



АВТОШЛЯХОВИК



ОРГАНІЗАЦІЯ ТА РЕГУЛЮВАННЯ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ

ЖОВТЕНЬ 2015 РОКУ



З ДНЕМ АВТОМОБІЛІСТА І ДОРОЖНИКА, ДОРОГІ ДРУЗІ!

Щиро вітаю увесь колектив Технікуму та усіх автолюбителів з професійним святом — Днем автомобіліста і дорожника! Це свято, котре завжди ми відзначаємо останньої неділі жовтня, у новітній історії незалежної України пошановують ось вже п'ятнадцятий рік поспіль.

Все змінюється навколо: наше життя, суспільство, країна.

З кожним роком все більше міцнішає і покращується наша транспортна галузь. І ми надто горді з того, що такі зміни на краще відбуваються з нашою допомогою — допомогою викладачів та студентів нашого технікуму.

Адже саме вони займаються корисними і цікавими дослідженнями, спрямованими на покращення роботи автомобільного транспорту і дорожнього господарства держави. З кожним роком в країні збільшується кількість автомобілів, автобусів, тролейбусів. Високий рівень технічного забезпечення виробництва став надійною основою для достойної співпраці з лідерами світового автомобілебудування.

Дорога — символ руху. Рух — символ життя. Дороги ведуть нас у майбутнє, поєднують з рідними та близькими людьми, об'єднують народи та цілі країни. Дорога — це символ України, яка впевнено прямує до кращого життя, економічного зростання та соціального добробуту.

Дорогі колеги! Велика подяка вам за плідну працю, наполегливість та професійні досягнення. Нехай ваша життєва дорога буде широкою та рівною.

Бажаю успіхів, процвітання, незламної волі та витримки, сімейного щастя та благополуччя усьому колективу ПБТТБ. Міцного здоров'я вам і вашим родинам!

З повагою, директор Рибка Василь Григорович.

ІСТОРІЯ ПРОФЕСІЙНОГО СВЯТА АВТОМОБІЛІСТІВ ТА ДОРОЖНИКІВ



«День автомобіліста і дорожника» — національний професійне свято працівників автомобільного транспорту і дорожнього господарства, який відзначається на Україні щорічно в останню неділю жовтня.

«День автомобіліста і дорожника» отримав статус офіційного державного професійного свята в 1993 році незабаром після розпаду СРСР. 13 жовтня 1993 року, в столиці української республіки місті-герої Києві, перший президент України Леонід Макарівич Кравчук «на підтримку ініціативи працівників автомобільного транспорту і дорожнього господарства України», підписав Указ N 452/93 «Про день автомобіліста і дорожника», який наказував відзначати це свято в останню неділю жовтня.

Однак історія цього професійного свята починається багато раніше — 1 жовтня 1980, коли Президія Верховної Ради Союзу Радянських Соціалістичних Республік видав Указ N 3018-X «Про святкові і пам'ятні дні», який, серед іншого, наказував заснувати в СРСР в останню неділю жовтня «День автомобіліста» (який був більш відомий, як «День водія»). Українська влада зробила це свято спільним для водіїв і дорожників, можливо намагаючись таким чином зробити так, щоб між водіями та дорожниками запанували дружба і взаєморозуміння.

Мережа автомобільних доріг загального користування України має протяжність 172,4 тисячі км доріг, з них з твердим покриттям — 164,1 тисячі км (без урахування муніципальних, відомчих, внутрішньогосподарських). Цього достатньо, щоб чотири рази обігнути екватор. Кількість-же автомобілів тільки в Києві в 2008 році становило мільйон машин на добу, причому влада прогнозувала збільшення їх числа в півтора рази в найближчі роки. Всього на Україні, згідно з даними на початок 2009 року, зареєстровано близько 8000000 штук тільки легкових автомобілів. Але якби вже зараз поставити лише київські автомобілі один за одним на дорозі, то вийшло б «намисто» довжиною рівною протяжності України із заходу на схід і назад.

З інтернет ресурсу підготував Кулай П.Л.



