

ОРГАНІЗАЦІЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

**СПЕЦІАЛЬНІСТЬ
“АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ ТА АЕРОДРОМИ”**

У складі проектної документації необхідно розробляти розділ організації дорожнього руху, який обов'язково включає схему організації руху згідно з національними стандартами та галузевими НД

Проектні рішення автомобільних доріг повинні забезпечувати:

- безпечний та комфортний рух транспортних засобів;
- безпечне розташування перехресть та примикань;
- необхідне зчеплення шин дорожніх транспортних засобів з поверхнею проїзної частини;

обладнання автомобільних доріг технічними

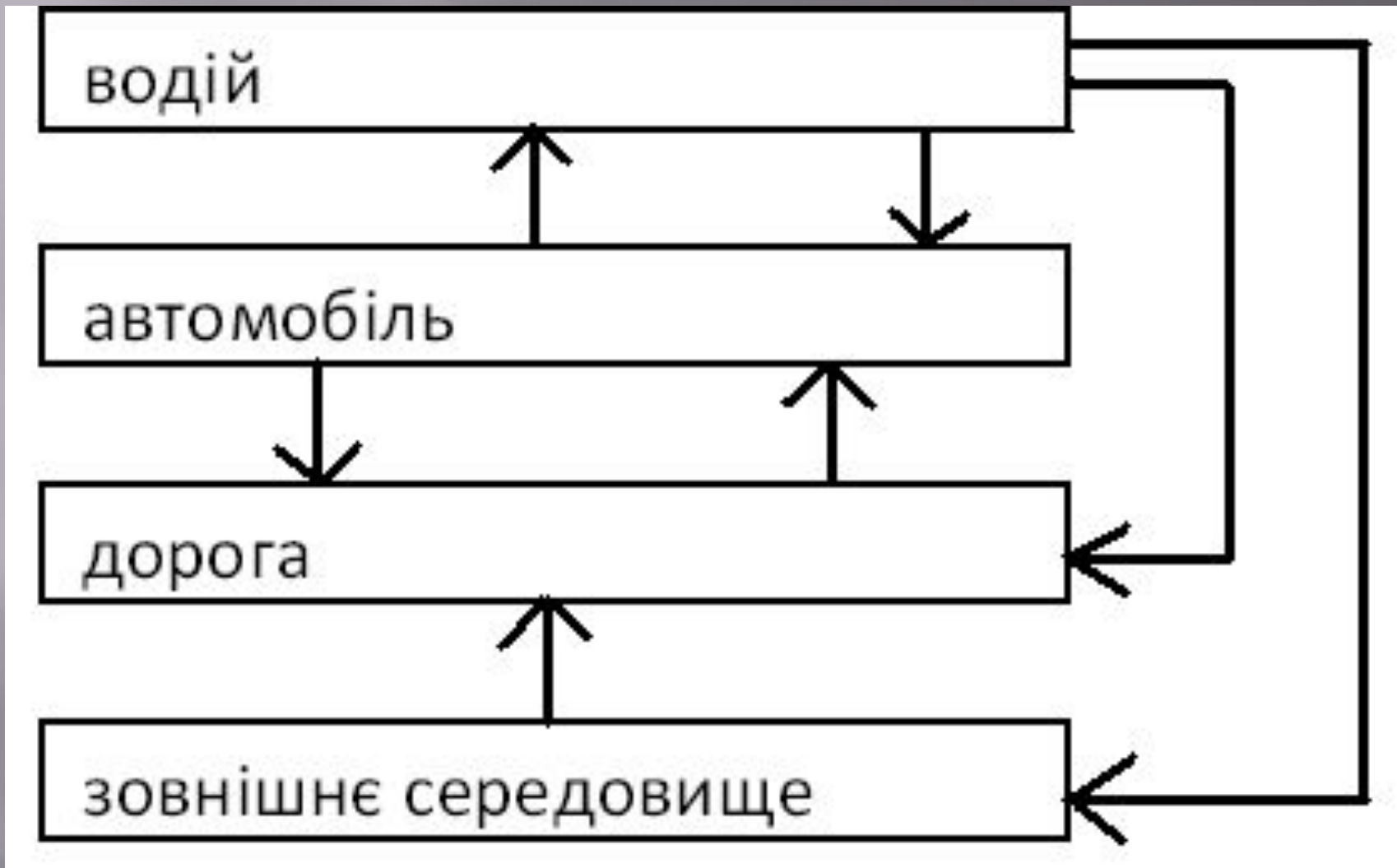
Кількість загиблих у ДТП в Україні становить 13% від загиблих у дорожніх подіях усієї Європи при кількості автомобілів лише 2% від усього Європейського парку. Збитки народногосподарського комплексу України від ДТП сягають майже 16 млрд. грн. щорічно, що становить 1,4% від ВВП. Згідно з прогнозом, через 10 років кількість автомобілів подвоїться і ризику аварійності значно зростуть.

