



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2006/1/Add.2  
30 June 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

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) предварительной повестки дня

ОТСЛЕЖИВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ИМЕЮЩИХ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ  
ПАНЬЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЗОН

Узкие места и недостающие звенья в инфраструктуре

Представлено правительствами Хорватии и Румынии

Добавление

ХОРВАТИЯ

1. Текущие проблемы, связанные с пропускной способностью инфраструктуры внутреннего транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного)

Внутренние водные пути: основное узкое место - Сава (Е 80-12) от югославско-хорватской государственной границы до Сисака; необходимо повысить с класса III до класса Vb. Недостающее звено: канал Дунай - Сава (Е 80-10) от Вуковара до Шамаца.

Внутренние водные пути: сезонная эксплуатация.

Внутренние водные пути: непредсказуемые ограничения использования из-за недостаточного уровня воды.

2. Нормативные меры в области инфраструктуры, направленные на устранение узких мест

Внутренние водные пути: дноуглубительные работы и работы по регулированию на реке Сава. Канал Дунай - Сава, очередность I.

Страна	Вид транспорта	Маршрут	Участок	Интенсивность движения	Пропускная способность	Масштабы работ		Сроки выполнения работ
						Цель	Вид работы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ХОРВАТИЯ	АВТОМАГИСТРАЛЬ	E70	Пограничный пункт Брегана	11 189 (СОДЛ)	40 000	расширение	реконструкция	2005
			Пограничный пункт Баяково	6 196 (СОДЛ)	8 000	расширение		2006
		E65/E71	Пограничный пункт Горичан	4 872 (СОДЛ)	8 000	новое строительство		/
		A7	Пограничный пункт Рупа	12 058 (СОДЛ)	10 000	расширение		/
		E70	Загреб - объездная дорога	46 818 (СОДЛ)	50 000	строительство третьей полосы		/
		E65/E71	Пункт оплаты за проезд Лучко	40 323 (СОДЛ)	40 000	расширение		2006/07
		E70	Пункт оплаты за проезд Иванья-Река	27 773 (СОДЛ)	40 000	расширение	реконструкция	2005/06
		E71	Туннель Мала-Капела	9 664 (СОДЛ)	12 000	однотрубный туннель	строительство второй трубы	2009/10
		E65/E71	Туннель Свети-Рок	11 363 (СОДЛ)	12 000	движение по однотрубному туннелю	строительство второй трубы	
		E65	Босильево 2 - Риека	18 000 (СОДЛ)		модернизация до полного профиля на участке протяженностью 56 км	строительство второй полосы	2008
	ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДОРОГА	SR 1	Мацель - Загреб	10 442 (СОДГ)		параллельная дорога	строительство новой дороги	2007
			Тушилович - Йошани	13 888 (СОДГ)				/
			Брназе - Клис - Солин	14 414 (СОДГ)		добавление второй полосы	проектирование	2005

Страна	Вид транспорта	Маршрут	Участок	Интенсивность движения	Пропускная способность	Масштабы работ		Сроки выполнения работ
						Цель	Вид работы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ХОРВАТИЯ	ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДОРОГА	SR 2	Осиек - южная объездная дорога	17 364 (СОДГ)		вторая полоса	разрешение на прокладку трассы	2005
		SR 3	Риека - объездная дорога	21 854 (СОДГ)		вторая полоса	проектирование	2005
		SR 7	Участок Дарда - Осиек	10 075 (СОДГ)		новая дорога	проектирование	2005
		SR 8	Участок Мучичи - Риека	12 340 (СОДГ)		параллельная дорога	строительство новой дороги	2005
			Шибеник - объездная дорога	15 272 (СОДГ)		параллельная дорога	строительство новой дороги	2005
			Плано - Каштел Сучурац	19 816 (СОДГ)		вторая полоса	проектирование	2006
			Стобреч - Тучепи	11 583 (СОДГ)		параллельная дорога	проектирование	2005
		SR 30	Загреб - Велика-Горица - Бушевец	40 980 (СОДГ)		объездная дорога Велика-Горица	проектирование - строительство новой дороги	2005
		SR 66	Участок Ичичи - Риека	14 763 (СОДГ)		Опатия - объездная дорога	проектирование	2005
		SR 102	Участок Нивице - Крк	8 725 (СОДГ)		технико-экономическое обоснование для прокладки трассы		2006
		SR 309	Св. Неделя - Самобор	15 133 (СОДГ)		вторая полоса	подготовка к проектированию	/
		SR 510	Соединительная дорога - автомагистраль Загреб - Горичан SR 2 от развязки Вараждин	14 562 (СОДГ)		вторая полоса	подготовка к проектированию	/

## РУМЫНИЯ

### 1. Текущие проблемы, связанные с пропускной способностью инфраструктуры внутреннего водного транспорта

Внутренние водные пути СВМП: узкие места для судоходства на румынском участке реки Дунай 863 км (Железные ворота II) - 175 км (Брэила) по причине переменчивого режима течения и на протяжении периодов низкой воды из-за малой глубины 1-1,5 м, что значительно меньше рекомендуемых минимальных глубин, составляющих 2,5 м. Такая ситуация характерна на протяжении 60-150 дней в году.

