

низкое количество автомобилей малой грузоподъемности и автопоездов. Конечно, это в основном обусловлено структурой парка в нашей стране, однако и ставит определенные задачи перед организацией движения.

Наибольшая средняя грузоподъемность зарегистрирована в субботу и составила 10,88 т.

В результате обработки полученных данных по исследованию состава транспортного потока и распределения его по грузоподъемности сделаны некоторые общие выводы:

- на дорогах Кемеровской области зарегистрировано примерно одинаковое количество автобусов по дням недели – от 1 % до 5 %;
- наибольшее количество грузовых автомобилей (34 %) проходит по новой дороге на Алтай по четвергам и уменьшается к субботе;

- количество легковых автомобилей на всех дорогах увеличивается от четверга к субботе;

- наибольшее количество легковых автомобилей (87 %) зарегистрировано в субботу на автодороге Кемерово – Новокузнецк;

- на автомобильных дорогах Кемеровской области наибольшая доля автомобилей грузоподъемностью до 2 т (44 %) зафиксирована в субботу;
- выявлена тенденция роста количества грузовых автомобилей грузоподъемностью до 2 т от четверга к субботе;



Рис. 9. Распределение автомобилей по грузоподъемности на пункте № 18 в субботу

- среди автопоездов наибольшая доля приходится на автомобили грузоподъемностью до 20 т, которые зарегистрированы на автомобильной дороге на Алтай.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Андреева Н.А., Березин А.С., Жданов Л.С., Косолапов А.В., Матвеев Ю.Н. Натурное измерение интенсивности движения на автомобильных дорогах Кемеровской области / Вестн. КузГТУ, 2005. №3. С. ##.

## УДК 656.13.08

**Н.А. Андреева, А.С. Березин, Л.С. Жданов, А.В. Косолапов, Ю.Н. Матвеев**

### ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКА НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Одновременно с замерами интенсивности движения [1] и состава транспортного потока [2] изучается и транзитный по-

ток.

Проанализируем транзитный транспортный поток, зарегистрированный на автодоро-

гах Кемеровской области на учетных пунктах (УП) № 15 и № 16 с наибольшей интенсивностью движения (автомобиль-

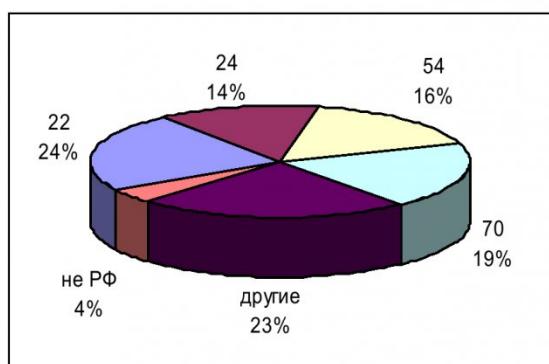


Рис. 1. Распределение транзитного транспортного потока на пункте № 15 по регионам

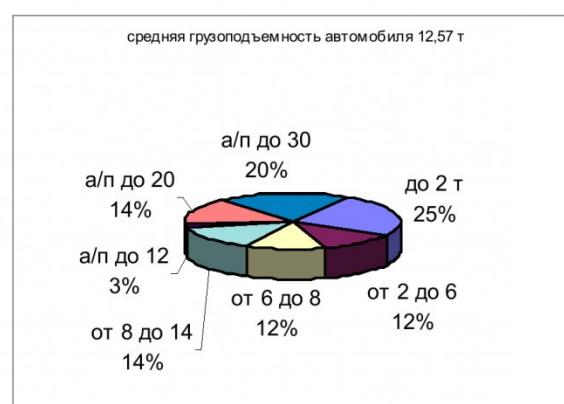


Рис. 2. Распределение грузовых автомобилей по грузоподъемности на пункте № 15

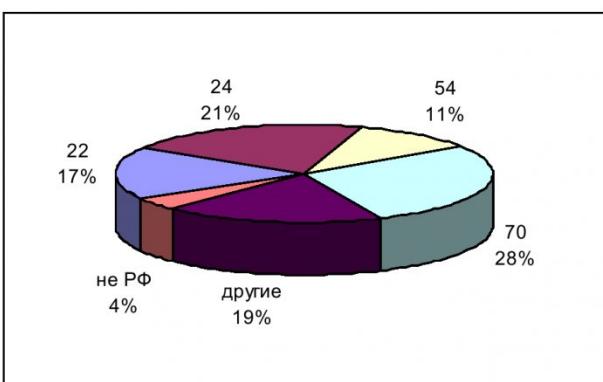


Рис. 3. Распределение транзитного транспортного потока на пункте № 16 по регионам