організації дорожнього руху – система інженерно-технічних і організаційних заходів, спрямованих на максимальне використання транспортними і пішохідними потоками можливостей, наданих геометричними параметрами дороги та її станом, з метою забезпечення оптимальної швидкості і безпеки руху, в тому числі екологічної.

дорожній рух - сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах дороги;

безпека дорожнього руху - стан процесу дорожнього руху, що визначає ступінь захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків;

забезпечення безпеки дорожнього руху - діяльність, спрямована на попередження причин та умов виникнення ДТП, зниження тяжкості їх наслідків;



Структурна схема системи автотранспортного процесу

Державна система забезпечення БДР

Обов'язок держави - всіма інститутами влади забезпечити своїм громадянам гідні умови життя - достаток, захист від неправомірних посягань на їх життя, здоров'я, власність тощо.

За даними ООН у світі на дорогах щороку гине до 250 тис. людей і до 10 млн зазнають травм.

В Рівному щороку гинуть 10 - 12 осіб, отримують травми 130 - 150 осіб. Серед травмованих та загиблих - половина пішоходи.

Найбільша кількість ДТП реєструється у червні – жовтні, пік аварійності у серпні (12 %).

Значна кількість аварій припадає і на зимові місяці, що пояснюється погіршенням дорожніх умов.

Програмні заходи щодо вирішення задач підвищення безпеки дорожнього руху:

- 1. Вдосконалення державної системи управління забезпеченням безпеки дорожнього руху.**
- 2. Вдосконалення державної політики в роботі з учасниками дорожнього руху.**
- 3. Підвищення конструктивної та експлуатаційної безпеки транспортних засобів**
- 4. Вдосконалення організації та умов дорожнього руху.**
- 5. Вдосконалення контрольної-наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.**

Основним завданням організації дорожнього руху є розробка і здійснення заходів, які забезпечували б ефективність та безпеку транспортних і пішохідних потоків.

- будівництво пересічень в різних рівнях;
- введення примусового регулювання на пересіченнях;
- заборона ліво- і правоповоротних маневрів, розворотів, обгонів;
- введення каналізованого руху, тобто примусового розподілу транспортних потоків по напрямках;
- заборона зупинок транспортних засобів;
- розміщення і обладнання необхідної кількості стоянок і пунктів зупинок;
- організація і облаштування доріг необхідними засобами інформації;
- винесення поворотів і розворотів за межі перехрестя;

- розподіл потоків в просторі (додаткові смуги, паралельні дороги) і в часі (зміщення початку роботи, регулювання випуску автомобілів на лінію);
- диференціація смуг руху для легкових і вантажних автомобілів;
- виділення спеціальних смуг для пасажирського транспорту;
- організація одностороннього руху;
- заборона руху окремих видів транспорту в районі, магістралі, вулиці;
- забезпечення високого коефіцієнта зчеплення на дорозі ($>0,4$);
- обмеження швидкості руху;
- вирівнювання швидкісного режиму руху за допомогою обмеження верхньої і нижньої границі;
- виділення транзитного руху із загальноміських потоків;

Державний контроль і нагляд за дотриманням законодавчих і інших норм в області забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється відповідними державними органами виконавчої влади, місцевими органами влади, а також спеціально уповноваженими контрольно-наглядовими органами. До них відносяться підрозділи Поліції та МВС України, Міністерство інфраструктури, Держстандарт України, Військова автомобільна інспекція МЗУ тощо.