НОВА ПОЛІЦІЯ НА ПОЛТАВЩИНІ П'ЯТЬ ЗМІН ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ВОДИЇВ



У середу, 23 вересня, у Полтаві стартував набір анкет кандидатів до нової патрульної поліції. Про це повідомляється на сторінці патрульної поліції у Twitter. Читайте також: У _еркассах стартує набір до нової поліції, а в Одесі жаліються на катастрофічну нестачу патрульних За даними місцевих ЗМІ, із самого ранку біля будівлі Полтавської ОДА зібралося багато людей, більшість з яких – молоді люди, дівчат значно менше. Набір охочих служити у поліції Полтави триватиме три тижні. Слід зазначити, що за першу годину прийому документів анкети подали 525 людей.

СТАН ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В М. ПОЛТАВА В 2015 РОЦІ

Перевезення пасажирів у Полтаві не завжди відповідає нормам та правилам. Найпоширенішим порушенням є недотримання розкладу руху, нерідко такий у перевізників взагалі відсутній. Турбує спеціалістів і технічний стан автовок. Наразі ж головна проблема – підготовка пасажирського автотранспорту до зимового періоду.

Нещодавно спеціалісти служб безпеки руху, перевізники міста та представники Державтоінспекції обговорювали організацію пасажирських перевезень у Полтаві. Так, є законодавчі правила, як повинні надаватися такі послуги та які документи мають бути у водіїв. Наразі порушення цих норм у місті є і їх можна побачити фактично на кожній кінцевій зупинці. /Володимир Кужіль, начальник ТУ Головавтотрансінспекції у Полтавській області Мікроавтобуси стоять і ждуть, доки не сяде половина пасажирів. А закон каже: незалежно, є пасажир чи ні, автобус повинен рухатись згідно з розкладом. На жаль, при перевірці ми виявляємо, що такі розклади руху практично відсутні/ Якщо ж навіть розклади руху є, пояснює далі Володимир Кужіль, то вони рідко відповідають вимогам. Відтак, автотранспорт їздить так, як це вигідно перевізникам. Незадовільна ситуація і з рівнем культури самих пасажирів. Адже нерідко можна побачити на зупинках натовпи людей, які штовхаються, аби потрапити до маршрутки чи автобуса, тоді як в багатьох містах України пасажирі стають в черги. /Володимир Кужіль, начальник ТУ Головавтотрансінспекції у Полтавській області Перевізники привчили, що можна їздити стоячи. А тепер бояться штрафних санкцій, а люди не розуміють, чого їх уже не возять стоячи/ Одними ж штрафними санкціями, наголошує спеціаліст, культуру пасажирів не можна підняти. А тому потрібно спільними зусиллями перевізників, влади, працівників ДАІ проводити системну роботу у цьому напрямку. Що ж до штрафів, то з початку року таких на перевізників територіальним управлінням Головавтотрансінспекції наклали на суму один мільйон 179 тисяч гривень. З них сплачено 422 тисячі фінансових санкцій. Наразі ж перед перевізниками стоїть ще одна задача: напередодні зимового періоду вкрай необхідно підготувати автівки до відповідних погодних умов.

Підготував Кравець С.В.

Президент підписав закон, який передбачає зміни до Правил дорожнього руху та деякі нові повноваження патрульної поліції.

Як повідомили в прес-службі глави держави, згідно з документом, вводиться автоматична фото і відеофіксація адміністративних порушень правил дорожнього руху. Якщо сказати простіше – цей документ передбачає введення в дію автофіксації порушень ПДР. За прийняття закону в другому читанні і в цілому проголосували 267 народних депутатів при необхідному мінімумі в 226 голосів.

Також вводиться новий вид адміністративного стягнення - штрафні бали, встановлюється розмір штрафу або кількість штрафних балів в санкції статті, надаються повноваження щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення уповноваженими працівниками підрозділів патрульної служби МВС.

- Відомо, що подібні системи позитивно зарекомендували себе у багатьох країнах світу, зокрема в Німеччині, Швеції, Великобританії, Італії, Швейцарії, Австрії, Нідерландах, Франції, - сказано в повідомленні.

Як повідомлялося, відповідний закон Верховна Рада підтримала на засіданні 14 липня.

Згідно з документом:

1. Повну відповідальність за порушення несуть власники автомобільного транспорту і саме на нього покладається функція доведення того, що не він був за кермом у момент скоєння відзнятого порушення ПДР. Власникам ТЗ (фізичним або юридичним особам) надсилаються листи щастя – рекомендовані листи з постановою про накладення штрафу з віднятим фактом порушення ПДР, при цьому вилучення прав у водіїв буде можливо тільки за рішенням суду.

