

Відповідно й вимоги до цих ділянок різні. Основним завданням перехресть є реалізація намірів учасників дорожнього руху змінити його напрямок і забезпечити якісні показники безпеки, тобто здійснити перерозподіл транспортного потоку. Таким завданням ділянок між перехрестями є забезпечення швидкого та якісного зв'язку між вузловими пунктами ВДМ, якими є перехрестя, з дотриманням умов безпеки руху та забезпечення існуючих і перспективних тенденцій розвитку транспортної системи [4].

Література

1. Лобашов О.О. Вплив параметрів транспортних мереж значних і найзначніших міст на швидкість транспортних потоків / О.О. Лобашов, С.Б. Дульфан // *Наук.-техн. зб. Комунальне господарство міст.* – № 109. – Харків, 2013. – С. 107-110.
2. Капитанов В.Т., Хилажев Е.Б. *Управление транспортными потоками в городах.* – М.: Транспорт, 1985. – 94 с.
3. *Traffic control in oversaturated street networks / NCRHP report N194.* 1978. 152 p.
4. <http://www.fhwa.dot.gov> – офіційний сайт департаменту транспорту США (FHWA).

ЗАКОНОМІРНОСТІ ЗМІНИ СЕРЕДНЬОЇ ШВИДКОСТІ РУХУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У МІСТАХ

Ленковець А.О., студентка 1 курсу магістратури факультету Транспортних систем та технологій

Лобашов О.О., д.т.н., професор, завідувач кафедри Транспортних систем і логістики

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова*

У сучасних умовах актуальною є проблема прогнозування характеристик дорожнього руху у містах, зокрема швидкості транспортних потоків. Раніше було встановлено, що на швидкість транспортних потоків суттєво впливає рівень автомобілізації у місті та питома щільність транспортної мережі.

У ХНУМГ ім. О.М. Бекетова розроблена модель функціонування діючої транспортної мережі міста. Зазначена модель може бути використана для визначення характеристик транспортних потоків при зміні параметрів транспортної мережі.

На рис.1 представлені закономірності зміни середньої швидкості руху транспортного засобу в залежності від щільності транспортної мережі і рівня автомобілізації.

Представлена залежність може бути використана при плануванні транспортних процесів, розробці проектів реконструкції та розвитку транспортної мережі міста, прогнозуванні показників аварійності, оцінці соціально-економічної ефективності різноманітних заходів щодо управління параметрами транспортної мережі.

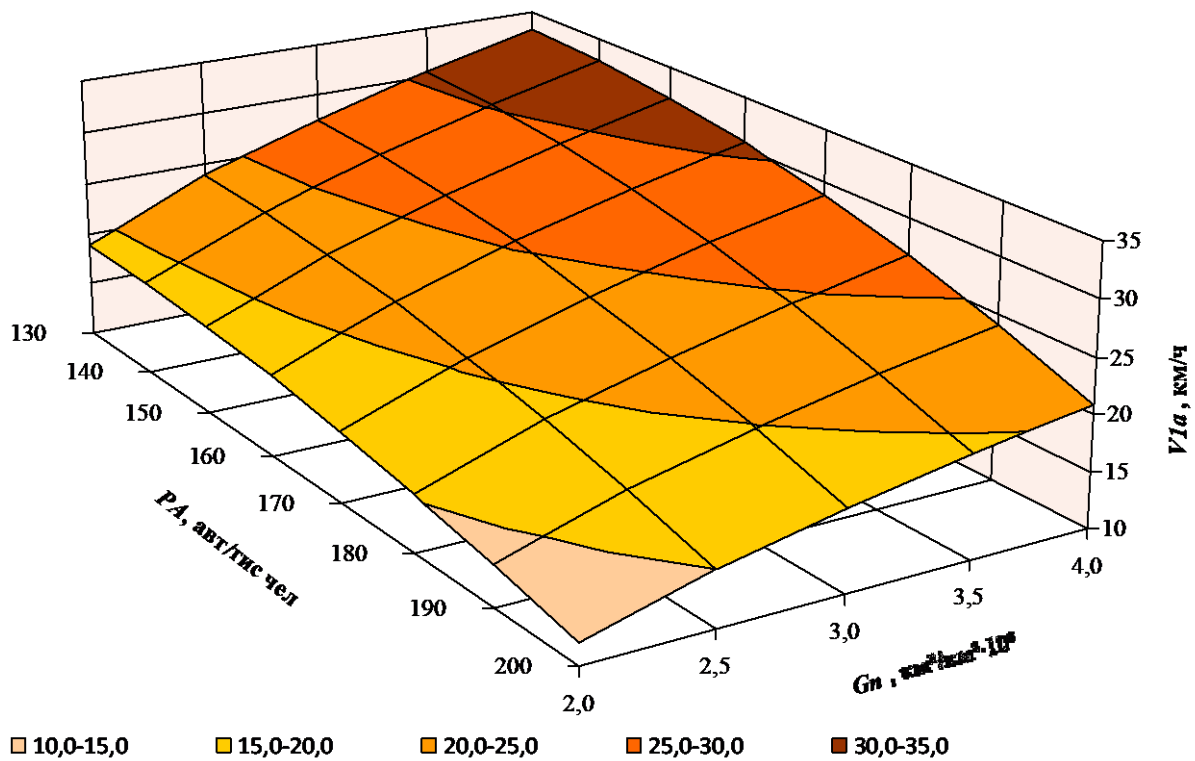


Рис. 1. Залежність середньої швидкості руху транспортного засобу від щільності транспортної мережі і рівня автомобілізації
 PA – рівень автомобілізації, авт/тис.чол;
 G_n – питома щільність транспортної мережі, $\text{км}^2/\text{км}^2 \cdot 10^2$;
 V_{la} - середньої швидкості руху транспортного засобу, км/год.

Література

1. Лобашов А. О. Определение скорости движения транспортных потоков в городах / А. О. Лобашов, Д. Л. Бурко // Коммунальное хозяйство городов. - 2006. - Вып. 69. - С. 202-205.
2. Лобашов О.О. До питання визначення параметрів транспортних потоків у містах / О. О. Лобашов // Коммунальное хозяйство городов. - 2010. - Вып. 93. - С.441-445.
3. Лобашов О.О. Моделювання транспортних потоків в містах з урахуванням мережі парковки автомобільного транспорту / О. О. Лобашов, О. В. Прасоленко // Восточно-европейский журнал передовых технологий. - 2010.- Вып.1/5 (43). - С.8-9.