



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/2001/11
10 August 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту
(Девяносто пятая сессия, 16-19 октября 2001 года,
пункт 4 b) повестки дня)

ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) – доклад о ходе работы

Передано руководителем Проекта

1. Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) является одним из наиболее разработанных региональных проектов в области инфраструктуры в Европе и направлен на строительство и эксплуатацию международной сети автомагистралей и скоростных дорог, связывающей страны Центральной и Восточной Европы, а также Балтийское, Адриатическое, Эгейское и Черное моря.
2. В реализации данного Проекта участвуют тринадцать стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы (Австрия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Грузия, Италия, Литва, Польша, Румыния, Словакия, Хорватия, Чешская Республика и Турция); еще две страны - Швеция и Украина - имеют в его рамках статус наблюдателей. На шестьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН представители Российской Федерации также официально заявили о желании своего правительства стать участником проекта ТЕА.

3. Эта высокопропускная автомагистраль, состоящая из двух физически разделенных проезжих частей, каждая из которых будет иметь, как минимум, две полосы движения, обеспечит надлежащее качество услуг для современного транспортного движения, гарантируя безопасность, скорость и удобство в соответствии с общепринятыми стандартами, и, таким образом, будет способствовать экономическому и социальному развитию всего Европейского континента.

4. Исполнительным учреждением Проекта является Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, которая отвечает за обеспечение технической и административной поддержки и координацию деятельности по Проекту.

5. По состоянию на 1 января 2001 года общая запланированная протяженность сети ТЕА равнялась 23 797 км, из которых 7 021 км введено в эксплуатацию, а 1 682 км находится в стадии строительства (**приложение 1**).

6. С учетом соответствующих сравнительных показателей (см. три последних столбца в **приложении 1**) на долю Турции приходится наибольшая протяженность сети ТЕА (21,2%), в Хорватии ее строительство осуществляется наиболее быстрыми темпами (16,6% национальной сети ТЕА находится в стадии строительства), а Италия добилась наиболее значительных результатов с точки зрения завершенности создания этой сети (99,7%). В общей сложности введено в эксплуатацию 28% всей сети ТЕА, а 6,4% ее протяженности находится в стадии строительства. Эти сравнительные показатели отражены также на диаграмме, приведенной в **приложении 2**.

7. В **приложениях 3 и 4** сеть ТЕА представлена в сравнении с общеевропейскими транспортными коридорами (Хельсинки, июнь 1997 года).

Хотя строительство ТЕА еще не завершено, эта магистраль уже функционирует благодаря коридору ТЕА, который включает модернизированные национальные автодороги, связывающие уже построенные участки автомагистралей.

8. Основные цели Проекта заключаются в следующем:

- а) оказание помощи участвующим в нем странам в ускорении строительства сети ТЕА путем выявления инвестиционных потребностей и приоритетов, изыскания финансовых ресурсов, необходимых для ее строительства, и создания соответствующих систем окупаемости затрат, связанных с использованием автомагистралей ТЕА;

- b) оказание помощи в проектировании, строительстве, техническом обслуживании, эксплуатации сети автомагистралей ТЕА и управлении ею на территории участвующих стран в рамках комплексной европейской транспортной инфраструктуры, что позволит, создать недостающие элементы в существующей сети автомагистралей региона;
- c) уделение особого внимания – с учетом нынешних экономических трудностей – модернизации существующих дорог и планированию поэтапного строительства автомагистралей;
- d) содействие развитию и повышению эффективности сотрудничества между странами ТЕА, находящимися на различных уровнях развития, по всем вопросам автомобильных перевозок;
- e) дальнейшее распространение в других регионах мира знаний, опыта и ноу-хау, накопленных до настоящего времени в регионе ТЕА.

9. За более чем 24-летний период осуществления проекта ТЕА было налажено эффективное сотрудничество и достигнуто взаимопонимание между соответствующими органами участвующих в нем стран, в ведении которых находятся автомобильные дороги и/или автомагистрали, а также была создана институциональная основа и организационная структура Проекта, которые доказали свою практическую состоятельность.

