



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2005/11/Add.1
22 June 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

(Восемнадцатая сессия, 15-16 сентября 2005 года,
пункт 9 повестки дня)

ПОЭТАПНЫЙ ПОДХОД К РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Передано правительствами Литвы и Соединенного Королевства

ЛИТВА

Замечания в отношении Проекта руководства по поэтапному подходу к проектам транспортной инфраструктуры

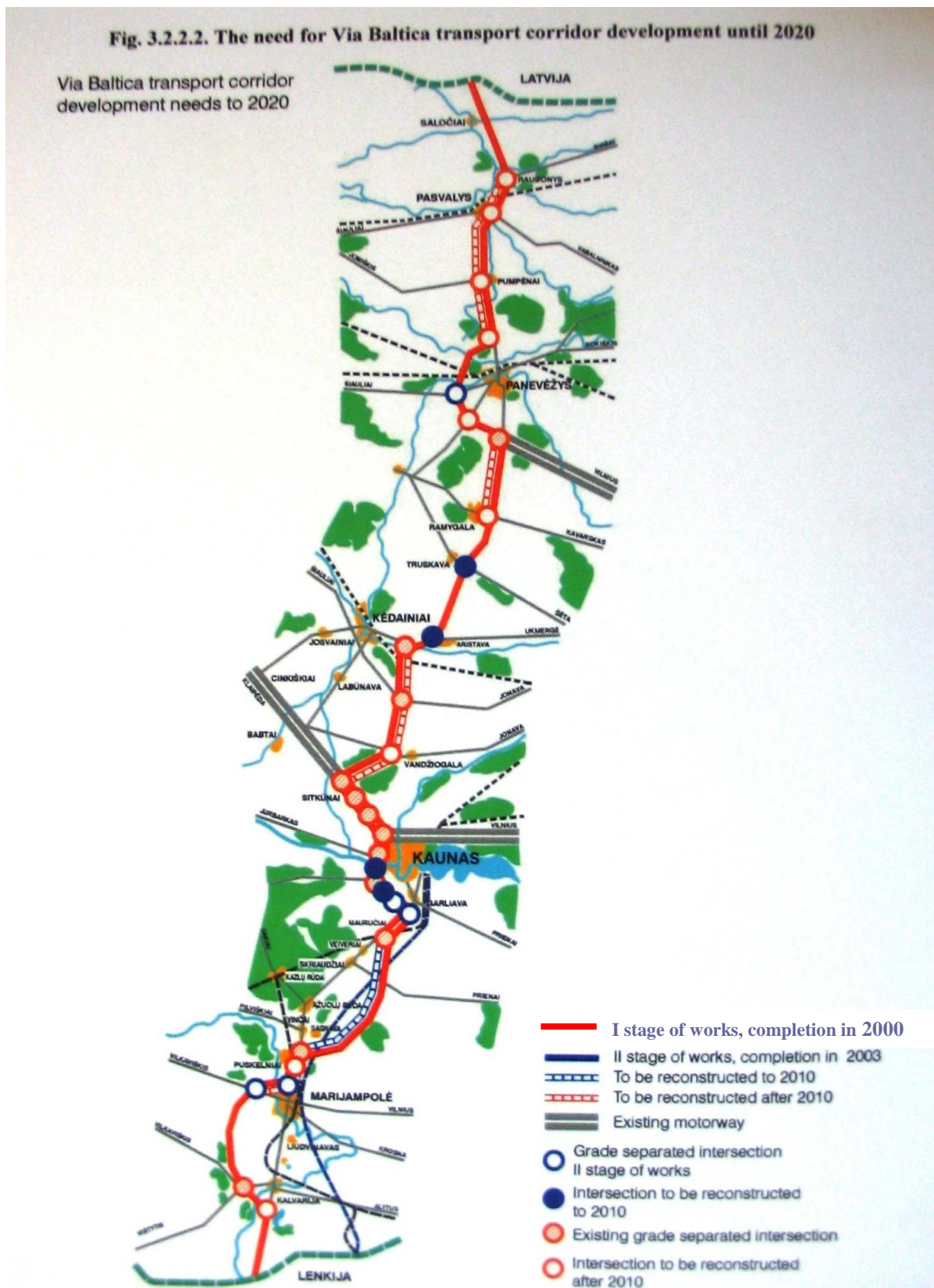
Основная цель поэтапного подхода, как это отмечено в рассматриваемом документе, заключается в том, чтобы "разбить проект на более мелкие этапы и дать время для завершения и сдачи в эксплуатацию объектов на каждом этапе проекта". В условиях реальной ограниченности бюджета литовская транспортная политика опирается на другие возможности для финансирования дорожного строительства. Будучи небольшой страной, Литва не может позволить себе строить все автомагистрали с двумя проезжими частями, системами знаков, стоянками и т.д. одновременно. Поэтапный подход используется в автотранспортном секторе очень широко не только в силу инфраструктурных факторов, но и по причинам финансового характера. В Литве нет таких проблем перегруженности,

