

Жұлдызды рейтинг және IRAP инвестициялық жоспары Деректерді талдау және есептілік бойынша Спецификация

Март 2016



RAP-SR-3.1

Басып шығару туралы ескерту – осы құжаттың немесе оның бөліктерінің басылған көшірмелері ағымдағы анықтамалық құжат ретінде қарастырылмауы тиіс.

Құжаттың соңғы электрондық нұсқасы әрдайым қол жетімді:

http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-3-1_Supporting_data_analysis_and_reporting_specification.pdf



Құжатты қолдану

Бұл ерекшелікті жұлдызды рейтинг пен IRAP инвестициялық жоспарының жобасына байланысты деректерді талдау және есеп беру бойынша қызметтер көрсететін командалар пайдалануы тиіс. Құжаттың мазмұны деректерді талдау және жұлдызды рейтинг пен IRAP инвестициялық жоспары бойынша қызметтерді коммерциялық сатып алу үшін клиент ұйымының тендерлік құжаттамасына дереу енгізуге болатындай етіп жасалды.

Растайтын деректерді жинау, талдау және есептілік процестерін бір ғана қызмет көрсетуші жүргізуі ұсынылады. Алайда, бірнеше жеткізушілерді тарту кезінде осы құжаттың тиісті бөлімдерін өзгерту қажет.

Қызыл түспен белгіленген тармақтар нақты жобалық талаптарды көрсету үшін өзгертілуі керек деп болжанады.

Бұл құжатта жұлдыздық рейтинг хаттамаларын және iRAP инвестициялық жоспарын қолдану үшін дәлдік пен репродукция деңгейіне жету үшін қажет минималды ерекшеліктер бар. Жиналған деректер жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін және жұлдызды рейтингті бағалау үшін пайдаланылады деп болжанады, олар осы құжатта келтірілген белгілі бір талаптарға сәйкес келуі немесе асып кетуі керек.

Халықаралық жолдарды бағалау бағдарламасы туралы

Халықаралық жолдарды бағалау бағдарламасы (iRAP) - бұл жоғары қауіпті жолдарды жою арқылы өмірді құтқаруға арналған тіркелген қайырымдылық қоры. Біздің көзқарасымыз-биік жолдары жоқ әлем.

iRAP төмендегі мақсаттарда үкіметтік және үкіметтік емес ұйымдармен әріптестікте жұмыс істейді:

- Тәуекел деңгейі жоғары жолдарды бақылау және жұлдызды рейтинг бойынша инвестициялық жоспарларды әзірлеу және қауіпсіз жолдарды құру.
- Ұлттық, өңірлік және жергілікті әлеуетті құратын және қолдайтын оқытуды, технологияны және қолдауды қамтамасыз ету
- Қаржы институттары өз инвестицияларының артықшылықтарын бағалай алатындай етіп жол қауіпсіздігін бақылау.

Автомобиль жолдарын бағалаудың халықаралық бағдарламалары (RAP) қазіргі уақытта Еуропаның, Азия-Тынық мұхиты өңірінің, солтүстік, орталық және Оңтүстік Америка мен Африканың 70-тен астам елінде жұмыс істейді.

iRAP FIA Автомобиль және қоғам қорынан және жол қауіпсіздігі Қорынан қаржылық қолдау алады. Жобалар Дүниежүзілік Банктің жол қозғалысы қауіпсіздігінің жаһандық қорынан, автомобиль қауымдастықтарынан, Өңірлік даму банкерінен және донорлардан қолдау алады.

Ұлттық үкіметтер, автомобиль клубтары мен қауымдастықтары, қайырымдылық ұйымдары, автомобиль өнеркәсібі және Еуропалық комиссия сияқты институттар дамыған елдердегі RAP-ты қолдайды және зерттеулер мен технологияларды iRAP-қа беруді қолдайды. Сонымен қатар, көптеген адамдар iRAP-ті қолдауға көп уақыт пен тәжірибе жұмсайды.

Көбірек ақпарат алу үшін

iRAP жұлдызды рейтингісін және инвестициялық талдау жоспарын пайдалану туралы қосымша ақпарат алу үшін iRAP мүмкіндіктері туралы онлайн-оқу ресурсын қараңыз <http://capacity.irap.org>

Жұмыс сапасын жақсарту бойынша ұсыныстар болған жағдайда байланыстар:

James Bradford

iRAP Global Operations Manager

james.bradford@irap.org

+44 1256 345 598 (GMT+0)

Бағдарлама туралы көбірек білу үшін кіріңіз www.irap.org. сондай-ақ, сіз "WrapUp", iRAP электрондық поштасына келесі мекен-жайға хабарлама жібере аласыз icanhelp@irap.org.

© Автомобиль жолдарын бағалаудың халықаралық бағдарламасы (iRAP) 2014

Хаттамаларды, процестерді және сауда белгілерін қоса алғанда, ір технологиясы iRAP-тің жазбаша келісімінсіз ешқандай жолмен өзгертілмейді немесе пайдаланылмайды.

iRAP-Англия мен Уэльсте 1140357 қайырымдылық нөмірімен тіркелген қайырымдылық.

Заңды мекен-жайы: 60 Трафальгар алаңы, Лондон, WC2N 5DS.

Версия

Нұсқа	Түзету
Қаңтар 2013	Құжат әзірленді
Ақпан 2014	5.3 және 5.3.2 – бөлімдердегі түсініктемелер-көлік құралының қауіпсіз жылдамдық жүйесін тексеру жұмыс жылдамдығын тексеруді пайдаланбау керек
Наурыз 2016	5.5.3 бөлімдерін қосу

Мазмұны

1	Кіріспе	Ошибка! Закладка не определена.
1.1	Жұлдызды Рейтингке Шолу	5
2	Жоба	Ошибка! Закладка не определена.
2.1	Бағдарламаның жоспары	Ошибка! Закладка не определена.
2.2	Жобаның жоспары	Ошибка! Закладка не определена.
2.3	Жобаның мақсаты	Ошибка! Закладка не определена.
2.4	Жобаның кестесі	Ошибка! Закладка не определена.
2.5	Жол желісі	Ошибка! Закладка не определена.
3	Осы ерекшеліктің көлемдері	Ошибка! Закладка не определена.
3.1	Халықаралық аккредиттеу және оқыту.Прогр.Жолдарды Бағалау	Ошибка! Закладка не определена.
3.2	Жобалау құжаттары	Ошибка! Закладка не определена.
3.3	Лицензия	Ошибка! Закладка не определена.
3.4	Жалпы талаптары	Ошибка! Закладка не определена.
4	Саяси және техникалық өзара іс-қимыл	Ошибка! Закладка не определена.
5	Қолдау Деректер Сипаттамалары	Ошибка! Закладка не определена.
5.1	Растайтын деректер – Экономикалық мәліметтердің талаптары	Ошибка! Закладка не определена.
5.2	Растайтын деректер – Автомобиль трафигінің көлемі туралы деректерге қойылатын талаптар ...	Ошибка!
	Закладка не определена.	
5.3	Растайтын деректер – Жылдамдық деректеріне қойылатын талаптар	Ошибка! Закладка не определена.
5.4.	Растайтын деректер – жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің санын есептеу бойынша деректерге қойылатын талаптар.....	Ошибка! Закладка не определена.
5.5	Растайтын деректер-авариялар бойынша деректерге қойылатын талаптар	Ошибка! Закладка не определена.
5.6	Растайтын деректер-қарсы шараларға арналған шығындарға қойылатын талаптар	Ошибка! Закладка не определена.
6	Процесс және талдау спецификациясы.....	Ошибка! Закладка не определена.
7	Есеп беру спецификациясы.....	Ошибка! Закладка не определена.
8	Шығындар кестесі.....	Ошибка! Закладка не определена.
А қосымшасы-Апаттарды бағалау жөніндегі нұсқаулық		

Құжат қажеттілігіне қарай басқа өңірлік тендерлік құжаттарға тікелей көшірілуі немесе талап етілетін өндірістің ерекшелігі түрінде жұлдызды рейтинг қызметін жүзеге асыратын агенттік тікелей пайдалануы мүмкін.

1 Кіріспе

Жол-көлік оқиғалары салдарынан болған өлім мен жарақаттар Елеулі эпидемиологиялық проблема мен қоғамдық денсаулық сақтауға қауіп төндіреді. Жыл сайын 1,3 миллион адам қайтыс болады, ал тағы 50 миллион адам жарақат алады немесе жол-көлік оқиғалары салдарынан мүгедек болады. Жол-көлік оқиғалары қазіргі уақытта 10-24 жас аралығындағы балалар мен жастардың өлімінің негізгі себебі болып табылады. Жол-көлік оқиғаларынан болатын шығындар безгекпен және туберкулезбен салыстырылады және әлемдік ЖҰӨ-нің 1-3% - ын құрайды.

Табысы төмен және орташа елдерде жол-көлік оқиғалары денсаулыққа үлкен проблема болып табылады. Жалпы өлім-жітім мен ауыр жарақаттардың 85% - дан астамы дамушы елдерге тиесілі. Жолдардағы өлім-жітім, болжам бойынша, табыс деңгейі жоғары елдерде төмендейтінін назарға ала отырып, әлемнің басқа елдерінде бұл көрсеткіш ең алдымен 80 пайызға артады.

Автомобиль жолдарын бағалаудың халықаралық бағдарламасын (iRAP - www.irap.org) әлемдегі автомобиль жолдарын бағалау бағдарламаларының кең білім базасы (EuroRAP, AusRAP және usRAP) FIA Қорының Жомарт қолдауымен табысы төмен және орташа елдер үшін жол салу әдістемесін жасау үшін пайдаланылды. Жұлдызды рейтингтің бұл әдістемесі жол-көлік оқиғалары туралы егжей-тегжейлі мәліметтерді қажет етпейді және жол түсірілімінен тікелей жұмыс істейді.

1.1 Жұлдызды Рейтингке Шолу

Жұлдызды рейтинг-бұл жол-көлік оқиғасының ықтималдығы мен оның ауырлығының объективті өлшемі. Дәлелдерге негізделген ғылыми зерттеулер негізінде авариялардың ең көп таралған және ауыр түрлеріне әсер ететін жол атрибуттарын анықтауға және тіркеуге баса назар аударылады. Осылайша, белгілі бір желідегі жол пайдаланушылар үшін қауіп-қатер деңгейі апат туралы егжей-тегжейлі мәліметтерді қажет етпестен анықталуы мүмкін, бұл көбінесе деректер сапасы төмен, табысы төмен және орташа елдерде орын алады. Зерттеулер көрсеткендей, адамның өлімі мен ауыр жарақат алу қаупі бір жұлдызды жолда ең жоғары және бес жұлдызды жолда ең төмен.