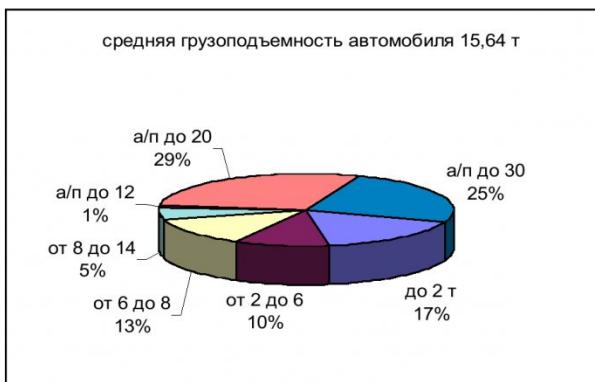


Рис. 4. Распределение грузовых автомобилей по грузоподъемности на пункте № 16

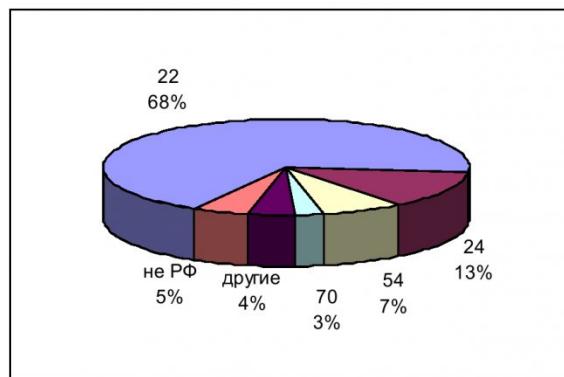


Рис. 5. Распределение транзитного транспортного потока на пункте № 18 по регионам



Рис. 6. Распределение грузовых автомобилей по грузоподъемности на пункте № 18

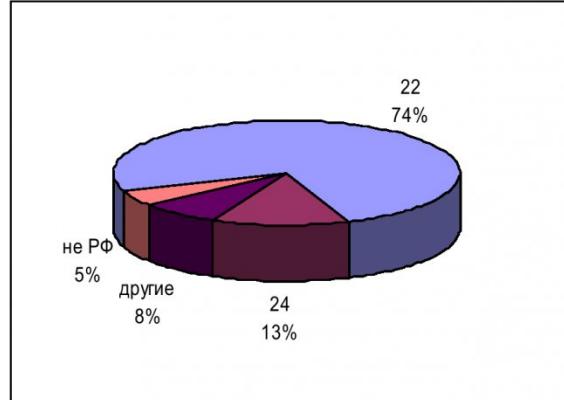


Рис. 7. Распределение транзитного транспортного потока на пункте № 19 по регионам

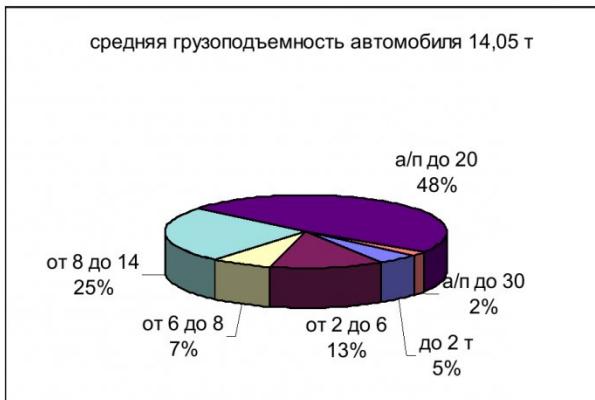


Рис. 8. Распределение грузовых автомобилей по грузоподъемности на пункте № 19

ная дорога Кемерово – Новокузнецк), на УП 18 и 19 (новая автомобильная дорога Белово – Алтай) и на УП 6 на въезде в Мариинск со стороны Берикуля.

На УП 15 (Березово) транзитный транспортный поток распределился следующим образом (рис. 1).

Доля транзитного транспортного потока невелика и составила всего 4 %. В составе транзитного транспортного по-

тока автобусов – 1, грузовых автомобилей – 20, легковых автомобилей – 79 %. Средняя грузоподъемность составила 12,57 т.

На УП 15 грузовые автомобили по грузоподъемности распределились следующим образом (рис. 2). На УП 16 (Панфилово) (рис. 3) в составе транспортного потока доля транзита увеличилась до 7 %. По типам подвижного состава изменений

почти не произошло. Автобусов зафиксировано 1 %, грузовых автомобилей – 19 %, легковых автомобилей – 80 %.

Грузовые автомобили по грузоподъемности распределились, как показано на рис. 4.

Средняя грузоподъемность составила 15,64 т.

На автомобильной дороге Белово – Алтай на УП 18 (Мереть) транзитный транспортный поток показан на рис. 5.

