

**Альтернативные схемы планировочных решений съездов  
транспортных развязок**

Шишко Н. И.

Белорусский национальный технический университет

При проектировании транспортных развязок наиболее сложными элементами для выбора планировочных решений являются зоны соединительных съездов, во многом определяющие уровень безопасности и удобства движения на транспортной развязке.

Практика проектирования геометрии соединительных съездов базируется на применении нескольких типов устройства: клиновидная, криволинейная и с переходной-скоростной полосой.

Клиновидный тип устройства подразумевает устройство линейной зоны ответвления (отгона уширения) с последующим сопряжением с переходной кривой на соединительном ответвлении. Криволинейное сопряжение состоит из криволинейного отгона уширения и сопряжения его с последующей переходной кривой.

Опыт эксплуатации многочисленных транспортных развязок показал, что съезды с клиновидной и криволинейной формой ответвления полосы соединительного ответвления имеют существенные недостатки: необходимость резкого снижения скорости движения для осуществления маневра перестроения на соединительное ответвление в пределах основной транзитной полосы движения, а также снижение безопасности движения при вливании транспортного средства в основной поток при выезде с соединительного ответвления. Обусловливается это нехваткой длины зоны слияния или разветвления транспортных потоков в зоне съездов.

Планировочное решение с применением переходно-скоростных полос для безопасного маневрирования в зонах слияния и разветвления транспортных потоков существенно повышает безопасность движения за счет возможности своевременного снижения скорости движения вне транзитных полос автомобильной дороги.

Так как участки съездов транспортных развязок являются наиболее аварийно-опасными участками, то необходимо наиболее обоснованно подходить к выбору того или иного планировочного решения и его геометрических параметров. В частности, к углу примыкания соединительного ответвления, под которым понимают угол, образуемый касательной к переходной кривой в сечении разделения кромок проезжих частей с основной дорогой.