10. Высшим директивным органом является Руководящий комитет Проекта ТЕА, который проводит свои совещания дважды в год, определяет политику осуществления Проекта, а также общие меры, которые должны быть приняты в контексте деятельности ТЕА, и принимает решения относительно совместных мероприятий.

11. Последняя (тридцать пятая сессия) Руководящего комитета ТЕА проходила в Триесте, Италия, 30 мая – 1 июня 2001 года. Следующая (тридцать шестая) сессия Комитета состоится 4-6 декабря нынешнего года в Женеве.

12. В рамках ТЕА создано Центральное управление Проекта (ЦУП), в задачу которого входит координация всей деятельности, осуществляемой в соответствии с положениями программы работы. Оно функционирует под эгидой Руководящего комитета, получая в то же время указания от Европейской экономической комиссии. ЦУП находится в Варшаве, и все его конторские расходы покрываются правительством Польши.

Центральное управление Проекта ТЕА возглавляет руководитель Проекта. Прежние руководители Проекта ТЕА выдвигались правительствами соответственно Греции, Турции, Румынии, бывшей Чехословакии и Словакии. Нынешний руководитель Проекта был предложен правительством Чешской Республики и завершает выполнение своих функций 31 декабря 2001 года. На тридцать пятой сессии Руководящего комитета ТЕА руководителем Проекта ТЕА на период 2002-2003 годов был избран г-н М. Хантак (Словакия).

13. В каждой из участвующих стран функционирует национальный координатор Проекта ТЕА, назначаемый правительством соответствующей страны и отвечающий за координацию всей деятельности по этому проекту в стране.

14. Финансирование всех мероприятий по проекту в виде взносов натурой, а также наличными производится исключительно участвующими странами. В этой связи на основе Соглашения о Целевом фонде, подписанного в Женеве в декабре 1991 года, был создан Целевой фонд сотрудничества по проекту ТЕА. В соответствии с этим Соглашением каждая участвующая страна ежегодно вносит в бюджет проекта, помимо своих взносов натурой, 7 500 долл. США. Согласно условиям этого Соглашения ЕЭК ООН отвечает за управление средствами, поступившими по линии взносов наличными. В результате Проект в настоящее время располагает хорошо организованной постоянной системой непрерывного управления и координации технических, административных и экономических аспектов деятельности. В **приложении 5** кратко охарактеризованы взносы, внесенные в Целевой фонд ТЕА в 1992-2000 годах.

В соответствии с финансовым отчетом за прошлый год, одобренным на тридцать пятой сессии Руководящего комитета ТЕА, общий объем средств, имевшихся в 2000 году, составил 160 419 долл. США с учетом полных расходов (в том числе по линии программы поддержки ЕЭК ООН) в размере 102 530 долл. США; в результате общий свободный активный баланс по состоянию на 31 декабря 2000 года составил 57 889 долл. США.

Бюджет и программа работы ТЕА на нынешний год, подготовленные на основе положений Соглашения о Целевом фонде и одобренные на тридцать четвертой сессии Руководящего комитета ТЕА (28-30 ноября 2000 года, Женева), приведены в **приложениях 6 и 7** к настоящему докладу.

15. На тридцать пятой сессии Руководящего комитета ТЕА была одобрена краткосрочная стратегия дальнейшей интеграции ТЕА в новую европейскую транспортную систему, подготовленная ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве со странами – участницами ТЕА и Центральным управлением Проекта, находящимся в Варшаве. К настоящему докладу прилагается пересмотренная программа работы ТЕА на август-декабрь 2001 года, в которой отражена данная стратегия (**приложение 8**).

Помимо осуществления сотрудничества и оказания содействия в проведении в рамках Проекта деятельности, направленной на ускорение строительства самой сети ТЕА, по линии Проекта ТЕА на экспериментальной основе также изучаются возможности финансирования строительства и технического обслуживания автомагистралей и обычных автодорог частным сектором с уделением особого внимания правовым аспектам осуществления строительства с привлечением иностранных кредитов и концессионных систем; оценке систем окупаемости, включая условия взимания дорожных сборов за пользование автомагистралями; изучению и/или развитию различных механизмов оценки концессионных соглашений СЭП и оказанию технической помощи в вопросах финансирования автомагистралей частным сектором.