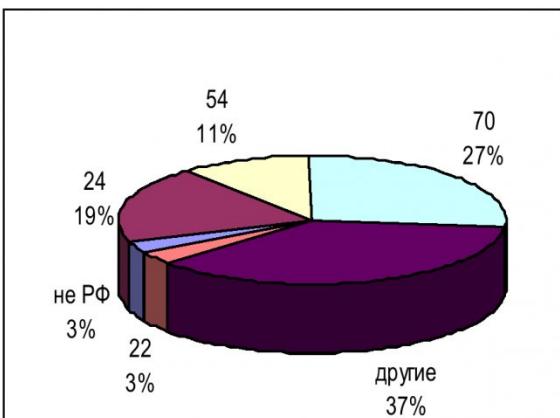


Рис. 9. Распределение транзитного транспортного потока на пункте № 6 по регионам

Доля транзитного транспорта в составе транспортного потока составила 30 %. Автобусов не зафиксировано совсем, грузовых автомобилей – 49 %, легковых автомобилей – 51 %.

Грузовые автомобили по грузоподъемности распределились, как показано на рис. 6. Средняя грузоподъемность составила 13,83 т.

Транзитный транспортный поток на учетном пункте № 19 (поворот на Гурьевск) показан на рис. 7. Доля транзитного транспорта в целом по дороге - 16 %. В составе транзитного транспортного потока достаточно высока доля грузовых автомобилей – 40 %, на легковые автомобили приходится 60 %.

Транзитный транспортный поток на УП 19 показан на рис. 8. Средняя грузоподъемность составила 14,05 т.

УП 6 находится на севере области на автомобильной дороге Томск – Мариинск (рис. 9).

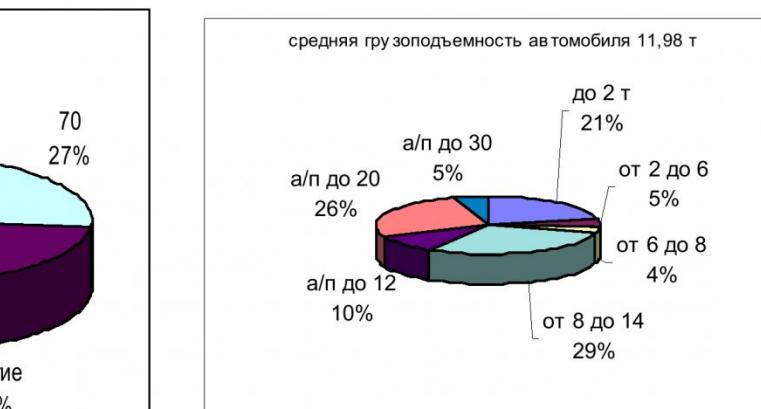


Рис. 10. Распределение грузовых автомобилей по грузоподъемности на пункте № 6

Доля транзитного транспорта - 27 %.

В составе транзитного транспортного потока преобладают легковые автомобили – 71%, грузовых автомобилей почти в 3 раза меньше (24 %), а автобусов – 5 %.

Распределение грузовых автомобилей по грузоподъемности показано на рис. 10.

Средняя грузоподъемность составила 11,98 т.

В результате анализа натурных измерений транзитного транспортного потока можно утверждать, что:

- наибольшее количество транзитного транспорта зафиксировано на автодороге Белово – Алтай (30 %);

- на юге Кемеровской области на автомобильных дорогах чаще встречаются автомобили из 70 и 22 регионов, а на севере – из 70 и 24 регионов;

- на всех автомобильных дорогах преобладают грузовые

автомобили малой грузоподъемности до 2 т (до 25 %), большой грузоподъемности от 8 до 14 т (до 29 %) и автопоезда грузоподъемностью до 20 т (около 50 %);

- наибольшая средняя грузоподъемность зарегистрирована на автодороге Кемерово – Ленинск–Кузнецкий (15,64 т);

- обращает на себя внимание низкий уровень малотоннажных автомобилей (что, видимо, характерно для транзитного потока) и не очень высокие значения интенсивности движения автопоездов высокой грузоподъемности.

Данное обследование ставит задачи, которые необходимо решать комплексно и во всех регионах, что предполагает их сотрудничество и интеграцию в организации транспортного процесса. В настоящее время это отсутствует.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Андреева Н.А., Березин А.С., Жданов Л.С., Косолапов А.В., Матвеев Ю.Н. Натурное измерение интенсивности движения на автомобильных дорогах Кемеровской области // Вестн. КузГТУ, 2005. №2. С. ##.
2. Андреева Н.А., Березин А.С., Жданов Л.С., Косолапов А.В., Матвеев Ю.Н. Исследование состава транспортного потока на автомобильных дорогах Кемеровской области // Вестн. КузГТУ, 2005. №3. С. ##.

□ Авторы статьи:

Андреева Надежда Александровна – доц. каф. «Экс- плуатация автомо- бильей»	Березин Александр Сергеевич – доц. каф. «Экс- плуатация автомо- бильей»	Жданов Леонид Сергеевич – канд. техн. наук, доц. каф. «Автомо- бильные перевозки»	Косолапов Андрей Валентинович – канд. техн. наук, доц. каф. «Автомо- бильные перевозки»	Матвеев Юрий Николаевич – главный инженер проекта ГУП «Куз- бассдорфондпроект»
---	--	--	--	---