



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2006/1/Add.4  
3 July 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Девятнадцатая сессия

Женева, 14-15 сентября 2006 года

Пункт 2 b) предварительной повестки дня

ОТСЛЕЖИВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ИМЕЮЩИХ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ  
ПАНЪЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЗОН

Узкие места и недостающие звенья в инфраструктуре

Добавление

Передано правительством Ирландии

Маршрут	Участок	Протяженность (км)	Кол-во поездов в день (2003 год)	Основные периоды возникновения узких мест	Причины возникновения узких мест	Последствия таких явлений	Меры в области инфраструктуры, направленные на устранение узких мест
<b>ДУБЛИН - ГРАНИЦА</b>	Станция Хоут-Джанкшн – станция Ист-Уол-Джанкшн	6,5	234	Ежедневно в первой и второй половине дня в периоды пиковой нагрузки.	Проблемы организации движения поездов "Интерсити", пригородных поездов с ограниченным количеством остановок и поездов со всеми остановками в ближнем пригороде.	Сниженная пропускная способность всей дублинской сети пригородных перевозок по причине ограниченной пропускной способности основного участка от станции Хоут-Джанкшн до станции Гранд-Канал-Док.	Проектом DASH-1 предусмотрено увеличение пропускной способности системы посредством увеличения длины платформ на железнодорожных станциях для создания возможности использования более длинных поездов - увеличение пропускной способности на 33%. Завершение работ - в 2006 году.
	Станция Ист-Уол-Джанкшн – станция Дублин Конноли	2,3	266	Ежедневно в первой и второй половине дня в периоды пиковой нагрузки.	Проблемы организации движения поездов "Интерсити", пригородных поездов с ограниченным количеством остановок и поездов со всеми остановками в ближнем пригороде.	Сниженная пропускная способность всей дублинской сети пригородных перевозок по причине ограниченной пропускной способности основного участка от станции Хоут-Джанкшн до станции Гранд-Канал-Док.	Проектом DASH-2 предусматривается дополнительное увеличение пропускной способности в результате модернизации системы сигнализации и выполнения путевых работ для создания возможности увеличения количества поездов, проходящих через основной участок - дополнительное увеличение пропускной способности на 33%. Завершение работ - в 2009 году.
<b>ДУБЛИН – РОСЛЭР ЕВРОПОРТ</b>	Станция Дублин-Конноли – станция Дублин-Пирз	1,6	239	Ежедневно в первой и второй половине дня в периоды пиковой нагрузки.	Проблемы организации движения поездов "Интерсити", пригородных поездов с ограниченным количеством остановок и поездов со всеми остановками в ближнем пригороде.	Сниженная пропускная способность всей дублинской сети пригородных перевозок по причине ограниченной пропускной способности основного участка от станции Хоут-Джанкшн до станции Гранд-Канал-Док.	Пропускная способность линии Мэйнрут будет увеличена благодаря строительству нового городского терминала в районе Спенсер-Док. Это позволит ввести в эксплуатацию дополнительную западную линию пригородного сообщения. Завершение работ - в 2007 году.
	Станция Дублин-Пирз – станция Гранд-Канал-Док	1,1	184	Ежедневно в первой и второй половине дня в периоды пиковой нагрузки.	Проблемы организации движения поездов "Интерсити", пригородных поездов с ограниченным количеством остановок и поездов со всеми остановками в ближнем пригороде.	Сниженная пропускная способность всей дублинской сети пригородных перевозок по причине ограниченной пропускной способности основного участка от станции Хоут-Джанкшн до станции Гранд-Канал-Док.	
<b>ДУБЛИН - КОРК</b>	Станция Дублин-Хьюстон – Килдер	48,3	98	Ежедневно в первой и второй половине дня в периоды пиковой нагрузки.	Проблемы организации движения поездов "Интерсити" и пригородного сообщения.	Ограниченная пропускная способность маршрутов "Интерсити" и пригородного сообщения на въезде и выезде со станции Дублин - Хьюстон.	Осуществление проекта "Килдер рут" увеличит пропускную способность благодаря разделению линий "Интерсити" и пригородного сообщения на участке дороги протяженностью 17 км. Это будет достигнуто в результате увеличения количества путей с двух до четырех на участке между железнодорожной станцией Черри-Орчард и Хейзелхатч.

