



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
ДРЖАВЕН ЗАВОД ЗА СТАТИСТИКА

ПОПИС НА Е- ЖЕЛЕЗНИЧКИОТ СООБРАЌАЈ, 2010

- МЕТОДОЛОШКО УПАТСТВО -

Скопје, 2011

ПРЕДГОВОР

Покрај редовните статистички истражувања за сообраќајот, Државниот завод за статистика учествува и во подготовките на Пописот на железничкиот сообраќај заедно со Министерството за транспорт и врски, Македонски железници Транспорт АД, Македонски железници Инфраструктура и Регулаторната агенција за железница, којшто се спроведува во согласност со Препораките на Комитетот за внатрешен сообраќај на Економската комисија на Обединетите нации во Женева, а во врска со спроведувањето на меѓународниот договор за Е-железничката мрежа.

Пописот за Е-железничкиот сообраќај се спроведува за првпат во 2010 година и претставува позитивно искуство, како за Државниот завод за статистика, така и за останатите институции кои се непосредно задолжени за спроведување на Пописот, бидејќи со него се усогласуваат првенствено дефинициите за железничката мрежа, категоријата на возовите и начинот на пресметка на податоците за пропусната моќ на железничките пруги.

За Државниот завод за статистика овие податоци се дополнителен извор за споредба на податоците од постоечките статистички истражувања за поминати возни километри и инфраструктурата на меѓународните Е-железници.

Податоците од Пописот се објавуваат во меѓународниот Билтен на Обединетите нации и се користат од страна на меѓународните институции како официјални податоци за земјата, а ќе се користат како индикатори за добивање сознанија за еколошките проблеми, безбедноста во железничкиот сообраќај и користењето на енергијата.

Со спроведувањето на Пописот во 2010 година, исто така, ќе се обезбедат податоци кои ќе служат за следење на состојбата на железницата, планирање на изградбата и одржувањето на железничката мрежа.

Пописот на Е-железничкиот сообраќај се спроведува во согласност со Одлуката бр.51-3842/1 („Службен весник на Република Македонија“ бр.111/10) која Владата на Република Македонија ја донесе на 26.07.2010 година.

Директор
м-р Благица Новковска

СОДРЖИНА

Предговор-----	2
Попис на Е-железничкиот сообраќај-----	4
Методолошки објаснувања-----	7-10
Инфраструктурни параметри за главните меѓународни железнички линии во АГС---	11
Параметри на железничката инфраструктура-----	12
Европски договор за главните меѓународни железнички линии (АГС)-----	13
Карта на главните меѓународни железнички линии (АГС)-----	14
Карта на железничка мрежа на Република Македонија -----	15
Табели за сообраќајните текови (протоци) на железничката мрежа-----	16-19

ПОПИС НА Е-ЖЕЛЕЗНИЧКИОТ СООБРАЌАЈ, 2010

ЕВРОПСКА ЕКОНОМСКА КОМИСИЈА

КОМИТЕТ ЗА ВНАТРЕШЕН ТРАНСПОРТ

Работна група за статистика на транспортот

Ад-хок група на експерти за Пописот на Е- железничкиот сообраќај 2010

Втора седница

Женева, 11 ноември 2008

Точка 5 од нацрт-агендата

НАЦРТ-ПРЕПОРАКИ ЗА ВЛАДИТЕ ЗА ПОПИСОТ НА Е - ЖЕЛЕЗНИЧКИОТ СООБРАЌАЈ 2010 (Попис на Е- железничкиот сообраќај 2010)¹⁾

А. Опфат на Пописот

1. За целите на Пописот на Е- железничкиот сообраќај 2010, треба да се земат предвид следните линии:

а) Линиите кои се вклучени во Анекс 1 од Европскиот договор за главните меѓународни железнички линии (AGC) од 1985 година и амандманите кои ќе стапат на сила пред 2010 година.

<http://www.unepce.org/trans/main/sc2/sc2.html>

б) Линиите кои се вклучени во Европскиот договор за поважните меѓународни комбинирани линии и придружните инсталации (AGTC) од 1991 година, како и амандманите кои ќе стапат на сила пред 2010 година.

<http://www.unepce.org/trans/wp24/welcome.html>

в) Во земјите-членки на Европската унија, линиите во Трансевропската железничка мрежа (TEN) (Одлука 1692/96/ЕЦ на Европскиот парламент и на Советот и други дополнувања).

