



Генеральная Ассамблея

Distr.
GENERAL

A/44/534
5 October 1989
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

Сорок четвертая сессия
Пункт 82h повестки дня

РАЗВИТИЕ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Условия жизни народа Палестины

Записка Генерального секретаря

Условия жизни народа Палестины

Доклад Генерального секретаря

1. В своей резолюции 42/190 от 11 декабря 1987 года, озаглавленной "Условия жизни народа Палестины на оккупированных палестинских территориях", Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря подготовить углубленное исследование по вопросу о будущих потребностях народа Палестины в области инфраструктуры на палестинских территориях, оккупированных с 1967 года, и представить Генеральной Ассамблее на ее сорок четвертой сессии через Экономический и Социальный Совет доклад о ходе осуществления этой резолюции.

2. Подготовить исследование было поручено Центру Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (Хабитат). В осуществление резолюции были проведены консультации с представителями Организации освобождения Палестины с целью выяснения, каким конкретно будущим потребностям на оккупированных палестинских территориях в области инфраструктуры может быть посвящено исследование. В результате этих консультаций и ввиду ограниченности ресурсов, выделенных на углубленное исследование было принято решение о том, что доклад следует сосредоточить на конкретной области - инфраструктуре транспорта. Прочие аспекты инфраструктуры могут быть охвачены в будущих докладах при условии выделения необходимых финансовых ресурсов для осуществления подобной деятельности.

3. При подготовке исследования Хабитат использовал услуги частного консультанта. Независимое исследование, подготовленное этим консультантом при содействии группы экспертов-специалистов, прилагается (см. приложение).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Будущие потребности палестинского народа в области транспортной
инфраструктуры на Западном берегу и в секторе Газа а/

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
I. ВВЕДЕНИЕ	1 - 7	4
II. ЭВОЛЮЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ	8 - 27	5
III. ДЕЙСТВУЮЩАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА	28 - 56	8
IV. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА	57 - 114	13
A. Основные цели	57	13
B. Прогноз будущих потребностей в транспорте	58 - 70	14
C. Предлагаемая система дорожных перевозок	71 - 102	17
D. Предлагаемая система общественного транспорта	103 - 107	24
E. Предлагаемая морская транспортная система	108 - 109	25
F. Предлагаемая воздушная транспортная система	110 - 114	25
V. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	115 - 117	26
VI. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ	118 - 125	28

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

1. Классификация дорог Западного берега в 1947 и 1967 годах	29
2. Автомобильное сообщение между населенными пунктами Западного берега в 1947 и 1967 годах	30
3. Протяженность дорожной сети Западного берега в соответствии с израильской региональной генеральной схемой автомобильных дорог 1983 года	30
4. Существующая дорожная сеть	31
5. Состояние существующей дорожной сети Западного берега	31
6. Характеристики некоторых основных междугородных автобусных маршрутов	32
7. Характеристики некоторых основных маршрутов междугородных маршрутных такси	32
8. Основные факторы, определяющие потребности в пассажирских перевозках в базисном и прогнозируемом годах (вариант А)	33
9. Основные факторы, определяющие потребности в пассажирских перевозках в базисном и прогнозируемом годах (вариант В)	33

а/ Доклад представлен директором Центра инженерных работ и планирования,
Рамаллах, Западный берег, д-ром Рами Абдулхади.

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Стр.</u>
10. Сводный перечень основных факторов, определяющих потребности в пассажирских перевозках	34
11. Прогнозируемая интенсивность движения на основных направлениях	34
12. Предполагаемое количество полос движения на некоторых магистралях	35
13. Протяженность существующей и предлагаемой дорожной сети Западного берега и сектора Газа	36
14. Требующийся объем строительных работ и работ по улучшению дорог для создания предлагаемой дорожной сети	36

ПЕРЕЧЕНЬ РИСУНКОВ

1. Существующая дорожная сеть	37
2. Схема региональных транспортных потоков	38
3. Предлагаемая транспортная система	39
4. Существующие основные маршруты движения общественного транспорта	40

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Генеральная Ассамблея в резолюции 181, принятой в ноябре 1947 года, призвала к учреждению в Палестине Арабского государства и Еврейского государства. В соответствии с планом раздела границы обоих государств должны были проходить таким образом, чтобы обеспечивались прямые контакты между всеми частями каждого государства. Однако фактические границы государства Израиль, в том виде, в котором они были объявлены в 1948 году, отличались от границ, намеченных в плане раздела, и в результате над территориями, теперь известными как Западный берег и сектор Газа, был установлен контроль Иордании и Египта, соответственно, и прямые контакты стали невозможны. Лишь после оккупации Израилем этих двух территорий в 1967 году появилась возможность таких прямых контактов.

2. В результате этих событий развитие транспорта, равно как и других секторов экономики на Западном берегу и в секторе Газа не смогло достичь уровня, который бы обеспечивал предоставление эффективных транспортных услуг в этих регионах.

3. Те трудности, с которыми столкнулся сектор транспорта Палестины на Западном берегу и в секторе Газа, усугубились развитием такой транспортной сети, которая нацелена на укрепление деятельности Израиля по созданию поселений на оккупированных территориях, путем строительства относительно более высококачественных дорог, с тем чтобы обеспечить связь между этими поселениями, а также между ними и дорожной сетью основной территории Израиля. Подобное положение неизбежно затрудняло развитие национальной транспортной системы Палестины в соответствии с ее основными потребностями в экономическом развитии. Это привело также к возникновению двойной транспортной системы: привилегированной, обеспечивающей эффективное проведение в жизнь политики и программы Израиля по увеличению числа еврейских поселений на территории Западного берега и в секторе Газа, и слабо развитой системы, неспособной удовлетворять потребности палестинцев или выполнять свои экономические функции в рамках комплексного процесса национального развития.

4. Настоящий доклад исходит из создания государства Палестина на оккупированных палестинских территориях Западного берега и сектора Газа в соответствии с резолюциями Организации Объединенных Наций. Ожидается также, что новое государство приступит к осуществлению обширной программы экономического развития при содействии и поддержке со стороны международного сообщества и учреждений Организации Объединенных Наций, с целью компенсации потерь, вызванных продолжительной военной оккупацией Израиля и размещения возвратившихся на родину палестинцев.

5. По данным, содержащимся в докладе Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) за 1987 год, общее число палестинцев, проживающих за пределами Западного берега и сектора Газа, составляет 3,15 млн. человек. Ожидается, что в первые пять лет после создания нового государства на родину, чтобы жить и работать, возвратятся приблизительно полтора миллиона палестинцев. Они будут расселены в большом числе городов и деревень Западного берега и сектора Газа и в новых городских и сельских поселениях, которые будут строиться и развиваться в областях, где, по предположениям, существуют широкие возможности для экономической деятельности и расселения людей.

6. Для целей настоящего доклада были рассмотрены два варианта, представляющие две возможные будущие тенденции: вариант А предполагает, что лишь те палестинцы, которые в настоящее время проживают на Западном берегу и в секторе Газа, включая жителей Иерусалима, и лиц, в настоящее время работающих за границей, будут составлять население нового государства. В соответствии с данным вариантом общая численность населения в 2010 году будет составлять приблизительно 3,2 млн. человек при том, что соотношение между численностью городского и сельского населения составит 38 процентов. Вариант В допускает возможное возвращение 1,5 млн. палестинцев в первые пять лет после создания государства. В соответствии с данным вариантом, общая численность населения в 2010 году оценивается в 5,39 млн. человек при том, что соотношение между численностью городского и сельского населения будет составлять 43 процента.

7. Важнейшая задача сектора транспорта будет состоять в укреплении единства и интеграции всех частей нового государства, включая создание безопасных и надежных связей между Западным берегом и сектором Газа; оказании содействия в развитии других секторов экономики путем предоставления надлежащих и эффективных транспортных услуг и средств; и в обеспечении связей нового государства с внешним миром с помощью отвечающего необходимым требованиям наземного, морского и воздушного транспорта.

II. ЭВОЛЮЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

8. Исторически Палестина является мостом, соединяющим три континента: Азию, Африку и Европу. Она является связующим звеном между Аравийским полуостровом и Средиземноморьем, а также между восточными и западными частями арабского мира.

Развитие дорог

9. В Палестине строительство дорог с твердым покрытием началось в прошлом веке. Старейшей из них является иерусалимская дорога, построенная в 1867 году в период правления Османской империи.

10. В начальный период британского мандата, начавшегося в 1917 году, открытые для движения дороги в Палестине были сосредоточены главным образом в горном районе, основная часть которого теперь известна как Западный берег. Основная дорога проходила с севера на юг, соединяя крупные городские центры и, главным образом следуя маршрутам прохождения дорог, построенных в древности. Кроме того, две поперечные дороги соединяли Эриху, Иерусалим и Яффу в центре и Тиберию, Назарет и Хайфу на севере. Некоторые из них были покрыты асфальтом, однако дорожная сеть, созданная в период 1936-1945 годов, была построена для удовлетворения потребностей англичан в материально-техническом обеспечении, а не для местных нужд. В этот период осуществлялось строительство дорог, связывающих центральную часть Палестины с Иорданией и южную часть Палестины с Египтом через Синай. В 1945 году общая протяженность дорог с твердым покрытием в Палестине составляла 266 км, в то время как протяженность дорог, пригодных для использования в сухую погоду, составляла 1565 км.

11. В период действия британского мандата примитивная дорожная сеть в районе, в настоящее время известном как Западный берег, была проложена по двум осям: одна проходила с севера на юг вдоль горной системы, а другая - в районе долины реки Иордан. Эти дороги соединялись с поперечными дорогами, пролежавшими с востока на запад от долины к побережью. В секторе Газа существовала лишь одна крупная дорога, пролежавшая с севера на юг, большинство местных дорог небольших городов и деревень представляли собой проселочные дороги, пригодные для использования исключительно в сухую погоду.

Развитие дорог в период 1948-1967 годов

12. После создания в 1948 году на части территории Палестины государства Израиль на Западном берегу установилась власть Иордании, а в секторе Газа - Египта. Это привело к значительным изменениям в транспортной системе: например, арабские города и деревни в прибрежных областях нового государства Израиль были отрезаны от внутренних районов. Такие города как Дженин, Тулькарм и Калькилья, прежде находившиеся в самом центре Палестины, оказались расположенными на границе с новым государством. В результате такого раздела, наряду с другими факторами, на Западном берегу и в секторе Газа быстрыми темпами ухудшались экономические условия, а вследствие разделения контрольных функций (Иордании над Западным берегом и Египта над сектором Газа) эти территории стали районами указанных двух стран.

13. Дорожная система на Восточном берегу реки Иордан была перестроена, с тем чтобы заменить пролегающие с востока на запад дороги дорогой, пролегающей с севера на юг и связывающей Акабу-Маан-Амман-Ирбид с Дамаском, в результате чего Западный берег перестал являться крупным региональным транспортным центром. Тем не менее были осуществлены и планы по улучшению дорог, построенных в этом районе в период действия британского мандата, и дорожная сеть была расширена таким образом, что были охвачены практически все мелкие города и деревни Западного берега, хотя зачастую уровень обслуживания этих дорог был низким.

14. В таблице 1 сопоставляется состояние дорожной сети на Западном берегу в конечный период действия британского мандата в 1947 году с их состоянием в 1967 году - в конечный период правления Иордании. Доля дорог категорий I и II в этот период возросла с 46 до 93 процентов.

15. Качество услуг, предоставляемых 366 из 424 городских и сельских поселений на Восточном берегу, с разбивкой по состоянию существующих там дорог, приводится в таблице 2 за те же годы, и приведенные цифры отражают предпринятые правительством Иордании усилия по улучшению состояния дорожной сети, хотя данный район расценивался как зона, прилегающая к Иордании в целом.

16. В секторе Газа в период 1947-1967 годов существенного улучшения состояния дорожной сети не произошло.

17. После оккупации Израилем в 1967 году Западного берега и сектора Газа израильские власти подготовили национальный генеральный план строительства шоссежных дорог. План в качестве приоритетной задачи предусматривал налаживание связи между недавно оккупированными районами и Израилем. В соответствии с данным планом (известным как Т/М/А/З) израильские власти начали строительство новых дорог, побуждаемые, как они утверждали, соображениями безопасности и необходимостью

удовлетворения потребностей поселений. В 1967-1977 годах было завершено строительство трех крупных дорог, пролегающих с севера на юг: дороги долины реки Иордан, дороги Мертвого моря и дороги Аллона. Последняя из перечисленных дорог построена у подножия восточной части горного массива Западного берега, и она отделила арабские города и села, расположенные в горной местности, от активно создаваемых в долине реки Иордан израильских поселений. Это соответствовало аллонскому плану создания поселений, согласно которому долина реки Иордан рассматривалась как часть Израиля. В этот период некоторые крупные дороги, обслуживающие центры проживания арабского населения на Западном берегу были улучшены лишь незначительно.

