

Міністерство  
освіти і науки  
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і  
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

НДІ техніки і технологій

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Представництво Польської академії наук в Києві

Польська академія наук відділення в Любліні

Академія інженерних наук України

Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ  
доповідей  
III Міжнародної  
науково-практичної конференції  
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

**23-25 квітня 2020 року  
м. Київ**

УДК 656.1

## **ПІДВИЩЕННЯ ПРОДУКТИВНІСТЬ МЕРЕЖІ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ**

**Колосок Ігор Олександрович**, к.п.н., доц.

*Національний університет біоресурсів і природокористування України*

[kolosoc@jonline.ua](mailto:kolosoc@jonline.ua)

Підвищити продуктивність мережі доріг загального користування неможливо без поліпшення плавності руху транспортних потоків. Поліпшення плавності руху транспорту знижує перевантаженість, а значить, аварійність і стрес для навколишнього середовища. Важливість плавності руху зростає в міру підвищення рівня автомобілізації і щільності транспортних потоків.

Плавність руху потоків поліпшується за допомогою наступних заходів:

1. Встановлення ієрархії доріг за функціональним призначенням у складі мережі;

Загальна мета ієрархії – розподілити всіх користувачів транспортної мережі на цільові потоки і надати їм можливість здійснювати свої поїздки з пункту відправлення в пункт призначення швидше і безпечніше. Магістральні зв'язки з більш високим швидкісним режимом і відповідними умовами руху забезпечують швидкий пропуск транзитних користувачів за рахунок відсутності перетинів в одному рівні.

Ясність функціональної ролі дороги визначає проектні та експлуатаційні вимоги до її елементів, а саме: пропускну здатність; несучу здатність конструкцій (дорожнього одягу, мостів, шляхопроводів); швидкісний режим руху транспорту; ширину проїзної частини, кількість смуг руху, ширину розділювальних смуг та узбіч; допустима кількість перетинів і примикань, їх типи і облаштування; радіуси кривих у плані; радіуси кривих у поздовжньому профілі і допустимі подовжні ухили; умови забезпечення видимості; умови

забезпечення поздовжнього і поперечного водовідведення; пристрої для регулювання руху.

2. Приведення у відповідність проектних характеристик дороги для того руху, для обслуговування якого вона спеціалізована в складі ієрархії мережі;

3. Підвищення однорідності транспортних потоків;

4. Поліпшення засобів дорожньої сигналізації для інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху і використання систем управління транспортними потоками на основі телекомунікаційних та інформаційних технологій;

5. Попередження раптової появи пішоходів на проїзній частині і забезпечення безпеки пішохідного руху;

6. Постійна підтримка доріг у надійному експлуатаційному стані;

7. Виявлення вузьких місць на дорожньої мережі та проведення заходів для усунення перешкод, що знижують плавність руху;

8. Регулювання та впорядкування зупинок і стоянок транспортних засобів.