

Міжнародна науково-практична конференція  
«Сучасний стан та проблеми аграрного сектору України та шляхи їх вирішення»  
з абсолютним контролем, в той час, як для серійних варіантів цей показник варіює  
в межах 3,9...4,2.

**Abstract.**

*The technological and agrotechnical factors that define the concept of the development of energy resources are analyzed. The ways of reducing the influence of the mass of the energy product on the surface of the soil are proposed.*

**Key words:** energy means, mass, soil, technological operation, engine, wheels, tractor, running gear.

**Список використаних джерел:**

1. Адамчук В.В. Система техніко-технологічного забезпечення виробництва продукції рослинництва / за ред. В.В. Адамчука, М.І. Грицишина. – К.: Аграр. Наука, 2012. – 416 с.

2. Кушнарєв А.С., Кочев В.И. Механико-технологические основы обработки почвы. - К.: Урожай, 1989. – 144 с.

3. Шины для сельскохозяйственной техники / В.Н. Белковский, В.Н. Лаптев, А.А. Матвеев и др. - М.: Химия, 2006. – 112 с.

4. Булгаков В.М., Шелудченко Б.А., Білецький В.Р. До обґрунтування агроєкобезпечних рівнів техногенного тиску на ґрунт колісних рушіїв мобільної сільськогосподарської техніки // Науковий вісник НУБіП. - Київ, 2008. - Вип.9 - С. 81-84.

©Теслюк В.В., Василюк В.І.Мацюк К.І., Пугач О.М. 2022

УДК 656.051

**ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ВНЕСЕННЯ ЗМІН У ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО  
РУХУ УКРАЇНИ СТОСОВНО ПРОЇЗДУ НЕРЕГУЛЬОВАНИХ  
ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ**

**Толок О.В., канд. техн. наук,**

**Махмудов І.І., канд. техн. наук**

ВП НУБіП України «Ніжинський агротехнічний інститут»;

Пішохідний перехід – ділянка проїзної частини або інженерна споруда, призначена для руху пішоходів через дорогу [1]. Пішохідні переходи позначаються дорожніми знаками, дорожньою розміткою, пішохідними світлофорами. За відсутності дорожньої розмітки межі пішохідного переходу визначаються відстанню між дорожніми знаками або пішохідними світлофорами, а на перехресті за відсутності пішохідних світлофорів, дорожніх знаків та розмітки – шириною тротуарів та узбіч [1].

Регульованим вважається пішохідний перехід, рух по якому регулюється світлофором чи регулювальником, нерегульованим – пішохідний перехід, на

«Сучасний стан та проблеми аграрного сектору України та шляхи їх вирішення»  
якому немає регулювальника, світлофори відсутні або вимкнені чи працюють у режимі миготіння жовтого сигналу [1].

У відповідності зі статтею 16 Закону України «Про дорожній рух» водій транспортного засобу зобов'язаний «надавати переважне право руху пішоходу, який знаходиться на пішохідній доріжці (зебрі)» [2]. Відповідно до статті 17 цього ж закону пішохід має право на переважне перетинання проїзної частини по позначених пішохідних переходах» [2]. Аналогічні вимоги містяться у Правилах дорожнього руху України (ПДР) [1]:

-п. 4.16 а – пішохід має право «на перевагу під час переходу проїзної частини позначеними нерегульованими пішохідними переходами»;

-п. 18.1 – «Водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи, повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека».

У той же час, у п. 4.14 а ПДР сказано: «Пішоходам забороняється виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху» [1]. А у п. 1.10 ПДР дається визначення терміну небезпека для руху: «небезпека для руху - зміна дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися» [1] (помітимо, незалежно від темпу гальмування – тобто те саме, що екстрене гальмування, що робоче гальмування, що спокійне гальмування двигуном !?).

