

Варіант 1 (20 завдань)

1. Що з переліченого є визначенням транспортного потоку?

A. Сукупність транспортних засобів, що рухаються з максимальною швидкістю по магістралі.

B. Впорядкований транспортною мережею рух транспортних засобів.

C. Кількість транспортних засобів, що проходять через ділянку дороги за одиницю часу.

D. Просторова характеристика, що визначає ступінь завантаження смуги дороги.

2. Який із перелічених способів НЕ відноситься до методичного напрямку «Розподіл руху в просторі»?

A. Каналізування руху на перехрестях.

B. Розв'язка руху на різних рівнях.

C. Світлофорне регулювання на перетинаннях.

D. Введення одностороннього руху.

3. Дослідження дорожньо-транспортних пригод (ДТП) показали, що найбільша їх кількість відбувається у так званих конфліктних точках. Де саме вони переважно виникають?

A. На прямих ділянках доріг при обгоні.

B. На перехрестях доріг, де зустрічаються потоки різних напрямків.

C. На залізничних переїздах поза населеними пунктами.

D. На ділянках доріг зі значним підйомом та спуском.

4. Який напрямок організації руху реалізується за допомогою положення Правил дорожнього руху (ПДР) про те, що на перетинах рівнозначних доріг пріоритет руху має водій, який не має перешкоди справа?

A. Формування однорідного транспортного потоку.

B. Розподіл руху в просторі.

C. Впровадження автоматизованих систем керування рухом (АСКР).

D. Поділ транспортних потоків у часі.

5. Який із показників транспортного потоку визначається як кількість транспортних засобів, що проходять через дану ділянку дороги за одиницю часу (рік, день, годину)?

A. Щільність транспортного потоку.

B. Інтенсивність транспортного потоку.

C. Швидкість сполучення.

D. Склад транспортного потоку.

6. Який недолік має методичний напрямок «Формування однорідного транспортного потоку»?

A. Потребує вагомих капіталовкладень для реалізації.

B. Не враховується склад транспортного потоку та швидкісний режим руху.

C. Не зникають усі можливі конфліктні точки транспортних потоків.

D. Неможливість скорочення кількості та ступеня небезпеки конфліктних точок, керування швидкісними режимами.

7. Вид конфліктної точки «Попутне» відноситься до маневру:

A. Відхилення.

B. Злиття.

C. Перетинання.

D. Розділення.

8. Головний недолік методу «Розподіл руху в просторі», незважаючи на його переваги, полягає в тому, що:

A. Він не враховує склад транспортного потоку та швидкісний режим руху.

B. Він не здатний запобігти ускладненню транспортної ситуації при перевантаженні ВДМ.

C. При його застосуванні не зникають усі можливі конфліктні точки транспортних потоків.

D. Він потребує обов'язкової реконструкції та розвитку вулично-дорожньої мережі.

9. Які дорожні знаки використовуються для реалізації введення пріоритету на перетинах (як спосіб поділу руху в часі)?

A. Знаки 3.1–3.3 (Заборонні знаки).

B. Знаки 4.1–4.6 (Наказові знаки).

C. Знаки 1.1–1.7 (Попереджувальні знаки).

D. Знаки 2.1–2.6 (Знаки пріоритету).

10. Що в методиці натурного вивчення конфліктних ситуацій називається «передаварійною» подією?

А. Будь-яке незначне порушення Правил дорожнього руху.

В. Ситуація, коли в результаті порушення нормального перебігу руху тільки екстрені дії дозволяють уникнути ДТП.

С. Зближення учасників руху в просторі і в часі, при якому затримка не перевищує 5 секунд.

Д. ДТП, внаслідок якої травмовано не більше однієї особи.

11. Який із перелічених заходів є типовим способом реалізації методичного напрямку «Формування однорідного транспортного потоку»?

А. Розв'язка руху на різних рівнях.

В. Створення вулиць для руху вантажного транспорту.

С. Регулювання руху на залізничних переїздах.

Д. Заходи із «заспокоєння руху».

12. При якій умові, згідно з лекційними матеріалами, може спостерігатися гранична щільність транспортного потоку?

А. При русі з мінімально дозволеною швидкістю.

В. При досягненні транспортним потоком інтенсивності 1000 од/год на смузі.

С. При нерухомому стані колони автомобілів, розташованих впритул один до одного на смузі дороги.

Д. При частково зв'язаному русі.

13. Який із перелічених заходів відноситься до методичного напрямку «Обмеження і контроль швидкісного режиму»?

А. Виділення транзитного транспорту.

В. Зональне обмеження швидкості.

С. Світлофорне регулювання на перетинаннях.

Д. Організація стоянок за межами вулиць.

14. Який є характерний приклад використання світлофорної сигналізації для поділу транспортних потоків у часі?

А. Світлофорне регулювання на нерегульованому перехресті з низькою інтенсивністю руху.

В. Світлофорна сигналізація на реверсивній смузі.

С. Світлофорна сигналізація, що працює у режимі жовтого миготливого.

Д. Викличний пристрій для пішоходів біля кінотеатру.

15. Для порівняльної оцінки складності та потенційної небезпеки перетинань застосовують показник складності m , що визначається за формулою $m = n_B + 3n_3 + 5n_{\{ПР\}}$. Що означає елемент $n_{\{ПР\}}$?

А. Кількість конфліктних точок відхилення.

В. Кількість конфліктних точок злиття.

С. Кількість пішохідних переходів на перехресті.

Д. Кількість конфліктних точок перетинання.

16. Яка головна загальна задача об'єднує перші два методичні напрямки організації дорожнього руху: «Розподіл руху в просторі» та «Розподіл руху в часі»?

А. Забезпечення однорідності транспортних потоків та вирівнювання швидкості руху.

В. Підвищення безпеки руху і пропускної здатності ВДМ шляхом оптимізації швидкості.

С. Скорочення числа конфліктних точок на перетинах транспортних потоків і зниження рівня завантаження доріг.

Д. Підвищення ефективності функціонування вулично-дорожньої мережі міста за допомогою автоматизації.

17. Який із перелічених способів відноситься до методичного напрямку «Влаштування пішохідних шляхів вздовж доріг»?

А. Маршрутизація перевезень.

В. Облаштування пішохідних переходів.

С. Встановлення пріоритету на перехрестях.

Д. Виділення вулиць пасажирського руху.

18. Що характеризує показник швидкість сполучення?

А. Миттєве значення швидкості, зафіксоване в окремих типових точках дороги.

В. Криву, що характеризує зміну швидкості протягом усього маршруту руху.

С. Відношення відстані між точками сполучення до часу перебування транспортного засобу в дорозі.

Д. Величину, зворотну темпу руху.

19. Яка основна мета оптимізації стоянкового режиму?

A. Збільшення надходжень до місцевого бюджету за рахунок платного паркування.

B. Забезпечення однорідності транспортного потоку.

C. Збільшення пропускної здатності доріг і запобігання заторам, що виникають через погану інформованість про місця паркування.

D. Створення обхідних шляхів для транзитного транспорту.

20. Який метод дозволяє більш детально фіксувати такі ситуації, як конфлікт «автомобіль—пішохід» та передумови до попутного зіткнення, які методом аналізу конфліктних точок взагалі не охоплюються?

A. Аналіз статистичних даних про ДТП.

B. Метод імітаційного моделювання руху транспортних потоків.

C. Метод натурного вивчення конфліктних ситуацій (Traffic Conflict).

D. Обчислення показника складності перехрестя