Законом також передбачена можливість для власників ТЗ повідомити в органи МВС, що займаються забезпеченням безпеки руху, контактний номер свого мобільного телефону або адресу електронної пошти для того, щоб отримувати інформацію про порушення ПДР, скоєних за участю їх ТЗ. Причому, дана інформація повинна вноситься в поліцейську базу даних безкоштовно. Крім того, на Кабінет Міністрів України покладено обов'язок у місячний термін після набрання чинності Законом повідомити автовласників про всі автомобілі, які на нього зареєстровано. Ця норма спрямована на тих господарів ТЗ, які продали їх за дорученням і на даний момент не знають, хто нині їздить на їх колишньому транспорті, власниками яких вони де-юре є.

2. Розгляд справи про порушення ПДР може відбуватися і без особистої присутності водія, головним є наявність фото - і відеодоказ порушення. Якщо власник транспортного засобу висловить бажання, то у нього буде можливість отримати інформацію про фіксації порушення ПДР на мобільний телефон або електронну пошту;

3. Сплатити офіційний штраф можна буде прямо на місці за допомогою безготівкових коштів розрахунку, які будуть мати при собі поліцейські;

4. Якщо автомобіль зареєстрований за межами України і не підлягає державній реєстрації в межах нашої країни, то адміністративну відповідальність несе особа, яка ввезла транспортний засіб в Україну;

5. Закон скасовує так звану вилку штрафів за порушення правил дорожнього руху, залишаючи при цьому мінімальну раніше встановлену суму санкцій, а також встановлюються штрафні бали - 150 балів на рік для одного водія, які будуть зніматися у разі порушень правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі. Бали віднімаються тільки по 50 за порушення. Порушення = мінус 50 балів.

Після того як бали вичерпалися, водіїв штрафуватимуть вже грошима.

Було зібрано всі порушення згідно КоАП (Кодекс України про адміністративні правопорушення), за які водіїв будуть штрафувати балами.

Згідно КоАП ч. 1 ст. 122

1. Перевищення водіями ТЗ встановлених обмежень швидкості руху ТЗ більш ніж на 20 км/год.

2. Порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг.

3. Порушення правил:- перевезення вантажів;- буксирування ТЗ;- зупинки або стоянки;- проїзду пішохідних переходів.

4. Ненадання переваги в русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах.

5. Порушення встановленого для ТЗ заборони на рух по тротуарах чи пішохідним доріжкам.

Згідно КоАП ч. 2 ст. 122

6. Порушення правил проїзду: - перехресть;- зупинок ТЗ загального користування

7. Проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника.

8. Ненадання переваги в русі маршрутним ТЗ.

9. Порушення правил:- обгону;- зустрічного роз'їзду;- безпечної дистанції;- інтервалу;- розташування ТЗ на проїзній частині;- руху по автомагістралях;- навчальної їзди.

10. Порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку, використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів.

11. Користування водієм під час руху ТЗ засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести перемови без допомоги рук (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання).

Підготував викладач Ковшик К.О.

Заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування та результати роботи габаритно-вагового контролю в Полтавській області.

З метою збереження автомобільних доріг загального користування від передчасного руйнування, кожного року на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 року № 879 "Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування" в Україні в літній період за температури повітря +280С і вище Службою автомобільних доріг за погодженням з УДАІ УМВС України в Полтавській області вводиться обмеження руху великовагових транспортних засобів які мають загальну масу понад 24т. або навантаження на вісь більше 7т.

Згідно цієї постанови габаритно-ваговий контроль за рухом вантажного автотранспорту автомобільними дорогами загального користування здійснюється Управлінням Укртрансінспекції України в Полтавській області за участю УМВС України в Полтавській області, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Служба автомобільних доріг забезпечує фінансування робіт з обслуговування та функціонування пунктів габаритно-вагового контролю на яких працівники ДП "Полтавський обласдор" за допомогою вимірювального та зважувального обладнання (ваги) вимірюють вагові параметри автомобілів.

3 1 липня 2015 року у зв'язку із закінченням терміну дії



мораторію на здійснення перевірок працівниками Укртрансінспекції на дорогах Полтавщини Службою автомобільних доріг було відновлено роботу габаритно-вагового контролю.