Виходячи з тексту п. 4.14 а й п. 1.10 ПДР пішохід не має права переходити проїзну частину по пішохідному переходу, якщо він змушує водія транспортного засобу, що наближається до пішохідного переходу, знизити швидкість. Якщо ж пішохід змусив водія знизити швидкість, то пішохід створив «небезпеку для руху» і порушив п. 4.14 а ПДР. Тому однозначного пріоритету пішохода на нерегульованому пішохідному переході немає, оскільки дія п. 4.14 а обмежує дію п. 4.16 а. І у випадку ДТП на пішохідному переході цілком на законних підставах можна висунути обвинувачення пішоходові за порушення п. 4.14 а ПДР (стаття 127 КоАП України [3]).

Вихід із цього тупика ми бачимо в зміні окремих положень ПДР. Наші пропозиції наступні:

1. Ввести в ПДР термін «створення аварійної обстановки» - дії учасника (учасників) дорожнього руху, що примусили інших учасників різко зменшити швидкість руху шляхом застосування екстреного гальмування або різко змінити напрямок руху щоб уникнути ДТП.

2. Викласти п. 4.14 а ПДР у такій редакції: пішоходам забороняється виходити на проїзну частину (у тому числі, і на пішохідний перехід), не впевнившись у тому, що вони не створять аварійну обстановку.

3. Викласти п. 4.16 а ПДР у такій редакції: пішохід має право на перевагу під час переходу проїзної частини позначеними нерегульованими пішохідними

Міжнародна науково-практична конференція  
«Сучасний стан та проблеми аграрного сектору України та шляхи їх вирішення»  
переходами, але за умови, що він при виході на пішохідний перехід не створить аварійну обстановку.

Залишаються без відповіді питання: яким же чином пішохід може переконатися в тому, що він не створить аварійну обстановку, і як уникнути помилок пішохода в оцінці можливості безпечного переходу вулиці? Відповіді на ці питання можуть бути отримані в результаті дослідження здатності пішоходів передбачити, прогнозувати розвиток дорожньої ситуації. Однак на цей час це слабо вивчений напрямок наукових досліджень і практичної діяльності.

При прийнятті пішоходом рішення про перехід проїзної частини важлива правильна його оцінка відстані до автомобілів, що наближаються, і їх швидкостей, оцінка взаємного розташування автомобілів, що рухаються в паралельних рядах, щодо пішохідного переходу. Така оцінка залежить від фізичного й психофізіологічного стану пішоходів.

Для того, щоб допомогти пішоходові правильно оцінити відстань до автомобіля, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, автори роботи [4] пропонують використовувати на нерегульованих пішохідних переходах чітко видимий у будь-який час стандартний орієнтир. Якщо автомобіль перебуває за орієнтиром – вихід пішохода на пішохідний перехід безпечний, якщо автомобіль перебуває між орієнтиром і пішохідним переходом – вихід небезпечний. У роботі [5] у якості такого орієнтира запропоновано використовувати спеціальну поперечну розмітку й опори характерної форми зі спеціальною вертикальною розміткою (рис. 1).

