



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.6/2001/11
5 September 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по статистике транспорта

(Сорок вторая сессия, 14-16 ноября 2001 года,
пункт 7 с) повестки дня)

**РАЗРАБОТКА БАЗЫ ТРАНСПОРТНЫХ ДАННЫХ И ИНФОРМАЦИОННЫХ
СИСТЕМ**

База данных ТЕА и картографии коридоров

Представлено ЦУП ТЕА

A. РАЗРАБОТКА СИСТЕМ

1. В рамках проекта ТЕА сбор и обработка данных производятся с 1997 года, когда началась его реализация. В течение многих лет эта работа ограничивалась основными данными о состоянии автодорожной сети ТЕА и коридоров ТЕА, включающих существующие автодорожные соединения, которые в будущем должны быть заменены автомагистралями ТЕА.
2. В связи с программой модернизации коридоров, начатой в середине 80-х годов, возникла необходимость сбора дополнительных данных об основных геометрических параметрах этих соединений. С того времени в Центральном управлении проекта (ЦУП) в Варшаве осуществляется сбор следующих данных:

- номер автомагистрали/дороги (международный/национальный)
- протяженность участков (эксплуатируемых, строящихся, планируемых)
- число проезжих частей/полос движения
- ширина полос движения и обочин
- максимальный продольный уклон
- протяженность дорог в пределах населенных пунктов
- протяженность дорог для расчетной скорости менее 60 км/ч
- протяженность отсутствующих дополнительных полос движения на подъеме
- протяженность мостов с несущей способностью менее 60 т
- количество железнодорожных переездов в одном уровне
- количество проездов под мостами и туннелей с габаритом менее 4,5 м
- расчетное время пробега (легковые автомобили, грузовые автомобили)
- объемы движения (СОДГ) согласно результатам последнего обследования.

3. В то же время была разработана первая система исходных параметров для коридоров ТЕА, включающая участки, подучастки и части подучастков.

4. В 1995 году было принято решение расширить и радикально модернизировать эту базу данных, которая первоначально использовалась в рамках ТЕА. В соответствии с основными целями проекта ТЕА были созданы две базы ТЕА (ТЕАСТАТ 1 и ТЕАСТАТ 2). ТЕАСТАТ 1 отражает состояние существующей и будущей сети автомагистралей ТЕА, тогда как ТЕАСТАТ 2 содержит сведения о состоянии национальной сети дорог, выполняющих функцию отсутствующих соединений.

5. Первоначальная система исходных параметров была также усовершенствована и распространена на всю сеть дорог категории Е (СМА) в странах-членах. Тогда же была

разработана современная унифицированная система исходных параметров, в которой классификация соединений базируется на нумерации СМА.

6. На основе решения, принятого на двадцать шестой сессии Руководящего комитета (25-27 ноября 1996 года, Женева), в 1997 году начался сбор информации для базы данных ТЕАСТАТ. Полученные таким образом данные обрабатывались и анализировались ЦУП. С учетом результатов этого анализа на двадцать восьмой сессии Руководящего комитета (22-26 ноября 1997 года, Женева) было решено пересмотреть и ежегодно обновлять формат ТЕАСТАТ вместе с системой исходных параметров, а также созвать специальное учебно-координационное совещание экспертов, ответственных за представление данных.

7. В соответствии с этим решением учебно-координационные совещания по ТЕАСТАТ проводились в Стамбуле, Турция (25-27 марта 1998 года), Праге, Чешская Республика (30 марта - 1 апреля 1998 года), Вильнюсе, Литва (7-9 апреля 1999 года), и Будапеште, Венгрия (17-19 апреля 2000 года и 18-20 апреля 2000 года).

8. 5 июня 1998 года между проектом ТЕА ЕЭК ООН и секретариатом ТИНА ВТБ (Оценка потребностей в области транспортной инфраструктуры) в Вене было подписано соглашение о сотрудничестве, согласно которому ЦУП ТЕА предоставил данные о сети ТЕА и сети СМА, указанные в приложении 2 к этому соглашению. Секретариат ТИНА выделил для проекта ТЕА ЕЭК ООН на эти цели субсидию, которая использовалась для совместного покрытия расходов на организацию вышеупомянутых координационных совещаний.

В. ОПИСАНИЕ СИСТЕМЫ

9. Образцы формуляров для сбора данных ТЕАСТАТ 1 и 2 прилагаются к настоящему докладу в качестве приложений 1 и 2. Данные о состоянии сети на 1 января каждого года направляются в Центральное управление проекта ТЕА в Варшаву контактными лицами из 13 стран-участниц и Словении в электронной форме (с 1999 года).

10. Для облегчения сбора, обработки, представления данных и обеспечения их единообразия в 1997 году были составлены и распространены инструкции по заполнению вышеупомянутых формуляров.

11. Сообщаемые данные о перевозках всегда относятся к показателям объема перевозок за прошедший год и за последний пятилетний период, что тем самым позволяет ежегодно создавать новые временные ряды для целей транспортного прогнозирования.

