

УДК 351

**АНАЛІЗ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА
АВТОМОБІЛЬНІЙ ДОРОЗІ Т-03-02 ШАЦЬКОГО РАЙОНУ
ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

**THE ANALYSIS OF ROAD SAFETY ON THE ROAD T-03-02 OF
SHATSK DISTRICT, VOLYN REGION**

**Дробишинець С.Я., к.т.н., доцент, Бондарський О.Г., к.т.н.,
доцент, Павлів О.І., ст. гр. АДАМ-51 (Луцький НТУ, м. Луцьк)**

**Drobysynets S.Y., Ph.D., docent, Bondarskyi O.G., Ph.D., docent,
Pavliv O.I. st. gr. ADAM-51 (Lutsk National Technical University, Lutsk)**

У статті проаналізовано стан безпеки дорожнього руху в Україні, на прикладі дороги Т-03-02 Шацького району Волинської області. На підставі системного аналізу кращого європейського досвіду запропоновано шляхи щодо удосконалення безпеки дорожнього руху. Наведено державно-управлінські механізми для зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод в прикордонному районі.

The article analyzes the state of road safety in Ukraine on the example of the road T-03-02 of Shatskyi district, Volyn region. Based on a systematic analysis of best European practices suggested ways of improving road safety. State-management mechanisms to reduce the number of road accidents in the border area.

Today, for most countries effective road safety is one of the strategic pillars of national security. It is important this issue is for our country where, according to experts, the state of road safety and the consequences of road accidents are among the worst in Europe.

Ключові слова: дорожній рух, безпека дорожнього руху, державно-управлінські механізми, дорожньо-транспортні пригоди, європейський досвід.

Key words: traffic, traffic safety, state management mechanisms, traffic accidents, European experience

Реформування сектору транспорту та інфраструктури є одним з ключових секторів, які мають зазнати найсуттєвіших змін. Реформування транспортної галузі сприятиме розширенню масштабів надання галузям економіки і населенню високоякісних транспортних послуг, підвищенню якості транспортного обслуговування. Тому стрімкий розвиток та належне функціонування цього сектору здатні призвести до прискореного реформування і, як наслідок, потужного економічного зростання одночасно цілого ряду пов'язаних та залежних від транспорту галузей. Питання ж забезпечення безпеки дорожнього руху є чи не найголовнішими в забезпеченні належного функціонування транспортної інфраструктури.

На сьогодні для більшості країн світу ефективне забезпечення безпеки дорожнього руху є одною із стратегічних підвалин національної безпеки.

Вкрай актуальним є це питання і для нашої держави де, за оцінками експертів, стан безпеки дорожнього руху і наслідки дорожніх транспортних пригод є одними з найгірших у Європі.

Людина, її життя, здоров'я і безпека відповідно до статті 3 Конституції України визнані найвищою соціальною цінністю в нашій державі. Однак, порівняно з країнами Європи стан державно-управлінської діяльності органів державної влади із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є вкрай незадовільним.

На підставі системного аналізу найбільш сприятливих здобутків європейського досвіду нами проаналізовано особливості удосконалення державно-управлінських механізмів України у сфері безпеки дорожнього руху. *Першою складовою* у цьому напрямку є адаптація законодавства України у сфері безпеки дорожнього руху до законодавства Європейського Союзу.

На нашу думку, адаптація законодавства України у сфері безпеки дорожнього руху до законодавства Європейського Союзу сприятиме:

- вдосконаленню державно-управлінської діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху враховуючі кращу практику та стандарти ЄС;
- чіткому розмежуванню повноважень між органами виконавчої влади функції з питань убезпечення дорожнього руху, нагляду та контролю;

– формуванню позитивного іміджу України як привабливої транзитної та туристичної держави.