16. За последнее время в рамках ТЕА также расширились масштабы передачи технологии и ноу-хау не только в области проектирования, строительства и эксплуатации автомагистралей, но и в более широкой сфере общих аспектов использования автомагистралей и автодорог, как, например, обслуживание дорожного покрытия и мостов, оценка воздействия на окружающую среду, стандартизация, согласование дорожных знаков, внедрение логико-информационных транспортных систем и т.д. Формы, приемы и методы, используемые при передаче технологии в рамках ТЕА, являются весьма разнообразными и зависят от целей и типа соответствующих мероприятий. Они включают семинары, рабочие совещания и заседания за круглым столом, которые обычно организуются одной из стран-участниц совместно с Центральным управлением Проекта ТЕА в соответствии с ежегодной программой работы, причем зачастую в сотрудничестве с одной или несколькими организациями, не участвующими в ТЕА, или с консультантами.

17. В эти мероприятия по передаче технологии и оказанию технической помощи важный вклад внесли также другие страны ОЭСР, особенно члены Европейского союза и Соединенные Штаты Америки. Проект ТЕА является одной из многочисленных программ передачи технологии странам Центральной и Восточной Европы, которые осуществляются в настоящее время, и уникален тем, что он обеспечивает не только передачу технологии из более развитых западных стран в этот регион, но и передачу технологии, координацию деятельности и обмен опытом и ноу-хау между самими участвующими в реализации этого Проекта странами региона. Накопленный технический потенциал в плане числа подготовленных экспертов представляет собой важный ресурс, которым в настоящее время располагает ТЕА и который может быть использован в других регионах.

18. Проект ТЕА сотрудничал с международными организациями, занимающимися вопросами транспорта, особенно с соответствующими генеральными директоратами Комиссии Европейского союза, Европейской конференцией министров транспорта, Отделом транспорта ОЭСР, Центральноевропейской инициативой (ЦЕИ), Руководителями автодорожных администраций западноевропейских стран (ВЕРД), Федеральной дорожной администрацией (ФДА) Соединенных Штатов Америки, Программой обмена опытом в области дорожного строительства (ПООДС), базирующейся в США, Центральным управлением проекта ТЕЖ, находящимся в Будапеште, и Международной автотранспортной федерацией (МАФ).

19. На тридцать пятой сессии Руководящего комитета ТЕА были обсуждены результаты сотрудничества с Европейской комиссией и ее органами (Рабочей группой по транспорту Г-24, ТИНА, международной программой по вопросам транспорта PHARE) и возможности его расширения и укрепления. Комитет просил ЕЭК ООН сформулировать стратегию этого сотрудничества, направленную на развитие общеевропейских транспортных коридоров и зон, с использованием накопленного потенциала и опыта и в соответствии с Соглашением о сотрудничестве в рамках Целевого фонда ТЕА. С учетом этой просьбы Отдел транспорта ЕЭК подготовил предложение относительно наблюдения за техническими и правовыми аспектами развития этих коридоров и зон, которое в июне 2001 года было передано на рассмотрение Генеральному директорату по вопросам энергетики и транспорта (ГДЭТ) ЕС.

20. После обсуждения вопроса о возможном сотрудничестве с Руководителями автодорожных администраций западноевропейских стран (ВЕРД), состоявшегося на сессиях Управляющего комитета ТЕА 1999 и 2000 годов, 20 апреля нынешнего года в Будапеште (Венгрия) в рамках совещания ТЕАСТАТ по аспектам сбора данных и подготовки специалистов, прошедшего 18-20 апреля 2001 года, было проведено первое совместное совещание по вопросам европейской автодорожной сети. Установленные таким образом контакты рассматриваются обеими сторонами в качестве взаимно выгодных и будут поддерживаться и впредь.

21. База данных ТЕАСТАТ представляет собой основной вклад в разработку картографической программы ТЕА "ArcView"; она включает региональные и национальные карты с указанием состояния инфраструктуры, карты транспортных потоков, а также карты, предусмотренные сводным планом ТЕА и отражающие предполагаемые изменения в сети на период до 2015 года. Региональная справочная карта ТЕАСТАТ будет представлена в качестве примера на девяносто пятой сессии Рабочей группы (приложение 9).

22. В ноябре 1993 года при финансовой и технической поддержке со стороны ФДА и ПООДС впервые в Европе была создана зона V ТЕА/ПООДС (Центральная и Восточная Европа). ПООДС - это некоммерческая ассоциация, содействующая свободному обмену компьютерными программами, системами и концепциями между ее участниками в областях гражданского строительства, транспорта и управления с целью повышения эффективности использования компьютерной техники. В результате создания зоны V ПООДС участвующие в ТЕА страны и их эксперты по программному обеспечению получили свободный доступ к последним достижениям в области дорожного строительства с использованием электронной техники.

23. 21-23 мая 2001 года в Праге состоялось ежегодное совещание стран зоны V ТЕА/ПООДС. В рамках программы ПООДС по привлечению преподавателей и студентов к участию в проекте была выделена стипендия одной студентке Технического университета Брно из принимающей страны (Чешской Республики) с целью подготовки доклада о результатах ее исследовательской работы к ежегодной международной конференции ПООДС 2001 года, которая состоится в Сент-Джоне, Канада, в сентябре нынешнего года.

24. В июне 1998 года между ЕЭК и находящимся в Вене, Австрия, секретариатом ТИНА (Оценка потребностей в области транспортной инфраструктуры) было подписано соглашение о сотрудничестве, в соответствии с которым Центральное управление Проекта ТЕА предоставило свою базу данных по автомагистралям и другим автодорогам для определения приоритетов в области строительства транспортной инфраструктуры в регионе. Согласно этому соглашению секретариат ТИНА передал Целевому фонду сотрудничества по Проекту ТЕА в Женеве сумму в размере 38 108,55 долл. США. Эти ресурсы были использованы в целях закупки для Центрального управления Проекта ТЕА в Варшаве специального компьютерного оборудования и программного обеспечения, а также для покрытия расходов, связанных с проведением в Будапеште 18-20 апреля нынешнего года совещания ТЕАСТАТ по вопросам сбора данных и подготовки специалистов.

25. В отчетный период продолжалось сотрудничество с Программой исследований в области автомобильного транспорта ОЭСР в рамках Консультативного совета по расширению сферы деятельности (АПОА), в работе которого принимает участие Проект ТЕА. В контексте этой Программы под эгидой ОЭСР, ЕКМТ, Проекта ТЕА, ЕРТИКО-Брюссель и чешского правительства 17 и 18 сентября 2001 года в Брно, Чешская Республика, была проведена международная конференция по вопросу о логико-информационных транспортных системах в странах Центральной и Восточной Европы. На этой конференции семь представителей стран - участниц ТЕА выступили с

докладами; другие же представители стран ТЕА участвовали в работе конференции на основе принципа распределения затрат.

26. 20-22 июня 2001 года в Братиславе, Словакия, состоялось заключительное совещание Группы экспертов по стандартам ТЕА. В результате работы этой Группы в конце нынешнего года будут представлены пересмотренные стандарты и рекомендованная практика ТЕА.

27. Руководитель Проекта ТЕА был также избран членом Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях ЕЭК ООН и принял активное участие в работе третьей и четвертой сессий этой Группы, состоявшихся в Женеве 20 и 21 марта, а также 9-11 июля нынешнего года. Предполагается, что окончательные рекомендации по безопасности в туннелях будут готовы к концу нынешнего года и будут переданы всем странам - участницам ТЕА.

28. По предложению и инициативе правительства Италии в Триесте, Италия, был учрежден Постоянный круглый стол для развития и координации строительства и эксплуатации автомагистралей в юго-западном регионе ТЕА. Второе совещание этого Постоянного круглого стола было проведено 29 мая нынешнего года; на нем присутствовали представители четырех стран ТЕА, Словении, а также ЕЭК ООН и ЦУП ТЕА.

29. 22 и 23 февраля 2001 года в Триесте состоялось также совещание Рабочей группы по вопросам, связанным с работой этого Постоянного круглого стола ТЕА, на котором была представлена предварительная информация относительно возможного решения итальянских властей об учреждении международного транспортного центра в Триесте, который будет конкретно заниматься вопросами развития транспортных сетей в юго-западном регионе ТЕА, а также вопросами, связанными с общеевропейским транспортным коридором V и коридором Адриатическое море - Ионическое море. 18 апреля 2001 года национальный координатор ТЕА от Италии г-н Е. Саммартини направил директору Отдела транспорта ЕЭК ООН г-ну Хосе Капел Ферреру письмо, подтверждающее данное намерение.

30. В отчетный период также продолжалось сотрудничество с Центральным управлением Проекта ТЕЖ, учрежденным в Будапеште в 1991 году. Это сотрудничество было сосредоточено главным образом на аспектах управления реализацией обоих проектов и на возможностях поддержания сотрудничества с Европейской комиссией в области осуществления деятельности в мультимодальной перспективе.

31. С целью дальнейшего стимулирования реализации Проекта ТЕА в марте 2001 года была создана специальная Web-страница ТЕА, к которой открыт доступ через базовую страницу ЕЭК ООН. Эта страница будет обновляться ЦУП ТЕА в тесном взаимодействии с Отделом транспорта ЕЭК ООН.

Приложения: приложения 2, 3, 5 и 9 будут представлены только на сессии SC.1.

Annex 1 STATUS OF TEM NETWORK (as of 1.01.2001)
(ENGLISH ONLY)

COUNTRY	Total length km	PROGRAMMED (in study, preliminary design and design phases)			UNDER CONSTRUCTION		IN OPERATION		COMPARATIVE INDICATORS		
		one carriageway	Both carriageways		one carriageway	both carriageways	one carriageway	both carriageways	% of total TEM length	CONSTRUCTION PROGRESS (% of length under construction)	DEGREE OF COMPLETION (% of length in operation)
Column No.	1	2	3		4	5	6	7	8	9	10
AUSTRIA	485	35	36		-	-	35	414	2,0	-	89,0
BOSNIA and HERZEGOVINA	792	-	792		-	-	-	-	3,3	-	-
BULGARIA	925	19	617		-	20	19	269	3,9	2,2	30,2
CROATIA	1564	354	651		258	131	238	357	6,6	16,6	30,4
CZECH REPUBLIC	977	=	437		=	26	=	514	4,1	2,7	52,6
GEORGIA	1053	-	1045		-	-	-	8	4,4	-	0,8
HUNGARY	1624	65	1012		-	98	65	449	6,8	6,0	29,7
ITALY	1519	-	4		-	-	-	1515	6,4	-	99,7
LITHUANIA	736	211	8		23	-	268	437	3,1	1,6	77,6
POLAND	3295	320	2450		-	107	18	400	13,9	3,2	12,4
ROMANIA	2937	-	2696		-	134	-	107	12,4	4,6	3,6
SLOVAKIA	938	55	476		16	46	63	312	3,9	5,8	36,7
TURKEY	6952	-	4596		-	823	-	1533	29,2	11,8	22,1
TOTAL	23797	1059	14820		297	1385	706	6315	100,0	6,4	28,0

Annex 4

(ENGLISH ONLY)

SHARE OF TEM COUNTRIES IN PAN-EUROPEAN TRANSPORT CORRIDORS (Helsinki 1997)

Corridor No.	Description	Number of countries involved	Out of which TEM countries	Share of TEM countries
I	Helsinki-Tallinn-Riga-Warsaw/Gdansk	6	2	33%
II	Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow-Nizhnij Novgorod	4	1	25%
III	Berlin/Dresden—Wroclaw-Lviv-Kiev	3	1	33%
IV	Berlin/Nuremberg-Prague-Budapest-Constanta/Salonika/Istanbul	8	6	75%
V	Venice-Trieste/Koper-Ljubljana/Rijeka/Ploce-Budapest/Bratislava-Uzgorod-Lviv	7	5	71%
VI	Gdansk-Grudziadz/Warsaw-Katowice/Zilina/Corridor IV	3	3	100%
VIII	Durres-Skopje-Sofia-Varna	3	1	33%
IX	Helsinki-Moscow/Pskov-Kiev-Klajpeda/Kaliningrad/Ljubasevka-Odessa/Bucharest-Dimitrovgrad-Alexandroupoli	9	3	33%
X	Salzburg-Ljubljana/Graz-Zagreb/Budapest-Belgrade-Nis-Istanbul/Veles-Salonika/Via Egnatia	9	5*)	56%*)

*) incl. Austria as an associate TEM member

Annex 6 (ENGLISH ONLY)
TEM PROJECT BUDGET FOR THE YEAR 2001

BUDGET LINE	MONTH												TOTAL 2001
	January	February	March	April	May	June	July	August	September	October	November	December	
PROJECT PERSONNEL													
11.01 Project Manager	300	300	300	300	300	300	300	3	300	300	300	300	3600
11.03 Consultants	200	-	200	-	200	-	-	-	-	-	-	-	600
13.00 Admin. Support	170	180	170	180	170	180	170	180	170	180	170	180	2100
15.00 Official Travel	-	1500	1500	1500	1500	1500	1000	-	3000	3000	3000	1500	19000
16.00 Mission Costs	-	-	-	1000	-	-	-	-	-	1000	-	-	2000
19.00 Component Total	670	1980	2170	2980	2170	1980	1470	480	3470	4480	3470	1980	27300
SUB-CONTRACT													
21.00 Sub-contract	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29.00 Component Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRAINING													
31.00 Fellowships	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
32.00 Group Training	-	-	-	7000	7000	7000	-	-	12000	-	10000	-	43000
39.00 Component Total	-	-	-	7000	7000	7000	-	-	12000	-	10000	-	43000
EQUIPMENT													
42.00 Non-expendable	-	-	-	3000	-	-	-	-	-	-	-	-	3000
49.00 Component Total	-	-	-	3000	-	-	-	-	-	-	-	-	3000
MISCELLANEOUS													
51.00 Maintenance & Oper.	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-	-	1000
53. Sundry	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	12000
59.00 Component Total	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1000	1000	13000
PROGRAMME SUPPORT													
900	900	900	900	900	1000	900	1000	900	1000	900	1000	900	11200
PROJECT TOTAL	2670	3980	4170	14980	11270	10980	3570	2480	17570	6480	15470	3880	97500

Annex 7 (ENGLISH ONLY)

**TRANS-EUROPEAN NORTH-SOUTH MOTORWAY (TEM) PROJECT
PROGRAMME OF WORK FOR THE YEAR 2001**

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
No.	Description	No.	Description			I	II	III	IV
1.	Updating of TEM network and acceleration of its construction	1.1.	Preparation of TEM Master Plan: initial layout, connectivity, accessibility, prioritization, tentative construction timetable, graphic presentation (maps),etc.	1.1.1. Attaining maximum compatibility between TEM network, Pan-European priority transport corridors and TINA network	PCO Governments	*	*	*	
				1.1.2. Review of TEM countries' Priority Network Master Plans and traffic maps	PCO Governments	*	*	*	

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
		No.	Description			I	II	III	IV
				1.1.3. Elaboration and distribution of TEM Corridor master plan and traffic maps	PCO				*
		1.2.	Usage of TEMSTAT databases: processing, management and updating	1.2.1. Data processing of TEMSTAT databases: Reporting to SC	PCO	*	*		
				1.2.2. Training of TEMSTAT Contact Persons	PCO Hungary		*		
		1.3.	Follow-up of TINA Process	1.3.1. Collaboration with respective EU bodies in specifying TINA/TEM construction priorities	PCO Governments	*	*	*	*
		1.4.	Follow-up of Phare Multi-country Transport Programme	1.4.1 Collaboration with respective EU bodies in the implementation of selected follow-up activities	PCO Governments	*	*	*	*

Objective	Activity		Action	Implemented by	2001			
	No.	Description	No.	Description	I	II	III	IV
2. Promotion of TEM	2.1.	Development of new contacts and relationships with all adjacent countries aiming at their joining the Project	2.1.1.	Contacts of PCO and ECE representatives to countries in line with the TEM Trust Fund Agreement to discuss the possibilities and conditions of their joining TEM	ECE, PCO	*	*	*
			2.1.2.	Bilateral and multilateral contacts between neighbouring countries encouraged and supported by PCO	PCO Bulgaria Italy Other respective Governments	*	*	*
	2.2.	Providing information on TEM for general public: information brochure, international events, mass media information, etc.	2.2.1.	Updating and distribution of TEM information brochure	ECE, PCO		*	*

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
						I	II	III	IV
No.	Description	No.	Description				*	*	*
				2.2.2. Promotion of TEM on international arena	ECE, PCO				
3.	Ensuring safe, sustainable and homogeneous driving conditions on TEM by assisting in TEM design, maintenance, operation and management	3.1.	Revision of TEM Standards and Recommended Practice	3.1.1. Finalisation and distribution of TEM Standards and Recommended Practice	PCO Venue to be specified	*	*	*	
		3.2.	Harmonization of motorway signing	3.2.1. Bringing the relevant TEM document to the attention of the ECE Working Party on Road Traffic Safety (WP.1) and participation in its work, aimed at motorway/expressway signing	ECE PCO		*	*	*

Objective	Activity		Action	Implemented by	2001			
	No.	Description	No.	Description	I	II	III	IV
	3.3.	Improvement of traffic safety on TEM and TEM Corridor	3.3.1.	Participation in the work of the ECE Ad hoc Multidisciplinary Group of Experts on Safety in Tunnels	PCO	*	*	*
			3.3.2.	Seminar on Road Traffic Safety	PCO Hungary			*
	3.4.	TEM information systems	3.4.1.	Performing HEEP Area V regular activities	PCO, Czech Republic	*		
			3.4.2.	Preparation and organization of the joint OECD/ECMT/TEM Seminar on Implementation of Intelligent Transport Systems (ITS) in Central and Eastern European countries	OECD ECMT PCO Czech Republic Poland		*	

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
No.	Description	No.	Description			I	II	III	IV
4.	Cooperation in process of TEM integration into European transport system	4.1	Cooperation with TER Project regarding combined transport and intermodal aspects of both projects	4.1.1. Preparation and organization of the joint TEM/TER Workshop on Combined Transport	ECE PCO EC-TAIEX TER			*	
		4.2.	Traffic Forecasting	4.2.1. Implementation and necessary extension of regional traffic forecast	PCO Governments	*	*	*	*
		4.3.	Cooperation with respective EC bodies in relevant activities	4.3.1. Exchange of data related to TEM network	ECE PCO	*	*	*	*
				4.3.2. Carrying out specific activities of common ECE/EC interest to be specified by both parties	ECE EC PCO	*	*	*	*

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
		No.	Description			I	II	III	IV
5.	Project Management Enhancement	5.1.	Steering Committee activities	5.1.1. Regular Sessions	ECE PCO		*		*
		5.2.	Cooperation among TEM countries in all matters concerning road transport	5.2.1. Contacting the Governments with respect to their needs	PCO TEM Governments	*	*	*	*

Annex 8 (ENGLISH ONLY)
TRANS-EUROPEAN NORTH-SOUTH MOTORWAY (TEM) PROJECT REVISED PROGRAMME OF WORK FOR AUGUST - DECEMBER 2001

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description	No.	Description			III	IV	
1.	Updating of TEM network and acceleration of its construction	1.1.	Elaboration of new TEM Strategic Plan aiming at covering the identified priority needs	1.1.1. Attaining maximum compatibility between TEM network, Pan-European priority transport corridors and TINA network	PCO Governments	*	*	Permanent action
				1.1.2. Review of TEM countries' Priority Network Master Plans and traffic maps	PCO Governments	*		September 2001
				1.1.3. Preparation of new map of TEM network, extensions, alignments and dynamism towards neighbouring regions, incorporating intermodality and multimodal transfer points	PCO	*	*	April 2002 (first draft November 2001)

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description.	No.	Description			III	IV	
				1.1.4. Review of bottlenecks, missing links and other priority transport infrastructure needs on main TEM road corridors in participating countries	PCO Governments	*	*	June 2002
				1.1.5. Preparation of the first draft of new TEM Strategic Plan and its submission to SC	PCO	*	*	November 2001
				1.1.6. Selection of actions and supporting their implementation with involvement of TEM in finding financial means	PCO Governments	*	*	June 2003
		1.2. Follow-up of TINA Process		1.2.1. Collaboration with respective EU bodies in specifying TINA/TEM construction priorities	PCO Governments	*	*	Permanent Action

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description.	No.	Description			III	IV	
		1.3.	Follow-up of Phare Multi-country Transport Programme	1.3.1. Collaboration with respective EU bodies in the implementation of selected follow-up activities	PCO Governments	*	*	Permanent action
2.	Promotion of TEM	2.1.	Development of new contacts and relationships with all adjacent countries aiming at their joining the Project	2.1.1. Contacts of PCO and ECE representatives to countries in line with the TEM Trust Fund Agreement to discuss the possibilities and conditions of their joining TEM	ECE PCO	*	*	Permanent action
				2.1.2. Bilateral and multilateral contacts between neighbouring countries encouraged and supported by PCO	PCO Governments	*	*	Permanent action

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			Expected termination
No.	Description.	No.	Description			III	IV		
		2.2.	Providing information on TEM for general public: information brochure, international events, mass media information, etc.	2.2.1. Elaboration of an European Transport Press List and regular dispatching of press releases on project's actions	ECE PCO	*	*		June 2003
				2.2.2. Creation of TEM Project website within the UNECE website and its permanent updating	ECE PCO	*	*		Permanent action
				2.2.3. Submission of the draft updated brochure to SC for approval	PCO	*	*		November 2001
				2.2.4. Printing and distribution of TEM 2002 brochure	PCO		*		February 2002

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description.	No.	Description			III	IV	
				2.2.5. Promotion of TEM on international arena	ECE PCO	*	*	Permanent action
3.	Ensuring safe, sustainable and homogeneous driving conditions on TEM by assisting in TEM design, maintenance, operation and management	3.1.	Revision of TEM Standards and Recommended Practice	3.1.1. Finalisation and distribution of TEM Standards and Recommended Practice	PCO	*	*	November 2001
				3.1.2. Assistance in harmonisation of legislative/administrative status of TEM network operation and removal of obstacles by promoting compatible new technologies	ECE PCO	*	*	June 2003

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			Expected termination
No.	Description	No.	Description			III	IV		
		3.2.	Improvement of traffic safety on TEM and TEM Corridor	3.2.1. Participation in the work of the ECE Ad hoc Multidisciplinary Group of Experts on Safety in Tunnels	PCO	*	*	December 2001	
				3.2.2. Workshop on Road Traffic Safety	PCO Hungary	*		August 2001	
		3.3.	TEM information systems	3.3.1. Preparation and organisation of the joint OECD/ECMT/TEM Seminar on Implementation of Intelligent Transport Systems (ITS) in Central and Eastern European countries	OECD ECMT PCO Czech Republic	*		September 2001	
4.	TEM integration into Pan European transport	4.1.	Co-operation with respective EC bodies	4.1.1. Establishment of regular dialogue and institutional co-operation with EC DG TREN, REGIO, ENLARGEMENT	ECE PCO	*	*	June 2003	

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description	No.	Description			III	IV	
				4.1.2. Incorporation of selected TEM activities into EU- ISPA overriding interest	ECE PCO	*	*	June 2003
				4.1.3. Strengthening TEM as monitoring and management instrument of Pan-European Corridors development	ECE PCO	*	*	June 2003
				4.1.4 Involvement of TEM in EU Research and Development Programs framework	ECE PCO	*	*	April 2003
5.	Project Management Enhancement	5.1.	Steering Committee activities	5.1.1. 36 th Regular Session	ECE PCO		*	December 2001

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description	No.	Description			III	IV	
		5.2.	Co-operation with UNECE	5.2.1. Continuation and further strengthening of co-operation with UNECE ITC and its subsidiary bodies	ECE PCO Governments	*	*	June 2003
		5.3.	Co-operation among TEM countries in all matters concerning road transport	5.3.1. Contacting the Governments with respect to their needs	PCO Governments * *	*	*	<u>Permanent</u> action