На пересувних пунктах габаритно-вагового контролю, які розташовані

на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-03 Київ-Харків-Довжанський км 394+750 біля поста № 1 ДАІ в Чутівському районі та км 207+450 біля поста № 3 ДАІ в Лубенському районі, працівниками ДП "Полтавський обласдор" за три місяці було проведено понад 1000 зважувань, у 29 випадках було виявлено порушення встановлених норм. За виявленні порушення норм навантаження нараховані штрафи на загальну суму понад 32 тис. євро. Працівниками Укртрансінспекції надіслано до Прокуратури в Полтавській області вимога про сплату порушниками штрафів. До Державного бюджету України водіями, які порушили законодавство



України перераховано 11 тис. 150 грн. з підтвердженими платіжними документами.

Працівники Укртрансінспекції разом з ДП "Полтавський обласдор" здійснювали габаритно-ваговий контроль вантажного автотранспорту не лише вдень, а й вночі.

Служба автомобільних доріг висловлює подяку працівникам Управління Укртрансінспекції України в Полтавській області за небайдужу позицію до дорожньої галузі Полтавщини в збереженні автомобільних доріг загального користування від передчасних руйнувань великоваговими транспортними засобами не тільки в Полтавській області, а й по всій Україні.

Бажаєте мати «європейські» дороги – підтримайте петицію Президенту України



25 тисяч підписів необхідно для того, щоб Президент України розглянув можливість збільшення обсягів фінансування дорожньої галузі до рівня, що дозволить капітально відремонтувати 169 тисяч км автомобільних доріг України.

Відповідну електронну петицію – «Створити Державний дорожній фонд і підвищити рівень фінансування доріг до нормативного рівня», розміщено у спеціальному веб-сервісі офіційного інтернет-представництва Президента. «Створити захищений Державний дорожній фонд з чітко визначеними цільовими джерелами, які будуть спрямовуватися виключно на розвиток та утримання доріг, забезпечити контроль з боку громадськості за використанням цих коштів за розробленими науковцями методиками і процедурами та поетапно збільшувати фінансування доріг до науковообґрунтованого рівня», – основні пропозиції, викладені в зверненні.

За підрахунками Укравтодору, для того, щоб привести автомобільні дороги загального користування лише державного значення у нормативний експлуатаційний стан, потрібно щонайменше 500 млрд. грн.

Адже у прив'язці до цін 2015 року орієнтовна нормативна вартість будівництва 1 кілометра автомобільної дороги І-ї

категорії становить від 70 до 100 млн. грн., реконструкції – 40-80 млн. грн., капітального ремонту 20-30 млн. грн., поточного середнього ремонту – 8-12 млн. грн. Остаточна ціна кожного з видів робіт формується виходячи з проектно-кошторисної документації. Вартість залежить від рельєфу місцевості, геологічних умов, наявності місцевих дорожньо-будівельних матеріалів, необхідності влаштування штучних споруд різних конфігурацій, освітлення та ряду інших факторів.

За даними Державного дорожнього науково-дослідного інституту імені М.П.Шульгіна, будувати дороги в Україні значно дешевше ніж в інших провідних країнах світу. Приміром в Сполучених Штатах Америки будівництво 1 км автомобільної дороги I категорії коштує \$10 млн., у Канаді – \$11 млн., а в країнах Європи – від \$10,5 до \$14,5 млн. Однак, не дивлячись на таку гостру потребу галузі в значному фінансуванні, коштів для проведення робіт з будівництва, реконструкції та капітального ремонту в Державному бюджеті України вже котрий рік поспіль не передбачено, а видатки в частині лише експлуатаційного утримання (ліквідація вибоїн і тріщин, заходи з безпеки дорожнього руху, утримання дорожньої мережі взимку) – на рівні 3,7 млрд. грн., що становить лише 37% від мінімальної потреби, й ті, виділяються за залишковим принципом, після того, як будуть задоволені потреби інших сфер економіки, що мають захищені статті або цільові джерела фінансування у спеціальному фонді держбюджету Створення Державного дорожнього фонду, що акумулюватиме надходження з визначених цільових джерел фінансування, таких як акцизи, мито, плата за проїзд, використання об'єктів придорожнього сервісу та інше, – єдиний шлях вирішення наболілої дорожньої проблеми.

Віддати свій голос за створення Дорожнього фонду, та як наслідок – європеїзацію українських доріг, можна за посиланням <https://petition.president.gov.ua/petition/10458>.

Підготовка до осінньо-зимового періоду у 2015-2016 році.