как на западноевропейских дорогах. Однако объемы транспортных потоков растут, и прогнозы на будущее говорят о необходимости строительства новых или модернизации существующих дорог.

Во многих случаях выбираемый подход зависит от текущих тенденций в транспортном секторе. Литва стремится развивать интермодальные и мультимодальные перевозки, однако точных прогнозов, например, об объемах железнодорожных перевозок в будущем не имеется; это зависит от многих внутренних, а также внешних факторов, поэтому *подход, предполагающий поэтапную реализацию во времени*, дает хорошую возможность адаптировать параметры пропускной способности для конкретного проекта во временном плане с учетом этапов последующего расширения.

В качестве примера применения поэтапного подхода на практике приводится краткое изложение планов строительства дороги "Виа Балтика" (транспортный коридор I). Этапы, планируемые до 2020 года, показаны ниже:

Рис. 1 Этапы строительства дороги "Виа Балтика" (только на английском языке)



Это могло бы служить примером применения поэтапного подхода с использованием последовательных этапов, когда конечная цель строительства инфраструктуры достигается с учетом ожидаемого повышения спроса на транспортные услуги. Развитие коридора I - "Виа Балтика" предусматривает строительные работы на различных участках дорог, с тем чтобы эти участки можно было реконструировать в зависимости от определенных объемов транспортных потоков, избегая возможных препятствий. Например, участок дороги от 9,6 до 38,7 км (см. карту: участок вниз от города Пасвалис - красная пунктирная линия) в настоящее время имеет ширину дорожного полотна 9 м и соответствует технической категории II. По сравнению с другими участками, на которых в рамках Программы развития коридора планируется укрепление дорожного полотна, он имеет наименьшую пропускную способность. Согласно прогнозу роста объема транспортных потоков, этот участок нужно будет реконструировать приблизительно в 2014-2018 годах. В связи с этим было решено провести укрепление и расширение данного участка одновременно. Ширина дорожного полотна будет увеличена до 11,5 м, что будет соответствовать требованиям технических категорий I и AM для одной проезжей части. Впоследствии, приблизительно через десять лет, в случае повышения технической категории дороги будет построена вторая проезжая часть, а на существующей проезжей части уже не потребуются никаких дополнительных работ.

Красными и синими линиями показаны соответственно работы первого этапа (укрепление дорожного полотна, строительство новой дороги, объездных дорог и т.д.), завершенные в 2000 году, и работы второго этапа (западная окружная дорога вокруг Каунаса), завершенные в 2003 году.

Пересечения, подлежащие реконструкции, обозначены в виде кружков. Синий кружок с белым центром означает пересечение, завершенное на втором этапе работ. Сплошной синий кружок означает пересечение, подлежащее реконструкции до 2010 года. Красный кружок с оранжевым центром означает существующее пересечение в двух уровнях (некоторые из них были реконструированы в ходе первого этапа), и, наконец, красный кружок с белым центром означает пересечение, подлежащее реконструкции после 2010 года.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

В руководстве предлагается упомянуть о необходимости учета фактора создания помех движению в ходе строительства второй полосы движения в качестве одной из издержек, которую следует включать в расчеты соответствующих затрат и выгод для обеспечения полноты оценки.

В начале основной части документа говорится о пространственной поэтапной реализации, однако эта часть анализируемой концепции в проекте руководства не рассматривается.

Министерство транспорта издает рекомендации относительно того, каким образом надлежит учитывать взаимозависимость между проектами. Дополнительную информацию по этому вопросу можно найти по адресу:

http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_econappr/documents/page/dft_econappr_504874.pdf