Найбільш вагомими державно-управлінськими рішеннями у сфері адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу по забезпеченню безпеки дорожнього руху повинні бути такі:

– розробка формалізованого механізму, який забезпечуватиме систематичний аналіз законодавства Європейського Союзу у сфері безпеки дорожнього руху;

– формулювання в нормативно-правових актах України завдань компетентним органам державної влади за стандартами європейської системи забезпечення безпеки дорожнього руху;

– внесення змін та доповнень у визначених законодавством України завдань органам державної влади всіх рівнів у сфері їх реалізації по забезпеченню безпеки дорожнього руху;

– адаптація до європейської моделі у сфері безпеки дорожнього руху нормативно-правових актів України, що визначають організаційну структуру та обсяг завдань органів державної влади.

Другою складовою є забезпечення ефективного управління дорожнім рухом. На сьогодні управління дорожнім рухом є незадовільним, через недосконалі технічні засоби (дорожні знаки, попереджувальні надписи, розмітки, світлофори, огорожі, світлові сигналізації) та недоліки у регулюванні руху.

Найбільш вагомими державно-управлінськими рішеннями у сфері забезпечення ефективного управління дорожнім рухом будуть такі:

– визначення законодавством України обов'язкових вимог до регуляторного і інформаційного забезпечення безпеки дорожнього руху;

– вжиття комплексних державно-управлінських заходів з метою зменшення кількості правопорушень, що сталися у наслідок дорожньо-транспортних пригод;

– удосконалення загальнодержавної інформаційної системи завчасного попередження водіїв стосовно порушень правил дорожнього руху;

– розроблення системи класифікаторів порушень безпеки дорожнього руху залежно від їх потенційної небезпеки.

Третьою складовою удосконалення системи державного управління у сфері безпеки дорожнього руху є дослідження причин виникнення ДТП та мінімізації їх негативних наслідків.

Найбільш вагомими державно-управлінськими рішеннями у цій сфері нами визначені:

- введення спеціальної процедури встановлення причин ДТП на базі обґрунтованих науково-експертних методик;
- розроблення ефективних профілактичних заходів з метою профілактики ДТП;
- створення реєстру ДТП, що мали тяжкі наслідки з метою аналізування та управлінського реагування органами державної влади і місцевого самоврядування щодо коригування правил, вимог, стандартів, програм;
- опрацювання класифікації чинників, що сприяють безпеці дорожнього руху чи викликають її порушення;
- аналіз та узагальнення результатів науково-дослідних робіт щодо проблем безпеки дорожнього руху та їх впровадження в практичну діяльність органів державної влади.

Підсумовуючи вищенаведене зазначимо, що удосконалення державно-управлінських механізмів у сфері безпеки дорожнього руху дозволить змінити негативну тенденцію надвисокої небезпеки дорожнього руху, скоротити число смертельних випадків, зменшити соціальні та економічні збитки від ДТП та покращити інвестиційний клімат та довіру міжнародної спільноти до України, як транзитної держави.

Предметом цього дослідження є дорожня інфраструктура Шацького району Волинської області, як прикордонного, на прикладі дороги Т-03-02.

Досягнення поставленої мети вимагає виконання наступних завдань:

- здійснення оцінки відповідності стану безпеки дорожнього руху на дорогах Шацького району вимогам державних норм та стандартів;
- дослідження поточного стану безпеки дорожнього руху на дорогах Шацького району (оцінка загальної довжини доріг, дорожнього покриття, дорожньої інфраструктури, дорожньої мережі);
- аналіз безпеки на дорогах району (кількість та причини дорожньо-транспортних пригод і транспортних засобів, що брали

участь в них; жертви та виконавці ДТП, час та обставини виникнення ДТП);

- розробка пропозицій щодо вдосконалення організації дорожнього руху, розроблення і розрахунок заходів, спрямованих на розвиток та удосконалення дорожнього руху та покращення безпеки дорожнього руху в Шацькому районі.

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою дослідження є законодавчі та нормативні акти України: Конституція та закони України, укази Президента України, постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, накази центральних органів виконавчої влади, чинні державні будівельні норми, а також наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених з питань державного управління у сфері безпеки дорожнього руху в контексті європейської інтеграції України.

Аналіз та оцінка проводилися за абсолютним та відносними показниками.

