УДК 629.3:625.7

Шкода Валерія *МБГ-24 мп, архітектурний факультет*
Чорнозипунніков Д. Л. *МБГ-24 мп, архітектурний факультет*
Наукові керівники: ***Пилипенко О. В.****, к.т.н., доц., кафедри ОПЦТБ*
Саньков П. М.*, к.т.н., проф., професор каф. архітектури*

ННІ «Придніпровська державна академія будівництва та архітектури»
Українського державного університету науки і технологій

ФОРМУВАННЯ ПРОЇЗНОЇ ЧАСТИНИ ПЕРЕХРЕСТЯ З УРАХУВАННЯМ ШИРИНИ ПОЛОС І БЕЗПЕКИ РУХУ АВТОТРАНСПОРТУ

Формування проїзної частини перехрестя за шириною полос руху є важливим елементом проектування автомобільних доріг та вулично-шляхової мережі. Правильне визначення ширини полос руху забезпечує безпеку дорожнього руху, зменшує ймовірність аварій і сприяє безперешкодному пересуванню транспортних засобів.

Основні аспекти формування проїзної частини перехрестя:

1. **Ширина полос руху**:

1.1 Зазвичай ширина смуги руху для легкових автомобілів становить від 3,25 до 3,75 метра.

1.2 Для вантажних автомобілів та автобусів ширина смуги може бути збільшена до 3,5–4,0 метра.

1.3 На перехрестях у місцях, де є обмеження щодо габаритів транспорту (наприклад, під мостами), ширина полос може бути зменшена.

2 **Кількість полос руху**:

2.1 При проектуванні важливо враховувати інтенсивність руху:

2.2 Для інтенсивного руху потрібні більше смуг або розширення існуючих (рис. 1).

2.3 Перехрестя можуть мати додаткові смуги для поворотів або зливних смуг для дощової води (рис. 2).

Рисунок 1 – Зліва 3 смуги руху в районі перехрестя переходять в 4 смуги, справа 4 смуги зворотного напрямку переходять в 5 на перехресті

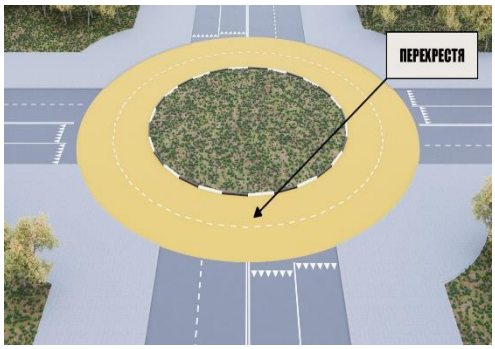

Рисунок 2 – Прямокутне перехрещення проїзних частин доріг через роздільний круг.

2.4 Визначення кількості полос можливе на основі розрахунків інтенсивності руху, які відображають пікові години та середній добовий трафік.

3 **Розмітка смуг**:

3.1 Використання дорожньої розмітки для позначення смуг руху є критично важливим для забезпечення чіткої організації руху на перехресті.

3.2 Включає в себе розмітку для смуг повороту, пішохідних переходів та велосипедних шляхів.

4 **Безпека на перехрестях**:

4.1 Необхідно також враховувати елементи безпеки: світлофори, знаки, огорожу, які можуть допомогти у зменшенні швидкості транспортних засобів на під'їздах до перехрестя.

4.1 Важливо проектувати перехрестя з чіткою видимістю, щоб водії могли бачити вихідні та вхідні полоски руху.

5 **Геометрія перехрестя**:

5.1 Перехрестя можуть бути Т-образними, круговими або змішаними. Кожен варіант має свої вимоги до ширини смуг та їх кількості.

5.2 Важливо також враховувати радіуси поворотів, які впливають на конфігурацію проїзної частини.

Висновки. Формування проїзної частини перехрестя з урахуванням ширини полос руху є складним процесом, що вимагає врахування багатьох технічних і безпекових аспектів. Коректне проектування допоможе зменшити числа ДТП, сприятиме ефективному пересуванню транспорту та забезпечить комфорт для всіх учасників дорожнього руху.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гордієнко С. М. Міські вулиці та дороги : конспект лекцій (для студентів денної та заочної форм навчання та слухачів другої вищої освіти, спеціальності 192 – Будівництво та цивільна інженерія)

2. ДБН В.2.3-5:2018 Вулиці та дороги населених пунктів URL: https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2018/08/DBN-V23-5-2018.pdf

3. І.В. Поповиченко, М.В. Омельяненко, П.М. Саньков, Н.О. Ткач Структурованість містобудівного управління територіями / The XVII International Scientific and Practical Conference «Multidisciplinary academic notes. Theory, methodology and practice», May 03 – 06, 2022, Tokyo, Japan. 1153 p.C. 96-100

4. ДСТУ – Н Б В.1.1 - 33 "Настанова з розрахунку та проектування захисту від шуму сельбищних територій". Київ, Мінрегіон України, 2014 р. Наказ Мінрегіону України від 10.07.2013 № 306, чинний з 2014. 01.01. Код УКНД 91.120.20; 17.140.01.

5. ДБН Б.2.2-12:2019. Планування та забудова територій. 2019. 177 с.