Страна	Вид транспорта	Линия	Участок	Интенсивность движения	Пропускная способность	Масштабы работ		Сроки выполнения работ (год)	
						Цель	Вид работы		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
ИРЛАНДИЯ	АВТОМОБИЛЬНЫЙ	<b>M1 Дублин – граница</b>	Дандолк до границы с Северной Ирландией	24 000 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой автомагистрали	10 км	2007	
			<b>N4/N6 Дублин – Голуэй</b>	Соединение Лейкслип/M50	97 000 TE в день	60 000 TE в день	Строительство новой развязки	8 км	2008
				Киннегад – Килбегган	16 000 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя раздельными проезжими частями	28 км	2007
				Килбегган – Атлон	32 000 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя раздельными проезжими частями	29 км	2008
				Атлон – Биллинасло	32 000 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя раздельными проезжими частями	19 км	2008
				Биллинасло – Голуэй	15 300 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой автомагистрали	56 км	2010
		<b>N7 Лимерик– Дублин</b>	Ред-Кау – Раткул	98 000 TE в день	50 000 TE	Расширение дороги с двух до трех полос движения. Строительство развязок с раздельными уровнями	15 км	2006	
			Порт-Лише – Каслтаун	17 800 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой автомагистрали	26 км	2010	
			Каслтаун – Нина	14 500 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя раздельными проезжими частями	34 км	2010	
			Нина – Лимерик	22 800 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя раздельными проезжими частями	38 км	2009	
			Туннель Лимерик	25 000 TE в день	В настоящее время отсутствует - автомобильное движение осуществляется по городской дорожной сети	Строительство нового туннеля с двумя раздельными проезжими частями	10 км	2009	
		<b>N8 Корк – Дублин</b>	Порт-Лише – Каллахил	20 200 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой автомагистрали	14 км	2010	
			Каллахил – Кашел	17 300 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя раздельными проезжими частями	40 км	2009	
			Кашел – Митчелстаун	18 000 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя раздельными проезжими частями	37 км	2009	
			Митчелстаун – Фермой	18 000 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя раздельными проезжими частями	16 км	2010	
			Объезд Раткормак – Фермой	20 900 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой автомагистрали	18 км	2007	
		<b>N9 Уотерфорд – Дублин</b>	Киллкален – Карлоу	21 000 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя раздельными проезжими частями	27 км	2010	
			Объездная дорога в Карлоу	16 200 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя раздельными проезжими частями	19 км	2008	

Страна	Вид транспорта	Линия	Участок	Интенсивность движения	Пропускная способность	Масштабы работ		Сроки выполнения работ (год)
						Цель	Вид работы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ИРЛАНДИЯ	АВТОМОБИЛЬНЫЙ		Карлоу до Ноктофера	17 000 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя отдельными проезжими частями	40 км	2010
			Ноктофер – Уотерфорд	9 000 TE в день	12 000 TE в день	Строительство новой дороги с двумя отдельными проезжими частями	24 км	2009
		<i>M50 район Дублина</i>	Туннель до морского порта Дублина	В результате строительства нового туннеля до Дублинского порта из города будет выведено приблизительно 35 000 TE	В настоящее время отсутствует - автомобильное движение осуществляется по городской дорожной сети	Строительство нового туннеля с двумя отдельными проезжими частями	6 км	2006
		M50, первый этап модернизации	115 200 TE в день	60 000 TE в день	Расширение автомагистрали с двух до трех полос движения. Строительство развязок со свободным потоком движения.	5 км	2008	
		M50, второй этап модернизации	115 200 TE в день	60 000 TE в день	Расширение автомагистрали с двух до трех полос движения. Строительство развязок со свободным потоком движения.	24 км	2010	

На указанных выше участках сетей узкие места могут возникать ежедневно.

Основной причиной заторов является недостаточная автодорожная инфраструктура.