18. После 1977 года стратегия Израиля была изменена таким образом, чтобы обеспечить полную интеграцию дорожной сети Западного берега с транспортной системой Израиля для поощрения создания еврейских поселений во всех частях региона. Такие дороги, как транссамарийская магистраль и трансйудейская магистраль (Самарией и Иудеей израильские власти называют соответственно северную и южную части Западного берега), пролегали с востока на запад, связывая Израиль с районами создания новых израильских поселений.

19. В 1983 году начал проводиться в жизнь новый план (региональный генеральный план/приказ № 50). Он был основан на национальном плане, указанном выше; хотя этот план был отменен в результате протестов со стороны арабского мира и международного сообщества, ряд запланированных дорог все же были построены, связав новые еврейские поселения с основной дорожной сетью Израиля. В плане было предусмотрено строительство дорог четырех видов (см. таблицу 3) и предложено создание дорожной сети общей протяженностью в 1873 км. Все запланированные дороги должны были связать Западный берег с сетью шоссеИных дорог Израиля и войти в ее состав. План содержал предложения в отношении лишь незначительного улучшения пролегающих с севера на юг существующих дорог Дженин-Хеврон и долина реки Иордан-Мертвое море.

20. В целом шоссеИные дороги, построенные с 1967 года, не предназначены для обслуживания арабских городов и деревень. Напротив, эти дороги пролегают в стороне от них, что затрудняет расширение и развитие центров проживания арабского населения.

21. В секторе Газа с 1967 года произошли лишь незначительные улучшения дорожной сети. И в этом случае улучшенные или построенные дороги также главным образом предназначены для обслуживания израильских поселений. Планируется также строительство крупной магистрали вдоль центрального района сектора для укрепления связей между расположенными на юге еврейскими поселениями и Израилем.

Железнодорожный транспорт

22. Строительство железных дорог в Палестине началось в 1889 году, в период Османской империи правления. Первая дорога соединила Иерусалим с ЯффоИ; ее протяженность составила 87 км. Позднее были построены новые дороги, такие, как линия, соединившая Хайфу с Самакхом и Дераа на юге Сирии.

23. В течение первого десятилетия действия британского мандата власти оказывали содействие в строительстве новых железных дорог между палестинскими городами, а также между Палестиной и соседними странами. В этот период была построена линия Рафах-Хайфа-Эль-Накура протяженностью 250 км и линия Афулах-Дженин-Наблус-Тулькарм протяженностью 80 км. Программы развития сети железных дорог были прекращены к концу 30-х годов, когда основное внимание было переключено на строительство шоссейных дорог.

24. После образования Израиля в 1948 году те части железных дорог, которые находились на Западном берегу и в секторе Газа, были выведены из эксплуатации и заброшены, а значительная часть путей была демонтирована.

Морской транспорт

25. На побережье Средиземного моря всегда существовали небольшие портовые города. В начале нынешнего столетия в Палестине было три небольших морских порта: Акка, Яффа и Газа. В основном в них стояли мелкие парусные суда, но иногда заходили и небольшие торговые корабли. Однако вследствие того, что эти порты уже не могли справляться с увеличением объема военных и торговых перевозок, имевшим место в период действия британского мандата, в 1923 году началось планирование строительства крупного современного морского порта в Хайфе. Этот порт был открыт для судов в 1929 году, после чего роль других портов резко снизилась.

26. После 1948 года Газа оставалась единственным морским портом, через который палестинцы могли поддерживать связь с внешним миром, и этот порт принимал лишь небольшие торговые суда и рыбацкие лодки.

Воздушный транспорт

27. В 1935 году в Лоде был построен аэропорт, обслуживающий воздушные перевозки в центральных и южных районах Палестины, включая Газу, а для обслуживания севера страны был сооружен аэропорт в Хайфе. К концу 30-х годов аэропорт в Лоде стал играть центральную роль в воздушных сообщениях Палестины. Во время второй мировой войны англичане построили несколько новых, менее крупных аэродромов, ориентированных на военные цели. В 1952 году был открыт гражданский международный аэропорт в Каландии. После израильской оккупации в 1967 году международные полеты через этот аэропорт были прекращены, однако израильские власти продолжали использовать его в основном для местных полетов на небольшие расстояния и полетов общей авиации. Помимо него единственным пригодным к эксплуатации аэропортом на оккупированных палестинских территориях является аэропорт Эль-Куббах к востоку от города Газа. Он принимает лишь некоторые местные полеты и обеспечивает общее обслуживание.

III. ДЕЙСТВУЮЩАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

Шоссейный транспорт

28. Общая протяженность действующих шоссейных дорог на Западном берегу и в секторе Газа составляет 1890 км и 168 км, соответственно. Входящие в эту сеть дороги можно разбить на основные, районные и местные. Действующие сети шоссейных дорог на Западном берегу и в секторе Газа показаны на рисунке 1 и в таблице 4.

29. В сеть основных шоссейных дорог на Западном берегу входят два магистральных коридора, идущих с севера на юг: горная дорога Дженин-Хеврон и дорога, соединяющая Иорданскую долину с Мертвым морем. В нее также входят четыре крупных шоссе, идущих с востока на запад: дорога, соединяющая мост Дамиах и Наблус, которая разветвляется и идет в Тулькарм и Калькиля, дорога, соединяющая мост Алленби, Эриху, Рамаллах и Бейт-Сира, а также дорога между Эрихой и Иерусалимом и так называемое трансиудейское шоссе.

30. Основными компонентами сети районных шоссейных дорог также являются магистрали, идущие с севера на юг и с востока на запад. К первым относятся: шоссе Дженин-Тубас-Эль-Фара, шоссе, соединяющее Северную иорданскую долину и Мадждаль Бани Фадель, шоссе Аллон, дорога из Тулькарма в Бейт-Сира, а также две дороги в предгорьях к востоку и западу от Хеврона. К дорогам, идущим с востока на запад, относится так называемое транссамарийское шоссе, дорога от перекрестка Атара (шоссе Наблус-Рамаллах) в Абуд, а также дорога Рамаллах-Нелин. На юге Западного берега нет районных дорог в направлении восток-запад. Сеть местных дорог охватывает практически все деревни, однако в большинстве своем эти дороги находятся в неудовлетворительном состоянии.

31. Характеристики сети шоссейных дорог на Западном берегу приведены в таблице 5. Доля дорог, покрытие на которых поддерживается в хорошем состоянии, не превышает 50 процентов от общего количества, а доля находящихся в плохом состоянии дорог составляет примерно 40 процентов, причем большая часть из них - это дороги местного значения, обслуживающие центры, в которых проживает арабское население.

32. В настоящее время плотность сети дорог с твердым покрытием на Западном берегу не превышает 0,33 км на кв. км, в то время как в 1967 году этот показатель составлял 0,24 км на кв. км. Как видим, со времени израильской оккупации в 1967 году увеличение составило лишь 0,09 км на кв. км, причем даже это незначительное увеличение в основном обусловлено строительством дорог, отвечающих интересам Израиля. На 1000 жителей населения в настоящее время приходится 1,7 км дорог, в то время как в 1967 году этот показатель составлял примерно 2,4. Таким образом, определенное территориальное расширение отстает от роста населения. Кроме того, примитивными и плохо обслуживаемыми дорогами, как правило, пользуются жители арабских городов и деревень, в то время как современные дороги, находящиеся в более хорошем состоянии, обычно ведут к еврейским поселениям.

33. В секторе Газа основными элементами сети шоссейных дорог являются автострада, идущая в направлении с севера на юг по восточной части сектора, и шоссе районного значения, местами проходящее по побережью. Кроме того, несколько местных дорог соединяют эти два шоссе с деревнями и лагерями беженцев. Качество дорог в секторе Газа еще ниже, чем на Западном берегу.

34. Плотность сети дорог в секторе Газа составляет 0,46 км на кв. км по сравнению с 0,33 км на кв. км на Западном берегу. Кажущееся отличие в лучшую сторону объясняется лишь более высокой плотностью населения. Протяженность дорог на 1000 жителей составляет 0,26 км по сравнению с 1,7 км на Западном берегу.

35. Итак, существующая система автомобильных дорог, являющихся единственным путем сообщения на Западном берегу и в секторе Газа и единственным средством, обеспечивающим прямую связь с соседними странами, все еще не развита в достаточной степени и находится ниже того уровня, который необходим для нормального экономического и социального развития. Планирование, строительство и ремонт дорог осуществляются в интересах еврейских поселений и оккупационных властей. Местные арабские власти не оказывают сколько-нибудь значительного влияния на развитие сети основных и районных дорог; ответственность за такое развитие несет Департамент общественных работ, возглавляемый израильским офицером. Кроме того, нехватка финансовых ресурсов, находящихся в распоряжении этих местных властей, не позволяет им проявить какую-либо практическую, независимую инициативу.

36. Отсутствие палестинских национальных властей на Западном берегу и в секторе Газа считается одним из основных препятствий на пути развития сети шоссежных дорог. Однако объединение финансовых ресурсов, а также проявленная палестинскими учреждениями инициатива в плане выработки приоритетов развития транспортного сектора привели бы к созданию такой сети шоссежных дорог, которая служила бы интересам комплексного развития обоих районов.

37. Помимо сети национальных дорог существуют также сельские дороги, построенные в целях облегчения доступа фермеров к полям и обеспечения транспортировки продукции на рынки и в центры потребления. Общая протяженность сельских дорог на Западном берегу составляет примерно 880 километров. Достоверные данные о сельских дорогах в секторе Газа отсутствуют.

38. За последние несколько лет строительство сельских дорог существенно активизировалось благодаря инициативе местных жителей, действующих совместно с местными общинами и международными благотворительными организациями. Значительная часть этих недавно построенных дорог приходится на горы и предгорья Хеврона, где были предприняты активные усилия по сельскохозяйственному освоению новых земель.

Общественный транспорт

39. На дорожные виды транспорта ложатся все городские, междугородние и сельские общественные перевозки на Западном берегу и в секторе Газа. Эта система основана на частном предпринимательстве, однако израильские власти выдают лицензии на тот или иной маршрут, регулируют плотность графика движения и определяют размеры оплаты за проезд.

40. Система междугородного общественного транспорта базируется на двух основных видах: автобусный транспорт и маршрутные такси. Автобусы курсируют между основными городскими центрами и небольшими городами и поселками; существует и такая форма, как маршрутное такси. Всего зарегистрировано примерно 710 автобусов на Западном берегу и 70 автобусов в секторе Газа. Из числа зарегистрированных на Западном берегу 378 автобусов работают на фиксированных маршрутах общественного транспорта. Они принадлежат 100 автобусным компаниям, 70 из которых имеют в своем распоряжении по одному автобусу, в то время как на долю самой крупной приходится 36 автобусов. Лишь 149 работают на междугородних линиях, в то время как остальные обслуживают городские и сельские маршруты. Подавляющее большинство междугородних автобусов – это обычные машины, вмещающие 50 человек. На не столь массовых маршрутах работают несколько миниавтобусов.

41. В секторе Газа автобусы используются весьма ограниченно и обслуживают лишь несколько маршрутов.

42. Количество зарегистрированных такси практически не изменилось по сравнению с 1967 годом, что является следствием жесткой израильской политики их ограничения. В течение последних 20 лет общее число действующих такси колебалось между 1050 и 1100 на Западном берегу и между 760 и 810 в секторе Газа. В целях удовлетворения растущего спроса на многих сельских маршрутах, в особенности в секторе Газа, действует множество частных автомобилей и пикапов с двойной кабиной, не имеющих соответствующих лицензий.

43. Обычно и автобусы, и маршрутные такси курсируют по радиальным линиям. Одним из крупных транспортных узлов является Иерусалим, откуда осуществляется транспортное сообщение с рядом населенных пунктов как на Западном берегу, так и в городе Газа. Другими крупными транспортными узлами являются Наблус, откуда берут свое начало транспортные магистрали, ведущие во все северные и центральные городские центры Западного берега, и Газа, откуда выполняются рейсы во все районы сектора.

