

УДК 351

**ОБСТЕЖЕННЯ ТА ПОКРАЩЕННЯ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНІЙ ДОРОЗІ Т-03-06
/Т-03-02/ - ШАЦЬК - ВІЛИЦЯ - ПРИП'ЯТЬ - ЛЮБОХИНИ - /Т-
03-08/ ШАЦЬКОГО РАЙОНУ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

**THE INVESTIGATION AND IMPROVEMENT OF ROAD
SAFETY ON THE ROAD T-03-06 / T-03-02 / - SHATSK –
VILYTSYA - PRYPYAT - LYUBOKHINY - / T-03-08 / SHATSK
DISTRICT OF VOLYN REGION**

Дробишинець С.Я., к.т.н., доцент (Луцький НТУ, м. Луцьк)

**Drobyshynets S.Y., Ph.D., associate professor(Lutsk National
Technical University, Lutsk)**

У статті проаналізовано стан безпеки дорожнього руху в Україні, на прикладі дороги Т-03-06 /Т-03-02/ - Шацьк - Вілиця - Прип'ять - Любохيني - /Т-03-08/ 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 situation of road safety in Ukraine on the example of the road T-03-06 / T-03-02 / - Shatsk – Vilytsya - Prypyat - Lyubokhiny - / T-03-08 / of Shatsk district, Volyn region. Based on a systematic analysis of best European practices suggested ways of improving road safety. A state-management mechanism 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 situation 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

Протяжність мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення в Україні становить 120 000 км. Транспортно-експлуатаційний стан переважної більшості цих шляхів не відповідає сучасним вимогам і потребує поліпшення з урахуванням соціально-економічних потреб регіонів.

Основна проблема полягає в тому, що автомобільні дороги, мости та інженерні споруди на них перебувають у такому стані, за якого не можуть бути повною мірою забезпечені швидке, комфортне, економічне та безпечне перевезення пасажирів і вантажів, розвиток транзитних перевезень, подальший соціально-економічний розвиток регіонів.

Основними причинами проблеми є:

- низький рівень фінансування дорожніх робіт, який за останні 10 років становив 14–34% від визначеної мінімально необхідної потреби в ремонті та утриманні мережі автомобільних доріг. Через недостатнє фінансування порушувалися нормативні міжремонтні строки, не було можливості здійснити технічне переоснащення дорожньої галузі, широко запровадити нові технології, машини, механізми, матеріали і конструкції;

- швидке руйнування дорожніх конструкцій, спричинене збільшенням вагових навантажень від транспортних засобів, інтенсивністю руху, на які існуюча мережа доріг не розрахована.

У зв'язку зі щорічним недофінансуванням дорожнього господарства знос основних фондів більшої частини транспортної інфраструктури вже перевищує 75%. Десятиліттями не оновлюється дорожня техніка. Низька заробітна плата дорожніх працівників призводить до плінності кадрів, що в свою чергу впливає на кваліфікаційний рівень працівників та якість виконаних робіт.

Гострою залишається проблема, пов'язана зі станом мостів та шляхопроводів, що є невід'ємною складовою мережі автомобільних доріг.

Дорожній фонд запрацює в Україні з початку 2018 року, але додаткові фінансові стимули органи місцевої влади мають уже сьогодні. Йдеться про експеримент, у рамках якого регіони отримують 50% від суми надпланових митних платежів для будівництва і реконструкції доріг, в якому брала участь і Волинська область. За 2015-2016 роки загальна сума надходжень від митних платежів на території регіонів склала 2,8 млрд. грн. Найкращі результати показала Львівська область, до бюджету якої надійшло 1,2 млрд. грн. Інші учасники експерименту також отримали значні надходження: Київ – 597,3 млн. грн., Чернівецька область – 316,1 млн. грн., Одеська – 368,5 млн. грн., та Волинська – 115,7 млн. грн. Зважаючи на такі успіхи, влада вирішила поширити цю практику на територію усієї України до 2018 року.