Жұлдызды рейтингтер, сондай-ақ негізделген шешімдер қабылдауға мүмкіндік беретін жаңа жол жобаларымен (ЖКО туралы деректер жоқ жерде) байланысты тәуекел деңгейін объективті сандық бағалау үшін, сондай-ақ ЖКО салыстырмалы түрде төмен жиілігі ЖКО талдау жасау мүмкіндігін шектейтін өнімділігі жоғары елдерде пайдалану үшін аса пайдалы. IRAP әдістемесі туралы қосымша ақпарат жұлдызды рейтинг және оқу курстарына кіру RAP capacity-тен табуға болады ¹.

¹ RAPcapacity: <http://capacity.irap.org>

2 Жоба

2.1 Бағдарламаның жоспары

IRAP бағдарламасын (елде) басқару туралы толық ақпаратты мына сілтеме бойынша алуға болады <http://vida.irap.org>, ViDA басты бетінде тиісті елді таңдау. Бағдарламаны басқару осы елде жергілікті басшылықты және RAP бағалауды басқаруды қамтамасыз етеді. Осы жобаның мақсаттары үшін негізгі мүдделі тараптар:

БАҒДАРЛАМАНЫҢ АТАУЫ	[iRAP Мексико]
Бағдарламаның жетекшісі:	[SCT]
Техникалық жетекшісі:	[IMT]
Қоғамдық байланыстар бойынша жетекшісі:	[FIA Mexico]

2.2 Жобаның жоспары

[Төмендегі мысалды ағымдағы жоба туралы анықтамалық ақпаратпен ауыстырыңыз.]

Дүниежүзілік банк Мексикада екі көлік жобасын дайындауда: Веракрус автомобиль жолының жобасы (VNP) және Закатекас екінші көлік жобасы (ZTP-II). VNP 1100 км жаңарту мен 500 км жолға техникалық қызмет көрсетуді қамтиды, ал ZTP-II ZTP-I аясында жүргізілген 657 км модернизациядан кейін 350 км жолды жаңартуды қамтиды.

Дүниежүзілік банк (Тапсырыс беруші) мемлекеттік жол билігіне және техникалық консультанттарға жол жүрісіне барлық қатысушылардың қауіпсіздігі тиісті түрде қамтамасыз етілуін қамтамасыз ету үшін осы жолдардағы жол жүрісі қауіпсіздігін бағалауды жүргізуге ниетті, бұл жолдарды оңалту мен оларға техникалық қызмет көрсетуге арналған келісімшарттардың егжей-тегжейлі жобаларында ескеріледі. Бұл бағалау жол қозғалысы қауіпсіздігінің жаһандық қоры арқылы қаржыландырылатын болады.

Жоба қолданыстағы жолдарды бағалауды және барлық жаңа жобаланған жолдар үшін ең аз үш жұлдызды стандартты орнатуды қамтиды.

ЖОБАНЫҢ ЖЕТЕКШІСІ [Дүниежүзілік Банк]

Жобаның жетекшісі: Хуан Карлос Маллорка

Email: []

Телефон []

ЖОБАНЫҢ МҮДДЕЛІ ТАРАПТАРЫ

Мысалы • [Жолды басқару (PWD)] • [Автомобильшілер қауымдастығы] • [Қаржы министрлігі] • [Полиция]	• [Көлік министрлігі] • [Денсаулық сақтау министрлігі] • [Жетекші университет / Зерттеу тобы] • [Сақтандыру компаниясы]
--	---

2.3 Жобаның мақсаты

[Төмендегі мысалды ағымдағы жобадағы тапсырмалармен ауыстырыңыз]

Осы жобаның мақсаттары: • Веракрустың жолдар мен құрылыстар департаменті басқаратын 1600 км және Закатекастың мемлекеттік көлік жобасы басқаратын 350 км жолдарды тексеріп, халықаралық жолдарды бағалау бағдарламасын (iRAP) кодтау және кодтау ерекшеліктеріне сәйкес осы видео түсірілімдерін кодтаңыз. • Халықаралық жолдарды бағалау бағдарламасының iRAP ерекшеліктеріне сәйкес екі мемлекеттегі жол-көлік оқиғалары туралы деректерді, трафик ағыны және желі үшін жылдамдық туралы деректерді, талдау және есептілік бойынша деректерді жинау. • Жолдың барлық сипаттамалары мен жиналған барлық деректерді қамтитын халықаралық жолдарды бағалау бағдарламасының iRAP деректерін енгізу файлын жасаңыз. • Тәуекелдің жоғарылау аймақтарын анықтау және жол қауіпсіздігіне болашақ инвестицияларды

2.4 Жобаның кестесі

Табл. 1 жобалық тапсырмалар мен болжамды кестені ұсынады. Жол түсірілімі мен Кодтау құрамдаушы өнім берушімен жеке шарттың мәні болып табылады. Толығырақ білу үшін Rap-SR-2.1-ге жүгініңіз жұлдызды Рейтинг және инвестициялық жоспар – жолды түсіру және кодтау сипаттамасы

1 кесте. Жобаның кестесі

Жобаның міндеті	Болжамды бастау	Ұзақтығы
Жобаның бастапқы миссиясы және ресми басталуы		
Жол Түсірілімі		
Жолды кодтау және оқыту		
Қосымша Деректер		
Жол қауіпсіздігі бойынша жұлдызды рейтинг пен инвестициялық жоспарды талдау		
Оқытудың алдын ала нәтижелері және шолу		
Есептілік		
Нәтижелерді іске қосу		
Енгізу және ағымдағы қолдау		

[Жобалық кестені аяқтау]

2.5 Жол желісі

2 кесте. Осы жоба аясында түсірілетін жолдардың егжей-тегжейлі сипаттамасы.

2 кесте. Жол желісінің жобасы

Жолдың атауы	Учаске	Учаскенің басы	Учаскенің соңы	Жолдың ұзындығы (км)	Жүру бөлігінің ұзындығы (км) ¹

1 IRAP халықаралық жолдарды бағалау бағдарламасын бағалау үшін екі жақты жолдардың екі жағы да жеке бағаланады.

[Кестені суретке түсіруге болатын жол желісінің қажетті бөлшектерімен толтырыңыз]

3 Осы Ерекшеліктің Көлемі

IRAP жұлдызды рейтинг және инвестициялық жоспар протоколы RAP-SR - 2.1 жұлдызды Рейтинг және инвестициялық жоспар-зерттеу және кодтау Сипаттамасы² және Rap-SR-2.2 Жұлдызды рейтингті кодтау Нұсқаулығы³.

Осы "деректерді талдау және есептілік спецификациясы" құжаты IRAP жұлдызды рейтинг және инвестициялар жоспары хаттамасында қосалқы деректерді, деректерді талдау және есептілік компоненттерін жинауға жатады. Жұлдызды рейтинг IRAP хаттамасының және инвестициялар жоспарының басқа компоненттері төменде көрсетілген құжаттар сериясында сипатталған:

RAP_SR_1. 1 жұлдызды рейтинг және инвестициялық жоспар - Жобаны басқару бойынша нұсқаулық

RAP_SR_2. 1 жұлдызды рейтинг және инвестициялық жоспар - түсіру және кодтау сипаттамасы

RAP_SR_3. 1 жұлдызды рейтинг және инвестициялық жоспар - деректерді талдау және есеп беру сипаттамасы

RAP_SR_4. 1 жұлдызды рейтинг және инвестициялық жоспар - іске асыруды қолдау сипаттамасы

RAP_SR_4. 2 жұлдызды рейтинг және инвестициялық жоспар-Теория

2.6 iRAP Аккредиттеу және оқыту

Көмекші деректер компоненттерін жинау, деректерді талдау және IRAP жұлдызды рейтингі мен инвестициялық жоспары туралы есеп беру үшін біліктілікке ие болу үшін провайдер келесі RAPcapacity оқу курстарынан сәтті өтуі керек, олар онлайн режимінде оқуға және аккредиттеуге қол жетімді <http://capacity.irap.org> қажет болған жағдайда қайта даярлау.

- Нәтижелерді бастау және жіберу
- Жұлдызды рейтинг және инспекциялық курстың инвестициялық жоспарлары
- Жол атрибуттарын кодтау курсы-қосымша
- Курстардан өткен және аккредитациядан өткен жеткізушілердің тізімін мына мекенжай бойынша алуға болады <http://www.irap.org/en/resources/accredited-suppliers>

2.6 Жобалау құжаттары

1. Жеткізушіге келесі тапсырмаларды орындау үшін ұсыныс беру ұсынылады:
2. 1. **Қосымша: саяси өзара іс - қимыл** - iRAP көзқарасы-жоғары қауіпті жолдардан босатылған әлем. iRAP бағалау мен мониторингінің мақсаты жол ведомстволарына және басқа да мүдделі тараптарға жол желісі тиімділігінің объективті критерийлерін және неғұрлым қауіпсіз жолдар үшін экономикалық негіздемені беру болып табылады. Жол желісін түпкілікті жақсарту Қаржы министрлігі мен бағаланатын жол желісіне жауапты жол агенттігінің қолдауын қажет етеді және барлық iRAP бағалауларының бөлігі ретінде тығыз саяси өзара іс-қимыл ұсынылады. iRAP философиясы-жол жақсарғанға дейін құтқарылған өмір болмайды. Талдау мен есеп беруді жүзеге асыратын жеткізуші саяси сипаттағы қызметтің кейбір негізгі элементтерін қамтамасыз етуі керек.
3. 2. **Техникалық өзара іс – қимыл**-әрбір елде тағайындалған iRAP мүшесі осы елде жүргізілетін RAP бағалауларына қатысты жергілікті басшылықты, нәтижелерді қолдануды және беруді бақылайтын болады (2.1-бөлімді қараңыз). Бұл ұйымдар, әдетте, Мемлекеттік Жол агенттігі немесе көлік министрлігі, FIA құрамына кіретін автомобиль қауымдастығы немесе жергілікті коммерциялық емес жол құрылысын техникалық тексеру орталығы болып табылады. Провайдер жергілікті халықтың хабардарлығын және нәтижелер үшін жауапкершілікті қамтамасыз ету үшін бағдарламаның техникалық басшылығымен байланыс орнатуы керек.
4. 3. **Растаушы деректерді жинау**-жеткізуші растаушы деректердің Rap-SR-3.2 үлгісінде және осы құжаттың 5-бөлімінде сипатталғандай барлық қажетті деректерді жинауы керек. Бұған мыналар кіруі тиіс: автомобильдер ағынының көлемі, Мотоциклдер ағынының көлемі, жаяу жүргіншілер мен велосипедшілер саны, ЖКО туралы деректер (жол қозғалысына қатысушылардың типі және ЖКО типі бойынша бөліністегі өлім және ауыр жарақаттар саны), iRAP әдіснамасында көрсетілген қарсы шараларды салуға және оларға техникалық қызмет көрсетуге арналған жергілікті шығындар. Өнім беруші деректерді тексеруі және қажет болған жағдайда шынайы бағалауды ұсынуы тиіс (мысалы, жазатайым оқиғалар туралы мәліметтердің кемітілуін ескере отырып және т.б.). Сонымен қатар, жеткізуші өлім жарақатының немесе ауыр жарақаттың экономикалық құнын бағалау үшін барлық қажетті мәліметтерді жинауы керек. Rap-SR-2.4 жұлдызды рейтинг пен жол қауіпсіздігі бойынша инвестициялық жоспардың сапасын қамтамасыз ету жөніндегі нұсқаулықта стандартты жоба үшін қажетті растайтын деректер бойынша қосымша ұсынымдар мен нұсқаулар бар.