C. КАРТОГРАФИРОВАНИЕ ТЕА С ПОМОЩЬЮ ГИС

12. Подготавливаемые в прошлом карты сети ТЕА носили общий характер и отражали состояние автодорожной сети в регионе ТЕА и ее соединений с сетью ТЕАС Европейского союза, общеевропейскими транспортными коридорами и сетью ТИНА (Оценка потребностей в области транспортной инфраструктуры). Описание карт и связанных с этим проблем приводится в документах ТЕМ/WP.158 от 20 октября 1998 года и ТЕМ/WP.173 от 1 декабря 1999 года.

13. После установки в Центральном управлении проекта ТЕА в Варшаве в 1999 году нового оборудования и программного обеспечения "ArcView 3.1" возможности для составления карт существенно расширились.

14. В целом используются три основных типа карт:

- карты, отражающие нынешнее состояние коридоров и сети автомагистралей ТЕА в регионе ТЕА;
- карты с указанием существующей (в эксплуатации) и будущей (в стадии строительства, проектирования или планирования) автодорожной сети в установленных временных рамках;
- карты с указанием нынешних или прогнозируемых транспортных потоков в установленных временных рамках.

Все эти карты могут охватывать либо регион ТЕА в целом, либо отдельные страны-члены или выбранные районы (например, районы, расположенные вблизи крупного города или промышленной агломерации).

15. Подробные данные о состоянии каждого участка автодорожной сети ТЕА и коридоров ТЕА (существующие дорожные соединения, которые в будущем предполагается заменить автомагистралями), сбор которых осуществляется в рамках ТЕАСТАТ 1 и ТЕАСТАТ 2 вместе с введенной системой исходных параметров, позволяют составлять все три типа карт в достаточно детальном виде.

16. На основе данных, переданных странами-членами, Центральное управление проекта ТЕА разработало отдельный вариант карт сети всех стран-членов главным образом в масштабе 1:750 000. Эти карты стран как в печатном виде, так и в электронной форме (на дискете) были переданы представителям всех стран-членов и возвращены в Центральное

управление проекта ТЕА с исправлениями до 31 июля 2001 года. Окончательные варианты карт сетей стран для ТЕАСТАТ будут представлены для рассмотрения на тридцать шестой сессии Руководящего комитета ТЕА, совещание которого состоится в декабре 2001 года в Женеве.

17. Посредством комплексной обработки карт ТЕАСТАТ для отдельных стран можно составить карту всего региона ТЕА, образец которой, подготовленный с использованием программы "PowerPoint", будет продемонстрирован на сессии.

18. В 2002 году данные ТЕА, обработанные Центральным управлением проекта ТЕА, будут в интерактивном режиме объединены с картографической системой ТЕА, что, таким образом, позволяет автоматически отражать ежегодно сообщаемые инфраструктурные изменения на соответствующих картах.

19. Программное обеспечение для картографирования, установленное в Центральном управлении проекта, будет также использоваться для создания карт при подготовке генерального плана ТЕА в рамках новой краткосрочной стратегии развития проекта, которая была одобрена на тридцать пятой сессии Руководящего комитета, состоявшейся 30 мая - 1 июня этого года в Триесте, Италия.

20. Кроме того, в ходе последнего учебно-координационного совещания ТЕАСТАТ, проведенного 18-20 апреля этого года в Будапеште, Венгрия, эксперты ТЕА вместе с членами подгруппы ВЕРД (Объединение руководителей автодорожных администраций западноевропейских стран) по ТЕАС (трансъевропейская автодорожная сеть) Европейского союза изучили возможности выработки общей концепции сбора данных для сетей ТЕАС и ТЕА и обменялись информацией о ходе разработки соответствующих систем исходных параметров.

СОСТОЯНИЕ СЕТИ ТЕА (существующей и планируемой)

