

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА
СПОРТУ УКРАЇНИ**

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

**ІНСТИТУТ АЕРОПОРТІВ
STANDARTPARK**

**ІІІ МІЖНАРОДНА НАУКОВО-
ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ**

«АЕРОПОРТИ — ВІКНО В МАЙБУТНЄ»

15-16 червня 2012 р.

ЗБІРНИК ТЕЗ

Україна, Київ

автомобілями). Для аеропортів міста Києва є характерним обслуговування пасажирів тільки автомобільним транспортом, рух якого відбувається по вулично-дорожній мережі міста. Розглядаючи сучасний стан вулично-дорожньої мережі міста Києва, треба відмітити, що вона у багатьох питаннях не відповідає потрібним вимогам, а це призводить до затримок руху транспортних засобів, дорожньо-транспортних пригод та ін. Для вирішення цих проблем, серед можливих заходів, найбільш ефективними є такі:

- удосконалення системи організації руху внутрішнього міського і зовнішнього транспорту;
- завершення будівництва кільцевої автомобільної магістралі, яка ліквідує транзит міжміських перевезень;
- раціональне функціональне зонування території міста;
- будівництво магістралей-дублерів;
- будівництво транспортних розв'язок у різних рівнях.

Тому на сьогоднішній день ефективна робота пасажирських перевезень на повітряному транспорті суттєво залежить від обслуговування пасажирів саме автомобільним транспортом, як одного з найфункціональніших і найефективніших видів транспорту.

УДК 625.7/1.8 (043.2) Степура В.С., канд. екон. наук
Національний авіаційний університет, Київ, Україна

ВИЗНАЧЕННЯ ОПТИМАЛЬНОГО ВАРІАНТУ БУДІВНИЦТВА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

Під час вишукувань в період проектування автомобільних доріг зазвичай пропонують декілька варіантів траси дороги, особливо при складній місцевості. У зв'язку з цим виникає потреба техніко-економічного порівняння для обґрунтування кращого варіанту траси. Варіанти автомобільних доріг порівнюють за рядом техніко-економічних показників. Ці показники можна поділити на три групи: економічні, експлуатаційні та будівельні.

До економічних показників відносяться: вартість будівництва чи реконструкції доріг; сума приведених дорожніх витрат; сума приведених транспортних витрат; загальна сума приведених витрат.

Експлуатаційні показники: протяжність дороги; коефіцієнт подовження траси; кількість кутів поворотів; найменший радіус кривих у плані; кількість перехресть та примикання доріг на одному та на різних рівнях; найменший поздовжній ухил; найбільший загальний коефіцієнт аварійності.

Будівельні показники включають: об'єм оплачуваних земляних робіт; площа дорожнього покриття; кількість і загальну довжину мостів, путепроводів і труб; загальну протяжність ділянок з несприятливими ґрунто-геологічними умовами.

Для цілей порівняння варіантів визначають річні дорожні витрати, транспортні витрати, вартість дорожнього одягу та штучних споруд, термін приведення витрат.

Середньозважений коефіцієнт економічної ефективності визначається як відношення різниці приведених дорожньо-транспортних витрат за t_p років експлуатації існуючої і проектної дороги до приведеної вартості будівництва чи реконструкції проекрованої дороги. Якщо будівництво (реконструкція) проведено протягом одного року, то замість приведеної будівельної вартості приймають кошторисну вартість.

УДК 625.07

Зеленкова Г.Ф.

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

УТВОРЕННЯ СТРУКТУРИ ШТУЧНИХ БУДІВЕЛЬНИХ КОНГЛОМЕРАТІВ (ШБК), ВИГОТОВЛЕНИХ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ БІТУМНИХ В'ЯЖУЧИХ РЕЧОВИН

Розвиток мережі автомобільних доріг, збільшення обсягів їх реконструкції та поточного і ямкового ремонтів вимагають значного використання природних ресурсів мінеральної сировини для виготовлення штучних будівельних