5. Процесс және талдау – жеткізуші жол түсірілімдерінің кодталған деректерін және RAP-SR-3.3 растайтын деректерді біріктіруге міндетті. Жүктеу файлының сипаттамасы . Файлды IRAP онлайн бағдарламасына жүктеп, "процесс және талдау сипаттамасы"6-бөліміне сәйкес талдау қажет. Жеткізуші жүктелетін iRAP файлының сапасын, жұлдызды рейтинг нәтижелерін және жол қауіпсіздігі бойынша инвестициялық жоспарды тексеріп, қажетті түзетулер енгізуі керек. Сонымен қатар, жеткізуші жергілікті мүдделі тараптармен елде алдын-ала нәтижелерді тексеруі керек. Сапаны тексеру жөніндегі нұсқаулықты Rap-SR-2.4 "жұлдызды рейтингтің сапасын қамтамасыз ету жөніндегі нұсқаулықты және жол қауіпсіздігі жөніндегі инвестициялық жоспарды" қараңыз .

6. Есеп беру-IRAP (ViDA9) онлайн-бағдарламалық жасақтамасында жасалуы мүмкін стандартты есептерге қосымша, жеткізуші "есеп беру сипаттамасы"деген 7-бөлімге сәйкес екі ресми есеп дайындауы керек. Біріншісі жобаның тарихы мен мақсаттары, жобаның міндеттері мен жол желісі туралы егжей-тегжейлі ақпаратты қамтитын егжей-тегжейлі техникалық есеп болуы керек. Толық техникалық есеп барлық жиналған растайтын деректердің көзін, сондай-ақ жасалған болжамдарды қамтуы керек. Сондай-ақ, онда жолдың жазылған атрибуттары, жұлдызды рейтинг нәтижелері және жол қауіпсіздігі бойынша инвестициялық жоспар туралы толық ақпарат болуы керек.

Екінші есеп жоба бойынша жиынтық есептен тұруы және жоба сипаттамасының қысқаша мазмұндамасын, сондай-ақ жол қауіпсіздігі жөніндегі жұлдызды рейтинг пен инвестициялық жоспар нәтижелерінің шолуын қамтуы тиіс.

2.7 Лицензия

Табысты жеткізуші жоба барысында тиісті IRAP хаттамаларын, технологиялары мен әдістерін қолдануға лицензия алады.

2.8 Жалпы талаптары

1. 1. Жеткізуші IRAP парақорлық пен сыбайлас жемқорлыққа нөлдік төзімділік саясатын ұстанатынын мойындауы керек және осымен IRAP парақорлық пен сыбайлас жемқорлыққа қарсы күрес саясатында сипатталған тәсілді осы қызметке қатысты барлық тараптармен қолдануға келіседі.
2. 2. IRAP бағалауы, әдетте, апат қаупі жоғары жолдарға бағытталған және Жеткізуші Тапсырыс берушінің хабардар болуын қамтамасыз етуі және жобаның аяқталуына байланысты барлық қауіптерді басқаруы керек. Жеткізуші жұмыс уақыты, жол жүру, тексеру және деректерді жинау, иммундау және қауіпсіздік шараларын, оқытуды және басқа да қажетті жедел әрекеттерді қоса алғанда, нақты елдің талаптары қауіпсіз түрде орындалатынына кепілдік береді. Өнім беруші жоба нәтижелерінің қауіпсіз орындалуы үшін жауапты болады. Жеткізуші Тапсырыс берушіге Денсаулық сақтау және қауіпсіздік туралы жазбаша жоспар ұсынуы керек.
3. 3. Өнім беруші күтпеген шығыстарды (деректерді жинау немесе беру, кедендік баждар, отын, сақтандыру және көлік құралының пайдалану шығыстары, тұру, үстемеақылар және өткізу/тұрақ талондары шығыстары сияқты) өтейді.
4. 4. Жобаға байланысты жұмылдыру мен демобилизацияға арналған шығындарды өнім беруші өтейді.
5. 5. Жобаға қатысты барлық деректер, есептер, жоспарлар, нұсқаулықтар, процестер, сондай-ақ жобаның бөлігі ретінде дайындалған немесе әзірленген барлық құжаттар немесе есептер меншік болуы тиіс. Мұндай құжаттардың зияткерлік меншігі жатады аты/атын қойыңыз. Өнім беруші осындай құжаттарды маркетингтік және/немесе жобаның басқа мақсаттары үшін жазбаша келісім алғаннан кейін пайдалана алады немесе сілтеме жасай алады. Аты/атауын енгізіңіз барлық негізделген сұрауларға келісім береді.
6. 6. Басқа құжаттар, соның ішінде деректер, карталар және жеткізушіге берілген есептер зерттеуге көмектесу үшін аты/атауын немесе басқа ұйымдарды енгізіңіз, жоба аяқталғаннан кейін аты/атауын енгізіңіз.
7. 7. Нәтижелерді жария хабарлау [ел] үшін бағдарлама басшысының жазбаша келісімінсіз жүргізілмеуге тиіс (жоғарыдағы 2.1-бөлімде көрсетілгендей).

3 3 саяси және техникалық өзара іс-қимыл

Басқарудың негізгі саяси және техникалық тетіктері Rap_sr_1.1 - де сипатталған жұлдызды рейтинг және инвестициялық жоспар-Жобаны басқару жөніндегі Нұсқаулық. IRAP нәтижелерін талдау және есеп беруді жүзеге асыратын провайдер талдаудың, болжамдардың және нәтижелерді пайдаланудың ашықтығы мен түсінігін қамтамасыз етуде маңызды рөл атқарады. Саяси және техникалық өзара іс-қимылға қатысты өнім беруші мынадай іс - шараларды қолдауы тиіс:

[Төмендегі мысалды ағымдағы жобадағы іс-шаралармен ауыстырыңыз]

Жеткізуші келесі саяси іс-шараларды қолдайды деп күтілуде:

- Жобаның деректері мен нәтижелерін талқылау үшін премьер-Министрмен және тиісті министрлермен кездесулер.
- Жоба бойынша талдау және есептілік кезеңдерінде нәтижелерді іске қосудың басталуына және басқарушы комитеттің отырысына қатысу.
- Жеткізуші техникалық өзара іс-қимылдың келесі іс-шараларын қолдайды және қажет болған жағдайда басқарады деп күтілуде:
- Техникалық жұмыс топтарының барлық отырыстарына қатысу (барлығы 5-ке жуық) және IRAP жұлдызды рейтингі мен инвестициялық жоспардың нәтижелері мен техникалық талқылаулары бойынша есеп беру.
- IRAP моделі мен нәтижелерінің түсінікті болуын қамтамасыз ету үшін жергілікті инженерлер мен мүдделі тараптар үшін 2 техникалық дайындық курсын өткізіңіз
- Қажет болған жағдайда IRAP талдауы бойынша сұрауларға жауап беруСделать вклад в текущие планы наращивания потенциала

4 Растайтын деректердің 4 ерекшелігі

Жұлдызды рейтинг жобасының және IRAP инвестициялық жоспарының нәтижелері жергілікті жағдайларды, тәжірибені және тәжірибені көрсетуі үшін жол түсірілімдері мен Кодтау мәліметтеріне қосымша бірқатар растайтын мәліметтер қажет. Жеткізуші қажетті мәліметтерді алу үшін жол биліктерімен, олардың аудандық басқармаларымен, полициямен және жергілікті мүдделі тараптармен жұмыс істеуге мәжбүр болады.

Бұл растайтын деректер, басқалармен қатар, мыналарды қамтуы керек: көлік құралдарының жылдамдығы туралы мәліметтер, автомобильдер ағынының көлемі, Мотоциклдер ағынының көлемі, жаяу жүргіншілер мен велосипедшілер Саны, жол-көлік оқиғалары туралы мәліметтер (жол қозғалысына қатысушылар мен жол-көлік оқиғаларының түрлері бойынша өлім мен ауыр жарақаттар саны), қарсы шаралар салу және техникалық қызмет көрсету шығындары, сондай-ақ IRAP әдіснамасына сәйкес өлімнің немесе ауыр жарақаттың экономикалық құнын бағалау үшін қажетті мәліметтер.

Бұл деректер үшін үлгі Rap-SR-3.2 растау деректері үшін үлгі болып табылады және RAP - SR-2.4-де растаушы деректерді жинау жөніндегі нұсқаулықта жұлдызды рейтинг пен жол қауіпсіздігі бойынша инвестициялық жоспардың сапасын қамтамасыз ету жөніндегі Нұсқаулық бар

4.1 Растайтын деректер-экономикалық деректердің талаптары

Жеткізуші экономикалық талдау үшін келесі деректерді жинауы керек. Ең дұрысы, алынған мәліметтер Rap-SR-3.2 бөлігі ретінде берілген "Демография және экономика" үлгісін толтыруға мүмкіндік беруі керек. Жиналған деректердің қысқаша мазмұны:

Demographic and Economic Data

Country name:

About this data

The data collected in this tab is used for economic evaluation and reporting

				Example: Malaysia
Setup tab	Category	Units / Description	Data	Data
Project setup	Current year		2013	2013
Project setup	Assessment Year	Year the analysis was carried out in.		2007
Project setup	Side of the road driven on	left or right		right
Economics	National Currency Unit	Local currency (e.g. ZAR, RM)		MYR
Economics	National Currency Symbol	Local currency, e.g. £, \$, €		RM
Economics	National Currency Rate (to USD)	1 USD = "x" times local currency		0.313187
Economics	Analysis period	Years - default 20 years		20
Economics	GDP per capita	In local currency (current prices)		19500
Economics	Discount rate (%)	%		4
Economics	Minimum attractive Rate of Return	Discount Rate / 100		0.12
Economics	Value of Life Multiplier	Default 70	70	70

1. Жүріс бөлігінің жағы: автомобильдер жүретін жолдың сол немесе оң жағы. Мысалы: Оңтүстік Африкада сол жақта, Мексикада оң жақта.
2. Талдау кезеңі: жол қауіпсіздігі бойынша инвестициялық жоспардың экономикалық пайдасы есептелетін жылдар саны (бұл жеке жақсартулардың қызмет ету мерзімі емес екенін ескеріңіз - қарсы шаралар шығындарын қараңыз). Әдепкі талдау мерзімі-20 жыл, дегенмен бұл нөмірді жергілікті Тапсырыс берушінің талаптарын көрсету үшін қажет болған жағдайда жаңартуға болады.
3. Зерттеу жылы үшін ұлттық валютадағы ағымдағы бағалардағы халықтың жан басына шаққандағы жалпы ішкі өнім (ЖІӨ). ХВҚ-ның "әлемдік экономиканың даму перспективалары" деректер базасын қараңыз. Бұл көрсеткіш ресми өмір сүру құны елде қолданылмаған жағдайда өмірдің экономикалық құндылығын бағалау үшін қолданылады.
4. Дисконттық мөлшерлеме (%): таза келтірілген құнды бағалау үшін қолданылады. Жеңілдік мөлшерлемесі әдетте 4% құрайды, бірақ оны әр елдегі әдеттегі тәжірибеге байланысты өзгертуге болады.