СТРАНА: ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

ДАТА: март 2001 года

СТРАНИЦА: 1

УЧАСТОК	ПОДУЧАСТОК	ЧАСТЬ ПОДУЧАСТКА	НОМЕР ДОРОГИ КАТЕГОРИИ "Е"	НОМЕР НАЦИОНАЛЬНОЙ АВТОМАГИСТРАЛЫ/СКОРОСТНОЙ ДОРОГИ	ОТ:	ДО:	СУЩЕСТВУЮЩАЯ КАТЕГОРИЯ	БУДУЩАЯ КАТЕГОРИЯ	ПРОТЯЖЕННОСТЬ В КМ	СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ЧИСЛО ПОЛОС	БУДУЩЕЕ ЧИСЛО ПОЛОС	ОДНА ПРОЕЗЖАЯ ЧАСТЬ В ЭКСПЛУАТАЦИИ (КМ)	ДВЕ ИЛИ БОЛЕЕ ПРОЕЗЖИХ ЧАСТЕЙ В ЭКСПЛУАТАЦИИ (КМ)	ОДНА ПРОЕЗЖАЯ ЧАСТЬ НА СТАДИИ СТРОИТЕЛЬСТВА (КМ)	ДВЕ ИЛИ БОЛЕЕ ПРОЕЗЖИХ ЧАСТЕЙ НА СТАДИИ СТРОИТЕЛЬСТВА (КМ)	ОДНА ПРОЕЗЖАЯ ЧАСТЬ НА СТАДИИ ПЛАНИРОВАНИЯ (КМ)	ДВЕ ИЛИ БОЛЕЕ ПРОЕЗЖИХ ЧАСТЕЙ НА СТАДИИ ПЛАНИРОВАНИЯ (КМ)	ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ГОД ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА	СПОСОБ ОПЛАТЫ	ОБЪЕМ ДВИЖЕНИЯ В 1990 ГОДУ	ОБЪЕМ ДВИЖЕНИЯ В 1995 ГОДУ	ОБЪЕМ ДВИЖЕНИЯ В 2000 ГОДУ	ПРОГНОЗИРУЕМЫЙ ОБЪЕМ ДВИЖЕНИЯ?	ЗАМЕЧАНИЯ
CZ 01	01	01	50	D5	Розвадов (Германия/ Чешская Республика)	Пльзень-запад-Сулков	М	М	62	2x2	2x2	-	62	-	-	-	-	-	V	-	-	x)	x)	
CZ 01	02	01	50	D5	Пльзень-запад Сулков	Пльзень-юг (соединение E53)	-	М	8	-	2x2	-	-	-	8	-	-	2005	-	-	-	-	00	
CZ 01	02	02	50	D5	Пльзень-юг (соединение E53)	Пльзень-Юго-Восток (соединение E49)	-	М	4	-	2x2	-	-	-	-	-	4	2005	-	-	-	-	-	
CZ 01	03	01	50	D5	Пльзень-юго-восток (соединение E49)	Пльзень-восток - Эйповице	-	М	8	-	2x2	-	-	-	-	-	8	2005	-	-	-	-	-	
CZ 01	04	01	50	D5	Пльзень-восток - Эйповице	Здице	М	М	40	2x2	2x2	-	40	-	-	-	-	-	V	-	-	x)	x)	
CZ 01	05	01	50	D5	Здице	Прага (кольцевая скоростная дорога)	М	М	28	2x2	2x2	-	28	-	-	-	-	-	V	12 580	17 290	x)	x)	

**СОСТОЯНИЕ УЧАСТКОВ СЕТИ КАТЕГОРИИ "Е", НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ АВТОМАГИСТРАЛЯМИ
(СКОРОСТНЫМИ ДОРОГАМИ)**

СТРАНА: БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА

ДАТА: сентябрь 1998 года

СТРАНИЦА: 1

УЧАСТОК	ПОДУЧАСТОК	ЧАСТЬ ПОДУЧАСТКА	НОМЕР ДОРОГИ КАТЕГОРИИ "Е"	НОМЕР НАЦИОНАЛЬНОЙ ДОРОГИ	СОЕДИНЕНИЕ С СЕТЬЮ ТЕА (КОРИДОР)	ОТ:	ДО:	ПРОТЯЖЕННОСТЬ В КМ	ЧИСЛО ПОЛОС ДВИЖЕНИЯ	ШИРИНА ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ В М	ШИРИНА УКРЕПЛЕННОЙ ОБОЧИНЫ В М	МАКСИМАЛЬНЫЙ ПРОДОЛЬНЫЙ УКЛОН В %	Расчетное время пробега - легковой автомобиль (в минутах)	Расчетное время пробега - грузовой автомобиль (в минутах)	Протяженность дороги в пределах населенных пунктов (в км)	Протяженность дороги для расчетной скорости <60 км/ч (в км)	Протяженность отсутствующих дополнительных полос движения на подъеме (в км)	Количество мостов с несущей способностью <60 т	Количество железнодорожных переездов	Количество туннелей и проездов под мостами с вертикальным габаритом <4,5 м	ОБЪЕМ ДВИЖЕНИЯ В 1990 ГОДУ	ОБЪЕМ ДВИЖЕНИЯ В 1995 ГОДУ	ОБЪЕМ ДВИЖЕНИЯ В ПРОШЛОМ ГОДУ	ПРОГНОЗИРУЕМЫЙ ОБЪЕМ ДВИЖЕНИЯ В 2000 ГОДУ	ЗАМЕЧАНИЯ				
																										1	2	3	4
БГ 01	01	01	65	2	Да	Неум (Хорватия/Босния и Герцеговина)	Неум (Босния и Герцеговина/Хорватия)	9,9	2	3,5	2,5	4	7	10	1,0													5 500	
БГ 02	01	01	59	5	Да	Изачич (Хорватия/Босния и Герцеговина)	Бихач (соединение Е761)	14	2	3,5		6	12	14	0,5	2,0												6 000	
БГ 02	02	01	59	11	Да	Бихач	граница Боснии и Герцеговины/Хорватии	17	2	3,0		6	14	20	1,0													6 000	
БГ 03	01	01	73	17	Да	Боснийский Самач (Хорватия/Босния и Герцеговина)	Добой	66	2	3,5	2,5	4	44	57	5,0													18 000	
БГ 03	02	01	73	17	Да	Добой	Зеница (соединение Е661)	77	2	3,5	2,5	3	58	77	0,5													16 000	