Аналіз безпеки і порядку дорожнього руху у Шацькому районі Волинської області в 2012-2015 роках здійснюється в рамках реалізації проекту (програми) №2862-03 (Проект (програма) покращення безпеки користувачів транспортної мережі на прикордонних територіях України, Білорусії та Польщі №ІРВU.01.03.00- 06-498/11-03, зареєстрована від 02.10.2015 року).

В Шацькому районі налічується 5 територіальних автомобільних доріг, 7 обласних автомобільних доріг та 11 районних автомобільних доріг.

Дорожню мережу Шацького району складають дороги місцевого значення:

- територіальні автомобільні дороги (Т-03-02, Т-03-06, Т-03-07, Т-03-14, Т-03-15),

- обласні автомобільні дороги (О 031694, О 031695, О 031696, О 031697, О 031698, О 031699),

- районні автомобільні дороги (С 031601, С 031602, С 031603, С 031604, С 031605, С 031606, С 031607, С 031608, С 031609, С 031610, С 031611).

Працівниками кафедри автомобільних доріг та аеродромів Луцького національного технічного університету проведено аналіз безпеки і порядку дорожнього руху на дорогах Шацького району Волинської області.

В даній статті проаналізовано стан безпеки дорожнього руху та якість дорожнього покриття на автомобільній дорозі Т-03-02 Піща - Шацьк - Любомль - Володимир-Волинський - Павлівка - Горохів - Берестечко - Козин - Кременець - до а/д М-06.

Територіальна автомобільна дорога Т-03-02 Піща - Шацьк - Любомль - Володимир-Волинський - Павлівка - Горохів - Берестечко - Козин - Кременець - до а/д М-06 загальною протяжністю 25,90 км проходить через такі населені пункти: с. Положеве, с. Піща, смт. Шацьк.

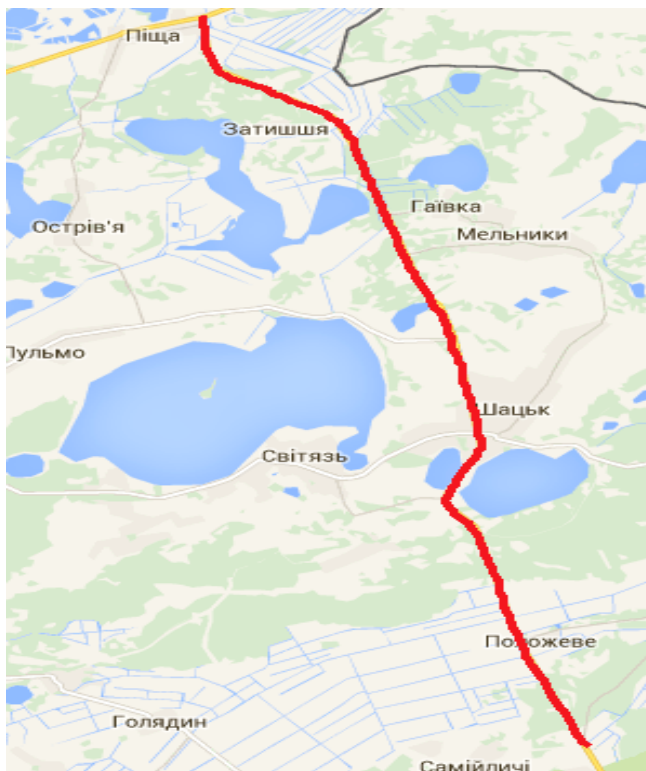


Рис. 1. План автомобільної дороги Т-03-02 Піща - Шацьк - Любомль - Володимир-Волинський - Павлівка - Горохів - Берестечко - Козин -Кременець - до а/д М-06.

На цій автомобільній дорозі в межах населених пунктів с. Піща та с. Положеве відсутні тротуари та велосипедні доріжки, це

призводить до погіршення умов руху, так як пішоходи та велосипедисти рухаються по проїзній частині. На ділянці ПК 139+30 – ПК 166+50 (смт. Шацьк) тротуари існують на ділянці ПК 154+60-ПК 164+20.