5. Ең төменгі тартымды пайда мөлшері: бұл мемлекет немесе жол иесі жол құрылысына қарсы түрлі шараларға инвестиция салмас бұрын қабылдауға дайын болатын ең төменгі табыс нормасы. Әдепкі бойынша жеңілдік ставкасы 100-ге бөлінеді.
6. Ішкі кірістілік коэффициенті: ішкі кірістілік коэффициенті (GNI) инвестициялардың кірістілігінің өлшемі болып табылады. Ішкі кірістіліктің минималды шегі IRAP бағалауларында жол қауіпсіздігі инвестициялық жоспарына қарсы шаралар енгізілгенін анықтау үшін қолданыла алады.
7. Өмір құндылығының көбейткіші. IRAP-тің "жол апаттарының нақты құны" зерттеу құжатында жан басына шаққандағы ЖІӨ-нің жоғарыда аталған мультипликаторы негізінде елдегі өмір сүру құнын бағалау келтірілген. Бұл барлық экономикалық бағалаулардың негізін құрайды және егер өмір сүру құнының ресми саны болмаса, оны 70-ке көбейту ұсынылады.
8. Өмірдің мәні: егер бар болса, Сан елдегі немесе юрисдикциядағы өмірдің ресми құндылығын көрсетуі керек. Егер ол қол жетімді болмаса, жан басына шаққандағы ЖІӨ-нің әдепкі мәнін пайдалануға болады x өмір сүру құны мультипликаторы.
9. Ауыр жарақаттардың маңыздылығын көбейткіш. IRAP-тің "жол апаттарының нақты құны" зерттеу құжатында жоғарыда аталған өмір сүру факторының негізінде елдегі ауыр жарақаттардың құнын бағалау келтірілген. Бұл барлық экономикалық бағалаулардың негізін құрайды және формуланы қолдану ұсынылады $0,25 \times$ өмір сүру құны, егер өмір сүру құнының ресми саны болмаса.
10. Ауыр жарақаттың құны: егер бар болса, Сан ауыр жарақаттың ресми ұлттық немесе юрисдикциялық құнын көрсетуі керек. Егер ол қол жетімді болмаса, формуланы қолдануға болады $0,25 \times$ өмір мәні мультипликаторы.
11. Ауыр жарақаттар мен қаза тапқандардың арақатынасы: әрбір қаза тапқанға ауыр жарақат саны. Әдепкі мәні - 10. Растаушы деректерге байланысты өзгертуге болады.

Қауіпсіз жолдар жүйесі туралы түсініктеме өрістері міндетті емес және қауіпсіз жолдар жүйесінің барлық аспектілеріне әсер ететін негізгі факторларды талқылауға және бағалауға арналған. ЖКО және жол қозғалысы, жүргізушінің жылдамдығы мен жүріс-тұрысын шектеу, алкогольдік және есірткілік масаң күйде жүргізу, дулыға, қауіпсіздік белдігін тағу, автомобиль паркі стандарттары және авариядан кейінгі жарақаттарға көмек және ден қою туралы деректер жүйелері мен жазбаларға түсініктемелер құжатталуы мүмкін. Бұл жол желілеріндегі немесе бір елден екінші елге ұқсас жұлдызды рейтингі бар учаскелердегі апаттардың әртүрлі сипаттамаларын түсінуге және түсіндіруге көмектеседі.

4.2 Растайтын деректер – автомобиль трафиінің көлемі туралы деректерге қойылатын талаптар

Әрбір 100 метрлік учаскені жазу үшін 24 сағат ішінде моторлы көлік құралдарының жалпы көлемі туралы мәліметтер қажет. Деректер орташа жылдық күнделікті трафик (AADT) форматында талап етіледі және тек жеңіл автомобильдерге (PCU) балама көлемдерге сәйкес келтірілмеуі тиіс. AADT-бұл 365 күнге бөлінген бір жылдағы жолдағы көлік құралдарының жалпы көлемі. Көлік құралдары көлемінің деректеріне қойылатын талаптар мынадай:

1. Көлік құралдарының көлемі туралы деректер мотоциклдер мен автомобильдердің қозғалысын ажыратуы және, кем дегенде, ауыр көлік құралдарының пайыздық үлесін қамтуы тиіс (> 2 ось).
2. Өнім беруші тиісті жол биліктерінен немесе жобалық желідегі әрбір жол дәлізі үшін басқа сенімді көзден қозғалыс көлемі туралы соңғы толық деректерді салыстыруы тиіс.
3. Жеткізуші ең төменгі талап ретінде төменде көрсетілген егжей-тегжейлі деректер жолдың әрбір белгіленген учаскесі үшін қозғалыс қарқындылығы туралы деректерді ұсынуы тиіс. Мүмкіндігінше, зерттелетін жол желісіндегі трафик көлемінің өзгеруі туралы толығырақ ақпарат беру үшін ағымдағы трафиктің қосымша есебін жүргізу қажет.
4. Егер қозғалыс көлемі туралы соңғы қолда бар деректер талап етілетін нақтылау деңгейімен қол жетімді емес, өнім беруші ағымдағы көлемдерді бағалау үшін қолданыстағы тарихи деректерге тиісті өсу коэффициентін қолдана алады немесе желінің тиісті учаскелері бойында қолданылатын көлемдерді жол басқармасының жергілікті инженерлерімен келісу үшін. Бұл жергілікті мамандардың тәжірибесі мен біліміне негізделуі мүмкін және жобаның жол түсірілімінде жиналған бейне мәліметтермен толықтырылуы мүмкін.
5. Егер жол агенттігі қозғалыс көлемі туралы жаңа деректерді жинау керек екендігімен келіссе, жобаны жалғастырмас бұрын талап етілетін деректердің ерекшеліктерімен танысу қажет. Деректер қажеттіліктеріне салыстырмалы түрде арзан көзқарасты сақтау кезінде iRAP бағалау мақсаттары үшін трафиктің Автоматты есептегішін немесе трафикті қолмен санауды қолдана отырып, қысқа мерзімді қозғалыс ағынын есептеуді қолдануға болады. Келесі тәсіл бастапқы нұсқаулық ретінде берілген:
 - a. Тапсырыс берушімен кеңескеннен кейін жобаның жол желісін қозғалыс қарқындылығы бар біртекті учаскелерге бөліп, желіні тиісті қамту үшін қажетті нүктелер санын анықтаңыз.
 - b. Қозғалыс ағынындағы ауытқуды есепке алу және аптаның күндері бойынша маусымдық қателіктер мен қателіктерге жол бермеу үшін деректерді жинау бойынша түсірілімдер "бейтарап" немесе тән кезеңде жүргізілетініне көз жеткізіңіз. Ұлттық, жергілікті мерекелер мен мектеп демалыстарын қоса алғанда, қозғалыс кезеңдерінен аулақ болу керек.
 - c. Жол түсірілімдерінің ұзақтығы AADT есептеу үшін жеткілікті болуы тиіс. Ұзақтығы 24 сағаттан кем есептеулер ұқсас сипаттамалары бар жол учаскелері үшін қолда бар қолжетімді деректерге негізделген түзету коэффициенттерін пайдалана отырып, толық 24 сағаттық кезеңді көрсету үшін түзетілуі тиіс. Қосымша ақпарат алу үшін FHWA трафиігін бақылау нұсқаулығын қараңыз: <http://www.fhwa.dot.gov/ohim/tmguid/index.htm>.
 - d. Деректер жолдың физикалық бөлінгеніне немесе бөлінбегеніне қарамастан, екі бағытта да жолдағы жалпы көлік ағынының сандық мәні ретінде жазылуы керек.
 - e. Трафик көлемін есептеудің кез келген қосымша учаскелерін ұсынатын есеп 8-бөлімдегі шығындар кестесіне сәйкес қолда бар деректерді, кез келген жасалған жорамалдарды және

есептеудің қосымша учаскелері бойынша кез келген ұсынымдарды көрсете отырып, тапсырыс берушіге ұсынылуға тиіс.

Жолдың атауы	Учаске	Орналасқан жері ¹ (егер нақты учаскені талап етсе)	Трафикті есептеудің қажетті ең аз саны
Стэйтью көшесі	Бэйрд до 5го Авеню көшесі	Деректер жоқ	10
Труша алаңы	Лонч жолынан Бэйлар көшесіне дейін	Деректер жоқ	4
Лонг көшесі	Грейн көшесінен Райс даңғылына дейін	Деректер жоқ	1
Автомагистраль Мон Старр	Кератаро до Дуранго	Бір-бірінен максимум 50 км	12

[Қажетті трафиктің ең аз мөлшерін көрсете отырып, кестені толтырыңыз]

¹ Есептеу учаскелері жолдың ұзақтығындағы көлемнің елеулі өзгерістерін тіркейтіндей орналасуы тиіс (мысалы, бұрылыстардың Елеулі көлемдері немесе жөнелту/межелі пункттері бар негізгі қиылыстар арасында)

4.3 Растайтын деректер – жылдамдық деректеріне қойылатын талаптар

Көліктің жылдамдығы апаттың ықтималдығына да, оның ауырлығына да әсер етеді. Осылайша, жылдамдық Қауіпсіз жол жүйесін басқарудың маңызды аспектісі болып табылады және IRAP жолдарының қауіпсіздігі бойынша жұлдызды рейтингтер мен инвестициялық жоспарларға әсер етеді.

Жұлдызды рейтинг үшін максимум 85-ші процентиль және жылдамдық шегі қолданылады. Сонымен, жылдамдықтың 85-ші процентиль жұлдыздық рейтинг үшін, сондай-ақ бір iRAP ұпайының екіншісіне сәйкес келуі үшін өте маңызды. 85-ші процентильдің жылдамдығы әр түрлі болғандықтан, жылдамдық туралы мәліметтерді жинаудың мақсаты-85-ші процентиль жылдамдығын қарастырған кезде желіде қолдануға болатын тиісті түзету коэффициенттерін құру.

Өлім жағдайларының құнын есептеу мақсатында орташа жылдамдық мәндері пайдаланылады. Бұл көптеген ауыр жолдарда қозғалыс жоғары болуы мүмкін екенін көрсетеді, бірақ өлімге және ауыр жарақаттарға байланысты салдары айтарлықтай нашарлайды, өйткені ең жоғары жүктеме кезеңінде қозғалыс жылдамдығы өте төмен.