44. Междугородное автобусное сообщение осуществляется, как правило, по установленному расписанию. Однако количество пассажиров незначительно, что объясняется низким качеством работы транспорта и весьма частыми остановками, связанными с обслуживанием пассажиров из сельской местности. В последнее время на некоторых основных маршрутах, таких, как Наблус-Рамаллах-Иерусалим и Рамаллах-Иерусалим, были введены автобусы-экспрессы.

45. На междугородных маршрутах маршрутные такси обеспечивают более качественное, регулярное и быстрое сообщение и курсируют согласно изменяющемуся расписанию. В целях поддержания конкурентоспособности в автобусах взимается за проезд плата ниже, чем установленная властями минимальная плата для определенных категорий населения.

46. В целях оценки функционирования междугородного общественного транспорта на ряде крупных маршрутов используются различные критерии: а) количество перевозимых пассажиров; б) временной промежуток, время между выездом двух последующих транспортных средств, следующих из пункта отправления; в) коэффициент загрузки транспортных средств: общее среднее количество пассажиро-перевозок на одно транспортное средство в день; г) коэффициент использования транспорта, уровень использования транспорта и доход с пассажиров из расчета на каждое транспортное средство на 1 км пути. В таблицах 6 и 7 отражены эти характеристики для ряда крупных маршрутов автобусов и маршрутных такси.

47. В таблице 6 показано, что ежедневно наибольшее среднее количество пассажиров - по крайней мере 5000 человек в день - пользуется автобусами на маршрутах, соединяющих Иерусалим с Рамаллахом, Вифлеемом и Хевроном. На этих маршрутах происходит наиболее интенсивное движение пассажирских потоков: один автобус перевозит в день свыше 250 пассажиров, и они являются также наиболее эффективными: уровень использования превышает одного пассажира, оплачивающего свой проезд, из расчета на каждое транспортное средство на 1 км пути. Следует отметить, что в число пассажиров на этих маршрутах входят все те, кто пользуется транспортом и проживает на границе между городом и деревней, включая лиц, проживающих в сельской местности. Фактически они не являются пассажирами, следующими из одного города в другой, и, возможно, на них приходится 25-70 процентов от общего количества пассажиров.

48. В таблице 7 представлены данные о функционировании маршрутных такси. Эти данные свидетельствуют о том, что наиболее интенсивные перевозки пассажиров осуществляются по маршрутам Наблус-Тулькарм, Иерусалим-Рамаллах и Иерусалим-Хеврон, где общее количество перевозимых пассажиров ежедневно превышает 4000 человек. Почти все пассажиры следуют от начала до конечного пункта. Интервал движения на этих маршрутах в среднем не превышает трех минут. Кроме указанных маршрутов, наиболее высокая степень использования транспортных средств характерна для маршрутов Наблус-Калькилия и Тулькарм-Калькилия. На этих маршрутах осуществляется перевозка наибольшего количества пассажиров, оплачивающих свой проезд, из расчета на каждое транспортное средство на 1 км пути, далее по этим показателям следует Вифлеем, самыми низкими являются показатели для транспортного сообщения из Иерусалима и Калькилии в Газу. Значительное количество пассажиров свидетельствует о существенных потребностях в транспортном сообщении между городами, что объясняется прежде всего большим количеством рабочих и студентов университетов, совершающих регулярные поездки между этими районами. Кроме того, Иерусалим посещают тысячи мусульман из всех районов Западного берега и сектора Газа, особенно по пятницам.

Грузовые перевозки

49. Ежегодный объем сельскохозяйственной продукции, включая животноводство и его продукцию, на оккупированных палестинских территориях составил в среднем за период 1985/86 и 1986/87 годов 869,2 тыс. тонн на Западном берегу и 194,7 тыс. тонн в секторе Газа. На сельскохозяйственное производство приходилось 21,7 процента валового внутреннего продукта (ВВП), составлявшего в 1986 году 1180 млн. долл. США на Западном берегу, а в том же году в секторе Газа на него приходилась более значительная часть (32,8 процента) ВВП, составлявшего 315 млн. долл. США. Данные об общем объеме продукции горнодобывающей промышленности и промышленного производства отсутствуют. На Западном берегу доля промышленного производства составила 12,7 процента ВВП, а в секторе Газа - лишь 7,6 процента ВВП сектора.

50. Имеются лишь данные о движении сельскохозяйственной продукции между Западным берегом и сектором Газа. В 1986/87 году из Западного берега в сектор Газа было перевезено всего лишь 4,9 тыс. тонн сельскохозяйственной продукции, в то время как из сектора Газа на Западный берег было перевезено 40 тыс. тонн. Эти транспортные перевозки составили в общей сложности приблизительно 5,5 млн. тонно-километров по дорогам Западного берега, сектора Газа и доступным для транспортного сообщения дорогам, которые соединяют эти районы.

51. Что касается экспорта, то имеющиеся за 1982 год данные свидетельствуют об экспорте 112 тыс. тонн сельскохозяйственной продукции в Иорданию и другие арабские страны через контрольно-пропускные пункты на реке Иордан и 72 тыс. тонн в эти же страны из сектора Газа. Экспорт сельскохозяйственной продукции в Израиль и другие страны, помимо арабских, через израильские порты составил в общей сложности около 22 тыс. тонн с Западного берега и 105 тыс. тонн из сектора Газа.

52. Экспорт производимой на Западном берегу продукции горнодобывающей промышленности, основная часть которой приходится на мрамор и камень, в 1982 году составил 127 тыс. тонн в Иорданию и другие арабские страны. Экспорт промышленной продукции (главным образом мыла и растительных масел) с Западного берега в Иорданию и другие арабские страны составил 17 тыс. тонн. Нет данных об экспорте другой

промышленной продукции в Иорданию (включая пластмассы, переработанные пищевые продукты и другие товары), на которую приходилась лишь незначительная доля (5,5 процента) общего объема экспорта промышленной продукции в Иорданию, составившего 40 млн. долл. США. Отсутствуют данные о физическом объеме экспорта промышленной продукции с Западного берега и из сектора Газа в Израиль и другие страны.

53. Экспорт товаров при известном физическом объеме обусловил грузооборот приблизительно в 22 млн. тонно-километров в автодорожной системе Западного берега и сектора Газа, а также в пределах "зеленой линии" на рынки Израиля, в порты, через которые осуществляется экспорт, и через пограничные контрольно-пропускные пункты.

54. Что касается импорта, то данные о физическом объеме отсутствуют, за исключением импорта сельскохозяйственной продукции Израиля на Западный берег и в сектор Газа, который в 1986/87 году составил соответственно 47,9 и 43,9 тыс. тонн. Это обусловило грузооборот приблизительно в 2,3 млн. тонно-километров на дорогах Западного берега и сектора Газа.

55. Через Западный берег и сектор Газа не осуществляется транзитное движение. Весь внутренний и внешний грузооборот на Западном берегу и в секторе Газа зависит от парка транспортных средств, насчитывающего свыше 20 000 грузовых автомобилей (4400 в секторе Газа и 15 900 на Западном берегу). Эта цифра отражает девятикратное увеличение общего количества действующих транспортных средств, начиная с 1967 года.

56. Подобно автобусному сообщению, эта отрасль полностью основывается на использовании частных предприятий.

IV. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

A. Основные цели

57. Предлагаемая здесь транспортная система предусматривает использование соответствующего автодорожного, морского и воздушного транспорта для достижения определенных целей, соответствующих комплексному плану национального развития. Эти цели включают в себя следующее:

а) Единство: установить надлежащую и безопасную связь в пределах Западного берега и сектора Газа, а также связь между ними, обеспечить возможность взаимного передвижения жителей всех районов Западного берега и сектора Газа.

б) Самообеспечение: свести к минимуму воздействие политических изменений на систему и повысить возможности ее функционирования в конкретных неблагоприятных условиях, прежде всего в предлагаемом коридоре, связывающем Западный берег с сектором Газа.

с) Мобильность: содействовать эффективному движению людей и товаров и обеспечить потенциал, способный удовлетворить прогнозируемые потребности в поездках пассажиров и грузовых перевозках с приемлемой скоростью и разумным ценам для всего населения.

d) Доступность: определить районы, которые в настоящее время недоступны для транспортного сообщения, и повысить возможность доступа в эти районы, которые в настоящее время не обслуживаются должным образом.

e) Экономическое развитие: содействовать экономическому развитию путем обеспечения надлежащих средств и методов в целях расширения деятельности в области развития в сфере сельского хозяйства, промышленности, горного дела и туризма.

f) Социальное развитие: удовлетворить потребности палестинского общества в области образования, культуры, социального развития и здравоохранения.

g) Осуществление связи с другими странами: обеспечить связь между Западным берегом и сектором Газа, а также между соседними арабскими и другими странами.

h) Качество пассажирских перевозок: обеспечить качество обслуживания пассажирских перевозок в целом и общественного транспорта в частности путем создания надлежащих магистралей, транспортных средств и вокзалов, а также сокращения скученности населения, прежде всего в городских районах, и стимулирования использования общественного транспорта.

i) Сокращение транспортных расходов: сократить расходы путем сведения к минимуму расстояния между центрами, испытывающими потребности в поездках, и повышения качества функционирования транспортной системы. Дальнейшее планирование и политика в области транспорта должны быть направлены на сокращение расходов, связанных с эксплуатацией транспортных средств, снижение налогов на общественный транспорт и уменьшение потребления электроэнергии.

j) Повышение безопасности: одна из главных целей предлагаемой транспортной системы заключается в повышении уровня безопасности всех видов транспорта.

k) Уменьшение пагубного воздействия на окружающую среду: планы будут направлены на сохранение природных ресурсов, таких, как сельскохозяйственные угодья, леса и дикие животные. Новые транспортные средства не должны оказывать пагубного влияния на населенные пункты, на территории которых расположены религиозные, культурные и эстетические ценности. Будет рассматриваться вопрос о повышении эстетического уровня путем придания обеим сторонам дороги живописного вида.

В. Прогноз будущих потребностей в транспорте

58. Прогнозируемая численность населения Западного берега и сектора Газа в 2010 году рассчитана на основе двух сценариев, о которых упоминалось выше. Вариант А исходит из естественного прироста современного палестинского населения оккупированного Западного берега, включая Иерусалим, и сектора Газа (включая всех лиц, имеющих удостоверение местожительства, выданное властями Израиля, даже если они проживают за границей) в дополнение к арабскому населению Иерусалима. Вариант В представляет собой вариант А, дополненный 1,5 млн. палестинцев, которые вернутся в период 1991-1995 годов из-за границы, где они проживают в настоящее время.

/...

59. Имеющиеся в распоряжении данные указывают на то, что современное палестинское население оккупированного Западного берега, включая Иерусалим, и сектора Газа составляет около 1,8 млн. человек, а его годовой прирост составляет 3 процента для Западного берега и 3,4 процента для сектора Газа. Средний размер домашнего хозяйства в этих районах составляет 6,13 человека и 6,50 человека, соответственно.

60. Демографические показатели, прогнозируемые на 2010 год в соответствии с вариантом А, представлены в таблице 8, и они основаны на следующих предположениях:

a) в годовых темпах прироста населения будет проявляться тенденция к снижению в связи с ожидающейся урбанизацией и повышением уровня жизни;

b) в результате ускорения экономического роста в секторе Газа годовые темпы прироста населения будут иметь тенденцию к более быстрому снижению, чем на Западном берегу, что приведет к уменьшению различий между этими двумя районами;

c) ожидаемые изменения социально-экономического характера приведут к уменьшению числа расширенных семей, живущих под одной крышей, а число новых основных семей будет иметь тенденцию к росту, что приведет к увеличению потребности в индивидуальных транспортных средствах;

d) воздействие миграции в другие страны пренебрежимо мало, и его можно не принимать в расчет.

61. Исходя из этих предположений, ожидается, что к 2010 году общая численность населения Западного берега и сектора Газа вырастет примерно до 3,2 млн. человек, что представляет собой чистый рост в размере 176 процентов по сравнению с 1989 годом.

62. Что касается варианта В, то, по существующим оценкам, из 1,5 млн. возвращающихся палестинцев 80 процентов будет приходиться на Западный берег и 20 процентов - на сектор Газа. После 1995 года благодаря естественному приросту общая численность населения вырастет к 2010 году приблизительно до 5,4 млн. человек, и при этом чистый рост составит около 296 процентов по сравнению с 1989 годом. Показатели, прогнозируемые на 2010 год в соответствии с вариантом В, представлены в таблице 9.