Функції управління (спосіб виконання завдань для досягнення мети):- це конкретні види керівних дій держави (в особі уповноважених органів та окремих посадових осіб): інформаційного забезпечення; організаційна, прогностична, координаційна, комунікаційна, прикладна, матеріального забезпечення, обліку та контролю, правового забезпечення, соціального забезпечення, мотивації.

Функції управління поділяються на загальні та спеціальні. До загальних функцій відносяться організація дорожнього руху, нагляд та контроль за дорожнім рухом, нагляд та контроль технічного стану транспортних засобів. До спеціальних - виховання, пропаганда, медичне забезпечення, фінансування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, сертифікації та ліцензування окремих видів діяльності в цій сфері тощо.

Процес забезпечення безпеки дорожнього руху – комплекс заходів, спрямованих на попередження загрози нормальному руху ТЗ та пішоходів, дотримання правил перевезень пасажирів, багажу, контролю за станом автомобільних шляхів та обладнання їх засобами регулювання, проведення невідкладних заходів на місці ДТП, виявлення та усунення причин і умова, що їм сприяють тощо. Один з чинників – проведення інформаційної роботи серед населення щодо роз'яснення правил поведінки учасників дорожнього руху за допомогою ЗМІ.

Законодавство та практична діяльність в Україні здійснюється на основі міжнародних угод :

Конвенція “Про дорожній рух”, Вена (Відень), 8.11. 1968 р. (з поправками від 3.03.1993 р.)

(1909р Париж - перша Міжнародна конференція по автомобільному руху (прийняті 4 дорожні знаки, які встановлюються за 250м від небезпечної ділянки - аналоги сучасних „нерівна дорога”, „небезпечні повороти”, „перехрещення рівнозначних доріг”, „залізничний переїзд”).

1921 рік - при Лізі Націй створено спеціальну Комісію з автомобільного руху, з ініціативи якої у Парижі у 1926р зібрана Міжнародна конференція (50 країн-учасниць) - додано 2 дорожні знаки;

1931 рік, Женева - „Конвенція про введення одноманітності у сигналізації на дорогах” (кількість знаків - 26, класифіковані у 3 групи: попереджувальні, наказові та вказівні);

1949р, Женева - „Конвенція про дорожній рух” та „Протокол про дорожні знаки та сигнали” (дані рекомендації про розміщення знаків, їх колір та розмір).

Женевська Угода 1958 р. визначає вимоги до конструкції та технічного стану ТЗ в т.ч. з метою збереження дорожнього фонду та охорони навколишнього середовища; („Угода про прийняття єдиних технічних приписів до колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та /або використані на колісних транспортних засобах, та про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на підставі цих приписів”),

Європейська угода, що стосується роботи екіпажів ТЗ, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) (Женева, 1 липня 1979р з поправками, остання з яких набрала чинності 28.02 95р. – визначає вимоги до організації роботи водіїв ТЗ;

Європейська угода про міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів (ДОПОГ).

Національні правові акти:

Конституція України (гарантує право на життя, безпеку, працю та відпочинок);

1. Закони „Про дорожній рух” (правові та соціальні основи забезпечення БР), «Про поліцію», „Про транспорт”, „Про автомобільний транспорт”, „Про міжнародні перевезення пасажирів та вантажів” тощо.

2. Підзаконні акти (нормативно-правові акти Президента України, КМУ, відомчі нормативні акти МВС, Мінтрансзв'язку, Міносвіти тощо):

ДСТУ, ДБН, ВБН, які стосуються проектування, будівництва, експлуатації та ремонту автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів;

ДСТУ, ВБН тощо, що стосуються конструкції та технічного стану транспортних засобів тощо.

Правила дорожнього руху,

Дорожній рух – складна динамічна система, в якій водій є головним елементом, кінцевий продукт взаємодії – автоперевезення, тобто доставка пасажирів та вантажів, основний виробничий процес – рух автомобілів по дорозі. Зміна характеристик окремих елементів системи в процесі руху впливає на інші елементи, які в свою чергу вказують вплив на стан всієї системи в цілому.

