

**Левчук В'ячеслав Юрійович**

*Директор ТОВ «Інноваційні системи інфраструктур»*

**Ширін Валерій Вікторович**

*Доцент кафедри організації та безпеки дорожнього руху ХНАДУ, кандидат технічних наук, доцент*

## **ОСОБЛИВОСТІ ВІТЧИЗНЯНОЇ ПРАКТИКИ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОГО УТРИМАННЯ МЕРЕЖІ МІСЬКИХ ВУЛИЦЬ В ЧАСТИНІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Для сучасного етапу розвитку автомобільного транспорту найактуальнішим питанням, окрім збільшення провізної спроможності, постала проблема безпеки дорожнього руху. Втрати людства в дорожньо-транспортних пригодах щорічно складають близько 1,3 мільйона загиблими в усьому світі. Україна, на жаль, відноситься до країн з надвисоким рівнем аварійності і дорожньо-транспортного травматизму. Щорічно кількість загиблих на автомобільних дорогах нашої держави складає від трьох до чотирьох тисяч осіб, а кількість травмованих 31-32 тисячі осіб [1]. Така ситуація з безпекою дорожнього руху значно впливає на темпи розвитку економіки нашої держави спричиняє погіршення демографічного стану нашого суспільства.

Сучасні підходи до управління безпекою дорожнього руху, що застосовуються в країнах з високим рівнем розвитку економіки, ґрунтуються на аудиті дорожньої безпеки і передбачають відстеження факторів ризику аварійності на усіх етапах життєвого циклу автомобільної дороги [2].

Для дорожньої галузі України поняття «аудит» являється новаторським, а тлумачення терміну «аудит безпеки автомобільних доріг» вперше впроваджено в національну практику Законом України «Про дорожній рух» шляхом внесення відповідних змін лише у 2019 році [3]. Слід відзначити, що визначення основних вимог до процедур аудиту безпеки автомобільних доріг сформульовано тільки у 2021 році, що обумовлені відповідним Порядком [4]. Таким чином, відсутність практичного досвіду проведення аудиту безпеки автомобільних доріг не дозволяє надати об'єктивну оцінку ефективності зазначеної процедури.

Безпека дорожнього руху визначається значною кількістю чинників. Окремі такі чинники закладаються ще на етапі планування та проектування автомобільної дороги. Такі чинники мають довгострокові перспективи і можуть бути скориговані лише шляхом реконструкції автомобільної дороги. Натомість в процесі експлуатації автомобільних доріг формується об'ємна сукупність факторів – дорожніх умов, які і обумовлюють «поточну» безпеку дорожнього руху. Саме в процесі експлуатації різні фахівці – відповідальні особи, мають змогу впливати на фактори ризику ДТП. У вітчизняній практиці слід відокремити завдання експлуатації автомобільних доріг загального користування і експлуатацію вулично-дорожньої мережі населених пунктів.

Одним з ключових факторів, що впливають на дорожню безпеку на етапі експлуатації міських вулиць являється їх інженерне забезпечення, серед якого варто відзначити застосування відповідних дорожніх знаків, дорожньої розмітки, дорожнього огороження, засобів світлофорного регулювання і зовнішнього освітлення. Зазначені питання регламентуються чинною нормативною базою, основою якої є Закон України «Про благоустрій населених пунктів».

Забезпечення безпеки дорожнього руху в процесі експлуатаційного утримання мережі міських вулиць, нажаль, має велику кількість прогалин, про що дозволяє стверджувати власний практичний досвід і аналіз організації роботи підрядних організацій, задіяних в зазначених процесах. Так, наприклад, вимоги до стану технічних засобів організації дорожнього руху під час експлуатаційного утримання міських вулиць регламентуються «Технічними правилами ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів» (затверджені Наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14.02.2012 № 54). В той же час процедурні механізми забезпечення зазначених вимог не обумовлюються жодними нормами. Таким чином в кожному окремому місті нашої держави формуються власні практики експлуатаційного утримання вулично-дорожньої мережі. Аналіз таких практик показав, що характерними рисами являється виокремлення за різними відповідальними організаціями завдань утримання проїзної частини і комплексу

технічних засобів організації дорожнього руху. В результаті такої особливості спостерігаються ситуації, за яких відбувається певна неузгодженість дій різних організацій. Так, наприклад, при плануванні капітальних ремонтів і реконструкції ділянок вулично-дорожньої мережі не завжди узгоджуються відповідні дії з нанесення дорожньої розмітки при її відновленні в наступних після будівництва роках і навпаки, під час виконання сезонних відновлюваних робіт з'ясовується, що на ділянці починаються будівельні роботи. Зазначена «розосередженість» дорожньо-транспортного комплексу міста призводить до зниження ефективності використання місцевого бюджетного ресурсу на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Досвід практичної діяльності з нанесення дорожньої розмітки показує, що характерною проблемою сучасних міст в Україні являється відсутність достатнього обсягу інженерної документації, що має містити схеми організації дорожнього руху. Наприклад, у разі повної зношеності дорожньої розмітки це призводить до того що підрядна організація має виконувати роботу з нанесення розмітки за принципом «на власний розсуд», або «за побажаннями замовника». Необхідно зауважити, що згідно національного законодавства подібна практика являється порушенням, попри це, являється характерною для усіх міст в Україні.

### **Список використаних джерел:**

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2020. Лицензия: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
2. Абрамова Л.С., Наглюк І.С., Ширін В.В., Птиця Г.Г. та ін. Практикум з проведення аудиту безпеки дорожнього руху. Навч. посібник. Харків, 2019. 140 с.
3. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» (Відомості Верховної Ради України, 2019, № 50, ст.357).

4. Наказ Міністерства інфраструктури України 09.04.2021 № 204 «Про затвердження Порядку проведення аудиту безпеки автомобільних доріг»  
Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 02 червня 2021 р. за №738/36360.