Нәтиже-бағаланатын желіде пайдалану үшін келесіні ұсыну. Растау деректері үшін Rap-SR-3.2 Шаблонындағы толық үлгіні қараңыз .

Жұлдызды рейтинг және халықаралық жолдарды бағалау бағдарламасының инвестициялық жоспары-деректер мен есептілікті талдау бойынша ерекшелік | 18

Көлік құралының жұмыс жылдамдығы 100 метр деңгейінде өзгереді деп болжанбайды. Жылдамдықты өлшеудің таңдаулы деректері орташа жұмыс жылдамдығы мен 85-процентиль жылдамдығы бар жол желісінің біртекті учаскелерінде міндетті жылдамдықты шектеуге, жер түріне және іргелес жерлерді пайдалануға сәйкес бөлу үшін жұмыс жылдамдығын тиісті есептеу үшін қолданылуы керек, Rap - SR-3.2 қараңыз.

Содан кейін сіз көліктің бірдей жұмыс жылдамдығын жолдың барлық бөлігінде қолдана аласыз, қажет болған жағдайда жолдың жаңа бөлігі басталатын жерде немесе учаскенің түрі өзгерген кезде немесе жаңа жылдамдық шегі болған кезде ғана өзгерте аласыз.

85-ші процентиль және орташа жылдамдықты түзету үшін үлгілерді өлшеу

85th percentile and mean speed adjustment

Country name:

About this data
The data collected in this tab is used in estimating the 85th percentile and mean speed adjustment factors that are applied to recorded posted speed limits across the network being assessed.

SPEED MEASURE

RECORD "85th percentile" or "Mean" as required

Location	URBAN AREAS			RURAL AREAS		
Recorded Speed Limit	Land Use Code 1,2,5 (undeveloped, farming, not coded)	Land Use Code 3,6,7 (residential, educational, industrial)	Land Use Code 4 (commercial)	Land Use Code 1,2,5 (undeveloped, farming, not coded)	Land Use Code 3,6,7 (residential, educational, industrial)	Land Use Code 4 (commercial)
<30km/h						
35km/h						
40km/h						
45km/h						
50km/h						
55km/h						
60km/h						
65km/h						

Ескерту: бұл форманы 85-ші жылдамдық пайызы үшін бір рет және желіде пайдалану үшін орташа жылдамдықты түзету үшін бір рет қолдану керек. Егер бұл жылдамдық шектеулері немесе жер пайдалану санаттары қолданылмаса, көптеген өрістер бос болуы мүмкін. Сағатына миль категориялары км/сағ-тан төмен.

4.3.1 Қолданыстағы жылдамдық деректерін жинау

Жеткізуші жол агенттігімен, ақылы жол операторымен, полициямен немесе бағаланатын жол желісінде 85-ші процентильдің орташа жылдамдығы мен жылдамдығы туралы деректерді сақтай алатын басқа агенттіктермен байланыста болуы керек. Бұл деректер активтерді басқару бөлімдерінде, қауіпсіздік бөлімдерінде немесе Құқық қорғау органдарында қол жетімді болуы мүмкін, барлық мүмкін көздерді зерттеу қажет.

4.3.1 Жылдамдық туралы жаңа деректерді жинау

Егер қолданыстағы көлік құралдарының жылдамдығы туралы деректер жобалық жол желісінде болмаса, жеткізуші жылдамдықты өлшеудің радарлық өлшегіші немесе индуктивті цикл әдісі сияқты жылдамдықты өлшеу әдістерін қолдана отырып немесе трафикті есептеумен бірге көлік құралдарының жылдамдығы туралы бастапқы деректерді жинауы керек. Жолдар мен көпірлерді жобалау жөніндегі нұсқаулықты қараңыз (Ұлыбритания) - DMRB жалпы мақсаттағы жолдардағы көлік құралының жылдамдығын өлшеу туралы Техникалық ұсыныс, 5-том, 1-бөлім, TA 22/81.

Кейбір жол түсіру жүйелерінде түсірілім кезінде көлік құралының жылдамдығын жазу мүмкіндігі бар. Бұл деректер пайдалы болғанымен, нақты жылдамдықты есептеу үшін оларға сенбеу керек. Кодтау үшін жақсы суреттер алу үшін инспекциялық автомобильдер көбінесе күндізгі уақытта деректерді жинайды, бұл кезде нақты жылдамдықтар кептелістерге, полицияның тиімді бақылауына немесе жылдамдық шектеулерінің жоғары деңгейіне байланысты төмен болуы мүмкін. Инспекциялық автомобильдер міндетті жылдамдық шегінен аспауы керек, ал басқа көлік құралдары мұны істей алады. Сондықтан жүктеу файлында пайдалану үшін орташа жұмыс жылдамдығын бағалау

үшін инспекциялық көліктің жылдамдығын пайдалану ұсынылмайды, өйткені бұл мәліметтер бір көлікке қатысты және жолды пайдаланатын басқа көлік құралдарының жылдамдығын сипаттамайды.

Жылдамдықты өлшеуді мынадай ерекшеліктерге сәйкес жергілікті жол биліктерімен келісу бойынша жүргізу қажет:

1. 1. Жылдамдық туралы деректер жиналатын учаскелер саны жоғарыдағы кестеде көрсетілгендей жол желісінің ауылдық және қалалық учаскелерінің жұмыс жылдамдық сипаттамаларын дұрыс сипаттау үшін жеткілікті болуы тиіс
2. 2. Әр жылдамдық жазбасы үшін келесі мәліметтер қажет:
 - a. учаске нөмірі
 - b. жол атауы
 - c. жол учаскесі
 - d, орналасқан жердің сипаттамасы
 - e. жергілікті жердің түрі (қалалық немесе ауылдық)
 - f. ендік
 - G. бойлық
 - h. күні
 - I. басталу уақыты
 - J. аяқталу уақыты
 - k. инспектордың аты
 - l. тіркелген жылдамдық (км / сағ)
 - m. көлік құралының түрі (автомобиль, жүк көлігі немесе мотоцикл)
 - N. қозғалыс бағыты
 - o. көрсетілген жылдамдық шегі (км/сағ).
3. Мүмкіндігінше жылдамдықты өлшеу үшін әр бөлім үшін тегіс және тангенсті орынды таңдаңыз.
4. Ауылдық жерлер үшін құрылыс пен қиылыстардан алыс жылдамдықты өлшейтін орынды таңдаңыз.
5. Қалалық немесе қала маңындағы аудандар үшін бағдаршамдардан алыс жылдамдықты өлшейтін орынды таңдаңыз; орын өткелдердің немесе кішігірім қиылыстардың жанында болуы мүмкін, бірақ басқа көлік бұрылған кезде көлік құралдарының жылдамдығын өлшемеңіз.
6. Мүмкіндігінше GPS координаттарын (ендік және бойлық) қосу арқылы жүру бөлігінің жылдамдығы мен сипаттамаларын өлшеу орнын деректер түрінде құжаттаңыз. Егер GPS координаттары қол жетімді болмаса, орналасқан жерді дәл сипаттаңыз (мысалы, қиылыстан батысқа қарай 5 км-ден 4 км-ге дейінгі жолда).
7. Көліктерді, қызметкерлер мен жабдықтарды жүргізушілердің назарын аудармайтын және олардың жылдамдығына әсер етпейтін жасырын жерде қойыңыз. Ең дұрысы, жүргізушілер жылдамдықты өлшеу орнына жақындаған кезде олардың жылдамдығы өлшенетінін білмеуі керек.
8. Әр жерде кем дегенде 100 автомобильдің жылдамдығын өлшеп, жылдамдықты жазыңыз. Велосипедтер немесе басқа моторлы емес көліктер үшін жылдамдықты жазбаңыз. Көлік құралдарының көлемі өте аз учаскелерде жылдамдық туралы деректерді жинау, тіпті 100 көлік әлі өлшенбеген болса да, 4 сағаттан кейін тоқтатылуы мүмкін.

9. Жылдамдықты басқа көліктің арқасында жылдамдығын төмендетпейтін автомобильдер үшін ғана өлшеңіз.
10. Көліктерге, жүк көліктеріне және мотоциклдерге жылдамдықты бөлек жазыңыз.
11. Өлшеу құралы таңдалған автомобильдер көлік құралдарының ағынын сипаттайтын етіп бейтарап таңдаңыз.
12. Көптеген аудандарда тек бір бағытта қозғалатын көлік құралдарының жылдамдығын өлшеңіз. Көлік құралының жылдамдығы өлшенетін қозғалыс бағыты солтүстік, оңтүстік, шығыс немесе Батыс түрінде жазылуы керек. Көлік құралдары өте аз аудандарда көлік құралдарының жылдамдығын екі бағытта да өлшеуге болады, сондықтан 100 көлік үшін жылдамдық туралы мәліметтерді алу аз уақытты алады.
13. Жылдамдық өлшенетін қозғалыс бағытында әр бөліктің суретін түсіріңіз. Фотосурет файлының атауына сайт нөмірін қосыңыз.

Жылдамдық туралы деректерді жинау барлық зерттелетін жол желісі бойынша келесі кестеге сәйкес жүзеге асырылуы тиіс.

[КЕСТЕНІ КЛИЕНТ ТОЛТЫРАДЫ]

ҚОЗҒАЛЫС ЖЫЛДАМДЫҒЫНЫҢ МІНДЕТТІ ШЕГІ	ҚАЛАЛЫҚ	АУЫЛДЫҚ
<40км/сағ	Қолданылмайды	Қолданылмайды
40км/ ағ	Орташа 2 учаске	Қолданылмайды
50км/ ағ	>2 учаске	Қолданылмайды
60км/ сағ	>20 учаске	Қолданылмайды
70км/ сағ	>5 учаске	Қолданылмайды
80км/ сағ	>20 учаске	>20 учаске

90км/сағ	Қолданылмайды	>5 учаске
100км/сағ	>20 учаске	>20 учаске
110км/сағ	Қолданылмайды	Қолданылмайды

4.4 Растайтын деректер – жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің санын есептеу бойынша деректерге қойылатын талаптар

Жол қозғалысының осал қатысушылары бүкіл әлемдегі жол өлімінің едәуір бөлігін құрайды және әлемнің көптеген жол желілері жаяу жүргіншілер мен велосипедшілерге тиісті және қауіпсіз қызмет көрсетуді қамтамасыз етпейді. Жаяу жүргіншілер мен велосипедтердің саны туралы егжей-тегжейлі мәліметтер көптеген жол агенттіктерінде сирек кездеседі және көптеген жағдайларда iRAP жобасы жаяу жүргіншілер ағынын бүкіл желі деңгейінде бағалау бірінші рет жасалуы мүмкін.