63. Ожидается, что после политического урегулирования возвращение палестинцев, сохранение финансовых переводов, а также иностранная помощь и инвестиции приведут к значительному росту доходов на душу населения. Наряду с прогнозируемым ростом числа домашних хозяйств это обеспечивает основу для прогнозирования числа автотранспортных средств в целом и личных автомобилей в частности в 2010 году. По существующим оценкам, чистый рост общего числа автотранспортных средств составит почти 150 процентов по варианту А и 340 процентов по варианту В (основные факторы, определяющие потребность в транспортных средствах, см. в таблицах 8 и 9). Здесь следует отметить, что в этой оценке не учитывается снижение темпов роста количества автотранспортных средств после 1987 года под воздействием условий, возникших в результате интифады.

64. Ожидается, что вначале рост общей численности автотранспортных средств будет соответствовать существующим среднегодовым темпам прироста в размере 8 процентов как для Западного берега, так и для сектора Газа. Предполагается, что такие темпы роста сохранятся до 2000 года. После этого темпы прироста снизятся до неизменного уровня с учетом результатов проведения политики в области общественного транспорта. К 2010 году общее число автотранспортных средств и личных автомобилей в расчете на 1000 человек по существующим оценкам достигнет на Западном берегу 111 и 72, соответственно, и в секторе Газа 59 и 42, соответственно. (Количество автотранспортных средств на 1000 человек составляло 770 в Соединенных Штатах Америки в 1980 году; 130 в Бахрейне в 1981 году; 101 в Иордании в 1986 году; и 194 в Израиле в 1986 году.)

65. Хотя число лиц, имеющих в собственности автотранспортные средства и личные автомобили, на Западном берегу и в секторе Газа, как ожидается, увеличится указанным образом, все еще будет существовать определенная потребность в повышении роли общественного транспорта.

66. Как ожидается, численность водителей, как и автотранспортных средств, также будет увеличиваться, но темпы ее роста будут снижаться. Число водителей на 100 домашних хозяйств по существующим прогнозам вырастет с 55 в 1989 году до 75 в 2010 году на Западном берегу и с 51 до 61 в секторе Газа. Можно отметить, что численность водителей по существующим прогнозам будет по крайней мере вдвое превышать число личных автомобилей в расчете на 100 домашних хозяйств. Это может быть объяснено относительно большими размерами домашних хозяйств и резким сокращением в 80-х годах числа лиц, имеющих водительские права. Рост числа лиц, имеющих водительские права приходится в основном на группы лиц молодежного возраста, которые считают, что при наличии водительских прав повышаются возможности найти работу и облегчаются ежедневные поездки из пригорода в город на работу. В соответствии с демографическими прогнозами доля потенциальных водителей (в возрасте от 18 до 65 лет) от общей численности населения незначительно возрастет с 38,5 процента в настоящее время до 39,6 процента к 2010 году.

67. В соответствии с вариантом В предполагается, что приспособление 1,5 млн. возвращающихся палестинцев к новым условиям жизни займет определенный период времени. Этот процесс нормализации, как ожидается, продлится до 2000 года. В течение этого периода числа автомобилей, принадлежащих возвращающимся палестинцам, как ожидается, будет меньше, чем у коренных жителей. В конце этого периода, как предполагается, распределение личных автомобилей среди всего населения станет относительно равномерным.

68. Изменения в факторах, определяющих спрос на транспортные средства среди всего населения согласно обоим вариантам, представлены в таблице 10.

69. Исследования показали, что увеличение общего числа транспортных средств за конкретный период времени тесно связано с увеличением числа поездок на одного человека в день и, что более важно, с количеством пройденных километров на одно автотранспортное средство. Таким образом, потребность в транспортных средствах на Западном берегу и в секторе Газа, как ожидается, вырастет к 2010 году по крайней мере на 240 процентов по варианту А и на 415 процентов по варианту В.

70. Существующие и прогнозируемые объемы перевозок по основным магистралям дорожной сети представлены в таблице 11.

С. Предлагаемая система дорожных перевозок

71. При разработке предлагаемой сети автомагистралей использовались следующие основополагающие идеи и принципы:

- а) строение должно обеспечивать единую сеть автомагистралей, с тем чтобы транспортное сообщение между двумя районами было удобным, прямым и по возможности непрерывным;
- б) структура этой сети должна быть разработана в соответствии с системой классификации шоссежных дорог, основанной на: i) требованиях к пропускной способности, отвечающей предполагаемой интенсивности движения и ii) назначении и качестве шоссежных дорог;
- в) эта система должна быть объединена с другими видами транспорта в совместимую единую систему;
- г) структура предлагаемой сети должна включать существующие шоссежные дороги, где это возможно, и предусматривать необходимые улучшения, которые должны быть связаны с существующей системой шоссежных дорог надлежащим экономичным образом;
- е) должны быть рассмотрены альтернативные варианты прокладки автомагистралей в обход городских центров в целях облегчения движения, сокращения заторов на городских дорогах и повышения безопасности;
- ф) должны учитываться особенности рельефа местности и стандарты проектирования шоссежных дорог.

72. В этом исследовании используется следующая система классификации шоссежных дорог:

- а) национальные скоростные автострады: их основное назначение заключается в обеспечении эффективного и быстрого движения транспорта, особенно при поездках на большие расстояния. Эти автострады имеют как минимум четыре отдельных ряда с осевой линией, въезд на них контролируется, и пересечения дорог, где это возможно, выполнены на разных уровнях;
- б) национальные автострады: связывают крупные населенные пункты и основные центры производства или потребления. Они также обеспечивают большую мобильность и незначительный выход на прилегающие земли. Они состоят из одного или двух рядов с каждой стороны;
- в) шоссе районного значения: обеспечивают сообщение между небольшими городами и поселками городского типа, связывая их между собой с национальной системой автострад. В общем, они служат удовлетворению скорее региональных, чем национальных потребностей, обеспечивая перевозки на небольшие расстояния и с небольшой скоростью, и спроектированы по стандартам двухрядных сельских дорог;
- г) местные проселочные дороги: системы местных проселочных дорог обслуживают небольшие деревни и сельские районы, связывая их с основной системой автострад. Они обеспечивают небольшие объемы транспортных перевозок на относительно короткие расстояния на малой скорости.

73. Взаимосвязи между основными центрами происхождения и назначения перевозок, а также вытекающие потребности в перевозках схематично показаны на рисунке 2. Три национальных транспортных коридора, как предполагается, пройдут с севера на юг по Западному берегу, и, кроме того, планируется создание еще одной дороги в том же направлении в секторе Газа. Предложенная сеть связывает Западный берег с сектором Газа посредством национального коридора, проходящего с востока на запад в границах нейтральной зоны через контролируемую Израилем территорию. Кроме того, три национальных поперечных коридора через Западный берег связывают основные городские районы с основными центрами производства и потребления, а также облегчают пассажирские и грузовые перевозки в соседние страны и из них.

74. Планируется строительство вспомогательной районной системы автомобильных дорог для обслуживания районов, где объем перевозок меньше и транзитное движение менее интенсивно. Предлагаемая система автомобильных дорог также включает местную систему сельских дорог, которая соединит менее крупные поселения между собой и свяжет их с районной и национальной сетью автомагистралей. Эта система сделает более доступными отдаленные пункты, потребности которых часто игнорируются.

75. На Западном берегу предлагаемый главный коридор, связывающий север и юг, будет проходить через города Дженин, Наблус, Рамаллах, Иерусалим, Бейт-Лахм, Хеврон и Эль-Дахирия. Предлагается построить дополнительную скоростную автодорогу в объезд густонаселенного района, протянувшегося от Рамаллаха на севере до северных районов Хеврона на юге. Эта автодорога позволит осуществлять транзитное движение транспорта через Западный берег и сектор Газа, связать Западный берег с Иорданией и другими арабскими странами на востоке и сектор Газа с Египтом и другими арабскими странами на западе. Второй параллельный национальный коридор будет обслуживать долину Иордан и район, расположенный к западу от Мертвого моря, где имеются хорошие возможности для экономического развития. Третий коридор свяжет города Тулькарм на северо-западе и Бейт-Сира на юге, где он соединится с поперечным коридором, ведущим в Иерусалим.

76. Запланировано строительство трех национальных автомобильных коридоров, которые пересекут Западный берег в направлении с востока на запад. Один будет соединять Тулькарм и Дженин с северными районами Иордании через мост Эль-Мала. Второй свяжет Тулькарм и Калькилю через Наблус с мостом Дамиа, ведущим в Амман, в центре. Третий соединит Бейт-Сиру с мостом Абдулла, пролегая по району Иерусалим-Рамаллах и далее к югу от Эрихи.

77. В секторе Газа предлагается строительство национального транспортного коридора на восточной равнине, начиная с отдаленных северных районов до южной границы с Египтом. Эта дорога, проходящая вокруг города Газа, будет обслуживать предлагаемый морской порт, промышленную зону и аэропорт, расположенный к югу от города.

78. Предлагается строительство транспортного коридора, который свяжет Западный берег с сектором Газа через нейтральную зону, проходящую по территории, которая контролируется Израилем. Этот коридор свяжет южную часть Западного берега с северной частью сектора Газа через города Идна и Бейт-Ханун.

79. Потребности в поездках в часы "пик" с разбивкой по направлениям движения транспорта, показанные в таблице 12, были исчислены, исходя из тех предположений, что 14 процентов общего числа транспортных средств, ежедневно пользующихся автодорогой, приходится на часы "пик" и что 55 процентов общего числа транспортных средств движется в одном направлении. Число дорожных полос на одно направление было исчислено, исходя из того предположения, что на тяжелые транспортные средства, включая автобусы и грузовые автомобили, приходится 10-15 процентов общего транспортного потока. Ожидается, что на этих автодорогах будет такой уровень обслуживания, который обеспечит бесперебойную работу транспорта, при этом средняя скорость движения транспортных средств будет колебаться от относительно высокой до средней.

80. Национальные и районные автомобильные дороги, которые представляют собой основу предлагаемой сети автомобильных дорог для Западного берега и сектора Газа, показаны на рисунке 3, а в таблице 13 сравнивается общая протяженность существующей и предлагаемой дорожных сетей. Предлагаемая сеть автомобильных дорог вызовет повышение плотности дорог на квадратный километр с 0,33 до 0,47. Плотность на 1000 человек несколько уменьшится - с 1,13 до 0,91. Масштабы требуемого нового строительства, восстановления и модернизации освещены в таблице 14.

81. Ниже приводится дополнительная информация о предлагаемой национальной системе автомобильных дорог.

Коридор Западный берег-Газа

Западный берег и сектор Газа являются двумя географически различными районами, разделенными зоной, минимальная протяженность которой составляет 33 километра. Необходимо будет соединить эти районы посредством автодороги через нейтральный демилитаризованный коридор. Предлагаемая зона протянется от северной оконечности сектора Газа на востоке до западного подножья Хевронских гор на Западном берегу. Протяженность зоны составит приблизительно 37 км, ширина будет колебаться от 2 до 4 км, а общая площадь составит около 120 кв. км. Запланировано строительство национальной скоростной автодороги, которая свяжет Хеврон и сектор Газа и будет проходить через эту нейтральную зону. Критериями выбора места для автодороги, а следовательно и для нейтральной зоны, были следующие:

- a) автомобильная дорога должна быть как можно более прямой и короткой;
- b) она должна по возможности избегать пересечения с существующими израильскими поселениями вдоль нейтральной зоны;
- c) автомобильная дорога должна иметь минимальное число пересечений с существующими израильскими дорогами при сведении к минимуму необходимости в строительстве мостов, туннелей и т.д.;
- d) автомобильная дорога должна удовлетворять топографическим требованиям и геометрическим стандартам, предъявляемым к проектированию скоростных автомобильных дорог.

82. Предлагаемый маршрут удовлетворяет этим критериям в большей степени, чем все другие рассмотренные варианты. Планируемая автодорога является неотъемлемой частью предлагаемой национальной системы скоростных автомобильных дорог. Она проходит начиная с северных районов Хеврона на запад через город Идна по нейтральной зоне, достигая северной части сектора Газа в районе Бейт-Ханун, где она соединяется с участками национальной системы автомобильных дорог, расположенными в секторе Газа. Общая протяженность этой автомобильной дороги составляет приблизительно 54 км, из которых участок в 37 км пролегает по предлагаемой нейтральной зоне.