2. Кога една Е- железничка линија не е отворена за сообраќај (на пример, затворена е поради изградба, поправка или друга причина), Пописот треба, доколку е можно, да биде спроведен на железничките линии кои се користат за сообраќајот кој инаку би се одвивал на Е- железничката линија.

Б. Намена на Пописот

3. Со оглед на растечкиот обем на меѓународниот и транзитниот сообраќај, меѓународно споредливите податоци за главните меѓународни железнички линии имаат с□ поголемо значење во Европа.

4. Во рамките на Пописот на Е- железничкиот сообраќај за 2010 треба да се направат максимални напори да се добијат колку што е можно повеќе споредливи податоци на меѓународно ниво и да се одговори на новите потреби за податоци и промените во сообраќајните трендови. Затоа, потребни се постојани напори за да се осигура дека обемот и квалитетот на податоците од Пописот на Е- железничкиот сообраќај 2010 се во согласност со потребите на корисниците.

5. Од особено значење е да се соберат податоци за железничкиот сообраќај на Е-железничката мрежа со цел да се олесни организирањето и планирањето на меѓународниот товарен и патнички сообраќај помеѓу земјите-членки на UN/ECE.

6. Информацијата за степенот до кој различни типови возови користат различни сегменти на железничките линии придонесува да се подобри управувањето со користењето

¹⁾ За сите дефиниции, погледнете го документот ECE/TRANS/WP.6/AC.4/2008/1/Add.2.

на земјиштето и обезбедува подобра интеграција на железничкиот сообраќај во процесот на планирање на самата држава, како и на меѓународно ниво, обезбедувајќи услови за создавање на соодветни програми за одржување, обновување и подобрување. Оваа информација, исто така, придонесува да се најде решение за проблемите поврзани со оптовареноста на сообраќајот и го олеснува проучувањето на прашањата поврзани со заштитата на животната средина, безбедноста во железничкиот сообраќај и потрошувачката на енергија.

7. Дополнителна цел на Пописот на Е- железничкиот сообраќај за 2010 година е мерењето на ефикасноста на железничката мрежа, изразена главно во возни километри, според различните категории на избројани возови.

В. Обем на Пописот

8. Бидејќи Е- железничките линии претставуваат релативно ограничен дел од националната железничка мрежа, од особено значење е да се знае важноста на сообраќајот на главните меѓународни железнички линии во земјите-членки.

9. Поминатите возни километри се најважната статистичка мерка за изразување на обемот и развојот на сообраќајот во државата. Податоците за поминатите возни километри, исто така, се неопходни во контекст на пресметките за сообраќајните несреќи и потрошувачката на енергија. Затоа, се препорачува податоците за поминатите километри да бидат обезбедени за сите Е- железнички линии. Овие податоци треба да бидат обезбедени, онолку колку што е можно, и за сите други линии од севкупната национална железничка мрежа.

Г. Категории на возови кои треба да бидат попишани:

10. Сите возови, спомнати во категориите подолу, треба да бидат попишани.

Систем на класификација на возовите:

Категорија А - Патнички воз: Воз за превоз на патници, составен од еден или повеќе патнички вагони и, можеби, вагони за багаж, кој се движи празен или натоварен.

Категорија Б - Товарен воз: Воз за превоз на стоки, составен од еден или повеќе товарни вагони и, можеби, вагони за багаж, кој се движи празен или натоварен.

Д. Вредности кои треба да бидат пресметани²⁾

11. За секоја Е - железничка линија во една земја се препорачува да се попише годишниот број на возови по сегмент од мрежата, според насоки и според категории на возови.

12. За севкупната железничка мрежа во секоја земја треба да се обезбедат податоци за поминатите километри во железничкиот сообраќај во пописната година, по различни категории на возови.

13. Неопходно е железничката мрежа да биде поделена во железнички сегменти. Должината на сегментите од различните железнички линии треба да биде дефинирана во согласност со специфичните локални услови.

14. Локалните услови треба да бидат земени предвид при определувањето на изворот на информации во секоја земја.

²⁾ Во однос на пресметувањето на вредностите и дефинирањето на постапките за броење, добиените резултати треба да бидат репрезентативни за годишниот обем на сообраќај

15. Потребните податоци може да се добијат со користење на следните извори во која било комбинација:

- возни редови;
- задолжителни истражувања;
- административни податоци, вклучувајќи податоци прибрани од регулаторните органи;
- постапки за статистички процени;
- податоци обезбедени од стручните организации во железничката индустрија;
- ад-хок студии.

16. Податоците треба да бидат поделени на три дела:

- податоци за бројот на возови;
- податоци за поминати километри во железничкиот сообраќај;
- податоци за инфраструктурата.

Ѓ. ТЕХНИЧКИ КАРАКТЕРИСТИКИ НА Е- ЖЕЛЕЗНИЧКИТЕ ЛИНИИ

17. Информациите за обемот и распределбата на сообраќајот на овие железнички линии ќе бидат од голема корист доколку може да се добијат информации и за карактеристиките на овие линии. Затоа, од владите се бара да достават информации и за техничките карактеристики на железничката мрежа.

18. При разгледувањето на техничките карактеристики на железничката мрежа, Ад-хок групата може да ги земе предвид параметрите содржани во AGC (ECE/TRANS/63, анекс 2, табела 1) и во извештајот на неформалната работна група за методологијата за Пописот на железничкиот сообраќај (TRANS/WP.6/2000/7-TRANS/SC.2/2000/10, Одлуки, став 4), коишто се вметнати во документот ECE/TRANS/VP.6/AC.4/2008/1Add.1.

19. Прибраните податоци треба да се однесуваат на состојбата на возниот парк на крајот на 2010 година. Ако податоците на една земја се однесуваат на друг датум, тогаш тоа треба соодветно да се пријави.

Е. ПОДГОТОВКА И ОБЈАВУВАЊЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОД ПОПИСОТ НА Е ЖЕЛЕЗНИЧКИОТ СООБРАЌАЈ ЗА 2010

20. Се препорачува владите да достават извештај до Секретаријатот на UN/ECE³⁾ за Пописот на железничките линии 2010 спроведен во нивните земји. Бидејќи корисноста на објавувањето на резултатите од Пописот во голема мера зависи од нивната навременост, пожелно е владите да вложат максимални напори да ги достават податоците (вклучувајќи ја и мапата, доколку е можно), пред 30 јуни 2011 година. Извештајот треба да ги содржи податоците наведени во табелите 1-6 од Прилог 1 кон овие препораки.

21. Податоците (вклучувајќи ги и мапите, доколку е можно), треба да бидат доставени до Секретаријатот на UN/ECE во електронска форма наместо, или како дополнување, на печатена копија.

³⁾ Земјите-членки на Европската унија треба да ги достават податоците до Евростат. Потоа, Евростат ќе ги достави овие податоци до UN/ECE.

АНЕКС 1

Методолошки објаснувања

Дефиниции

Дефинициите, главно, се земени од Водичот за транспортни статистики (4. Издание, 2008, UN/ECE-Форум за меѓународен транспорт-Евростат).

A.I -01. Колосек

Дел од пругите по којшто можат да се движат железнички превозни средства.

Широчина на колосекот:

Растојанието помеѓу еден пар шини; се мери растојанието помеѓу внатрешните рабови на шините.

Во употреба се следниве широчини на колосеците:

- стандардна (нормална) широчина на колосекот: 1.435 метри
- голема широчина на колосекот: 1.524 метри (на пример, во Финска)
1.600 метри (на пример, во Ирска)
1.668 метри (на пример, во Португалија)
- мала широчина: 0.60 м, 0.70 м, 0.75 м, 0.76 м, 0.785 м, 0.90 м, 1.00 м.

Големата широчина на колосекот понекогаш може да се однесува и на пространа широчина на колосекот.

A.I-06. Пруга

Еден или повеќе паралелни оперативни колосеци коишто формираат рута (патека) помеѓу две точки. Онаму каде што еден дел од мрежата опфаќа две или повеќе линии што се меѓусебно паралелни, постојат исто толку линии колку што има рути кон коишто колосеците поединечно се поврзуваат.

A.I -11. Железничка пруга

Линија на комуникација составена од железница (шини), исклучиво за употреба од страна на железничките возила.

Линијата на комуникација е дел од просторот опремен за спроведување на транспортот.

A.I -12. Главна железничка линија

Главна железничка линија претставува високобрзинска железничка линија и најважна железничка линија определена од националните или меѓународните авторитети.

На пример, водичот на Европската заедница дефинира специфична главна железничка мрежа во рамките на Трансевропската сообраќајна мрежа (ТЕН) која се смета за особено важна на ниво на Заедницата.

A.I-14. Резервирана линија за поголема брзина

Специјално изградена линија која му овозможува на сообраќајот брзина генерално еднаква или поголема од 250 км/ч за главните сегменти.

Линиите за голема брзина може да имаат вклучено споени ленти, во пракса споени со станиците лоцирани во центарот на градот, од чии брзини може да се земат предвид локалните услови.

A.I-15. Напредна високобрзинска пруга

Стандардна пруга специјално надградена за да овозможи непречен сообраќај со брзина од 200 километри на час низ целата должина на пругата.

Се проектираат специјални експресно брзи пруги кои имаат посебни карактеристики како резултат на топографски, релјефни или урбани конструкции, каде што брзината мора да биде адаптирана за секој случај индивидуално.

A.I -16. Должина на оперативните пруги

Вкупна должина на оперативни пруги наменети за патнички и товарен сообраќај, или и за двата вида сообраќај.

Кога една пруга е оперативна симултано од повеќе железнички претпријатија, таа ќе се брои како една.

A.I-17. Железничка мрежа

Сите железнички пруги во една област.

Овде не спаѓаат продолжетоците на патот или водата, дури и ако по такви патишта треба да се пренесе нестабилна стока како, на пример, со приколки или траекти. Се исклучуваат и линиите што се користат исклучиво за туристички намени во текот на сезоната, како и железниците конструирани само за потребите на рудниците, шумите или останатите индустриски или земјоделски активности.

A.I-18. Сегменти од железничка мрежа

Специфична железничка линија која поврзува две или повеќе географски референтни точки. Секој сегмент/дел има почетна и завршна точка, а како почетна и завршна точка на колосекот може да биде граничен премин или железничка станица.

A.II.A. ТРАНСПОРТНА ОПРЕМА (ВОЗИЛА)

A.II.A-01. Железничко превозно средство

Подвижна опрема која исклучиво се движи по шини, при движењето користи сопствен погон (локомотиви) или е влечена од друго транспортно возило (вагон коли, железнички приколки, товарни коли и вагони).

Следниве транспортни средства се вклучени во статистичките податоци за основното железничко претпријатие:

- сите железнички транспортни средства коишто припаѓаат на основното транспортно претпријатие и се изнајмуваат од него и се во негово располагање; тука спаѓаат и оние коишто се наоѓаат на поправка или чекаат на неа, или се сторнирани во (не) исправна состојба, како и странските транспортни средства на располагање на системот и оние коишто претпријатието привремено ги ангажирало во текот на своето нормално функционирање во странство, или на мрежата на секундарните железнички претпријатија;

- вагони во приватна сопственост, т.е. вагони коишто не припаѓаат на главното железничко претпријатие, меѓутоа се регистрирани да работат за железничкото претпријатие под конкретни услови, заедно со вагоните што железничкото претпријатие ги изнајмува на приватни лица и коишто функционираат како вагони на приватни сопственици.

Во статистичките податоци за основното железничко претпријатие не спаѓаат :

- транспортните возила со кои располага претпријатието, т.е. транспортните средства на странските или секундарните железнички претпријатија коишто привремено се наоѓаат на железницата на основното железничко претпријатие во текот на нормалното работење;

- транспортните средства коишто се нудат за изнајмување или на некој друг начин се наоѓаат на располагање кај други железнички претпријатија;

- транспортните средства коишто исклучиво се резервирани за услужниот транспорт или се наменети за продажба, распарчување или уништување.

A. II.A-02. Брзо железничко возило

Железничко возило конструирано да развива брзина на движење од најмалку 250 километри на час, на високобрзинска пруга.

A.II.A-03. Брзо железничко возило со нагибен систем

Железничко возило конструирано со нагибен систем за движење чија брзина е над 200 километри на час на резервирани (определени) брзи линии.

A.II. A-04. Конвенционално високобрзинско превозно средство

Железничко возило кое не е посебно конструирано да се движи со голема брзина, но може да развие брзина на движење приближно до 200 километри на час.

A.II.A-05. Систем на вагони/композиција

Неделива група на железнички коли, железнички приколки или локални средства за превоз на патници. Вклучени се и композициите кои технички се делливи, но ја задржуваат конфигурацијата.

Композицијата може да биде вклопена во друга композиција.

Понекогаш, влечната сила може да биде дистрибуирана од композицијата.

A.II.A-06. Влечно возило

Возило опремено со примарен погон и мотор, или само со мотор, наменето само за влечење на останатите возила (локомотива) или за влечење на останатите возила за превоз на патници и/или стоки (железничка кола).

A.II.A-07. Локомотива

Железничко возило со моќ од 110 KW, опремено со примарен погон и мотор или само со мотор и кое служи за влечење на железнички коли.

Лесните железнички моторни влекачи се исклучуваат.

Видови на локомотиви :

Електрична локомотива

Локомотива со еден или повеќе електрични мотори. Електричната енергија за нејзиниот погон главно се добива од жици (кабли) над локомотивата, од спроводни колосеци или од акумулатори на локомотивата.

Локомотивата опремена на овој начин којашто, исто така, поседува и мотор (дизел или некој друг) за спроведување на струјата до електричниот мотор (кога струјата не може да се добие од кабелот над самата локомотива или од спроводниот колосек), се класифицира како електрична локомотива.

Дизел локомотива

Локомотива чијшто основен погонски извор е дизел мотор без оглед на тоа каков вид на пренос е инсталиран.

Меѓутоа, дизел електричните локомотиви коишто се опремени да добиваат погон од кабел над нив или од спроводен колосек, се класифицираат како електрични локомотиви.

Парна локомотива

Локомотива, придвижувана од цилиндар или турбина, каде што пареата е погонска сила без оглед на видот на користеното гориво.

A.IV- 01. Железнички сообраќај

Секое движење на железничко возило по оперативни линии.

Кога железничкото возило се превезува со друго возило, се разгледува само возилото коешто се движи (активен облик).

A.IV- 05. Воз

Една или повеќе железнички коли влечени од една или повеќе локомотиви или железнички коли, или само една железничка кола којашто оперира самостојно во одреден број или според определен ред од фиксна точка на поаѓање до фиксна точка на дестинација.

За воз не се смета лесна машина, т.е. локомотива којашто се движи самостојно.

A.IV- 06. Видови на возови

Овде се разгледуваат следниве основни категории:

- Товарен воз: воз составен од еден или повеќе вагони и понекогаш фургоони кои се движат празни или натоварени;

- Патнички воз: воз наменет за превоз на патници, составен од една или повеќе железнички коли, а може да има и празни или натоварени фургоони;

- Мешан воз: воз составен од патнички железнички коли или вагони;

- Други возови: возови коишто оперираат исклучиво за потребите на железничкото транспортно претпријатие, а не за комерцијални потреби.

A.IV- 07. Возен километар

Единица мерка којашто го претставува движењето на еден воз долж еден километар.

Треба да се опфати само поминатото растојание.

A.IV- 08. Километар на влечно возило

Единица мерка којашто го претставува движењето на влечно возило долж еден километар.

Вклучени се лесните движења на влечните возила. Свртувањата се исклучуваат.

A.IV- 09. Влечни возни километри

Единица мерка којашто го претставува само движењето на влечно возило преку еден километар.

Вклучени се движењата на железничките коли. Свртувањата се исклучуваат.

A.IV- 10. Тон-километар

Единица мерка којашто го претставува движењето на товар од еден тон во еден вагон, кога тој ги врши услугите за коишто првобитно е наменет, на растојание долж еден километар.

Треба да се разгледува само она растојание коешто е поминато. Се исклучува свртувањето на возовите на друг колосек и другите слични движења.

ТАБЕЛА 1

ИНФРАСТРУКТУРНИ ПАРАМЕТРИ ЗА ГЛАВНИТЕ МЕЃУНАРОДНИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ЛИНИИ ВО АГС ¹⁾

	А Постоечките линии што ги задоволуваат инфраструктурните барања и линиите што треба да бидат подобрени или реконструирани	Б Нови линии	
		Б1 само за патнички сообраќај	Б2 за патнички и товарен сообраќај
1. Број на колосеци		2	2
2. Граница на товарање	UIC */ В	UIC C1	IC C1
3. Минимално растојание помеѓу центрите на колосекот	4.0 м	4.2м	4.2 м
4. Номинална минимална брзина	160 км/ч	300 км/ч	250 км/ч
5. Дозволена маса по оски:			
Локомотиви (≤ 200 км/ч)	22.5 т	-	2.5 т
Железнички коли и моторен воз			
Седишта (≤ 300 км/ч)	17 т	17 т	7 т
Товари	16 т	-	6 т
Вагони ≤ 100 км/ч	20 т	-	2.5 т
120 км/ч	20 т	-	0 т
140 км/ч	18 т	-	8 т
6. Дозволена маса по должински метар	8 т	-	т
7. Пробен воз	UIC 71	-	IC 71
8. Максимален нагиб	-	35 мм/м	2.5 мм/м
9. Минимална должина на платформата во главните станици	400 м	400 м	00 м
10. Минимална користена споредна линија	750 м	-	50 м
11. Ниво на вкрстувања	нема	нема	нема

1/ Европски договор за главни меѓународни железнички линии (AGC) (ECE/TRANS/63).

*/ UIC: Меѓународна унија на железници

ПАРАМЕТРИ НА ЖЕЛЕЗНИЧКАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Параметри на железничката инфраструктура определени од страна на неформалната работна група за методологии за Попис на железничкиот сообраќај

Неформалната работна група одлучи дека првичниот сет од варијабли што треба да се земат предвид при првиот Попис на Е- железничкиот сообраќај ќе биде основниот сет од податоци за сообраќајот и параметрите за главните меѓународни железнички линии (AGC), како што е дефинирано во Прилог 1 од Спогодбата. Понатаму, Ад-хок работната група за Пописот на Е- железничкиот сообраќај може да земе предвид дополнителни варијабли за идни пописи, како на пример, (TRANS/WP.6/2000/7-TRANS/SC.2/2000/10, Одлуки, пара. 4):

- соодветна инфраструктура за сообраќај на брзи возови;
- тип на сигнализација (рачна, автоматска, во кабина);
- тип на електрификација;
- ширина на колосек;
- најкусо време на патување.

Дефиниции

Сегмент на мрежата

Земјите-членки утврдуваат збир од сегменти на мрежата кои во најмала рака ја вклучуваат Трансевропската железничка пруга (TEN) на нивната територија, како што следи:

- географски координати и други податоци кои се неопходни за идентификување и мапирање на секој сегмент на мрежата, како и врските меѓу сегментите,

- информација за карактеристиките (вклучувајќи го и капацитетот) на возовите коишто го користат секој сегмент на мрежата.

Секој сегмент на мрежата, којшто е дел од Трансевропската железничка мрежа (TEN), се идентификува со помош на дополнителен атрибут во податочниот запис, со цел да може бројно да се изрази сообраќајот на трансевропската мрежа.

Географските координати се сферни координати изразени преку географска ширина и географска должина. Ако се смета дека Земјата е сфера, тогаш географската ширина и должина се аглите од центарот на Земјата до одредена точка на нејзината површина. Географската ширина и географската должина се мерат во степени, минути и секунди. Екваторот има географска ширина од 0°, Северниот пол 90°, а Јужниот пол -90°. Нултиот меридијан, кој има географска должина од 0°, започнува од Северниот пол, минува низ Гринич, Велика Британија, и завршува на Јужниот пол (документ на работната група RAIL/2006/10, член 1-26).

Европска железничка мрежа

Трансевропската железничка мрежа (TEN) ги покрива железничките линии за брзи возови и конвенционалните железнички линии дефинирани во Одлуката бр. 1692/96/ЕЗ за насоките на Заедницата за развој на Трансевропската транспортна мрежа (Член 10) и амандманите кон оваа Одлука.

Воз (број на возови)

Воз означува едно или повеќе железнички возила, влечени од една или повеќе локомотиви или шинобуси, или еден шинобус што се движи самостојно, под одреден број или посебна ознака, од почетна фиксна точка до крајна фиксна точка. Празна локомотива, т.е. локомотива што се движи сама, не се смета за воз, освен за обезбедување податоци за Анексот X.

Европски договор за главни меѓународни железнички линии (AGC)

**Е 85 (Прешево-)Табановце-Скопје- Гевгелија(-Идомени)
(Генерал Јанковиќ-) Волково**

АНЕКС 3

ТАБЕЛИ

СООБРАЌАЈНИ ТЕКОВИ (ПРОТОЦИ) НА ЖЕЛЕЗНИЧКАТА МРЕЖА

Табела 1. Движење на товарните возови / годишно

Секоја земја треба да подготви податоци и информации како за случајот со Чешката Република

Мрежен сегментен идентификатор*	AGC линии** број	AGTC линии*** број	TEN ознака*	Број на возови*
CZS1001			ДА/НЕ	
CZS2001			ДА/НЕ	
CZS1002			ДА/НЕ	
....				
CZS2nnn			ДА/НЕ	

Табела 2. Движење на патничките возови / годишно

Секоја земја треба да подготви податоци и информации како за случајот со Чешката Република

Мрежен сегментен идентификатор*	AGC линии** број	AGTC линии*** број	TEN ознака*	Број на возови*
CZS1001			ДА/НЕ	
CZS2001			ДА/НЕ	
CZS1002				
....				
CZS2nnn			ДА/НЕ	

* Види табела 7.

** Во согласност со AGC договорот <<http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html>>.

*** Во согласност со AGTC договорот <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

Табела 3. Други возни движења (возни услуги) / годишно / ОПЦИОНАЛНО

Мрежен сегментен идентификатор*	AGC линии** број	AGTC линии*** број	TEN ознака*	Број на возови*
CZS1001			ДА/НЕ	
CZS2001			ДА/НЕ	
CZS1002			ДА/НЕ	
....				
CZS2nnn			ДА/НЕ	

Табела 4. Влечни возни-километри / годишно - ОПЦИОНАЛНО

Мрежа	Возни-километри		
	патнички возови	товарни возови	други возови ²⁾
Е - железница			
Други национални			
Вкупно			

²⁾ Опционално

* Види табела 7.

** Во согласност со AGC договором <<http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html>>.

*** Во согласност со AGTC договором <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

Табела 5. Технички карактеристики на железнички мрежни сегменти во 2010

Следењата на техничките карактеристики треба да се дадат за секој мрежен сегмент.

Земјите се слободни во изборот на гранулатот на сегментација како сегменти изградени на мрежата

Мрежен сегментен идентификатор*	Од	До	Број на АГС линии**	Број на АГТС линии***	ТЕН ознака*	Широчина на колосекот	Должина во км	Број на колосеци	сегментот е електрифициран (да/не)?	вид на струја (АС/ДС) и волтажа
CZS1001					Да/Не					
CZS1002					Да/Не					
CZS1003					Да/Не					
....										
CZS0nnn					Да/Не					

* Види табела 7.

** Во согласност со АГС договорот <<http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html>>.

*** Во согласност со АГТС договорот <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

Табела 6. Географски координати на железничкиот мрежен сегмент

Мрежен сегментен идентификатор*	Точки-места (географски координати)	
	X	Y
CZS1001	x1	y1
	x2	y2

	xn	yn
CZS0nnn

* Види табела 7.

** Во согласност со АГС договорот <<http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html>>.

*** Во согласност со АГТС договорот <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

Табела 7. Опис на варијаблите

Име на земјата	Користи ИСО3166-алфа 2 (две позиции за земјата). За Обединето Кралство се користи UK	
Мрежен сегментен идентификатор	Користи ИСО3166-алфа 2 како за Обединето Кралство + S + показателот за правецот (1 или 2) и + 3 позиции. Тоа е препорака за сообраќајот дека за различни правци е изразен проектиран посебен мрежен сегмент за секој правец. Како на пр., Прага-Плзен ³⁾ треба да е 1001 и Плзен-Прага 2001.	
TEN (Железничка транспортна европска мрежа)	0:Не	1:Да
Број на возови	Нумерички	
Географски координати	Сферни координати изразени преку географска ширина и географска должина. Ако се смета дека Земјата е сфера, тогаш географската ширина и должина се аглите од центарот на Земјата до одредена точка на нејзината површина. Географската ширина и географската должина се мерат во степени, минути и секунди. Екваторот има географска ширина од 0°, Северниот пол 90°, а Јужниот пол -90°. Нултиот меридијан, кој има географска должина од 0°, започнува од Северниот пол, минува низ Гринич, В. Британија, и завршува на Јужниот пол. Најмалите координати на почетните и завршните точки на сегментот треба да бидат изразени.	

³⁾ Прага-Плзен е употребен само како неофицијален пример. Националните власти може да изберат и да ја поделат оваа линија во неколку нагласени делници, ако случајно има главни раскрсници, станици или стојалишта помеѓу два града.