Жаяу жүргіншілер мен велосипедтер туралы мәліметтер жаяу жүргіншілер немесе велосипедшілер үшін жолдың жұлдызды рейтингісіне тікелей әсер етпейді, ал жұлдызды рейтинг жеке жаяу жүргінші немесе велосипедші үшін осы жердің қауіпсіздігін білдіреді. Алайда, жаяу НЕМЕСЕ велосипед ағыны орналасқан жердің жұлдызды рейтингісіне айтарлықтай әсер етуі мүмкін. Ағындар туралы мәліметтер қайтыс болғандардың желіде түпкілікті бөлінуіне және белгілі бір жерде жаяу жүргіншілер мен велосипедшілер үшін жағдайды жақсартуға байланысты артықшылықтарды бағалауға тікелей әсер етеді.

Жол түсірілімінде жүргізілген iRAP кодтау процесі жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің қай жерде байқалатынын бағалауды қамтиды. Бұл бейнеге негізделген бағалау уақыттың бір сәтін білдіретіндіктен, деректерді жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің ең жоғары сағаттардағы ағымы туралы түпкілікті шешім қабылдау үшін көптеген кірістердің бірі ретінде қарау керек.

iRAP бағалау мақсатында жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің қарбалас сағаттардағы ағынын есептеуді жол желісінің әрбір 100 метрлік учаскесі үшін анықтау қажет. Деректер салыстырмалы түрде үлкен санаттарға топтастырылғандықтан, жаяу жүргіншілердің ағындарының айтарлықтай өзгеру жағдайларын қоспағанда, шыңы сағаттық деректер диапазонында жиі өзгерістер күтілмейді. Мысалы, коммерциялық сауда орталығы жолаушылар пойыздарының ірі станциясына іргелес өткелдердегі ағындардың күрт өсуімен бүкіл ұзындығы бойынша (26-50) бірдей ағындарға ие болуы мүмкін.

Егер олар қол жетімді болса, жергілікті техникалық сипаттамаларға жүгіну керек немесе бағалау әдіснамасы бойынша ұсыныстар алу үшін рbіс деректерін жинау бойынша тақырыптық зерттеулерге, автомобиль жолдарының өткізу қабілеттілігі нұсқаулығына немесе ұқсас жүктеме туралы құжатқа жүгіну керек

ПАЙДАЛЫ РЕСУРСТАР

<http://toolkit.irap.org>

<http://pedbikeinfo.org>

RAP-SR-2.4: http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-2-4_QA_Guide.pdf

4.4.1 жаяу жүргіншілер мен велосипедшілер ағыны туралы қолда бар деректерді жинау

Жеткізуші жол агенттігімен, ақылы жол операторымен, полициямен немесе бағаланатын жол желісі бойынша жаяу жүргіншілер мен велосипед ағындары туралы деректерді сақтай алатын басқа агенттіктермен байланыста болуы керек. Бұл деректерді жаяу және велосипедпен жүруді жоспарлау бөлімдерінде, активтерді басқару бөлімдерінде, қауіпсіздік бөлімдерінде немесе жергілікті мемлекеттік органдарда алуға болады және барлық мүмкін көздерді зерттеу қажет.

Жаяу жүргіншілер ағындары күн ішінде айтарлықтай өзгеруі мүмкін және IRAP моделінің мақсаттары үшін ең жоғары ағын қолданылады.

4.4.2 Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілер ағыны туралы жаңа деректерді есептеу

Жаяу жүргіншілер ағынын жол желісі арқылы есептеу үшін келесі міндеттер орындалуы керек:

1. Бағаланатын жолдың немесе желінің ұзындығындағы жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің нақты санының үлгілерін бастапқы өлшеңіз. Күту уақытында күтілетін ағынға жету үшін уақытты есептеу керек (мысалы, жұмыс күнінің басталуы, мектептегі сабақтың басталу уақыты, негізгі оқиғалар). Бастапқы Инспекциялауға жататын учаскелердің схемасы төменде көрсетілген. Бұл деректер кейбір объективті деректер негізінде желідегі ағындарды кейінірек бағалауға көмектеседі.

[КЕСТЕНІ КЛИЕНТ ТОЛТЫРАДЫ]

Жол	Учаске	Жерді пайдалану түрі	# қалалық учаскелер	# ауылдық учаскелер
Жол X	x-y	Коды 1,2,5 (құрылмаған, ауыл шаруашылығы, кодталмаған)	2	5
			2	1
		Коды 3,6,7 (Тұрғын, білім беру, өнеркәсіп))	4	1
		Коды 4 (коммерциялық)		
Жол Y			5	2
...				

Қажет болса, кез-келген есептеулердің нәтижелерін "жаяу ағымдар. ашып, жүргізді.", Rap-SR-3.2 растау деректері үшін үлгі . Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің ағындары туралы түпкілікті шешім қажет болған жағдайда кіріс файлына енгізілуі керек (6-бөлімді қараңыз).

Кесте үлгісі "жаяу ағымдар. ашып, жүргізді.»

Pedestrian and Bicycle Peak Hour Flows

Country name:

About this data

The data collected in this tab is used to provide an indicative pedestrian peak-hour flow rate across the road network. More detailed analysis can be undertaken as desired and this form is only provided as a guide. The data can be used to guide the final allocation of pedestrian and bicycle flow data at the 100 metre segment level across a network.

Vulnerable User Flow

RECORD Pedestrian Flow Driver Side, Pedestrian Flow Passenger Side, Pedestrian Crossing Road, Bicycle Flow (both directions) as required

Peak Hour Flow Categories

10

1 to 5

6 to 25

26 to 50

51 to 100

101 to 200

201 to 300

301 to 400

401 to 500

501 to 900

900+

Location		URBAN AREAS			RURAL AREAS		
Road Name	Section	Land Use Code 1,2,5 (undeveloped, farming, not coded)	Land Use Code 3,6,7 (residential, educational, industrial)	Land Use Code 4 (commercial)	Land Use Code 1,2,5 (undeveloped, farming, not coded)	Land Use Code 3,6,7 (residential, educational, industrial)	Land Use Code 4 (commercial)

2. Жеткізуші әр 100 метрлік әр жол дәлізі үшін жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің жалпы санының есебін ұсынуы керек. Есептеулерге арналған деректер мыналарды қамтиды:

- жүргізуші тарапынан жол бойымен жүретін жаяу жүргіншілер (жолды түсіруге қатысты),
- жол бойымен жолаушы жағынан жүретін жаяу жүргіншілер,
- жол арқылы өтетін жаяу жүргіншілер және
- жол бойымен жүретін велосипедтердің көлемі (екі бағытта да).

3. Желідегі қозғалыс ағындарының егжей-тегжейлі сипаттамасы жолдың осы бөлігіне жауапты жергілікті инженерлермен бірлесіп орындалуы керек. Нәтиже желінің әр 100 метрлік бөлігі үшін келісілген ағын болуы керек және барлық болжамдар құжатталуы керек. Ұсынылған қадамдар:

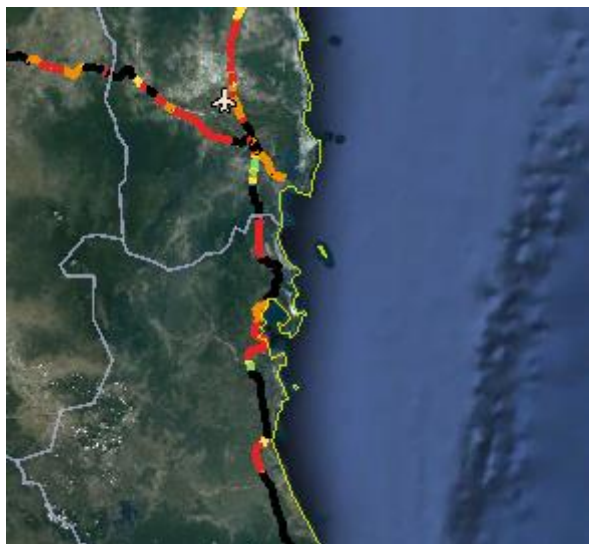
а. учаскелер саны туралы жоғарыда жиналған деректерді қарап шығыңыз және бағаланатын желіге қолдануға болатын қажеттілік үлгілерін анықтаңыз (мысалы, ауылдық жерлерде жаяу жүргіншілер ағындары әдетте 6 - дан 25-ке дейін, ал велосипедшілер үшін 1-ден 5-ке дейін). Бұл жұмыс жергілікті инженермен/сарапшымен бірлесіп орындалуы керек және бағаланатын желіге байланысты рельефтің (ауылдық/қалалық) түрлері мен жолдың, іргелес жер пайдаланудың және қоршаған ортаның әртүрлі функциялары үшін есептелген базалық ағындарды қамтуы керек.

Кодтау тобымен кодталған "жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің" деректерін көру үшін картаны немесе ұқсас құралды дайындаңыз (RAP-SR-2.2 қараңыз. Кодтау нұсқаулығы)

б. тиісті картографиялық бағдарламалық жасақтаманы немесе жол желісінің физикалық карталарын қолдана отырып, желіге енгізілуі керек ең жоғары жүктеме ағындарының диапазонын таңдаңыз (мысалы, төмендегі картаны қараңыз).

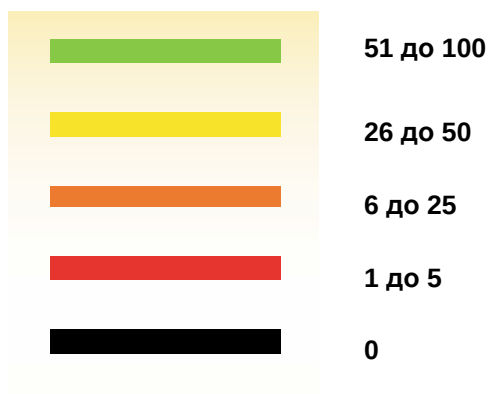
с.деректерді 100 метр аралық ақпаратқа түрлендіріңіз, оны желіде қолданылатын тұрақты жүктеме ағындары үшін кіріс файлын жаңарту үшін пайдалануға болады.

д. барлық болжамдарды Құжаттаңыз.



Provided for demonstration purposes only

ЧАС ПИК ПОТОКА ПЕШ.



4.5 Растайтын деректер-авариялар бойынша деректерге қойылатын талаптар

Жұлдызды рейтинг ХАТТАМАСЫ және iRAP инвестициялық жоспары ЖКО туралы қолжетімді деректер шеңберінде жұмыс істеу үшін әзірленген. ЖКО туралы деректері шектеулі немесе онсыз елдер үшін басқа iRAP елдерінің және/немесе жаһандық деректер көздерінің тәжірибесі өлімнің ықтимал деңгейлері туралы түсінік бере алады. Егер ЖКО туралы егжей-тегжейлі деректер қолжетімді болса, оларды бағаланатын желіде тиісті өлім жағдайларын анықтау үшін жинап, талдау керек.

