

2. Орнатский Н.П. Благоустройство автомобильных дорог. – М.: Транспорт, 1986. – 136 с.

3. Лобанов Е. М. Проектирование дорог и организация движения с учетом психофизиологии водителя. – М.: «Транспорт», 1980. – 311 с.

4. СОУ 45.2-00018112-077:2012 Автомобільні дороги. Споживчі властивості автомобільних доріг загального користування.

УДК 624.7/8

Кіяшко І.В., м. Харків, Україна

Харківській національній автомобільно - дорожній університет

### **УДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНОЇ БАЗИ З ПРОЕКТУАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ**

Просування України до Європейського Союзу передбачає значне зростання автомобілізації населення. При відносно невеликому автопарку число дорожньо-транспортних пригод та їх жертв в Україні набагато вище, ніж в країнах з високим рівнем автомобілізації.

Згідно з результатами попередніх вітчизняних і зарубіжних досліджень, пропускна здатність, інтенсивність та швидкість руху транспортних потоків відноситься до числа факторів дорожніх умов, які надають вагомий вплив на абсолютні та відносні показники аварійності. Слід очікувати, що в умовах зростання чисельності парку транспортних засобів в Україні, що випереджає розвиток дорожньої мережі, роль інтенсивності та швидкості руху з

позиції впливу на безпеку руху, в доступній для огляду перспективі, буде тільки зростати.

У 2015 році вступив в дію оновлений ДБН 2.3-4 [1], який встановлює вимоги до технічної класифікації доріг загального користування та його перша частина стосується нормативних вимог до проектування доріг. Одним з ключових показників щодо норм на проектування автомобільних доріг є розрахункові швидкості руху, на основі яких повинні визначатися нормативні значення більшості геометричних параметрів та елементів доріг.

Вельми істотною відмінністю вітчизняних і зарубіжних норм проектування автомобільних доріг є відмінність в базовому понятті - розрахункова швидкість. В Україні в якості розрахункової швидкості, на підставі якої визначаються основні геометричні елементи дороги, прийнята найбільша можлива швидкість руху одиночного автомобіля при нормальних умовах погоди і зчеплення шин автомобілів з поверхнею проїзної частини, якій на найбільш несприятливих ділянках траси відповідають гранично допустимі значення елементів дороги.

За кордоном за розрахункову швидкість руху приймають фактичну швидкість руху транспортного потоку 85 % забезпеченості, тобто швидкість, з якою рухаються 85 % автомобілів в потоці [1]. Характерно відзначити, що значення розрахункової швидкості в нормах зарубіжних країн, на відміну від наших норм, визначається розрахунком з урахуванням геометричних параметрів запроєктованої автомобільної дороги.

Згідно проведеного аналізу нормативних документів [2;3;4;5;6] з незрозумілих причин були знижені значення

розрахункових швидкостей для всіх категорій доріг, для основного виду місцевості крім IV і V, звертає на себе увагу то що для зазначених категорій доріг значення розрахункової швидкості 90км/год необґрунтовано завищено.

Прийняття такої швидкості в якості проектної призводить до зменшення граничних значень геометричних параметрів у плані та поздовжньому профілі у порівнянні з вітчизняними відповідниками при розрахунковій швидкості

150 км/год для автомагістралей, що, в свою чергу, сприяє економії в обсягах робіт і вартості при будівництві дорожніх доріг, проте - зменшується комфортність та рівень безпеки руху. Прийнята проектна швидкість встановлюється в якості керівної економічної і технічної величини з урахуванням народногосподарських державних або регіональних інтересів на основі функціонального значення дороги в дорожньо-транспортній мережі.

За результатами дослідження необхідно зробити наступні висновки:

- Інтегрування доріг України у європейську дорожню мережу потребує приведення української класифікації доріг у відповідність до міжнародної. У діючій класифікації відсутнє таке поняття як клас доріг, автомагістраль, швидкісна дорога на відміну від використання зазначених понять в світовій практиці.

- За порівняльним аналізом нормативних значень основних показників та елементів автомобільних доріг таких як: розрахункові швидкості руху, поздовжні похили, радіуси опуклих та увігнутих кривих в поздовжньому профілі, які істотно впливають на пропускну здатність доріг та безпеку дорожнього руху, потребують

перегляду та встановленню обґрунтованого критерію, щодо їх нормування.

- Розрахункова швидкість руху встановлюється в якості основної економічної і технічної величини з урахуванням народногосподарських інтересів на основі функціонального значення дороги в дорожньо-транспортній мережі. Проектна (розрахункова) швидкість повинна прийматися в залежності від категорії дороги, бажаного рівня обслуговування та від складності рельєфу.

#### Література:

1. Хом'як А.Я., Назіна М.О. Порівняння вітчизняних та європейських норм на проектування доріг / Автомобільні дороги і дорожнє будівництво // Науково-технічний збірник, Київ – 9 с.

2. Eckstein, K.; Meewes, V. Die neuen „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ RAL – 2012 – 40 с. – [чинний від 2012 – 2017 року] – Б. (Державний стандарт ФРН).

3. ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги. – Київ: Держбуд України, 2000. – 115 с.

4. ДБН В.2.3-4-2007 Автомобільні дороги. – [чинний від 2007 – 2015 року] – К.: Мінрегіонбуд України, 2007. – 87 с.

5. СНиП 2.05.02 – 85 Автомобильные дороги. – [чинний від 1985 – 1991 року] – М. – 111 с.

6. ТКП 45-3.03-19-2006 Автомобильные дороги нормы проектирования. – Минск – 72 с.