В умовах обмеженого фінансування дорожньої галузі пріоритетними напрямками діяльності Служби автомобільних доріг є збереження існуючої мережі автомобільних доріг загального користування від руйнування, поліпшення безпеки дорожнього руху та забезпечення безперебійного руху транспортних засобів в осінньо-зимовий період.

Службою автомобільних доріг та ДП “Полтавський обласвтодор” розроблений план-графік підготовки філій ДП “Полтавський обласвтодор” до осінньо-зимового періоду. На даний час вже підготовлено 50 пунктів обігріву, 61 лінійно-виробнича будівля, 24 адміністративних будівель, 5 стаціонарних баз для збереження технічної солі та її замінників та 37 тимчасових майданчиків для приготування та збереження протиожеледних матеріалів. Звіт з ліквідації ямковості за вересень 2015 року



Для безперебійного та безпечного руху автотранспорту автомобільними дорогами загального користування у осінньо-зимовий період до роботи може бути залучено 310 одиниць дорожньої техніки, а саме:

- 7 бульдозерів;
- 32 автогрейдери;
- 66 піскорозкидачів;
- 8 солерозподільувачів;
- 4 роторні снігоочишувачів;
- 140 шт. навісного обладнання;
- 53 навантажувача.

В цілому для завершення ремонтних робіт, в тому числі для придбання акумуляторних батарей, автошин на автомобілі та колісні трактори, оливи, топливної апаратури та інше, необхідно понад 3 млн. грн.

Для ліквідації зимової слизькості та забезпечення безперебійного руху транспортних засобів філіями ДП “Полтавський обласвтодор”, буде



заготовлено 45 тис. тонн піску та 6,5 тис. тонн технічної солі.

Станом на 25 вересня вже заготовлено 14,36 тис. тонн піску та 1,48 тис. тонн технічної солі.

ДП “Полтавський обласвтодор” є одним із небагатьох дорожніх підприємств в Україні, яке повністю погасило заборгованість за одержану раніше сіль перед ТОВ “Артемсіль” та уклало угоду на поставку 40 залізничних вагонів солі (3200 тонн). В цілому для осінньо-зимового періоду 2015/2016 року передбачається придбати 100 вагонів (7000 тонн) солі.

Звіт з ліквідації ямковості за вересень 2015 року

З початку року на замовлення Служби автомобільних доріг у Полтавській області на автодорогах загального користування ліквідовано 183380 кв.м ямковості на 1325 км доріг.

За вересень місяць 2015 року на автомобільних дорогах загального користування ліквідовано 13576 кв.м ямковості на 16 км доріг, що складає 7,4 % від виконаних робіт з початку року, в тому числі на автодорогах:

- державного значення – 6575 кв.м на 6 км доріг;
- місцевого значення – 7001 кв.м на 10 км доріг.

На ліквідації ямковості щоденно працювало від 4 до 17 бригад дорожніх робітників ДП “Полтавський обласвтодор”. Для підготовки місць проведення ямкового ремонту було задіяно від 1 до 7 дорожніх навісних фрез. В області працювали 2 асфальтобетонних заводи, які розташовані в с. Мачухи Полтавського району та м. Гадяч.



За звітний період випущено 625 тонн гарячої асфальтобетонної суміші. Також на дорогах загального користування працювала 1 машина для ремонту покриття вакуумно-струменевим способом «Магnum».

Роботи з ліквідації ямковості з початку року виконані:

- із застосуванням гарячих асфальтобетонних сумішей – 83141 кв.м;
- із застосуванням холодних асфальтобетонних сумішей - 7352 кв.м;
- за допомогою ремонтів – 209 кв.м;
- струменевим методом – 5211 кв.м;
- методом просочення та чорним щебенем – 5553 кв.м;
- із застосуванням інших органо-мінеральних сумішей – 81914 кв.м.

Служба автомобільних доріг у Полтавській області просить учасників дорожнього руху з розумінням поставитися до тимчасових незручностей і звертається до водіїв бути уважними та неухильно виконувати вимоги дорожніх знаків щодо обмеження руху на ділянках проведення ремонтних робіт.

Хід виконання робіт з капітального ремонту доріг за кошти обласного бюджету

В 2015 році видатки на капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування Полтавської області з Державного бюджету України не передбачено. Однак завдяки небайдужій позиції обласної державної адміністрації та обласної ради з обласного бюджету було виділено 24275,9 тис.грн на капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування місцевого значення та вулиць і доріг комунальної власності в населених пунктах області, а також на роботи з утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення. В перше за багато років на підставі розпорядження голови Полтавської

обласної державної адміністрації від 25.05.2015 № 244 роботи з капітального ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення фінансуються за рахунок коштів обласного бюджету на загальну суму 19599,9 тис.грн.

Фахівцями Служби автомобільних доріг за погодженням з райдержадміністраціями були визначені об'єкти, що мають велике значення для територіальних громад.

Проектно-кошторисна документація на капітальний ремонт доріг розроблена Полтавським відділом комплексного проектування ДП "Укрдінпродор", ТОВ "Мостопроект" та ТОВ "Проектне підприємство "Полтавакомундорпроект".

В даний час високими темпами виконуються будівельні роботи з капітального ремонту зазначених доріг. Основним виконавцем робіт є ДП "Полтавський облавтодор". Крім цього роботи виконують ТОВ "МБЦ" і ТОВ "Променергобуд Україна".

Контроль за якістю виконання робіт на об'єктах капітального ремонту здійснюють фахівці відділу якості, технічного контролю та нових технологій, а також лабораторії з контролю якості Служби автомобільних доріг.

На даний час роботи з капітального ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення виконані на суму 8170,86 тис. грн., а роботи з капітального ремонту вулиць і доріг комунальної власності на суму 1747,63 тис.грн.

Підготувала студентка групи 41-О Панасенко Альона ЧИ МОЖЕ БУТИ ПЛАСТИКОВА ДОРОГА?

Голландська компанія KWS Infra розробила проект пластикових доріг PlasticRoad, будівництво яких буде дешевше і швидше, при цьому самі дороги будуть довговічнішими. Про це повідомляється на сайті компанії.

Як відомо, традиційне асфальтове покриття доріг не вважається екологічним матеріалом. На кожен тону асфальту припадає 27 кг викидів CO₂. Крім того, він поглинає тепло, утворюючи парниковий ефект у містах. Між тим, утворені життєдіяльністю



людини гори пластику продовжують збільшуватись. Для будівництва доріг пропонується використовувати пластикове сміття, яким, зокрема, переповнені деякі райони світового океану. Дорожнє

полотно з пластику передбачається виготовляти у вигляді плит з порожнинами для службових комунікацій. У компанії пояснюють, що пластикові дороги значно легші, вони зменшують навантаження на землю. Будівельна фірма планує виробляти дороги цілими секціями прямо на заводі, відразу ж транспортуючи їх на місце встановлення та зменшуючи тим самим час на будівництво доріг. Крім того, спеціальний пластиковий матеріал буде легшим і, отже, більш зручним для транспортування. Всі комунікації будуть закладатися у плити на етапі виробництва, а потім, після



прослужити втричі довше, ніж звичайна асфальтована.

Розробники також відзначають серед переваг невелику вагу конструкцій, що дозволить укласти їх на нестійкий ґрунт. Коли саме планується розпочати будівництво нових доріг, поки що невідомо.

Підготував студент групи 41-О Цираник Віктор.

Автоматизована система керування дорожнім рухом

Одна з систем вулично-дорожньої мережі, призначена для технічної організації руху. Це цілий комплекс програмно-технічних засобів і заходів, спрямованих на забезпечення безпеки руху, поліпшення параметрів вулично-дорожньої мережі, зниження транспортних затримок і поліпшення екологічної обстановки. АСКДР включає в себе світлофори, системи відеоспостереження, детектори транспорту, лінії зв'язку, координування управління дорожнім рухом.

Автоматизована система керування дорожнім рухом за кордоном

В даний час АСКДР, функціонуючі в адаптивному режимі, встановлені в багатьох зарубіжних країнах (США, Франція, Італія, Японія, Німеччина, Канада та ін.).

Наприклад, у США і країнах північної Європи особлива увага приділяється автоматичного моніторингу метеорологічної та екологічної обстановки на автодорогах, що обумовлено проблемами їх зимового утримання. У штаті Пенсільванія успішно функціонує система, що забезпечує гнучке регулювання дозволеної швидкості руху на міжміських магістралях в залежності від погодних умов. У цій системі в єдину інформаційну мережу інтегровані табло зі змінною інформацією, метеостанції і детектори транспорту.