4.5.1 Өлім туралы қолда бар деректерді жинау

Жоба үшін қолжетімді ЖКО туралы қолда бар деректер төменде келтірілген:

[Клиент толтырады: елде/жол желісі үшін ЖКО туралы деректердің болуы туралы жиынтық ақпарат ұсынылуы тиіс-оларды кім сақтайды және олардың қолжетімділігі, сондай-ақ деректерге қол жеткізуге арналған кез келген шығындар]

ЖКО туралы қолда бар деректер төменде қысқаша баяндалған:

- Деректер полицияда сақталады, ал жиынтық деректер Көлік министрлігінің қарамағында - негізгі байланыс деректері.....
- ЖКО туралы деректерге қолжетімділік үшін төлем алынбайды. Геопривязкамен қаза тапқандар туралы нақты деректер оқиға орнындағы өлім негізінде қол жетімді.
- Ауыр жарақат туралы және/немесе 28 күндік өлім туралы немесе ауруханаларда ауыр жарақат туралы мәліметтер жоқ.
- 2008 жылға арналған сенімді деректер жазбалары бар.

Өнім беруші тиісті органдармен байланысып, желідегі ЖКО туралы қолда бар деректерді салыстыруы тиіс. Ең дұрысы, алынған мәліметтер Rap-SR-3.2 бөлігі ретінде берілген өлім туралы мәліметтер үлгісін толтыруға мүмкіндік беруі керек.

Зерттелетін жол желісі үшін қажетті деректердің негізгі өрістері:

- Апаттың нәтижесі (өлім, ауыр жарақат-апаттың ауырлығының анықтамалары құжатталуы керек)
- Жол пайдаланушылар типіндегі апаттар (автомобиль, мотоциклші, велосипедші, жаяу жүргінші)
- Апат түрі (алдыңғы соқтығысу, жолдан шығу, қиылыста, артқы/бүйірден/тангенске соққы, велосипедшіні қағып кету, жаяу жүргіншіні қағып кету)
- Апат түрінің толық сипаттамасы (басып озу, басқаруды жоғалту, жолды кесіп өту және т. б.)
- Деректер үлгілерін жинау кезеңі (3 жылдық деректер, 5 жылдық деректер)

4.5.2 Өлім жағдайлары туралы деректерді бағалау

Егер ЖКО туралы қолда бар деректердің сапасы жеткіліксіз болып табылса, өнім беруші Rap-SR-3.2-де ұсынылған "өлім жағдайлары туралы деректердің жиынтығы" парағын толтыруға мүмкіндік беретін негізделген және жақсы құжатталған болжамдарды әзірлеу үшін тиісті сарапшылармен байланысуы тиіс².

Өлім туралы мәліметтер жиынтығының үлгісі

Total network fatalities		
Reported road deaths on surveyed network/road:	548	Year/Years: 2010-2012
Sample Period (number of years)	3	
Fatality under reporting factor:	1	Assumptions/Source
Estimated no. of fatalities on network per year	182.7	use SUBTOTAL row after filtering group
Distribution of fatalities by road user category (%)		
Vehicle occupants	92%	Assumptions/Source
Motorcyclists	5%	
Pedestrians	2%	
Bicyclists	1%	
total	100%	

Ақпарат көздері мыналарды қамтиды, бірақ олармен шектелмейді:

- Қажеттілігіне қарай енгізілген түзетулері бар ЖКО туралы қолжетімді деректер
- Полициямен, жол қауіпсіздігі мамандарымен және медицина қызметкерлерімен кеңестер
- Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымы жариялаған "әлемдегі жол қауіпсіздігі туралы есеп" соңғы нұсқасы.
- Ел ішінде немесе ұқсас елдерде өліммен аяқталған және/немесе ауыр жарақаттары бар ЖКО орташа деңгейі туралы деректер
- Бүкіл әлем бойынша IRAP бағалауларын жүргізу тәжірибесі

4.5.3 Өлім жағдайларын модельдеу

Көлік құралдары мен мотоциклдердің жолаушылары өлімінің болжамды саны олардың өлім-жітім көрсеткіштерін калибрлеу кезінде зерттелетін желі бойынша бөлінгенге дейін үштен бірге азаяды. Бұл қадам модель барлық жазатайым оқиғалар мен жазатайым оқиғалардың түрлерін ескермейтіндіктен және ескермейтіндіктен жасалды, сондықтан түзету шараларынан үнемдеуді есептеу үшін өлімнің азаюы қолданылады. Табыс деңгейі жоғары елдерде, әдетте, ауылдық жерлердегі жолдардағы өлім-жітімнің шамамен 20% - ы жұлдызды рейтинг (SRS) баллдарымен байланысты емес. Табысы төмен және орташа елдерде үлес жоғары болуы мүмкін. Rap жобаларында жолдардағы өлім-жітімді бағалау кезінде қарсы шараларды бағалау үшін төрт доңғалақты көлік

² RAP-SR-3.2: http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-3-2_Supporting_Data_Template.xlsm

құралдары мен мотоциклдерге байланысты өлімге әкелетін жазатайым оқиғалардың үштен екісі ескеріледі. Қазіргі уақытта жаяу жүргіншілер мен велосипедшілер арасындағы өлім - жітімді төмендету мүмкіндігі қарастырылуда.

4.6 4.6 растайтын деректер – қарсы шараларға арналған шығындарға қойылатын талаптар

Жеткізуші жергілікті жол биліктерімен келісім бойынша қарсы шаралардың құны туралы деректер жинауға тиіс. Әр түрлі қарсы шаралардың құны мен қолданылу мерзімі туралы толық ақпарат Rap-SR-3.2-де қарсы шаралар шығындары жұмыс кестесінде бекітілген. Бұл деректер ViDA-ға жүктеу үшін келесі өлшемдерге сәйкес келуі керек:

- Пішімі: CSV файлы
- Жергілікті валютадағы шығындар
- Бағандар:
 1. Қарсы шара сәйкестендіргіші (қарсы шара типіне берілген бірегей код)
 2. Қарсы шара атауы (қарсы шара типіне берілген бірегей атау)
 3. Жүріс бөлігінің коды (жақсарту тек бөлінбеген жолға ғана тән бе, жеке жолды оқшаулауға бола ма, немесе өңдеу әдетте екі/көптеген жүріс бөліктеріне де қолданылады және оларға әсер ете ме)
 4. Шығындар бірлігі (әрбір қарсы шара үшін шығындарды анықтауға негіз. Бұл учаскедегі нақты жағдайларды көрсетуге мүмкіндік береді, мысалы, жолақтың кеңеюі әр жолаққа қолданылады және км жолақтың негізінде есептеледі)
 5. Қызмет ету мерзімі (қарсы шара ауыстыруды немесе толық жөндеуді қажет ететін уақыт кезеңі)
 6. Ауылдық жерлердегі жақсартудың төмен құны-ауылдық жерлердегі қарсы шаралардың құны, мұнда жақсарту құнының өрісі Rap-SR-2.2 жұлдызды рейтингінің Кодтау нұсқаулығында төмен деп анықталған.
 7. Ауылдық жерлердегі жақсартудың орташа құны-ауылдық жерлердегі қарсы шаралардың құны, мұнда жақсарту құны өрісі Rap-SR-2.2 жұлдызды рейтингті кодтау нұсқаулығында орташа деп анықталған.
 8. Ауылдық жерлердегі жақсартудың **жоғары құны**-ауылдық жерлердегі қарсы шаралардың құны, мұнда жақсарту құны өрісі Rap-SR-2.2 жұлдызды рейтингті кодтау нұсқаулығында жоғары деп анықталған.
 9. Қалалық жерді жақсартудың **төмен құны**-қалалық жердегі қарсы шараның құны, мұнда жақсарту құны өрісі Rap-SR-2.2 жұлдызды рейтингті кодтау нұсқаулығында төмен деп анықталған.
 10. Қалалық жерде жақсартудың **орташа құны**-қалалық жерде қарсы шараның құны, мұнда жақсарту құны өрісі Rap-SR-2.2 жұлдызды рейтингті кодтау нұсқаулығында орташа деп анықталған³.
 11. Қалалық жерде жақсартудың **жоғары құны**-қалалық жерде қарсы шараның құны, мұнда жақсарту құны өрісі Rap-SR-2.2 жұлдызды рейтингінің Кодтау нұсқаулығында жоғары деп анықталған.

³ RAP-SR-2.2: http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-2-2_Star_Rating_coding_manual.docx

12. Бөлінген жолдың құндылық мультипликаторы-бұл әдепкі бойынша 1-ге тең, бірақ шығындар көбейткішін бөлінген жолдарда пайда болған және жолды бөлу бөлінбеген жолдың жақсаруымен салыстырғанда шығындарды едәуір арттыратын қиылыстар мен жаяу жүргіншілер өткелдері сияқты "көп жолақты жолдың" нақты жағдайларына қолдануға мүмкіндік береді.
13. Жасыру-егер жақсарту басталса, бірақ нәтижелер жасырын болса, нәтиже белгісіз немесе одан әрі талдауға дейін хабарлама қажет емес (мысалы, жылдамдықты басқару)
14. Елемеу-жақсарту белгілі бір юрисдикцияда немесе жобада қолайсыз болып саналады және талдаудан толығымен алынып тасталады, сондықтан ол желінің кез-келген жерінде іске қосылмайды немесе қарастырылмайды.

Countermeasure Cost Data

Country name:

Create Countermeasure upload file

About this data

The data collected in this tab is used in the estimation of countermeasure costs and economic analysis

The data shown in the white cells now is example data only and can be used to generate a local currency / country starting point by using a multiplier to the values provided below

Countermeasure ID	Countermeasure	C'way Code	Unit of Cost	Service Life (1)	RURAL Low Upgrade Cost	RURAL Med Upgrade Cost	RURAL High Upgrade Cost	URBAN Low Upgrade Cost	URBAN Med Upgrade Cost	URBAN High Upgrade Cost	C Co
1	Improve delineation	Individual	lane km	5	8,000	8,000	8,000	14,000	16,000	22,000	
2	Bicycle lane (on-road)	Individual	per km	20	25,000	108,000	304,000	273,000	195,000	380,000	
3	Bicycle lane (off-road)	Individual	per km	20	284,000	319,000	962,000	369,000	415,000	1,249,000	
4	Motorcycle lane (painted logos only on-road)	Individual	per km	5	8,000	8,000	8,000	14,000	16,000	22,000	
5	Motorcycle lane (construct on-road)	Individual	per km	20	62,000	124,000	186,000	83,000	165,000	248,000	
6	Motorcycle lane (segregated)	Individual	per km	20	300,000	375,000	450,000	375,000	450,000	525,000	
7	Horizontal realignment	Individual	lane km	20	4,514,000	6,709,000	11,184,000	5,862,000	8,713,000	14,525,000	
8	Improve curve delineation	Individual	per carriageway km	5	26,000	43,000	66,000	142,000	178,000	285,000	
9	Lane widening (up to 0.5m)	Individual	lane km	10	41,000	78,000	133,000	545,000	693,000	1,277,000	
10	Lane widening (>0.5m)	Individual	lane km	10	67,000	774,000	168,000	677,000	1,183,000	1,887,000	

5 Процесс және талдау спецификациясы

Провайдер келесі қадамдарды қолдана отырып деректерді өңдеуі керек. RAPcapacity "жұлдызды рейтинг"курсының жұлдызды рейтинг Модулінің бөлігі ретінде нұсқаулық береді.