83. Согласно прогнозам, к 2010 году транспортный поток на этой дороге составит примерно 32 400 автомобилей в день по варианту А и 56 000 автомобилей в день по варианту В. Это потребует строительства шестиполосной автомобильной дороги без подъездных путей, спроектированной согласно стандартам скоростной автомобильной дороги.

Национальная автострада Дженин-Эль-Дахирия

84. Автострада на Западном берегу проходит от Дженина на севере до Эль-Дахирия на юге, обслуживая города Наблус, Рамаллах, Иерусалим, Бейт-Лахм и Хеврон. Транспортные потоки на север от Наблуса и на юг от Хеврона обеспечиваются двухполосными участками автодороги, спроектированными по стандартам основных сельских дорог. Более значительные транспортные потоки на остальной части автомобильной дороги идут по четырехполосным участкам. Согласно варианту А необходимо будет обеспечить дополнительную пропускную способность для движения транспорта на автодороге между городами Иерусалим и Бейт-Лахм (таблица 11). Согласно варианту В необходимо будет обеспечить дополнительную пропускную способность для движения транспорта на автодороге между городами Рамаллах и Хеврон. Для каждого из этих вариантов потребуются три полосы движения в каждую сторону. Тем не менее суммарная пропускная способность этой автомобильной дороги и параллельной ей национальной скоростной автострады Рамаллах-Хеврон будет соответствовать прогнозируемым общим потребностям.

85. Существующие части предлагаемой автомобильной дороги необходимо будет модернизировать. Эта работа будет включать некоторую незначительную перепланировку кривой и строительство новых участков, с тем чтобы избежать пересечения с топографически сложной местностью и с густонаселенными центрами (протяженность - 176 км).

Национальная скоростная дорога Рамаллах-Хеврон

86. Предполагается, что район Иерусалима станет "узким местом" национальной автодорожной системы. Прогнозируемая интенсивность движения транспорта, особенно по варианту В, оправдывает строительство новой автомобильной дороги, соединяющей Рамаллах с Хевроном и проходящей к востоку от Иерусалима и Бейт-Лахма и к западу от Эврихи. Эта магистраль будет представлять собой четырехполосную автомобильную дорогу двустороннего движения с контрольно-пропускными пунктами и разделением уровней дорог в местах их пересечения, а также три соединительных участка, связывающие эту магистраль с городами Иерусалим, Эриха (и в направлении Иордании) и Бейт-Лахм. Требуется провести новое строительство основной части автомобильной дороги, но короткие участки существующих дорог можно модернизировать и включить в эту автодорогу. Предлагается строительство автомобильной дороги протяженностью в 63 км, а также семи развязок.

Национальная автострада Эйн-эль-Байда-Мертвое море

87. Эта автострада проходит с севера на юг почти параллельно оси национальной автострады Дженин-Эль-Дахирия на западе и реке Иордан на востоке. Она выходит на предлагаемый промышленный комплекс на западном берегу Мертвого моря через предлагаемое крупное городское поселение Дамиа и город Эриха. Основная функция этой автомобильной дороги состоит в удовлетворении потребностей прогнозируемого социально-экономического развития в долине реки Иордан. Ожидается, что по ней будут осуществляться крупные перевозки грузов, особенно на участке между мостами Дамиа и Абдулла, где было бы целесообразно обеспечить четырехполосное движение. Остальная часть автомобильной дороги запланирована в виде двухполосной сельской дороги. Рекомендуется провести небольшой объем работ по модернизации и восстановлению существующей автомобильной дороги. Общая протяженность дороги составит 115 км.

Национальная скоростная автострада мост Абдулла-Иерусалим и национальная автострада Иерусалим-Бейт-Сира

88. Этот коридор соединяет мост Абдулла с сектором Газа через районы Иерусалима, Бейт-Лакма и Хеврона. В качестве национальной скоростной автострады он проходит от моста Абдулла на реке Иордан до Иерусалима. На участке между Иерусалимом и скоростной автомобильной дорогой Рамаллах-Хеврон отходит дорога, соединяющая с национальной автострадой Тулькарм-Бейт-Сира к северу от города Бейт-Сира, пересекая национальную автомобильную дорогу Рамаллах-Иерусалим к югу от международного аэропорта Каландия. Протяженность этого участка составляет 39 км, и он требует модернизации для удовлетворения стандартов, предъявляемых к скоростным автомобильным дорогам. (Протяженность участка, входящего в состав автострады, составляет 32 км. Требуется его модернизация в четырехполосную дорогу. В настоящее время ведется строительство четырехполосных участков этого коридора между Каландией и Бейт-Сира.)

Национальная автострада Тулькарм-Бейт-Сира

89. Эта дорога проходит по западному подножью горной цепи, пролегающей в северной и центральной частях Западного берега. Она соединяет города Тулькарм и Бейт-Сира, проходя к востоку от Калкильи и соединяясь с национальной автомобильной дорогой Иерусалим-Бейт-Сира недалеко от города Бейт-Сира. Ее основная функция заключается в обеспечении пассажирских и грузовых перевозок между северо-западными районами и Иерусалимом, Хевроном и сектором Газа. Предполагаемый уровень интенсивности транспортного потока потребует не более двух полос движения в оба направления. Существующая дорога будет модернизирована и доведена до стандартов, предъявляемых к автострадам, для удовлетворения которых также потребуются ее расширение и небольшое перетрассирование. Ее протяженность составит приблизительно 61 км.

Национальная автострада Тулькарм-мост Эль-Малих

90. Предполагается, что эта автомагистраль улучшит связь между северными частями Западного берега и облегчит их связь с Иорданией через мост Эль-Малих, который будет построен через реку Иордан и свяжет с юго-восточной частью Эйн-эль-Беяда. Она связывает Тулькарм с мостом, проходя через Анабту и Тубас и пересекая ось Дженин-Наблус к югу от Дженина. Предполагаемая интенсивность движения по этой

автомобильная магистраль составляет менее 5000 транспортных средств в день, что оправдывает наличие двух полос движения. Ее протяженность составляет приблизительно 53 км. На большей части требуется новое строительство. Кроме того, нужны работы по модернизации и восстановлению дорожного полотна на существующих участках.

Национальная автомагистраль мост Дамия-Тулкарм

91. Она протянулась от моста Дамия в долине реки Иордан до Наблуса, пересекая национальную автомагистраль Эйн-эль-Беяда-Мертвое море около того места, где предлагается построить крупный городской поселок Дамия. В Наблусе автомагистраль разделяется на два ответвления, одно из которых идет в Тулкарм, тогда как другое идет в Калькиль. Ожидаемая высокая степень интенсивности движения по этой автомагистрали подтверждает необходимость четырех полос движения, за исключением отрезка Наблус-Калькиль, для которого будет достаточно двух полос. Протяженность автомагистрали мост Дамия-Наблус-Тулкарм составляет 68 км, а шоссе дороги Наблус-Калькиль - 32 км.

Скоростная национальная автомагистраль сектора Газа

92. Предполагается строительство скоростной национальной автомагистрали, которая пройдет по восточным равнинам сектора Газа. В соответствии с вариантом А она будет иметь четыре полосы движения и шесть полос движения в соответствии с вариантом В. Оба варианта предполагают наличие ограниченного количества подъездных дорог. По ней пойдет транзитное движение между Западным берегом (и, возможно, соседними арабскими странами) и Египтом. Кроме того, по ней будут идти местные транспортные потоки в секторе Газа. Для обслуживания города Газа и его морского порта, аэропорта Газа, Деир-эль-Балах, Хан-Юнис и Рафак планируется строительство шести развязок. На самом севере сектора около Бейт-Хануна эта автомагистраль соединится со скоростной национальной автомагистралью Хеврон-Газа и подойдет к границе Египта южнее Рафаха. Существующая автомагистраль, идущая параллельно этому коридору, будет реклассифицирована в шоссе районного значения. Ее протяженность составляет 42 км. Планируется, что вокруг города Газа будет построен еще один 13-километровый участок обходной дороги, который будет считаться национальной автомагистралью и соединит Бейт-Ханун с побережьем, далее дорога пойдет в сторону морского порта и аэропорта Газа.

Сеть шоссе районного значения

93. Шоссе районного значения Тулкарм-Дженин связывает Тулкарм с Дженином в северной части Западного берега через Ябаад. Существующий отрезок Тулкарм-Ябаад нуждается в улучшении, а участок, связывающий Ябаада с Дженином, надо еще построить (протяженность - 37 км).

94. Шоссе районного значения Дженин-Тубас идет от Дженина на юго-восток, пересекая национальную автомагистраль Тулкарм-мост Эль-Малих около Тубаса, и далее на юг до пересечения с национальной автомагистралью мост Дамия-Наблус. Небольшой участок связывает это шоссе с Кабатией. Большая часть этой дороги уже существует, однако требуется ремонт полотна дороги и ее выравнивание (протяженность - 32 км).

95. Шоссе районного значения Эйн-эль-Беяда - развязка аэропорта Каландия идет от Эйн-эль-Беяды на самом севере через Милкмас до развязки аэропорта Каландия, расположенной на национальной автостраде Рамаллах-Иерусалим. Оно проходит по восточному подножию гор между национальными автострадами Эйн-эль-Беяда-Мертвое море и Наблус-Рамаллах. Дорога в основном уже построена на приемлемом уровне, однако некоторые участки требуют проведения незначительных работ по выравниванию полотна (протяженность - 85 км).

96. Шоссе районного значения Маша-Фасаизель связывает Машу, что у западного подножия центральных горных областей, с Фасаизель в центральной части долины реки Иордан, пересекая национальную автостраду Дженин-Эль-Дария к югу от Хуара. Это шоссе в основном уже построено в последнее время израильскими властями, с тем чтобы соединить израильские поселения в долине реки Иордан с израильской автодорожной сетью (протяженность - 55 км).

97. Шоссе районного значения Абуд-Атара связывает через Атару две основные национальные транспортные артерии Тулькарм-Бейт-Сира и Наблус-Рамаллах, идущие в направлении с севера на юг. Сооруженные недавно участки этого шоссе соответствуют приемлемым нормам. Другие участки требуют ремонта полотна дороги и ее выравнивания (протяженность - 20 км).

98. Шоссе районного значения Нилин-Рамаллах связывает национальные автострады Тулькарм-Бейт-Сира и Наблус-Рамаллах, а также несколько населенных пунктов сельской местности с Рамаллахом. Существующая дорога требует значительного объема ремонтно-строительных работ (протяженность - 21 км).

99. Объездное шоссе районного значения около горы Хеврон является дорогой районного значения, которая идет почти параллельно границам южной части Западного берега. Топография и расположение поселений в этом регионе требуют наличия объездной автодорожной сети. Она идет от Бейт-Лажма в направлении западных предгорий, где соединяется с автомагистралью дорогой Хеврон-Газа неподалеку от Идна, и далее идет на юг до Эль-Дария. Затем она идет на восток и на север в Бейт-Лажм через Эль-Самоу. Отдельный участок связывает объездную дорогу с автострадой, ведущей к Мертвому морю. Восточную часть объездной дороги и участок, ведущий к Мертвому морю, еще необходимо построить, а существующие северный и западный участки объездной дороги требуют проведения значительного объема ремонтно-восстановительных работ (протяженность объездной дороги - 128 км, а связующего участка - 20 км). С введением другого 21-километрового участка планируется завершить строительство более короткой объездной дороги, соединяющей Хеврон с Эль-Дария через Бани-Наим.

100. Шоссе районного значения в секторе Газа. Районная автодорожная сеть в секторе Газа состоит из двух шоссе, идущих в направлении с севера на юг, и трех шоссе, ведущих с востока на запад. Одно из шоссе в направлении с севера на юг идет параллельно национальным скоростным автострадам, пересекающим восточные равнины сектора, и выполняет функцию подъездной дороги к национальной скоростной автостраде. Другое идет параллельно побережью на западе и считается как бы продолжением автострады, ведущей к морскому порту и аэропорту. Шоссе районного значения, идущие в поперечном направлении, связывают продольные дороги и предназначены для обслуживания городских районов Дейр-эль-Балах, Хан-Юнис и Рафах. Большинство участков этой автодорожной сети составляют уже построенные дороги местного значения. Они нуждаются в существенной модернизации и улучшении (протяженность этой сети - 80 км).