Значительных узких мест на основных транспортных маршрутах по линиям СМЖЛ и СЛКП в Румынии, за исключением узких мест на пограничных пунктах, не возникает.

Что касается наименьшей сезонной глубины на внутренних водных путях, то для нижнего Дуная Дунайская комиссия определила минимальную глубину в 2,5 м.

В секторе автомобильного транспорта основные проблемы, возникающие в Румынии: перегруженность внутригородских маршрутов; в выходные дни на основных национальных дорогах, таких, как DN1 (E60) между Комарником и Предьялем; временные проблемы в летние месяцы на DN39 Констанца-Мангалия; DN7 Валя-Олтулуй и DN66 Валя-Жиулуй, ежедневно в часы пик.

Во избежание перегруженности транспортных маршрутов во внутренних районах городов было начато строительство нескольких альтернативных маршрутов вокруг городов (в объезд Бухареста и других перегруженных городов).

Причины узких мест: трансграничное движение, разрастание городов, коммерческая деятельность вокруг городов и увеличение объема движения индивидуального автотранспорта с использованием той же инфраструктуры.

Последствиями этих проблем перегруженности являются снижение пропускной способности инфраструктуры и увеличение потерь времени для пассажирских и грузовых судов, а также для железнодорожного и автомобильного транспорта и повышение издержек, связанных с топливом.

### 2. Нормативные меры, направленные на устранение узких мест

Румыния провела ряд исследований для выявления зависимости между замедлением социально-экономического развития в восточной части страны и развитием остальных регионов.

В качестве одного из решений в автомобильном секторе Румыния предложила строительство коридора Будапешт-Одесса протяженностью 1 065 км (Будапешт - Ньиредьхаза - Ченгерсима/Петя - Бая-Маре - Борша - Сучава - Яссы - Скулени - Кишинев - Первомайск/Кукурхам - Одесса). В поддержку этого проекта автомагистрали выступили венгерское и румынское правительства. Данное решение будет способствовать

экономическому развитию, обеспечив сообщение между следующими странами:  
Австрия - Венгрия - Румыния - Молдавия - Украина.

Автоматгистраль Вая - Бая-Маре (приблизительно 145 км: 65 км по территории Венгрии и 80 км по территории Румынии) обеспечивает сообщение между северной частью Румынии (в долгосрочной перспективе и с восточной частью) и автомагистралью М3 из Венгрии и проходит по панъевропейскому коридору V. Эта автомагистраль станет третьим высокоскоростным соединением между Румынией и Венгрией; первые два соединения уже были запланированы на маршрутах Сегед - Надьяк/Нэдлак - Арад и Дебрецен - Бихаркерестеш/Борш - Клуж-Напока.

На внутренних водных путях будет предпринято следующее:

в 2004-2005 годах было проведено технико-экономическое обоснование для улучшения условий судоходства на участке Калараси (175 км) - Брэила (375 км). Работы начнутся в 2006 году;

в 2006 году будет проведено технико-экономическое обоснование для улучшения условий судоходства на участке Железные ворота II (873 км) - Калараси (375 км). Работы начнутся в 2008 году.

В секторе железнодорожного транспорта необходимо усовершенствовать процедуры пересечения границ и начать переговоры по новым соглашениям, касающимся пересечения границ железнодорожным транспортом.

### 3. Меры в области инфраструктуры, направленные на устранение узких мест

На дунайском участке Калараси - Брэила необходимо выполнить работы, связанные с данными порогами, направляющими стенками и защитой берегов.

На железнодорожном транспорте в ходе модернизации на линии Куртич-Симерия необходимо построить двухпутную линию в коридоре IV между Куртичем и венгерской границей. Окончание работ - 2012 год.

Для устранения узких мест в автотранспортной инфраструктуре был разработан соответствующий проект для:

расширения национальных дорог, обеспечивающих выезд из крупных городов, с двух до четырех полос в целях разгрузки маршрутов с чрезвычайно высоким объемом движения;

расширения национальной дороги № 1 с двух до четырех полос (для обеспечения более эффективного и быстрого сообщения между международным аэропортом "Генри Коанде" и Бухарестом);

строительства объездных дорог в крупных городах и наиболее уязвимых пунктах национальной автодорожной сети.

В городе Текуч объездная дорога была построена с использованием средств из фонда PHARE.

В настоящее время ведется строительство пяти объездных дорог, а также реализуется проект создания еще 35 объездных дорог, находящихся в различных стадиях субподряда, финансирования и осуществления.

-----