Для вирішення цієї ситуації необхідно влаштувати тротуари в смт. Шацьк на ділянці ПК 139+30 – ПК 154+60 та на ділянці ПК 164+20 – ПК 166+50 та велосипедні доріжки шириною не менше ніж 1,5м на ділянці ПК 139+30 – ПК 166+50 і в с. Піща на ділянці ПК 0+00 – ПК 5+20 з обох сторін від проїзної частини (тротуар та велосипедні доріжки), а в с. Положеве на ділянці ПК 226+67 – ПК233+35 з лівої сторони від проїзної частини (тротуар та велосипедні доріжки). Тротуар необхідно відділити від проїзної частини бортовим каменем.

Для покращення безпеки дорожнього руху і зменшення шумового і вібраційного забруднення необхідно провести заходи щодо покращення стану покриття. На а/д Т-03-02 від ПК 0+00 до ПК 263+00 покриття асфальтобетонне. На ділянці а/д ПК 0+00 – ПК 53+90 та ПК 110+38 – ПК 112+52 стан покриття має присутні дефекти у вигляді вибоїв, викришування і злущування (рис.2).



Рис.2. Стан покриття а/д Т-03-02 на ПК 0+00 – ПК 53+90 та ПК 110+38 – ПК 112+52 (вибої, викришування та злущування).

Необхідно провести заходи для покращенню рівності покриття і несучої здатності конструкції дорожнього одягу. Даними заходами потрібно передбачити на цій ділянці влаштування верхнього шару

покриття із асфальтобетону шириною не менше 7м у відповідності до параметрів III технічної категорії.

Для покращення безпеки дорожнього руху на а/д Т-03-02 необхідно забезпечити в темну пору доби вуличне освітлення в межах населених пунктів на ПК 0+00 – ПК 5+20, ПК 139+30 – ПК 144+65, ПК 145+00 – ПК 147+10, ПК 163+75 – ПК 166+50, ПК 226+67 – ПК233+35.

Для покращення організації дорожнього руху на а/д Т-03-02 Піща-Шацьк-Любомль-Володимир-Волинський-Павлівка-Горохів-Берестечко-Козин-Кременець-до а/д М-06 необхідно встановити відсутні дорожні знаки: 1.2 «Небезпечний поворот ліворуч» на ПК 12+00, ПК 15+30; 1.1 «Небезпечний поворот праворуч» на ПК 16+80, ПК 110+00; 1.12 «Вибоїна» на ПК 53+90; 5.35.1 «Пішохідний перехід» на ПК 81+65, ПК 81+92, ПК 148+58, ПК 155+02, ПК 197+93; 5.41 «Місце зупинки автобуса» на ПК 162+75, ПК 263+00; 1.22 «Перехрещення з другорядною дорогою» на ПК 95+50, ПК 110+70, ПК 142+55; 5.35.2 «Пішохідний перехід» на ПК 197+80 в прямому та зворотньому напрямках; 5.48 «Кінець населеного пункту» на ПК 226+67.

За зробленим аналізом безпеки і організації дорожнього руху на автомобільній дорозі Т-03-02 Шацького району можна зробити висновок про нестачу необхідних дорожніх знаків та відсутність розмітки, тому необхідно забезпечити організацію дорожнього руху відповідними знаками.

Стан дорожнього покриття на дорогах Шацького району незадовільний, присутні дефекти і деформації, що ускладнює безперервний і рівномірний рух транспортних засобів, тому необхідно виконати передбачені роботи по ремонту та реконструкції дорожнього одягу.

1. Споруди транспорту. Дорожній одяг нежорсткого типу : ВБН В.2.3-218-186-2004 – [Чинний від 2005-01-01]. – К.: Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор), 2004. – 151 с. – (Стандарт Укравтодор).

2. Дорожні покриття. Методи вимірювання зчпних якостей : ДСТУ Б.В.2.3-8-2003 – К.: Держбуд України, 2003. – 25 с.

3. Ільченко В.В. Оцінка зчпних якостей дорожнього покриття за параметрами шорсткості його поверхні / В.В. Ільченко // Автомобільні дороги і дорожнє будівництво. Випуск 68. – К., 2003. – С. 45-47.