101. Сеть деревенских дорог местного значения связывает палестинские деревни с сетью национальных и районных дорог. Кроме того, она связывает между собой соседние деревни. Основной задачей этой сети является обеспечение охвата всей территории. Все деревни Западного берега и сектора Газа связаны с сетью национальных и районных дорог, однако качество дорог остается неудовлетворительным. Необходимо разработать планы коренного улучшения таких дорог. Необходимо также построить новые дороги местного значения, которые свяжут соседние деревни и будут способствовать удовлетворению общих потребностей развития. По имеющимся оценкам, общая протяженность деревенских дорог местного значения увеличится на 60 процентов.

102. Для усиления роли сельскохозяйственного сектора палестинской экономики потребуются строительство дорог, с тем чтобы повысить доступность и возможность освоения новых земель для развития сельского хозяйства. Для некоторых из этих дорог может потребоваться асфальтовое покрытие, тогда как остальные могут иметь всепогодное твердое покрытие.

D. Предлагаемая система общественного транспорта

103. В планах развития Западного берега и сектора Газа подчеркивается необходимость расширения сети общественного транспорта. Необходимо стимулировать использование автобусов и маршрутных такси для пассажирских перевозок, следует также рассмотреть возможность создания сети скоростного рельсового транспорта. Для повышения уровня работы общественного транспорта рекомендуется создать одну или более государственных компаний, занимающихся автобусными перевозками. Услуги маршрутных такси необходимо регулировать и координировать с автобусным обслуживанием в целях повышения качества этих услуг, иначе может быть закуплено больше личных автомобилей и их использование может иметь негативные последствия. Развитие общественного транспорта следует стимулировать путем освобождения от уплаты налогов и введения более высоких налогов для владельцев личного автотранспорта.

104. Вид общественного транспорта, развитие которого необходимо стимулировать для каждого из маршрутов, будет зависеть от количества пассажиров на этом маршруте, а также от пропускной способности дороги. Автобусное обслуживание целесообразно в том случае, когда потребность в общественном транспорте высока и соотношение между объемом перевозок и пропускной способностью значительно. В других случаях предпочтение может отдаваться маршрутным такси.

105. Прежде чем будут сделаны какие-либо детальные рекомендации в отношении использования скоростного рельсового транспорта для обслуживания артерий с очень большими пассажиропотоками, таких, как коридор Рамаллах-Иерусалим-Бейт-Лахм и коридора вдоль сектора Газа, а также других железнодорожных транспортных магистралей, таких, как железная дорога, соединяющая Западный берег с сектором Газа, и, возможно, соединяющая Газу с Египтом, необходимо подготовить тщательное технико-экономическое обоснование.

106. Предлагаемая междугородная транспортная сеть на Западном берегу и в секторе Газа, в отличие от существующей сети, обеспечит прямую связь с районными городскими центрами без необходимости проезда через существующие районные центры и другие пункты, а также прямую связь многих городских центров с соседними арабскими странами.

107. Успешная работа предлагаемой сети будет зависеть от полной модернизации существующих услуг, включая совершенствование транспортных средств, уплотнение графиков и наличие пассажирских станций особенно в крупных центрах.

Е. Предлагаемая морская транспортная система

108. На побережье полосы Газа предлагается построить торговый морской порт для обслуживания районов полосы Газа и Западного берега, а также соседних стран, не имеющих непосредственного выхода к Средиземному морю, в частности Иордании, Ирака и государств Персидского залива. Планируется, что этот порт будет обрабатывать экспортные грузы сельскохозяйственной горнорудной и промышленной продукции, а также импортные грузы продовольствия, сырья, промышленных товаров и топлива. Данных о планируемом грузообороте этих экспортных и импортных товаров или транзитных грузов не имеется, и любые попытки дать подробные оценки были бы чреваты значительными погрешностями.

109. Вместе с тем представляется очевидным, что крупный современный порт будет иметь жизненно важное значение для экономического развития будущей Палестины. Недавнее исследование свидетельствует о наличии технических возможностей для строительства морского порта на побережье полосы Газа. В нем содержится вывод о том, что характер береговой линии не создает больших технических трудностей и что из числа изученных участков наиболее удобный для строительства порта расположен к западу от города Газа и южнее двух ныне существующих пирсов. Предлагаемое строительство участка шоссе, который соединит морской порт с планируемой сетью шоссежных дорог, обеспечило бы необходимую исходную инфраструктуру для ожидаемых напряженных грузовых перевозок в полосу Газа, на Западный берег и в соседние страны, а также из них.

Г. Предлагаемая воздушная транспортная система

110. Исследование будущих транспортных потребностей определенно свидетельствует о необходимости обеспечения воздушно-транспортного обслуживания предполагаемых грузопассажирских потоков в пределах Западного берега и полосы Газа, а также между ними и другими районами мира. Это требует строительства крупного международного аэропорта и аэропортов для внутренних линий. В качестве места для строительства предполагаемого международного аэропорта предлагается аэропорт Каландия, расположенный к северу от Иерусалима, который в настоящее время используется израильскими властями для обслуживания местных авиалиний внутри Израиля.

111. Основные преимущества аэропорта Каландия по сравнению с другими рассматриваемыми вариантами связаны с его центральным расположением и доступностью, которая будет обеспечиваться благодаря предполагаемому строительству двух крупных национальных шоссежных дорог, пересекающихся немного южнее аэропорта. Другими крупными преимуществами являются близость к Иерусалиму и удобное расположение аэропорта относительно других крупных городов. После завершения строительства планируемой дорожной сети этот аэропорт будет расположен примерно в 40 минутах езды на автомобиле как от Наблуса, так и от Хеврона и примерно в 80 минутах езды как от Дженина, расположенного на самом севере, так и от города Газа, расположенного на юго-западе. Эта территория была тщательно исследована в соответствии с требованиями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в отношении общественной безопасности, и надлежащее районирование обеспечит выполнение этих требований. Для расширения аэропорта в восточном направлении имеется участок земли, топографические характеристики которого не создают технических трудностей.

112. Существующий аэропорт требуется расширить для того, чтобы он удовлетворял требованиям, предъявляемым к современному международному аэропорту, и, по оценке, приведенной в последнем докладе, согласно варианту А к 2010 году предполагаемый объем воздушных пассажирских перевозок приблизится к 2,95 млн. человек. Этот прогноз основывается на анализе вероятных объемов воздушных перевозок трех основных групп пассажиров: палестинских жителей и приезжих палестинцев (1,32 млн. человек), приезжих-мусульман (0,77 млн. человек) и христианских паломников, туристов, приезжающих посетить святую землю, и других лиц (0,86 млн. человек). В соответствии с вариантом В к 2010 году общее количество авиапассажиров предположительно составит 3,9 млн. человек. В настоящее время не имеется данных о предполагаемом спросе на импортно-экспортные грузовые перевозки.

113. По варианту А для удовлетворения предполагаемого ежегодного спроса на пассажирские перевозки, как ожидается, потребуется не более 40 000 самолето-вылетов в год и не более 50 000 самолето-вылетов в год по варианту В. Это потребует создания системы с одной взлетно-посадочной полосой, обеспечивающей по крайней мере 80 000 самолето-вылетов в год. Таким образом, для этих нужд хватило бы системы, состоящей из одной взлетно-посадочной полосы с параллельной рулежной дорожкой. По расчетам, длина взлетно-посадочной полосы должна составлять 3500 метров, что дает возможность обслуживать беспосадочные рейсы самолетов "Боинг-747", дальность полета которых позволяет достигать Рабата и Лондона - на западе и Исламабада - на востоке. Имеется достаточных размеров участок земли для модернизации и строительства в соответствии с этими требованиями.

114. Помимо международного аэропорта в Каландии, предлагается построить три аэропорта меньших размеров для местных авиалиний - в городе Газа, в Джаламехе, к северу от Дженина и на участке к востоку от Эрихи. Аэропорт в Газе следует построить на имеющемся участке земли неподалеку от побережья южнее города Газа и его предполагаемого морского порта, где строительство нового участка дороги позволит связать этот аэропорт с национальной дорожной сетью. Аэродром Куббах, расположенный к востоку от города Газа, был признан неподходящим для строительства местом ввиду его близости к границам Израиля и вытекающей из этого необходимости пролета через воздушное пространство Израиля. Аэропорты в Дженине и Эрихе будут построены на базе заброшенных аэродромов, которые были сооружены англичанами в период действия их мандата. Воздушный коридор, необходимый для осуществления полетов между Западным берегом и полосой Газа, может быть обеспечен через воздушное пространство над предлагаемым районом нейтральной земли. Строительство центра управления полетами может оказаться ненужным, поскольку недавно построенный центр в Иордании обеспечивает обслуживание обширного географического района, включая территорию Западного берега. Вместе с тем в международном аэропорту Каландия потребуется построить аэродромные объекты обеспечения воздушного движения.

V. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

115. Предлагаемая транспортная система для Западного берега и полосы Газа не может быть создана без надлежащей организационной структуры в целях планирования развития, его осуществления и контроля за ним. Необходимо четко определить и понять секторальную политику, задачи, цели и приоритеты в рамках общего контекста национальных интересов и финансовых ограничений. К сожалению, в течение 22 лет израильской оккупации такая структура полностью отсутствовала. Единственные

государственные организации, действующие сегодня в рамках транспортного сектора, представляют собой остатки структур иорданского и египетского департаментов транспорта, действовавших до оккупации 1967 года. В настоящее время они контролируются израильскими служащими в соответствии с политическим курсом и нормами, установленными израильскими властями.

116. Тремя крупными департаментами на Западном берегу и в полосе Газа являются департамент общественных работ, департамент дорожного движения и регистрационное управление. Департамент общественных работ ведает вопросами планирования, строительства и ремонта дорог вне муниципальных границ. Департамент дорожного движения занимается вопросами организации движения, правил дорожной безопасности и контроля. Регистрационное управление занимается классификацией и регистрацией автомобилей, а также выдачей водительских прав. Помимо этого, департамент централизованного планирования и высший совет по планированию, укомплектованные и контролируемые также израильскими служащими, обычно подключаются к вопросам планирования и координации деятельности в транспортном секторе.

117. Необходимо создать ряд палестинских оперативных организаций для решения вопросов, связанных с нуждами осуществления целей предлагаемого плана развития. Предлагается создать следующие организации:

a) министерство транспорта для решения вопросов стратегического планирования и координации деятельности всех транспортных организаций;

b) управление дорог для строительства и ремонта дорожной сети, а также разработки норм нагрузки на ось и введения мер контроля в целях недопущения их превышения;

c) управление организации дорожного движения для обеспечения безопасности дорожного движения, регистрации автомобилей и выдачи водительских прав;

d) управление общественного транспорта в целях общего планирования и управления общественным транспортом, а также содействия развитию всех его видов;

e) управление гражданской авиации и метеорологии в целях планирования и координации работы воздушного транспорта, включая эксплуатацию и материально-техническое обеспечение планируемых аэропортов, а также возможной в будущем работы национальной авиалинии и местных авиалиний;

f) управление морского порта для эксплуатации и материально-технического обеспечения планируемого в Газе порта для торговых и рыболовецких судов и осуществления возможных будущих операций национальной морской линии;

g) школу по подготовке кадров для обеспечения этого сектора квалифицированными специалистами всех уровней, а также для проведения исследований в областях, касающихся развития этого сектора.

/...

VI. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ

118. В настоящем исследовании будущие потребности по секторам на 2010 год были определены на основе двух сценариев. В первом сценарии прогнозируемая численность населения определена в расчете на естественный прирост нынешнего населения только на Западном берегу и в полосе Газа. Во втором общая прогнозируемая численность населения определена в расчете на естественный прирост нынешнего населения в совокупности с приростом в результате возвращения 1,5 млн. палестинцев, в настоящее время живущих за пределами этого района.

119. Структура предлагаемой системы основывается на том предположении, что район Западного берега и полосы Газа будет представлять единое политическое образование, поддерживающее тесные политические и экономические связи с Иорданией и Египтом. Кроме того, предполагалось, что возвращающиеся палестинцы будут селиться в существующих городах, в крупных сельских населенных пунктах и в ряде новых поселений городского типа.

120. Предварительная схема предлагаемой дорожной сети предусматривает максимально возможное использование существующей дорожной сети. В целях обеспечения будущих потребностей воздушного и морского транспорта рекомендуется строить новые сооружения и расширять и развивать существующие.

