

Література:

1 Батраков О.Т., Стороженко М.С. Уплотнение грунтов земляного полотна автомобильных дорог при пониженных температурах. – Изв. Вузов: Строительство и архитектура, 1977, №5. – С. 128-131.

2 Батраков О.Т., Стороженко М.С. Особенности уплотнения грунтов при пониженных температурах. – Автомобільні дороги і дорожнє будівництво. Вип. 20, Киев: Будівельник, 1977. – С. 42-44.

3 Броницкий Е.И. Возведение земляного полотна зимой. - Автомобильные дороги, №1, 1979. – С. 8-9.

УДК 625.073

Фоменко Г.Р., м. Харків, Україна

Левченко Н.Д., м. Харків, Україна

Воробйов А.В., м. Харків, Україна

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

УМОВИ РУХУ НА МАГІСТРАЛЬНИХ ВУЛИЦЯХ МІСТ І ЇХ ОСОБЛИВОСТІ

Транспортне обслуговування населення і організація руху у містах із зростанням їх території, чисельності населення і розвитку транспортних засобів перетворюється у важливу міськобудівельну проблему.

Зростання автомобільного парку і збільшення обсягу перевезень супроводжується зростанням інтенсивності руху, а в умовах міст з історично сформованою забудовою приводить до виникнення транспортних проблем. Особливо це проявляється

на ділянках ВДМ з великою кількістю перетинів на транспортних магістралях. Для них характерними є збільшення затримок транспортних потоків, утворення черг і заторів, зниження швидкості сполучення, збільшення витрат палива, підвищене спрацювання вузлів та агрегатів транспортних засобів.

На вулично-дорожній мережі міст виникають значні складні ситуації, які пов'язані із паркуванням автомобілів. Існуюча забудова у містах, дуже часто, не передбачає місць паркування поряд із офісами, магазинами та іншими діловими центрами, що примушує водіїв паркувати автомобілі уздовж проїзної частини. Припарковані транспортні засоби є причиною конфліктних ситуацій, які обумовлені: погіршенням умов видимості, ускладненням руху транспортних засобів автомобілями, які паркуються або виїжджають з парковки, зміною траєкторії руху транспортних засобів.

Із зростанням кількості автомобілів суттєво проявляються негативні риси автомобілізації, а саме – значне зниження швидкості транспортних потоків на вулично-дорожній мережі внаслідок транспортних затримок. На транспортні затримки і затори впливає велика кількість факторів: ширина проїзної частини, режим роботи світлофорних об'єктів, наявність припаркованих автомобілів по краях проїзної частини, географічне розташування вулиць, дорожньо-транспортні пригоди, психологічний стан водія, рівень його професійної підготовки та ін. Серед них одно із важливіших місць займають ефективна ширина проїзної частини, режим роботи світлофорів та планувальні схеми вулично-дорожньої мережі.

Постійне зростання кількості транспортних засобів на міських магістралях приводить до перевантаження вулично-дорожньої мережі і періодичному виникненню заторів. Стан заторів може бути різним, як по своїм причинам і супутнім факторам, так і по масштабам та діяльності. Офіційної класифікації заторів не існує, але на основі даних ряду авторів можна розглянути затори як: випадкові та регулярні.

Випадкові затори можуть виникати у достатньо несподіваних точках вулично-дорожньої мережі у зв'язку із значними ДТП, ремонтними роботами. У цей час пропускна здатність проїзної частини може значно знижуватись.

Регулярні затори виникають частіше в одних і тих же місцях, а саме, на перехрестях із світлофорним регулюванням, ділянках із звуженням проїзної частини, які не здатні пропустити потрібну кількість автомобілів. Регулярні затори можливо передбачити і розробити, для зменшення їх дії, відповідні заходи. До основних причини утворення заторів на ВДМ належить перевищення інтенсивності руху над пропускною здатністю ділянки.

Дослідження умов руху проводились на вул. Пушкінська, яка належить за класифікацією до магістральних вулиць загальноміського значення. Умови руху оцінювались на ділянці від вулиці Ярослава Мудрого до вулиці Воробйова. Характерною особливістю ділянки є наявність зміщених примикань, а саме: по правій стороні у бік до центру їх 6, а по лівій стороні – 7. Також на ділянці розташовані два зміщених перехрестя із регульованим рухом. Рух автотранспорту двосторонній. Формування

транспортних потоків на магістральній вулиці обумовлено злиттям основного потоку із потоками прилягаючих до вулиці перехресть та примикань.

Необхідно відмітити, що на ускладнення умов руху впливають автомобілі припаркованих з обох боків уздовж проїзної частини. На території вулиці розміщена велика кількість установ, навчальних закладів, торговельних центрів, медичних закладів та інших, поряд з якими не передбачені місця для паркування автомобілів. Паркування здійснюється уздовж проїзної частини, під кутами, а іноді із заїздом на пішохідні тротуари, що погіршує умови руху транспортного потоку, та порушує безпеку руху пішоходів. Значна кількість дорожньо-транспортних пригод пов'язана із конфліктними ситуаціями, які утворюються в процесі маневрування і розміщення транспортних засобів при паркуванні. Розташування припаркованих автомобілів з різними габаритами зменшує ширину проїзної частини, що значно впливає на швидкість руху, пропускну здатність вулиці та безпеку руху.

Результати натурних спостережень показали, що швидкість транспортних потоків на обстежуваних ділянках магістральної вулиці коливається в межах від 18,3 км/год у робочий день до 57,1 км/год у вихідний день. У робочі дні притротуарні смуги на проїзній частині з ранку до пізнього вечора зайняті суцільним рядом припаркованих легкових автомобілів.

Проведені дослідження інтенсивності руху дозволяють відмітити, що добова інтенсивність характеризується більш

високими показниками в осінній та весняний періоди, як у прямому, так і зворотньому напрямках.

Рівень завантаження на магістральній вулиці у робочий день складає $Z=0,76$, що свідчить про небезпечні умови руху і утворення затору на перехресті. Умови руху транспортних потоків на магістральних вулицях міста потребують зниження впливу припаркованих транспортних засобів, що створює умови для заторів.

УДК 656.135

Линник І. Е., м. Харків, Україна

Вакуленко К.Є., м. Харків, Україна

Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

Toralf Weise, Baden-Baden, Germany

ВПЛИВ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРУ «ЄВРОПА – АЗІЯ» НА ТРАНСПОРТНУ ІНФРАСТРУКТУРУ МІСТА ЧУГУЄВА

Інтегрування транспортного комплексу України в загальноєвропейську й світову систему транспортних мереж є одним із стратегічних напрямків розвитку країни, що сприятиме підвищенню транзитного потенціалу, рівня та якості транспортного обслуговування, розвитку туристичного потенціалу, бізнесу тощо.

Місто Чугуїв – значний промисловий, транспортний і культурний центр Харківської області, входить до аграрно-промислової агломерації Харківської області та розташоване на