

10. Для целей такого сравнения показатель транспортное средство-километры является наиболее важной статистической величиной, указывающей на интенсивность движения и степень развития сети в стране. Показатели транспортное средство-километры также крайне необходимы для вычислений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями и энергопотреблением.

11. Следовательно, рекомендуется по возможности представлять данные в показателях транспортное средство-километры по всем дорогам категории E и всем другим дорогам автодорожной сети страны в целом.

¹ Таблицы воспроизведены в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1.

IV. СОПОСТАВИМОСТЬ С РЕЗУЛЬТАТАМИ ОБСЛЕДОВАНИЯ

12. Правительствам следует принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы результаты обследования движения на автомобильных дорогах категории Е 2010 года были по возможности сопоставимы с результатами обследования 2005 года².

V. КАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПОДЛЕЖАЩИХ УЧЕТУ

13. Учету подлежат все транспортные средства, относящиеся к нижеперечисленным категориям.

Применяется следующая пересмотренная система классификации транспортных средств:

Категория А: механические транспортные средства, имеющие не более трех колес (мотоциклы с коляской или без коляски, включая мотороллеры, и трехколесные мотоциклы);

Категория В: пассажирские и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности (автомобили, включая грузопассажирские автофургоны, с количеством мест для сидения не более 9, включая место водителя, и легкие автофургоны, допустимый максимальный вес которых не превышает 3,5 т). Пассажирские и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности учитываются независимо от наличия или отсутствия прицепов, включая жилые прицепы и транспортные средства для отдыха;

Категория С: грузовые дорожные транспортные средства (грузовые автомобили, допустимый максимальный вес которых превышает 3,5 т; грузовые автомобили с одним или несколькими прицепами; тягачи с полуприцепами и одним или несколькими прицепами; тягачи с одним или несколькими прицепами) и специализированные транспортные средства (сельскохозяйственные тракторы, специализированные транспортные средства, такие, как самоходные дорожные катки, бульдозеры, автокраны, автоцистерны армейского образца и другие дорожные механические транспортные средства, не указанные в других пунктах);

² В тех странах, где обследование движения по автомобильным дорогам категории Е в 2005 году не проводилось, результаты обследования движения на автомобильных дорогах категории Е 2010 года должны быть в максимально возможной степени сопоставимы с результатами обследования в наиболее близком к 2005 году. Считается, что страны, не проводившие полного обследования в 2005 году, но тем не менее представившие данные за этот год, провели обследование в 2005 году.

Категория D: городские автобусы, автобусы дальнего следования и троллейбусы.

14. В случае категорий А и В речь идет о "движении легких механических транспортных средств"; в случае категорий С и D - о "движении тяжелых механических транспортных средств".

15. При возникновении сомнений относительно того, следует ли транспортное средство отнести к категории В или С, его следует отнести к категории С, включающей более тяжелые транспортные средства; это же правило применяется и в случае сомнений относительно того, следует ли транспортное средство отнести к категории В или D.

16. Для облегчения идентификации различных транспортных средств рекомендуется снабжать участвующий в регистрации персонал описаниями и схемами внешнего вида транспортных средств.

17. Те страны, которые разрабатывают автоматические системы подсчета, могут привести полученные результаты в соответствие с классификацией категорий транспортных средств в рамках своих технических возможностей. В этих упрощенных данных следует проводить различие по меньшей мере между движением легких механических транспортных средств и движением тяжелых механических транспортных средств. Тем не менее для автодорожной сети в целом рекомендуется классификация транспортных средств по четырем категориям.

VI. РАССЧИТЫВАЕМЫЕ ЗНАЧЕНИЯ³

18. Применительно к каждой дороге категории Е в стране рекомендуется рассчитывать среднесуточный объем движения за год (AADT). Кроме того, следует рассчитывать интенсивность движения в ночное время, в выходные дни и в часы пик. Движение в ночное время определяется в принципе как движение в период с 22 час. 00 мин. до 6 час. 00 мин.; движение в выходные дни определяется в принципе как среднесуточный объем движения (ADT) в течение приблизительно двухмесячного периода отпусков (в исключительных случаях в течение одного месяца). Движение в часы пик определяется в принципе как движение в течение пятидесятого часа максимальной интенсивности движения.

³ При расчете показателей и определении процедур учета необходимо обеспечить репрезентативность полученных результатов для среднесуточного объема движения за год (AADT).

19. В каждой стране для сети дорог категории E в целом (и по возможности для других дорог) следует рассчитывать показатель транспортное средство-километры за год обследования, причем по различным категориям транспортных средств.

20. Поскольку в различных странах используются весьма различающиеся методы обследования дорожного движения, нет необходимости разрабатывать единообразную стандартную систему для учета всех факторов. Тем не менее используется несколько основополагающих принципов.

21. Сеть автомобильных дорог категории E необходимо разделить на автодорожные сегменты. Сегмент следует выбирать таким образом, чтобы объем движения был приблизительно одинаков на всем его протяжении. Поскольку интенсивность движения имеет тенденцию к быстрому увеличению в больших населенных пунктах и вокруг них, необходимо выбирать пункты учета на дорожных участках в сельских районах на достаточно большом удалении от городских зон. Данные по пунктам учета в городских зонах могут быть добавлены, если на соответствующей дороге категории E имеется не менее четырех полос движения.

22. На каждом сегменте подсчитывается среднесуточный объем движения (AADT) за 2010 год. Для определения AADT можно использовать следующие три метода:

- a) постоянный учет в течение всего года;
- b) учет в течение коротких периодов времени при обеспечении их репрезентативности для всего года; или
- c) сочетание вышеуказанных методов регистрации. Методы осуществления выборки можно включить в системы постоянного учета с использованием так называемых "относительных оценок".

23. В некоторых исключительных случаях AADT может определяться без проведения учета на основе данных предыдущих учетов или учетов на соседних участках одной и той же дороги.

24. Данные о дорожном движении следует представлять за 2010 год. Однако соответствующие страны могут по своему усмотрению решать вопрос о том, проводить ли подсчет в каждом пункте учета в данном году или осуществлять его постепенно в течение ряда лет и скорректировать полученные данные статистическим методом. Если подсчет

будет осуществляться в течение ряда лет, то следует учитывать влияние таких других изменений в дорожной сети, как открытие для движения новых дорог в течение этого периода.

25. Для определения AADT по каждой автомобильной дороге категории E в целом сумму показателей транспортное средство-километры для всех участков этой дороги категории E следует разделить на ее протяженность.

26. В отношении классификации транспортных средств организация процедуры учета должна предусматривать следующее:

- a) возможность полной классификации для всей автодорожной сети;
- b) возможность полной или частичной классификации для каждой дороги категории E;
- c) возможность полной или частичной классификации для каждого дорожного сегмента.

27. В рамках упомянутой выше частичной классификации следует проводить различие по крайней мере между "движением легких механических транспортных средств" и "движением тяжелых механических транспортных средств".

VII. ХАРАКТЕРИСТИКИ ДОРОГ КАТЕГОРИИ E

28. Информация об объеме и распределении движения по автомобильным дорогам категории E будет иметь бóльшую ценность, если удастся получить данные о характеристиках таких дорог. Поэтому правительствам предлагается представлять в то же время информацию о параметрах дорожной инфраструктуры категории E (таблицы 7 и 8) в соответствии с Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА), как это было решено Рабочей группой по автомобильному транспорту на ее девяносто первой сессии (15-17 октября 1997 года) (TRANS/SC.1/361, пункты 15-18).

29. Для опубликования результатов дороги следует классифицировать указанным ниже образом в соответствии с количеством и шириной проезжих частей и числом полос движения:

а) дороги с одной проезжей частью⁴:

<u>ширина проезжей части</u>	<u>число полос движения</u>
i) <6 м	i) две полосы
ii) 6-6,99 м	ii) три полосы
iii) 7-8,99 м	iii) четыре полосы
iv) 9-10,49 м	iv) пять или более полос
v) 10,50-11,99 м	
vi) 12-13,99 м	
vii) 14 м или шире	

б) дороги с двумя проезжими частями, отделенные друг от друга разделительной полосой:

<u>ширина каждой проезжей части</u>	<u>число полос движения на каждой проезжей части</u>
i) <7 м	i) две полосы
ii) 7-8,99 м	ii) три полосы
iii) 9-10,49 м	iii) четыре полосы
iv) 10,50-11,99 м	iv) пять или более полос
v) 12-13,99 м	
vi) 14 м или шире	

30. Автомагистрали⁵ представляют собой как правило подразделение категории б) в пункте 29, но могут также в отдельных местах или временно иметь одну проезжую часть и в этом случае представлять собой подразделение категории а).

31. Скоростные дороги определяются в Соглашении СМА как "...дорога (дороги), которая (которые) предназначена (предназначены) для движения транспортных средств, въезд на которую (которые) возможен только через развязки или регулируемые перекрестки и на которой (которых), в частности, остановка и стоянка на проезжей части (проезжих частях) запрещены" (ECE/TRANS/16/Amend.2, приложение II).

⁴ См. определения, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.2.

⁵ См. определения, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.2.

32. Дороги с различным числом полос движения на каждой проезжей части следует классифицировать по меньшему числу полос. Следует указывать длину таких дорожных сегментов.

33. В соответствии с пунктом 26 выше информацию надлежит представлять по следующим вопросам: а) расчетные скорости движения по дорогам категории E; б) средняя ширина полос движения, разделительных полос и полос аварийной остановки; и с) применение дорожных знаков для дорог категории E.

VIII. СБОР И ОПУБЛИКОВАНИЕ ДАННЫХ ОБСЛЕДОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ КАТЕГОРИИ E 2010 ГОДА

34. Правительствам рекомендуется передать в секретариат ЕЭК ООН доклад о проведенном в их странах обследовании. Поскольку ценность публикации обследования в значительной степени зависит от своевременности его опубликования, правительствам целесообразно постараться представить данные (в том числе, если возможно, карту) по возможности до 1 ноября 2011⁶. Этот доклад должен включать:

а) данные, касающиеся характеристик автомобильных дорог E, в соответствии с таблицами № 1 и 2, приведенными в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1;

б) данные о количестве и характере пунктов учета в соответствии с таблицей № 3, приведенной в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1;

в) данные, касающиеся всей сети автомобильных дорог категории E, вместе взятых, и каждой дороги категории E в отдельности, в соответствии с таблицей № 4, приведенной в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1;

г) данные, касающиеся каждой дороги категории E, в соответствии с таблицей № 4-бис, приведенной в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1;

д) данные, касающиеся протяженности и характера использования всех дорог категории E, автомагистралей, скоростных дорог, а также всех других дорог и их общей протяженности, в соответствии с таблицей № 5, приведенной в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1;

⁶ На это обращается особое внимание правительств с учетом значительных задержек, которые зачастую имели место в связи с предыдущими обследованиями.

f) краткое описание организации учета и использованных методов выборки, включая метод оценки показателя транспортное средство-километры для всей сети дорог;

g) карту (или карты) с указанием данных, полученных в результате обследования 2010 года. На карте (или картах) должно быть указано достаточное количество отобранных пунктов учета, с тем чтобы можно было выявить значительные колебания в распределении движения по различным категориям выделяемых объемов движения. Особенно важно, чтобы пункты учета и их идентификационные номера, приведенные на картах, также были указаны в таблице № 7, содержащейся в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1, хотя в таблице может быть обозначено больше пунктов учета, чем на картах. Секретариат может подготовить сводные карты на общеевропейской основе только в том случае, если пункты учета, показанные на картах, приводятся в таблице № 7.

35. В принципе при подготовке карт необходимо соблюдать следующие условия:

a) результаты по странам должны наноситься на карты того же масштаба, что и карты их стран, содержащиеся в опубликованном обследовании движения на автомобильных дорогах категории E 2005 года, с использованием контуров только черного цвета (сплошной или прерывистой закраски) в соответствии с масштабом, указанным в таблице № 6, приведенной в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1;

b) среднесуточные объемы движения за год, которые определяют ширину линий, следует разбить на ряд промежуточных классов в соответствии с категориями, указанными в таблице № 6, приведенной в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1;

c) при окончательной подготовке карт секретариат ЕЭК ООН будет использовать для обозначения объемов движения только один цвет (красный). Ширина линий, не превышающая 1,4 см, будет приблизительно пропорциональна среднесуточному объему движения за год; для обозначения разных уровней среднего объема движения должны использоваться различные оттенки цвета: более интенсивные - для большего объема движения, а менее интенсивные - для меньшего. Классификация и ширина линий указаны в таблице № 6, приведенной в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1;

d) автомагистрали и скоростные дороги должны обозначаться тонкой белой линией в центре красной полосы (см. таблицу № 6, приведенную в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1);

e) номера дорог категории E (E1, E2 и т.д.), помещенные в прямоугольник, должны быть черного цвета, и частота их повторения должна определяться необходимостью четкого обозначения маршрута каждой дороги; если маршруты двух или более дорог совпадают, то номера каждой дороги должны быть указаны в одном прямоугольнике, например E4, E6;

f) номера отобранных пунктов учета должны быть указаны черным цветом в соответствии с таблицей № 6;

g) карты должны содержать названия крупных городов и населенных пунктов.

36. Поскольку подготовка карт странами, по всей видимости, связана с трудностями и требует значительного времени, в некоторых случаях можно не учитывать требования, предъявляемые к странам в связи с представлением таких подробных карт, о которых говорится в пункте 34:

a) в тех случаях, когда номера учетных пунктов и их расположение остались прежними и когда не произошло изменения типа дорог категории E и их маршрутов, секретариат ЕЭК ООН перенесет те данные о пунктах учета, которые были указаны на карте 2005 года, на карту 2010 года. Ширина линий, представляющих среднесуточный объем движения за год (см. таблицу № 6 в приложении), будет скорректирована секретариатом ЕЭК ООН в соответствии с данными, содержащимися в таблицах 2005 года. В таком случае соответствующей стране нет необходимости составлять отдельную карту при условии, что все необходимые данные о пунктах учета приводятся в таблице № 7, содержащейся в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1;

b) незначительные изменения в номерах пунктов учета и их расположении могут быть указаны той или иной страной на соответствующей карте, изданной ЕЭК ООН, что освободит страны от необходимости печатать новую карту. В случае изменения типа автомобильных дорог категории E, ввода в эксплуатацию новой дороги категории E или в случае значительного изменения маршрута какой-либо существующей дороги категории E страны должны представить карту (достаточно уже имеющейся отпечатанной карты), на которой подробно отражены произошедшие изменения и точно указаны номера пунктов учета и их расположение;

c) если какая-либо страна ранее не участвовала в обследовании, то она должна представить карту сети дорог категории E с указанием номеров пунктов учета и их расположения, как это предусмотрено в пункте 34. Вместе с тем участвующие страны

могут не указывать интенсивность дорожного движения с помощью линий различной ширины, если была надлежащим образом заполнена прилагаемая таблица № 7, приведенная в документе ECE/TRANS/WP.6/AC.2/2008/1/Add.1.

37. Данные (и карты) следует передавать в секретариат ЕЭК ООН по мере возможности в электронном формате вместо печатных копий или в дополнение к ним.