121. Было установлено, что расположение предлагаемых главных автомагистралей совпадает с расположением дорог существующей сети почти на 80 процентов их общей протяженности. Вместе с тем для создания вышеупомянутой транспортной системы предлагается внести существенные изменения в классификацию существующих дорог. Приблизительно 39 процентов от общей протяженности предлагаемой дорожной сети составит доля новых дорог, которые необходимо будет построить. Придется провести работы по улучшению состояния задействованных участков существующих дорог, с тем чтобы повысить их классность и привести в соответствие со стандартами новой транспортной системы. Общая протяженность предлагаемой сети шоссежных дорог составляет приблизительно 2900 км, что на 41 процент превышает общую протяженность существующей системы.

122. В развитии материально-технической инфраструктуры первостепенное значение должно придаваться строительству автомагистрали Западный берег - сектор Газа, при этом необходимо своевременно обеспечить достижение соответствующих договоренностей для создания требующейся нейтральной зоны. Помимо этого, для удовлетворения предполагаемого спроса на грузо-пассажирские перевозки следует уделить серьезное внимание вопросу строительства международного аэропорта в Каландии и морского порта в Газе.

123. Важнейшее значение имеют качественность и эффективность эксплуатации и проведения текущего ремонта сети шоссежных дорог. Для привлечения в данный сектор квалифицированного персонала должны быть предусмотрены меры материального стимулирования, а для обеспечения эффективной эксплуатации транспортной системы - проведение на постоянной основе подготовки специалистов и техников.

124. Надлежит предпринять соответствующие усилия, направленные на обеспечение соразмерных темпов развития необходимой организационной инфраструктуры транспортной системы и ее материально-технической инфраструктуры.

125. И наконец, рекомендуется провести комплексное исследование, которое позволит более подробно изучить альтернативные проекты элементов предлагаемой транспортной системы, создать механизм оценки для испытания и сопоставления этих вариантов, а также определить первоочередные задачи и сформулировать соответствующие программы осуществления.

Таблица 1

Классификация дорог Западного берега в 1947 и 1967 годах

Класс дорог	1947 год		1967 год	
	Протяженность (км)	Процент от общей протяженности	Протяженность (км)	Процент от общей протяженности
I	273	19,3	368	26,0
II	383	27,0	954	67,3
III	386	27,2	46	3,2
IV	376	26,5	50	3,5
Итого	1 418	100,0	1 418	100,0

К классу I относятся дороги с твердым покрытием, ширина проезжей части которых составляет 4,0 метра и более.

К классу II относятся дороги с твердым покрытием, ширина проезжей части которых составляет от 2,5 до 3,0 метров.

К классу III относятся прочие дороги, как правило не имеющие покрытия.

К классу IV относятся грунтовые неширокие дороги с высокими откосами, частично недоступные для автомобильного транспорта.

Таблица 2

Автомобильное сообщение между населенными пунктами Западного берега
 в 1947 и 1967 годах

Класс дорог	1947 год		1967 год	
	Протяженность (км)	Процент от общей протяженности	Протяженность (км)	Процент от общей протяженности
I	31	8,5	45	12,3
II	80	21,9	267	72,9
III	128	34,9	30	8,2
IV	127	34,7	24	6,6
ИТОГО	366	100,0	366	100,0

Таблица 3

Протяженность дорожной сети Западного берега в соответствии
 с израильской региональной генеральной схемой автомобильных
 дорог 1983 года

Тип дороги	Ширина дороги (м)	Ширина полосы отчуж- дения, измеряемая от осевой линии (м)	Протяженность дорог (км)
Скоростная автострада	120	150	93,5
Национальная автострада	100	120	517,5
Шоссейная дорога районного значения	60	100	636,0
Шоссейная дорога местного значения	4	70	626,0
Итого			1 873,0

Таблица 4

Существующая дорожная сеть

Тип дороги	Западный берег		Сектор Газа	
	Протяжен- ность (км)	% от общей про- тяженности	Протяжен- ность (км)	% от общей про- тяженности
Национального значения	520	27,5	48	28,6
Районного значения	520	27,5	42	25,0
Местного значения	850	45,0	78	46,4
Итого	1 890	100,0	168	100,0

ПРИМЕЧАНИЕ: Без учета городских и сельских дорог.

Таблица 5

Состояние существующей дорожной сети Западного берега

Состояние дорог	Протяженность	Процент от общей протяженности
Хорошее	920	48,7
Удовлетворительное	210	11,1
Неудовлетворительное	760	40,2
Итого	1 890	100,0

ПРИМЕЧАНИЕ: Данная классификация состояния дорог соответствует классификации Департамента общественных работ, ведающего ремонтом и эксплуатацией дорог на Западном берегу.

Таблица 6

Характеристики некоторых основных междугородных автобусных маршрутов

Маршрут	Среднее кол-во (пассажи-ро/день)	Средний интервал движения автобусов (мин)	Общее число перевезенных пассажиров в расчете на одно транс-портное средство	Соотношение дохода от одного пасса-жера к доходу от автомобиля на 1 км пробега
Наблус - Рамаллах	1 280	30	75	0,78
Наблус - Тулькарм	2 250	30	188	1,67
Наблус - Дженин	1 600	30	228	0,95
Иерусалим - Рамаллах	9 250	7	430	2,67
Иерусалим - Бейт-Лахм	5 280	15	480	3,33
Иерусалим - Хеврон	9 000	10	250	1,39

ПРИМЕЧАНИЕ: При подсчете пассажиров учитываются все пассажиры, следующие в обоих направлениях, включая пассажиров из сельских районов, которые выходят в пути следования, не доезжая до конечной остановки.

Таблица 7

Характеристики некоторых основных маршрутов междугородных маршрутных такси

Маршрут	Среднее кол-во (пассажи-ро/день)	Средний интервал движения такси (мин)	Общее число перевезенных пассажиров в расчете на одно транс-портное средство	Соотношение дохода от одного пасса-жера к доходу от автомобиля на 1 км пробега
Наблус - Рамаллах	1 510	7	27	0,15
Наблус - Тулькарм	3 920	3	71	0,26
Наблус - Дженин	560	18	23	0,17
Наблус - Калькилья	1 260	10	70	0,22
Тулькарм - Калькилья	840	15	70	0,39
Калькилья - Газа	170	50	24	0,07
Иерусалим - Рамаллах	6 530	2	65	0,46
Иерусалим - Бейт-Лахм	1 050	10	42	0,58
Иерусалим - Хеврон	4 100	3	56	0,19
Иерусалим - Эриха	530	19	38	0,18
Иерусалим - Газа	350	25	14	0,07

ПРИМЕЧАНИЕ: При подсчете пассажиров учитываются все пассажиры, следующие в обоих направлениях, включая пассажиров из сельских районов, которые выходят в пути следования, не доезжая до конечной остановки.

Таблица 8

Основные факторы, определяющие потребности в пассажирских перевозках
 в базисном и прогнозируемом годах

Вариант А

Параметры	Западный берег		Сектор Газа	
	1989 год	2010 год	1989 год	2010 год
Население (млн.)	1,13	1,94	0,69	1,26
Домашние хозяйства (тыс.)	184	359	107	222
Всего автомобилей (тыс.)	87,7	214,0	28,8	75,5
Частный автотранспорт (тыс.)	55,7	139,1	19,4	52,5
Водители, имеющие водительские права (тыс.)	106,5	269,0	59,2	135,0
Автомобилей на 1000 чел. Частного автотранспорта	78	111	43	59
на 1000 чел.	52	72	32	42
Частного автотранспорта на 1000 домашних хозяйств	31	39	20	24
Водителей, имеющих водительские права, на 1000 домашних хозяйств	57	75	53	61

Таблица 9

Основные факторы, определяющие потребности в пассажирских перевозках
 в базисном и прогнозируемом годах

Вариант В

Параметры	Западный берег		Сектор Газа	
	1989 год	2010 год	1989 год	2010 год
Население (млн.)	1,13	3,69	0,69	1,70
Домашние хозяйства (тыс.)	184	683	107	304
Всего автомобилей (тыс.)	87,7	404,4	28,8	103,3
Частный автотранспорт (тыс.)	55,7	266,4	19,4	72,1
Водители, имеющие водительские права (тыс.)	106,5	512,2	59,2	184,9
Автомобилей на 1000 чел. Частного автотранспорта	78	111	43	60
на 1000 чел.	52	72	32	42
Частного автотранспорта на 1000 домашних хозяйств	31	39	20	24
Водителей, имеющих водительские права, на 1000 домашних хозяйств	57	75	53	61

Таблица 10

Сводный перечень основных факторов, определяющих потребности в пассажирских перевозках

Параметры	Базисный год (1989 год)	Вариант А (2010 год)		Вариант В (2010 год)	
		Всего	Увеличение в %	Всего	Увеличение в %
Население (млн.)	1,82	3,20	176	5,39	296
Домашние хозяйства (тыс.)	291	581	199	987	339
Всего автомобилей (тыс.)	116,5	289,0	248	512,5	440
Частный автотранспорт (тыс.)	75,1	191,6	255	338,5	451
Водители, имеющие водительские права (тыс.)	165,7	404,0	244	797,1	481

Таблица 11

Прогнозируемая интенсивность движения на основных направлениях

Направление	Средняя ежедневная интенсивность движения (автомобиль/день)		
	Нынешняя интенсив- ность (1)	Прогнозируемая интенсивность Вариант А	Прогнозируемая интенсивность Вариант В
Наблус - Рамаллах	5 100	12 200	21 200
Рамаллах - Иерусалим	7 300	17 500	30 300
Иерусалим - Эриха (2)	4 800	11 500	19 900
Иерусалим - Бейт-Лахм (3)	12 300	29 500	51 100
Бейт-Лахм - Хеврон	8 000	19 200	33 200
Газа - Бейт-Ханун (4)	13 500	32 400	56 000

(1) Интенсивность движения автотранспорта в 1987 году определена на основе статистических данных Департамента общественных работ.

Таблица 11 (продолжение)

- (2) Указанная величина интенсивности движения включает и объем передвижения израильских поселенцев, который может составлять до 30 процентов всего объема грузопассажирских перевозок, но при прогнозировании будущих транспортных потребностей следует учитывать, что эта доля, как ожидается, уменьшится в результате увеличения транспортного потока в Иорданию.
- (3) Указанная величина интенсивности движения включает и объем передвижения израильских паселенцев, который может составлять до 25 процентов всего объема грузопассажирских перевозок, но при прогнозировании будущих транспортных потребностей следует учитывать, что эта доля, как ожидается, уменьшится в результате увеличения числа туристов и поездок в сектор Газа.
- (4) Указанная величина интенсивности движения также включает и объем передвижения израильских поселенцев, который может составлять до 10 процентов всего объема грузопассажирских перевозок, но при прогнозировании будущих транспортных потребностей следует учитывать, что эта доля, как ожидается, уменьшится в результате увеличения транспортного потока в Иорданию.

Таблица 12

Предполагаемое количество полос движения на некоторых магистралях

	Вариант А			Вариант В		
	Общая ин-тенсивность движения (автомобилей в день)	Интенсивность движения в одном направлении в час пик (автомобилей в час)	Кол-во полос движения в одном направлении	Общая ин-тенсивность движения (автомобилей в день)	Интенсивность движения в одном направлении в час пик (автомобилей в час)	Кол-во полос движения в одном направлении
Наблус - Рамаллах	12 200	940	2	21 200	1 360	2
Рамаллах - Иерусалим	17 500	1 350	2	30 300	2 330	3
Иерусалим - Эриха	11 500	890	2	19 900	1 530	2
Иерусалим - Бейт-Лахм	29 500	2 270	3	51 100	3 930	3
Бейт-Лахм - Хеврон	19 200	1 480	2	33 200	2 560	3
Газа - Бейт-Ханун	32 400	2 500	3	56 000	4 310	3

Таблица 13

Протяженность существующей и предлагаемой дорожной сети
 Западного берега и сектора Газа

Категория дороги	Существующая		Предлагаемая	
	протяжен- ность (км)	% общей про- тяженности	протяжен- ность (км)	% общей про- тяженности
Национальная скоростная автострада	0	0,0	198	6,8
Национальная автострада	568	27,6	575	19,8
Второстепенная шоссейная дорога районного значения	562	27,3	627	21,6
Местная дорога в сельской местности	928	45,1	1 500	51,7
Итого	2 058	100,0	2 900	100,0

Таблица 14

Требующийся объем строительных работ и работ по улучшению
 дорог для создания предлагаемой дорожной сети

Категория дороги	Строительство новых дорог (км)	Существенное улучшение (км)	Незначительное улучшение (км)
Дороги национального значения, имеющие 4 или 6 полос движения	411	5	0
Дороги национального значения, имеющие 2 полосы движения	60	90	207
Шоссейные дороги районного зна- чения, имеющие 4 полосы движения	32	0	0
Шоссейные дороги районного зна- чения, имеющие 2 полосы движения	97	201	297
Дороги местного значения	530	400	1 210
Итого	1 130	696	1 974

/...