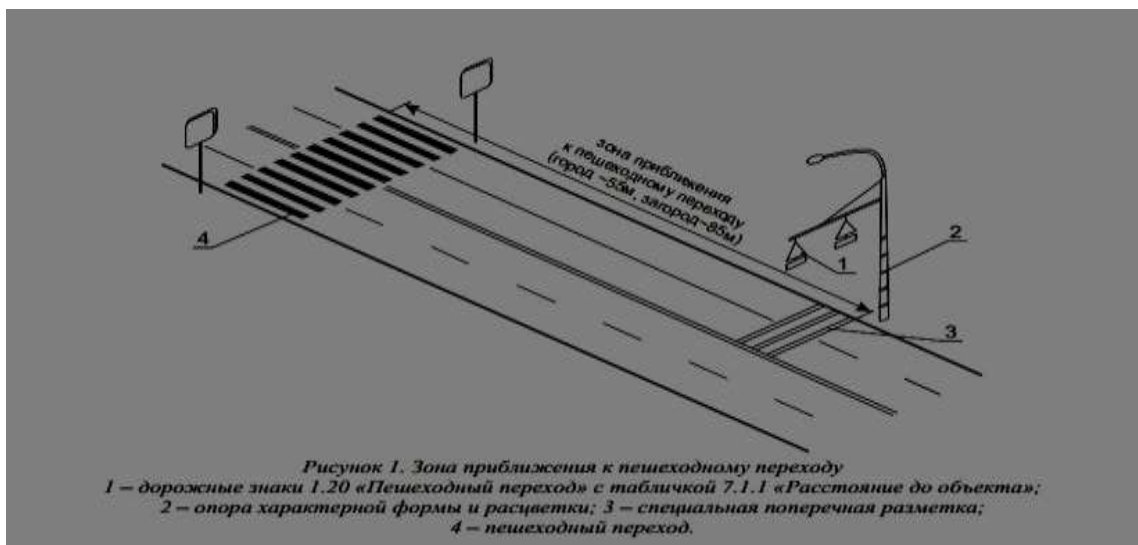


Рис.1 – Зона наближення до пішохідного переходу [5]

1 – попереджувальні дорожні знаки «Пішохідний перехід» з табличкою «Відстань до об'єкту»; 2 – опора характерної форми і спеціальною вертикальною розміткою; 3 – спеціальна поперечна розмітка; 4 – пішохідний перехід.

#### Перелік використаних джерел:

1.Правила Дорожнього руху України (редакція від 01.11.2021 року).

Міжнародна науково-практична конференція  
«Сучасний стан та проблеми аграрного сектору України та шляхи їх вирішення»

2. Закон України «Про дорожній рух» (редакція від 01.01.2022 року).

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення (редакція від 05.01.2022 року).

4. Исследование аварийности и конфликтного взаимодействия транспортных и пешеходных потоков в зоне искусственных неровностей на пешеходных переходах / Ю.А. Врубель, Д.В. Капский, Е.Н. Кот и др. // Системы организации и управления безопасностью дорожного движения : Сборник докладов и статей целевой конференции 22 – 24 сентября 2008 г. – СПб.: СПб гос. архит. – строит. ун-т, 2008. – С. 35 – 48.

5. Капский Д.В. Разработка рекомендаций по изменению нормативных актов в дорожном движении / Д.В. Капский // Организация и безопасность движения в крупных городах : Сборник докладов девятой международной научно-практической конференции. – СПб.: СПб гос. архит. – строит. ун-т, 2010 - С. 379 – 383.

©Толок О.В., Махмудов І.І. 2022

## **ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАЛЕЖНОСТІ ШВИДКОСТІ СПОЛУЧЕННЯ НА МАРШРУТІ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ВІД СКЛАДНОСТІ МАРШРУТА**

**Толок О.В., канд. техн. наук,**

**Махмудов І.І., канд. техн. наук**

ВП НУБіП України «Ніжинський агротехнічний інститут»;

Основним критерієм при розробці систем маршрутного пасажирського транспорту (МПТ) у містах України є витрати часу на пересування. Так в [1] встановлено, що витрати часу на пересування від місць проживання до місць прикладання праці для 90 % осіб (в один кінець) не повинні перевищувати: у містах з населенням понад 800 тис. осіб - 45 хв.; від 500 тис. до 800 тис. осіб - 40 хв.; від 250 тис. до 500 тис. осіб - 35 хв.; від 50 тис. до 250 тис. осіб - 30 хв.; у малих містах до 50 тис. осіб та в межах об'єднаних територіальних громад (пішохідні маршрути або з використанням транспорту) – 20 хв.

Відхилення фактичних витрат часу від нормативів у бік збільшення слід уважати показником непогодженості розвитку МПТ із територіальним розміщенням об'єктів міста і його населення.

Час, який пасажири витрачають на пересування з використанням МПТ, перебуває в прямій залежності від швидкості сполучення на маршрутах МПТ. (Нагадаємо, що швидкість сполучення на маршруті являє собою середню величину, обумовлену відношенням довжини маршруту до сумарних витрат часу на його проходження). Тому в транспортно-містобудівних розрахунках при вдосконалюванні системи МПТ швидкість сполучення є найважливішим показником, тому що вона визначає фактичні витрати часу пасажирів на поїздку.