В Італії з метою оптимізації руху на вулично-дорожній мережі успішно функціонує адаптивна система управління міським транспортом «UTOPIA». Основною концепцією даної системи є надання пріоритету певним видам громадського транспорту на перехрестях зі світлофорним регулюванням та підвищення мобільності приватних автомобілів при виникненні затримок. «UTOPIA» являє собою ієрархічну систему на основі застосування інтелектуальних транспортних контролерів, апаратної й програмної логіки, ліній зв'язку та детекторів транспорту. Робота системи заснована на зборі та аналізі поточних даних, що надходять з детекторів транспорту, і даних з навігаційного обладнання громадського транспорту, якщо задіяна програма його пріоритету. Залежно від ситуації дозволяє працювати або повністю в адаптивному режимі, або в режимі вибору плану координації. При цьому UTOPIA здатна працювати з системами інформування учасників дорожнього руху, моніторингу та управління парковками, моніторингу довілля та маршрутного орієнтування.

У Франції розроблена концепція системи CLAIRE для реалізації керуючих впливів в умовах заторів. Ця система сумісна з більшістю існуючих автоматизованих систем керування рухом, оскільки CLAIRE виробляє універсальні рішення, які не залежать від типу технічних засобів і методів управління. Методологія CLAIRE вперше була застосована в Тулузі і дозволила виробити узгоджену стратегію управління, яка враховує цілі всіх категорій учасників дорожнього руху.

Автоматизована система керування дорожнім рухом в Україні

Експлуатуються в даний час в містах України в більшості

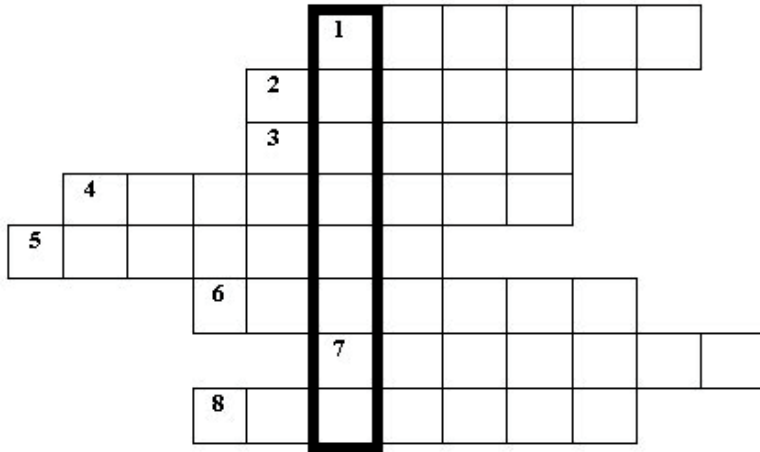
випадків відносяться до систем першого і другого покоління, де управління транспортними потоками здійснюється за жорсткими планам координації, і при цьому не враховується реально складається ситуація на дорогах. Істотним недоліком є спочатку закладена в них функціональна обмеженість, відсутність сумісності обладнання системи при її нарощуванні, вузькоспеціалізована орієнтованість ліній зв'язку, природний знос устаткування і невелика територія застосування (як правило, охоплює невеликий район в межах міста). Внаслідок цього вони практично не роблять істотного впливу на управління транспортними потоками і не допомагають уникнути серйозних заторів на вулично-дорожній мережі міст.

Впровадження АСУДР

При розробці та впровадженні АСУДР необхідне залучення надійних спеціалізованих організацій зі значним досвідом у сфері організації та управління дорожнім рухом.

Підготував студент групи 41-О Пазиненко Іван

СТОРІНКА РОЗВАГ



Питання:

1. Знак, що подається транспортним засобом або світлофором.
2. Пошкодження машини транспортного засобу.
3. Розмітка на дорозі, що позначає пішохідний перехід.
4. Особа, яка керує транспортним засобом.
5. Людина, що йде пішки.
6. Тверде і гладке покриття дороги.
7. Бічна частина, край дороги.
8. Місце, спеціально призначене для пересування людей з однієї вулиці на іншу.



- В кожного свій метод освячення...



Новітні методи будівництва автодоріг...



- Дякую, але пішки спокійніше...



Благоустрій прибудинкових територій

Дорожники объяснили зачем они ремонтируют дороги по два раза в год - весной они укладывают летний асфальт, а осенью - зимний, более мягкий. Теперь автомобилистам не надо менять покрышки, о них уже позаботились.