1. Кодталған деректерді IRAP жүктеу файлының форматына түрлендіріңіз (RAP-SR-3.3 жүктеу файлының сипаттамасында анықталғандай).
2. IRAP әдіснамасына сәйкес және клиентпен және жол билігімен кеңескеннен кейін жол учаскелерін жасаңыз.
3. Жүктеу файлына көлік құралдарының ағыны туралы деректерді және мотоциклдердің пайызын, сондай-ақ жылдамдық деректерін қосыңыз.
4. Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің ағынын санап, оларды растайтын мәліметтерде жиналған көлік құралдарының, жаяу жүргіншілердің және велосипедшілердің көлемімен салыстырыңыз. Жүктеу файлына ағын деректерін енгізіңіз.
5. Жобаны орнатуды , өлімнің құнын есептеудің бастапқы айнымалыларын, экономикалық айнымалыларды және қарсы шаралар шығындарын аяқтау арқылы IRAP онлайн бағдарламасында жоба жасаңыз.
6. Деректер жиынтығын интернеттегі iRAP бағдарламасына жүктеңіз.
7. Желіге жиналған жазатайым оқиғалар туралы мәліметтерге сәйкес өлім-жітімді бағалауды тексеріп, осы деректерді қайта өңдеңіз.
8. Нәтижелерді талдаңыз, жүктеу файлына түзетулер енгізіңіз және қажет болған жағдайда деректерді қайта өңдеңіз

Жеткізуші iRAP жүктеу файлының сапасын, жұлдызды рейтинг нәтижелерін және жол қауіпсіздігі бойынша инвестициялық жоспарды тексеруі керек. Нұсқаулық үшін Rap-SR-2.4 жұлдызды рейтинг пен жол қауіпсіздігі бойынша инвестициялық жоспардың сапасын қамтамасыз ету нұсқаулығын қараңыз.⁴

⁴ RAP-SR-2.4: http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-2-4_QA_Guide.pdf

Сонымен қатар, жеткізуші жергілікті мүдделі тараптармен алдын-ала нәтижелерді тексеріп, қажет болған жағдайда осы тексеру негізінде нәтижелерді түзетуі керек. Әдетте, жолдарды кодтау процесіне қатысқан жергілікті мүдделі тараптар да тексеруге қатысады. Бұл тексерудің мақсаты-бұл:

- a) мүдделі тараптар IRAP онлайн бағдарламасын қолдануды үйренеді .
- b) мүдделі тараптар iRAP нәтижелерімен таныс.
- c) мүдделі тараптар iRAP әдіснамасын, шектеулерді және қажетті инженерлік әрекеттерді түсінеді.
- d) ұсынылатын қарсы шаралар (техникалық тұрғыдан да, елге қолдану тұрғысынан да) жүзеге асырылуы мүмкін.
- e) қарсы шараларға ұсынылатын шығындар негізделген.
- f) көлік құралдарының көлемі мен жаяу жүргіншілер есебі негізделген.
- g) қосымша білім беруге және жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі бастамаларға әлеуетті қажеттілік анықталды;

Жобаны талдауды аяқтау үшін провайдер RAPcapacity-де "IRAP-қа кіріспе", "инспекциядан бастап жұлдызды рейтинг" және "жол қауіпсіздігі бойынша инвестициялық жоспар" курстарынан өтуі керек. Осы ерекшелікке жауап беретін, бірақ мұндай оқытудан өтпеген жеткізушілер өз ұсыныстарында осы курстардан өту мүмкіндігін қарастыруы тиіс.

Жүктеу файлы RAP-SR-3.3 сипаттамасына сәйкес толтырылуы керек .

Нәтижелер жергілікті мүдделі тараптарға ұсынылғанға дейін алдын-ала нәтижелер [кімге] қарау үшін жіберілуі керек. Егер сапаны тәуелсіз тексеру қателерді немесе кемшіліктерді анықтаса, жеткізуші түзетулер енгізуге және деректерді қайта өңдеуге дайын болуы керек. Нұсқаулық ретінде жеткізушілер ұзындығы 3000 км болатын әдеттегі желіні талдауға шамамен он күн кетуі керек.

6 Есеп беру спецификациясы

Жеткізуші екі ресми есепті, толық техникалық есепті және жиынтық есепті дайындауы керек. Екі Есеп клиенттің келісімі бойынша және IRAP брендинг нұсқауларына сәйкес тиісті сауда маркасын қолдана отырып дайындалуы керек. Толық техникалық есеп мыналарды қамтуы керек:

1. Жобаның тарихы, міндеттері мен мақсаттары туралы толық ақпарат
2. Инспекцияланған жол желісінің тізімі.
3. Жол атрибуттары туралы толық ақпарат
4. Жасалған кез келген болжамдармен бірге барлық пайдаланылатын растайтын деректердің толық ақпараты (дереккөзді қоса алғанда).
5. Жұлдызды рейтинг кестесі
6. Жұлдызды рейтинг карталары
7. Жол қауіпсіздігі бойынша инвестициялық жоспар
8. Жоба барысында өткізілген оқыту, семинарлар және демонстрациялар туралы толық ақпарат

Жиынтық есеп мыналарды қамтуы тиіс:

1. Анықтамалық ақпарат пен жоба мақсаттарының қысқаша сипаттамасы.
2. Инспекцияланған жол желісінің тізімі.
3. Жұлдызды рейтинг кестесі
4. Жұлдызды рейтинг карталары
5. Жол қауіпсіздігі бойынша инвестициялық жоспар

Есеп үлгілері нұсқаулық ретінде пайдалануға болады және RAPcapacity оқу ресурстарының бөлігі ретінде беріледі.

Вьетнамдағы iRAP жобасының техникалық есебі

Вьетнамдағы iRAP жобасының жиынтық есебі

Шығындар кестесі
Өнім беруші келесі шығындар кестесін ұсынады.

	МІНДЕТ	МӨЛШЕРЛЕМЕ	Алдын ала сома	БАҒАСЫ (Валюта)
1	Саяси және техникалық қатысу	Жалпы сома		
2a	Растайтын деректерді жинау (мұнда көрсетілмеген қозғалыстың, жылдамдықтың және жаяу жүргіншілер мен велосипед ағындарының қосымша көлемдерін қоспағанда, барлық растайтын деректерді қоса алғанда))	Жалпы сома		
2b	Растайтын деректерді жинау Қозғалыс көлемі-3 сағаттан кем Қозғалыс көлемі - 24 сағат Қозғалыс көлемі - 7 күн Жылдамдық туралы мәліметтер (100 автомобильді санау) Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің санын есептеу	Шығындар кестесі Учаске үшін Учаске үшін Учаске үшін Учаске үшін Учаске үшін	[АНЫҚТАУ] [АНЫҚТАУ] [АНЫҚТАУ] [АНЫҚТАУ] [АНЫҚТАУ]	
3	Өңдеу және талдау	Жалпы сома		
	БАРЛЫҒЫ			

Appendix A – Аварияларды бағалау жөніндегі нұсқаулық

Жол-көлік оқиғалары туралы мәліметтері нашар елдерге көмектесу үшін IRAP қолданыстағы тексерілетін жол желісінде өлімді талдау немесе бағалау үшін бастапқы нүктені құру үшін өлім-жітім мен ауыр жарақаттардың типтік көрсеткіштерін жинады.

Жол түрі / жұлдыздық рейтинг бойынша өліммен аяқталған және ауыр жарақат алған апаттардың болжамды түрлері

	Табысы төмен және орташа елдер	Табысы жоғары елдер *
Автомобиль жолы (жоғары стандарт 4 немесе 5 жұлдызды рейтинг)	10-20 FSI миллиард vkt (16-32 FSI миллиард vmt)	5-10 FSI миллиард vkt (8-16 FSI миллиард vmt)
Қос жол (төмен рейтинг 4 немесе жоғары 3 жұлдызды рейтинг)	30-60 FSI миллиард vkt (48-96 FSI миллиард vmt)	15-20 FSI миллиард vkt (24-36 FSI миллиард vmt)
Бір жол жүру (төмен 3 жұлдыз немесе жоғары 2 жұлдызды рейтинг)	80-160 FSI миллиард vkt (128-256 FSI миллиард vmt)	30-40 FSI миллиард vkt (48-64 FSI миллиард vmt)
Төмен стандартты жалғыз жол (төмен 2 жұлдызды немесе 1 Жұлдызды жол)	200-600 FSI миллиард vkt (320-960 FSI миллиард vmt)	60-80 FSI миллиард vkt (96-128 FSI миллиард vmt)

1. (FSI = өлім мен ауыр жарақаттардың нәтижелері; vkt = көлік құралдарының бір шақырымы; vmt = көлік құралдарының бір шақырымы)
2. * Табыстың жоғары сәйкессіздігі, әдетте, жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқына және көлік құралдарының стандарттарына байланысты мәселелерге байланысты
3. Есептеулерді қолданыстағы жол желісіне қолдану үшін келесі әрекеттерді орындау ұсынылады:
4. Жергілікті мәліметтер мен білімді ескере отырып, жоғарыда аталған апаттың әдеттегі коэффициентін қарап шығыңыз және қажет болған жағдайда түзетіңіз.
5. Vida-да IRAP жұлдыздарының рейтингісін талдаңыз және "негізгі деректерді" жүктеу файлын жасаңыз.
6. Автомобильдердің жұлдызды рейтингінің нәтижелеріне сүйене отырып, 1-қадамда анықталған апаттың тиісті коэффициентін жазыңыз (мысалы, анықтамалық кестені қолдана отырып).
Жүктеу файлынан трафиктің көлемін (aadt) учаскенің ұзындығына көбейтіп, әр учаске үшін көлік құралының километрмен (мильмен) эквивалентті жүгірісін анықтаңыз.
7. Автомобильдің километрмен жүрісін 3-қадамда айқындалған ЖКО тиісті коэффициентіне көбейтіңіз.
8. Желідегі қайтыс болғандар мен ауыр жарақаттардың жалпы санын есептеңіз.

*Алу үшін көрсеткіштер тек өлім жағдайлары үшін нәтижені тек 11-ге бөліңіз (яғни "жол апаттарының нақты құны" құжатында көрсетілгендей, әрбір өлімге 10 ауыр жарақат келеді"*⁵

⁵ Жол апаттарының нақты құны, Dahdah, McMahon 2005 : <http://www.irap.net/about-irap-3/research-and-technical-papers?download=45:the-true-cost-of-road-crashes-valuing-life-and-the-cost-of-a-serious-injury-espaol>