Параметри, що характеризують водія: кваліфікація, вік, стать, психологічні особливості, фізіологічні особливості, фізичний стан.

Параметри, що характеризують транспортні засоби: тягово-динамічні та гальмівні якості, компоновальні параметри, зовнішня та внутрішня інформативність, технічний стан.

Параметри, що характеризують дорогу: щільність дорожньої мережі, геометричні параметри (ширина проїзної частини, узбіч, відстань до бічних перешкод, радіуси горизонтальних та вертикальних кривих, довжина прямолінійних ділянок, поздовжні та поперечні ухили), рівність та шорсткість покриття, умови видимості, освітлення, склад та щільність транспортного потоку, організація руху (знаки, розмітка, світлофорне регулювання, огородження, дорожній сервіс).

Навколишнє середовище: температура повітря, опади, вітер, стан атмосфери, тривалість світлової пори тощо.

Соціально-економічні фактори: розвиток економіки країни, рівень життя, соціально-психологічні фактори (дорожня культура та обізнаність учасників руху), медичне обслуговування тощо.

Дорожній рух – результат взаємодії комплексу ВАДСС як одного цілого.

Режим руху характеризується швидкістю окремих автомобілів і потоку в цілому, інтервалами між автомобілями (щільністю потоку), кількістю обгонів, перестроюваннями та їх траєкторіями, режимом розгонів та гальмувань. Режим руху – головна вихідна характеристика функціонування системи ВАДС.

- 1. Забезпечення функціонування Системи (державний рівень)*
- 2. Забезпечення безпеки руху на окремих ділянках*
- 3. Організація безпечних перевезень окремих видів вантажів або груп пасажирів*

Причини ДТП

ДТП – випадкова подія, але виникнення ДТП має певні закономірності. В багатьох випадках - ДТП наслідок закономірних випадковостей.

70-75 % ДТП скоюється з вини водіїв,

20-25 % - пішоходів,

3- 4% – велосипедистів та візників (останнім часом цей відсоток зростає).

Стан доріг і вулиць сприяє виникненню до 80 % ДТП.
Раптова відмова агрегатів та систем автомобіля – 2- 4%.

Протягом тижня максимум ДТП трапляється у п'ятницю, суботу і неділю через втому, недостатню увагу водіїв та пішоходів, коли вони на відпочинку. Крім того, у ці дні значно зростає інтенсивність руху легкового транспорту.

За годинами доби: 51 % аварій відбувається з 14-ї до 21-ї години.

За місцями здійснення: у містах – 35 %, в інших населених пунктах – 15 %, на державних дорогах – 33 %, обласних – 5 %, районних – 12 %.

ДТП реєструються в лінійному журналі дороги, котрий заповнюється на основі даних, зібраних дорожньою організацією, і даних органів внутрішніх справ. Пізніше ці записи можуть коригуватися за результатами розслідування причин аварії.

50...80 % ДТП пов'язані явно і неявно з недоліками автомобільних доріг, а в 20 % ці недоліки є головною причиною аварій.

З незадовільним станом дороги пов'язані ДТП, що сталися через невідповідність її технічних параметрів руху. Ця невідповідність може бути створена на стадії проектування (вузькі мости, мала видимість, малі радіуси кривих) і, що буває найчастіше, через недоліки в утриманні та експлуатації дороги (недостатній коефіцієнт зчеплення, бруд на покритті, незадовільний стан узбіч, вибоїни, хвилі, колії на покритті, необладнані з'їзди і примикання, неправильне встановлення знаків, розмітки, огорож).

Через ковзкість покриття трапляється до 40 % ДТП, через поганий стан покриття – 20 %, через малі радіуси заокруглень – 10 %, через недостатню видимість – 8 %.

Таким чином причини ДТП можна поділити на 4 групи;

1.Порушення правил дорожнього руху водіями (навмисні та ненавмисні), а також невдалі дії з керування автомобілями;

2.Раптова, непередбачувана відмова агрегатів та систем автомобіля;

3.Невідповідність стану вулиць і доріг, які водій не мав можливості вчасно передбачити та запобігти їхньому негативному впливу на рух;

4.Порушення правил дорожнього руху пішоходами, візниками, велосипедистами.

Дякую за увагу !!!