Цей експеримент створює дуже потужну мотивацію місцевої влади і голів державних адміністрацій для того, щоб боротись із контрабандою і мати чітку мотивацію людей для того, щоб збільшувати надходження від митниці», – підкреслив Президент України Петро Порошенко. Ще однією можливістю для розширеного фінансування доріг на місцевому рівні є механізм співфінансування. Експерти зазначають, що поєднання державного фінансування та місцевих ініціатив здатні зробити в Україні якісні дороги. Завдяки децентралізації у місцевої влади з'являються повноваження для прямої співпраці з іноземними інвесторами.

Варто пам'ятати, що якісні українські дороги – це передусім інвестиція в розвиток економіки країни. Кожен євро, який інвестується в дорожню інфраструктуру, дає 2,5 євро економічного зростання. Та найважливіше, що хороша дорога – це життя та безпека водіїв.

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-03-06 /Т-03-02/ - Шацьк - Вілиця - Прип'ять - Любохини - /Т-03-08/.

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).

В даній статті проаналізовано стан безпеки дорожнього руху та якість дорожнього покриття на автомобільній дорозі Т-03-06 /Т-03-02/ - Шацьк - Вілиця - Прип'ять - Любохини - /Т-03-08/.

Територіальна автомобільна дорога Т-03-06 /Т-03-02/ - Шацьк - Вілиця - Прип'ять - Любохини - /Т-03-08/ загальною довжиною 17,50 км належить до V технічної категорії, тип поверхні – полегшений перехідний, розпочинається в смт. Шацьк та проходить через населені пункти Вілиця, Прип'ять.

Так як автомобільна дорога Т-03-06 проходить в межах населених пунктів:

сmt. Шацьк ПК 0+00 ... ПК 9+95;

- с. Вілиця ПК 91+20 ... ПК 98+05;

- с. Прип'ять ПК 134+30 ... ПК 153+60,

то вздовж даної автомобільної дороги необхідно передбачити влаштування тротуарів або пішохідних доріжок для пішоходів на наступних ділянках відповідно:

сmt Шацьк від ПК 7+00 до ПК 9+75;

с. Вілиця – від ПК 92+40 до ПК 95+50 та від ПК 95+90 до ПК 96+95;

с. Прип'ять – від ПК 134+75 до ПК 153+60.

Крім того, в межах вулиць населених пунктів с. Вілиця та с. Прип'ять тротуари та пішохідні доріжки повністю відсутні, тому на них також необхідно передбачити влаштування тротуарів.

Даний захід дозволить запобігти виходу пішоходів на проїзну частину і тим самим покращить безпеку дорожнього руху.

Також для покращення безпеки дорожнього руху на а/д Т-03-06 необхідно забезпечити в темну пору доби функціонування вуличного освітлення. Зокрема, в межах населених пунктів сmt. Шацьк та с. Прип'ять необхідно перевірити функціонування існуючого, а в межах населеного пункту с Вілиця – влаштувати нове вуличне освітлення.

На всій протяжності даної а/д між населеними пунктами відсутні узбіччя, що негативно впливає на безпеку дорожнього руху, тому необхідно влаштувати по обидві сторони від проїзної частини узбіччя шириною 2,0 м, в тому числі укріпленого кам'яним матеріалом або асфальтобетоном шириною не менше 0,5 м.

Для покращення організації дорожнього руху на а/д Т-03-06 /Т-03-02/ - Шацьк - Вілиця - Прип'ять - Любохини - /Т-03-08/ необхідно встановити відсутні дорожні знаки відповідно до таблиці:

1.1, 1.2 «Небезпечний поворот ліворуч», «Небезпечний поворот праворуч» на ПК 35+45, ПК 83+68, ПК 151+60 в прямому напрямку руху та ПК 153+65 в зворотному напрямку відповідно;

1.23.1 «Прилягання другорядної дороги» на ПК 139+70;

2.3, 7.8 «Головна дорога», «Напрямок головної дороги» на ПК 1+51, ПК 4+22, ПК 7+26, ПК 95+40, ПК 103+48 в прямому напрямку руху та ПК 96+10 в зворотному напрямку.