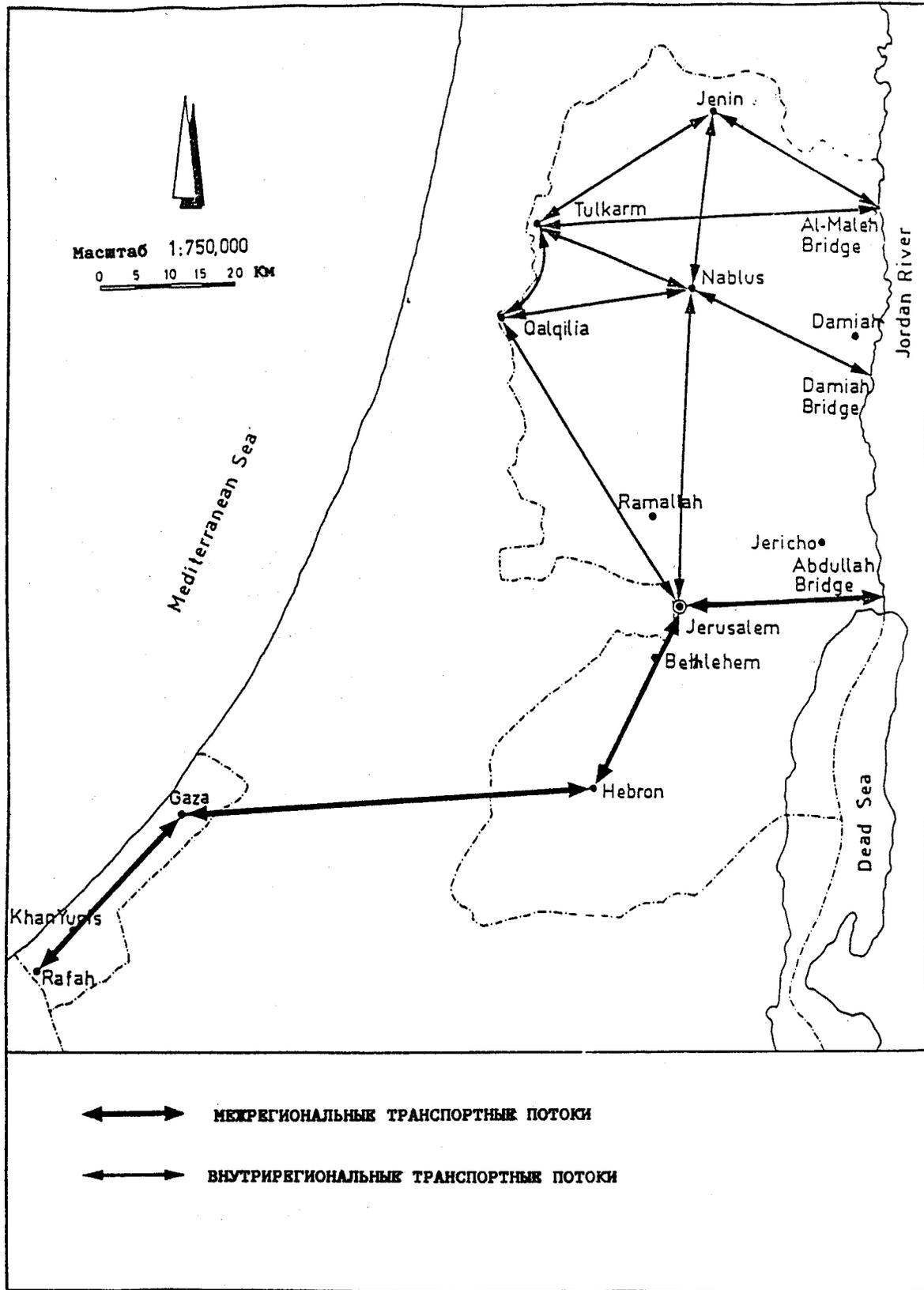


Рис. 2: СХЕМА РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

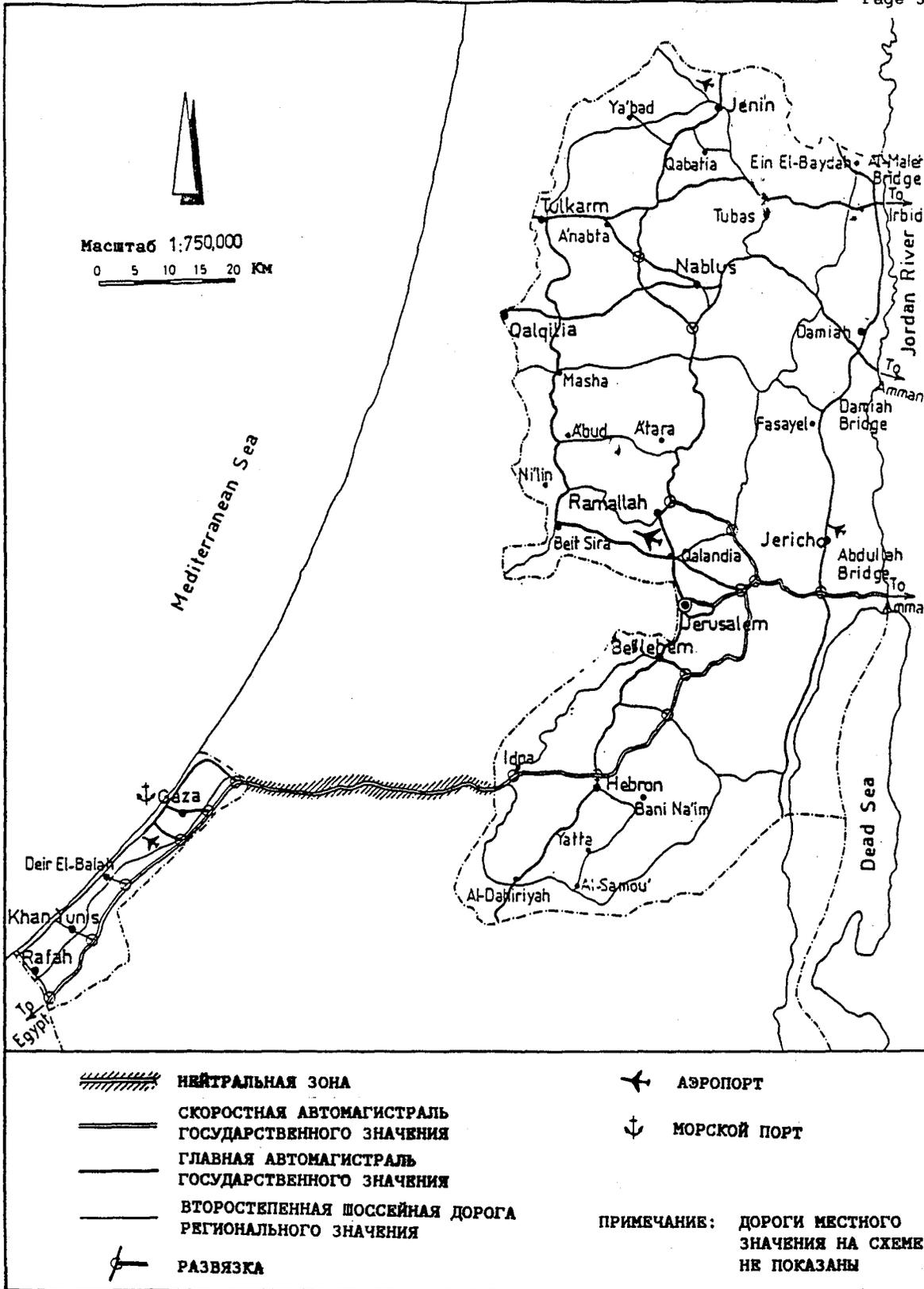


Рис. 3: ПРЕДЛАГАЕМАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

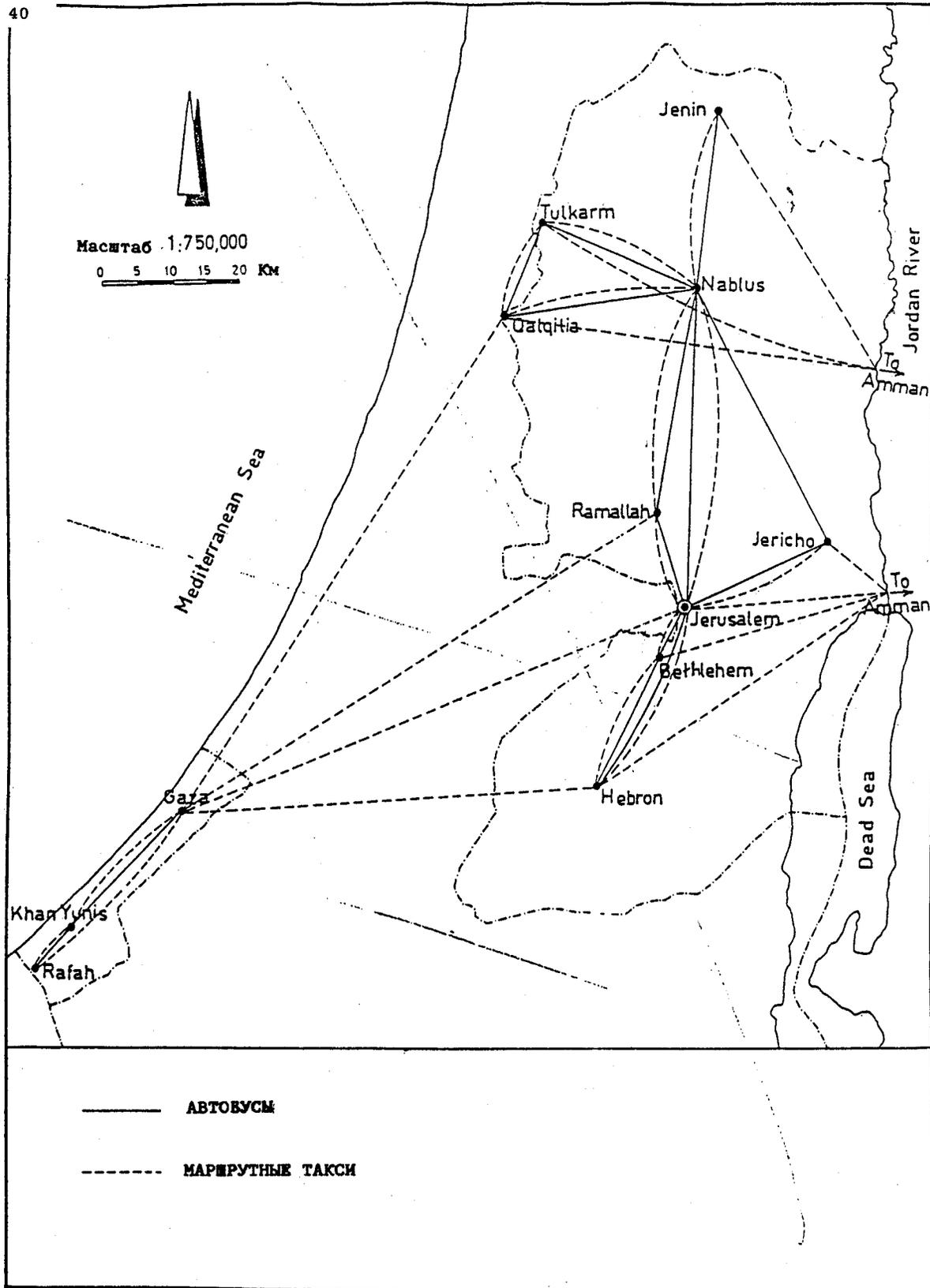


Рис. 4: СУЩЕСТВУЮЩИЕ ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ ДВИЖЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА