

Анализ транспортного коридора Рига – Минск

Яцкив И.В., Саврасов М.М.

Рижский институт транспорта и связи

Географическое расположение Латвии выгодно отличает ее от других стран прибалтийского региона. Выражается это прежде всего в наличии незамерзающих портов и наличие сухопутной границы с такими странами как Россия, Литва, Белоруссия и Эстония. Эти факторы определяют высокие объемы транзита через страну, а также высокий уровень занятости населения в сфере перевозок. Одно из основных направлений движения транзита через Латвию – на восточной границе с такими странами как Россия и Белоруссия. При этом доля автотранспортных перевозок между этими двумя странами составляет порядка 20 % от общего объема перевозок. Учитывая наметившееся улучшение отношений между двумя странами, встает вопрос насколько транспортная инфраструктура обеих стран готова к увеличению грузового потока. Цель данной статьи это анализ транспортного коридора Рига-Минск на предмет наличия узких мест и проблемных зон. Для анализа используется моделирование на макроэкономическом уровне, которое позволяет проигрывать различные сценарии развития ситуации. Учитывая сложившееся политические и экономические тенденции между Латвией и республикой Беларусь можно предполагать, что товарооборот и транзит между странами будет возрастать. Однако, инфраструктура транспортного коридора на территории Латвии не готова к увеличению интенсивности движения. Поэтому стоит задача проработки различных сценариев развития ситуации. В работе для исследования была разработана макро-модель, которая включает в себя ряд транспортных зон, являющиеся основными поставщиками транзита на территорию Латвии и Беларуси.

УДК 656.142

Оценка эффективности применения искусственных дорожных неровностей на пешеходных переходах, расположенных вне перекрестков

Скульбеденко Н.А.

Иркутский государственный технический университет

В последние годы в городах Российской Федерации приступили к устройству искусственных дорожных неровностей (ИДН) так называемых «лежачих полицейских». Размещение этих искусственных неровностей выполнено бессистемно на улицах с разной интенсивностью движения,

мик транспорта, так и пешеходов. В некоторых случаях интенсивность движения транспорта превышает 1000–1500 ед./ч и на таких участках устройства ИДН в пиковые периоды отмечаются значительные очереди транспортных средств.

Едиственный норматив на применение ИДН «Временные нормы и правила на устройство искусственных дорожных неровностей» (ВНИП 01-2000) утвержденный распоряжением Правительства Москвы N 265-РЗП от 10 апреля 2000 г., является документом московского пользования.

Предлагается определить эффективность применения ИДН на нерегулируемых пешеходных переходах, расположенных на перегонах улиц, путем сравнения различных вариантов организации дорожного движения (ОДД) на пешеходных переходах по величине суммарного ущерба от задержек транспортных средств и пешеходов.

Результаты численного моделирования задержек транспортных средств и пешеходов в широком диапазоне значений интенсивности движения и результаты натурального обследования пешеходных переходов г. Иркутска показали значительный суммарный ущерб от задержек транспортных средств и пешеходов при применении ИДН.

Учитывая вышеизложенное, можно говорить о целесообразности применения ИДН только в зонах успокоения движения.

УДК 656

Проблемы приграничного трафика в логистическом коридоре Латвия – Беларусь

Баранова Л., Граковский А., Кожемякина Н., Медведев А.
Рижский институт транспорта и связи

Объемы товарооборота между Латвийской Республикой и Республикой Беларусь из года в год неуклонно возрастают. Основной поток грузов перемещается в направлении латвийские порты (Рига, Вентспилс, Лиепая) – пограничный переход Патерниеки–Бигосово. Весь грузовой поток распределяется между двумя видами транспорта: железнодорожный и автомобильный.

Железнодорожный транспорт в основном используется для перевозки наливных (нефтепродукты) и насыпных (калийные удобрения, уголь и т.п.) грузов. Перевозка основной массы других грузов осуществляется автотранспортом. Как показали проведенные исследования, интенсивность транспортного потока грузовых автомобилей в приграничной зоне носит неравномерный характер. Это можно объяснить тем, что по направлению к границе ЛР–РБ существенную роль играет поток грузовых автомобилей движущихся с паромной линии Таллинн – Хельсинки. В течение суток в