

1 Применение различных малых архитектурных форм (Цветочницы, шары, призмы, пирамиды, полусферы, вазоны и другие малые формы применяют при достаточной ширине пешеходной части тротуара. Кроме ограничения доступа, архитектурные формы выполняют и эстетическую функцию. Этот аспект требует согласования вида и размеров форм для соответствия дизайну окружающей среды).

2 Ограничители и отбойники. Ограничители устанавливают в зону парковочного кармана или непосредственно на тротуаре. Одно из основных назначений ограничителя – предотвратить попадание свеса автомобиля в зону эффективной ширины тротуара (пешеходной части). Отбойники обладают большей удерживающей способностью и должны применяться при санкционированном размещении парковок на тротуаре.

3 Направляющие и ограждающие устройства. Пешеходные ограждения не только предотвращают выход пешеходов на проезжую часть, но и служат средством ограничения въезда на тротуар. Направляющие устройства могут устанавливаться по кромке тротуара, на проезжей части (вдоль бордюрного камня, по линиям разметки). Для обеспечения пассивной безопасности тротуаров и территорий остановочных пунктов применяют стержневую систему повышенной прочности и устойчивости.

4 Проходы. Их устанавливают в створе пешеходного перехода, тротуара, пешеходной дорожки и др. Кроме функции ограничения доступа, канализируют движения пешеходов и не забирают эффективное пешеходное пространство.

5 Высокий ступенчатый бордюр. Данный способ ограничения доступа следует считать одним из самых эффективных, с высокой степенью удерживающей способности.

6 Зеленая изгородь, насаждения. Зеленые насаждения оказываются достаточно эффективными средствами ограничения доступа. При размещении зеленых насаждений необходимо следить за сохранением эффективной ширины тротуара (пешеходной части). Выбирать следует категории зеленых насаждений, адаптированных к применению в городах.

Таким образом, широкое применение средств ограничения доступа освободит территории пешеходных пространств от автомобилей на УДС городов, обеспечит их привлекательность и устойчивое функционирование, снизит вероятность возникновения ДТП и экономические, экологические и социальные потери в дорожном движении. Вместе с тем, актуально ввести термины «доступ» и «управление доступом» в нормы градостроительного проектирования и функциональную классификацию городских улиц и дорог, в технические нормы проектирования городских улиц и дорог в Республике Беларусь. Является весьма насущной задача разработки методических руководств к действию и рекомендаций по эффективному внедрению в практику методов управления доступом автомобилей к улично-дорожным пространствам в целом.

УДК 656.225.073.436

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТРЕБОВАНИЙ К ПЕРЕВОЗКАМ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В ЕВРОСОЮЗЕ И СНГ

А. Н. КИШКУН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Перевозка опасных грузов представляет собой значительную долю в общей массе перевозки грузов. По статистике, в странах Европы 50–60 % всех перевозимых грузов составляют опасные, в странах же СНГ – только около 15 % от общего объема перевозок. Однако данные цифры свидетельствуют не о низкой доле опасных грузов в грузообороте стран СНГ, а о различной трактовке понятия «опасный груз» в законодательствах этих стран. Очень часто в нашем государстве грузы, не относящиеся в соответствии с нашим законодательством к категории опасных, представляют собой потенциальную угрозу для безопасности жизни и здоровья населения, экологической обстановки, что повышает уже и без того существующий риск возникновения чрезвычайных ситуаций с тяжелыми последствиями на транспортных магистралях. Кроме того, значительное количество транспорта с опасными грузами постоянно находится в непосредственной близости от промышленных предприятий и жилых массивов, что также представляет

собой повышенную угрозу безопасности. Минимизация вышеуказанных рисков напрямую зависит от адекватного правового регулирования в данной области. Именно поэтому тема перевозки опасных грузов представляется актуальной, в особенности при их перевозке железнодорожным транспортом. Связано это с тем, что технические особенности железнодорожного транспорта, а также разветвленная система железнодорожных путей позволяют перевозить большой ассортимент опасных грузов и тем самым являются конкурентоспособными в отношении иных видов транспорта. Исследование зарубежного правового опыта в регулировании перевозки опасных грузов на примере Германии, государства, где железнодорожное сообщение развито в высшей степени, может быть полезным для совершенствования и создания более эффективного отечественного правового регулирования в данной области. Прежде всего необходимо изучить понятие "опасный груз". В законодательстве Беларуси понятие опасного груза при его перевозках закреплено Законом Республики Беларусь от 6 июня 2001 года "О перевозке опасных грузов". Кроме того, понятие "опасный груз" содержится в межгосударственном стандарте ГОСТ 19433–88 "Грузы опасные. Классификация и маркировка" (Постановление Госстандарта СССР от 19 августа 1988 г. № 2957).

В немецком законодательстве нет отдельного четкого понятия опасного груза (*das Gefahrgut*), закрепленного в Германском торговом уложении (*Deutsches Handelsgesetzbuch*). В "Понятиях" Рамочного положения о внутренней и международной перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным транспортом и внутренними водами указывается, что опасные грузы – это вещества и предметы, запрещенные или разрешенные по предусмотренным условиям ADR/RID/ADN [Торговое уложение Германии (ГТУ)]. В ГТУ содержится только лишь общая статья, посвященная перевозке опасных грузов. Исходя из комментариев к ГТУ, следует сделать вывод, что опасным признается любой груз, который, основываясь на специфике перевозки, может рассматриваться как опасный.

В немецком законодательстве понятие «перевозка опасных грузов» является более комплексным, т. к. оно распространяется на три вида транспорта, а в Беларуси оно дается для каждого вида транспорта в отдельности.

Анализируя и другие положения законодательств стран Евросоюза и СНГ, можно сделать ряд выводов. В частности, они имеют схожую структуру в области регулирования перевозок опасных грузов и подзаконные акты. Однако несмотря на такое сходство, выделяется и ряд отличительных черт.

Совершенствование законодательства в области перевозок опасных грузов с учетом международного законодательства и практики позволит снизить вероятность чрезвычайных ситуаций на территории Республики Беларусь.

УДК 656.222.3

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ДИНАМИКИ ТРАНСПОРТНОЙ НАГРУЗКИ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПРОЦЕССА ФОРМИРОВАНИЯ ПОЕЗДОВ

В. Г. КОЗЛОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В настоящее время план формирования поездов разрабатывается на основе расчетных вагонопотоков без учета их колебаний в течение периода его действия (года). Как правило, в качестве расчетных вагонопотоков принимается наиболее вероятное значение объемов перевозок, что на практике не соответствует фактическим размерам. Поэтому более 50 % времени в году работа отдельных железнодорожных направлений осуществляется не по оптимальному плану формированию. Даже незначительные колебания мощности корреспонденций изменяют условия выгоды выделения назначений и приводят к изменению оптимального плана формирования, что имеет особое значение в современных условиях динамически изменяемых объемов. При изменении плана формирования изменяется соответственно система распределения сортировочной работы между техническими станциями сети. Происходит перераспределение маневровой работы, что