5.35.1, 5.35.2 «Пішохідний перехід» на ПК 141+55 в прямому напрямку та ПК 141+65 у зворотному;

5.41 «Місце зупинки автобуса» на ПК 94+55, ПК 143+67 в прямому напрямку та ПК 94+77 у зворотному напрямку;

5.45 «Початок населеного пункту» та 5.46 «Кінець населеного пункту» на ПК 10+02, ПК 97+93, ПК 134+30 у прямому та зворотному напрямку для позначення меж населених пунктів;

- 5.54 «Показчик напрямків» на ПК 134+15 у прямому та на ПК 134+45 у зворотному напрямку.

На автомобільній дорозі Т-03-06 /Т-03-02/ - Шацьк - Вілиця - Прип'ять - Любохини - /Т-03-08/ є три типи дорожнього покриття. Зокрема, в межах пікетів:

- ПК 0+00 ... ПК 4+47 – асфальтобетонне;

- ПК 4+80 ... ПК 5+08, ПК 6+83 ... ПК 96+76 – бруківка;

- ПК 5+08 ... ПК 6+83, ПК 96+76 ... ПК 161+10 – піщано-щебенева.

Покриття даної автомобільної дороги в межах несеного пункту смт. Шацьк ПК 0+00 ... ПК 4+47 є в задовільному стані, проте мають місце поодинокі вибоїни в межах ПК 2+06 ... ПК 4+47 (рис.1), тому необхідно провести ямковий ремонт таких дефектів з метою запобігання подальшого руйнування дорожнього покриття та покращення безпеки руху.

В межах пікетів ПК 4+80 ... ПК 5+08 та ПК 6+83 ... ПК 96+76 влаштоване покриття і з бруківки на якому спостерігаються дефекти у вигляді вибоїн, нерівності покриття.



Рис. 1. Дефекти дорожнього покриття на ПК 2+30 а/д Т-03-06 /Т-03-02/ - Шацьк - Вілиця - Прип'ять - Любохيني - /Т-03-08/.

Також на ПК 79+25 є ділянка на якій виявлено розібране дорожнє покриття (рис.2). Для покращення стану покриття дороги, безпеки руху, зниження рівня шуму в межах населених пунктів необхідно влаштувати вирівнюючий шар та верхній шар з асфальтобетону, а також передбачити укріплення узбіччя.

В межах пікетів ПК 5+08 ... ПК 6+83, ПК 96+76 ... ПК 161+10 влаштоване щебенево-піщане покриття. Спостерігаються такі види дефектів: нерівності покриття, вибоїни. На даній ділянці необхідно передбачити ремонтні роботи по влаштуванню конструкції дорожнього одягу, із кам'яних шарів основи і двошарового асфальтобетонного покриття і укріплення узбіч.

За зробленим аналізом безпеки і організації дорожнього руху автомобільній дорозі Т-03-06 /Т-03-02/ - Шацьк - Вілиця - Прип'ять - Любохيني - /Т-03-08/ Шацького району можна зробити висновок про нестачу необхідних дорожніх знаків та відсутність розмітки, тому необхідно забезпечити організацію дорожнього руху відповідними знаками, що зазначені при аналізі.



Рис. 2. Стан дорожнього покриття на ПК 79+25 а/д Т-03-06 /Т-03-02/ - Шацьк - Вілиця - Прип'ять - Любохيني - /Т-03-08/ (вибої, викришування та злушування).

На більшості дороги стан дорожнього покриття незадовільний, присутні дефекти і деформації, що ускладнює безперервний і рівномірний рух транспортних засобів, тому необхідно виконати передбачені роботи по ремонту та реконструкції дорожнього одягу.

Майже на всій автомобільній дорозі відсутні узбіччя, що погіршує коефіцієнт аварійності. Необхідно провести роботи по влаштуванню узбіч відповідно до нормативних вимог, в тому числі передбачити укріплення частини узбіччя кам'яними матеріалами або асфальтобетоном.

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.