

Вітчизняне законодавство не містить окремого законодавчого акту про наземний транспорт, також, не має згадувань про цю дефініцію Закон України «Про транспорт». Поряд з цим, все частіше зустрічаються окремі дослідження у різних галузях наукової діяльності, де вживається зазначена семантична категорія. Згідно з Положенням про Укртрансінспекцію України до блоку наземного транспорту включені автомобільний, міський електричний, залізничний види транспорту та дорожнє господарство.

Вважаємо, що актуальність питання, що підіймається (аварійність на наземному транспорті) вимагає цілеспрямованих організаційно-правових, економічних та інженерно-технічних заходів представників публічної адміністрації, наукового світу, фахівців у зазначених галузях народного господарства та комерційних структур. Однією з форм комплексного підходу до вирішення цієї проблеми, об'єднання зусиль вказаних суб'єктів є організація та проведення цільових науково-практичної конференції.

Література

1. Проблеми підвищення рівня безпеки, комфорту та культури дорожнього руху: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції, (Харків, 16-17 квітня 2013 р.). – Харків: ХНАДУ, 2012.

2. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: Матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (Донецьк, 22 листопада 2013 року). – Донецьк: Донецький юридичний інститут МВС України, 2013. – 325 с.

УДК 351.811(043.2)

Ворушило С. В., к.ю.н., викладач,
Тесленко В. С., курсант,
факультет ПФПДАІ,

Донецький юридичний інститут МВС України, м. Донецьк

АНАЛІЗ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА СПОСОБИ ЇЇ ПОКРАЩЕННЯ

З 2007 року в Україні спостерігається суттєве і бажане скорочення кількості смертельних випадків від ДТП та травматизму, проте вони все ще залишаються на високому рівні за європейськими нормами. У 2009 р., 5332 особи загинули на українських дорогах і у 2010 р. такі показники продовжують вказане покращення на більш ніж 50% скорочення смертей на дорогах за останні роки. Це чудово і навіть унікально.

Однак, є одне застереження, оскільки мається на увазі припущення, що дані, які зібрані в Україні, можуть підлягати значному заниженню, що в

свою чергу зменшує їх корисність та важливість. В Україні відношення повідомлених смертельних випадків до травм у ДТП на головних дорогах становить близько 1:2.

Повідомлені смертельні випадки у ДТП представляють приблизно 800 випадків на мільйон транспортних засобів – це приблизно в 10 разів перевищує кількість смертей на мільйон населення провідних країн Європи.

Розглянемо причини дорожніх пригод. З точки зору причин ДТП, за статистикою ДАІ, основною причиною смерті по країні є небезпечна швидкість, що в поєднанні з перевищенням обмеження швидкості, складає 38% смертей. На «недотримання правил дорожнього руху» припадає 23% смертей. Пішоходи вважаються винними за майже 10% всіх випадків смерті.

Аналіз відео та фотографій показує, що Україна знаходиться на правильному шляху до встановлення безпеки руху на дорогах. Поведінка учасників дорожнього руху є правильною на дорожніх умовах, що відповідають міжнародним стандартам. Проте, проблеми залишаються в галузі технічних засобів регулювання дорожнього руху на ділянках поганих дорожніх умов. Про це свідчать наступні факти:

- на багатьох естакадах, мостах та швидкісних смугах показники необхідних діагоналі та крутих поворотів, так само як і стовпчики були визначені недостатніми або відсутніми;

- обмеження швидкості не відповідають вимогам дорожніх умов. Наприклад, у Києві є дороги, які мають обмеження швидкості 80 км/год., де є автобусні зупинки на основній проїзній частині, а також припарковані транспортні засоби;

- управління паркуванням практично не існує. Транспорт, як правило, припарковано на пішохідній частині, а також на острівцях безпеки, поблизу перехресть, де існують обмеження для паркування. Неправильне паркування є однією з причин заторів на дорогах;

- навіть якщо виділені ділянки для паркування, не існує певного способу паркування, тобто чи то паралельний, перпендикулярний або ж кутовий;

- неконтрольований пішохідний перехід у багатьох місцях на коридорах високої швидкості були не у відповідності з правилами. Такі переходи представляють собою велику загрозу для пішоходів;

- більшість автобусних зупинок необхідно реорганізувати враховуючи типи автобусів, яким дозволено зупинятися на них;

- відсутніми виявилися багато попереджувальних знаків щодо перехресть та перетинів. Вони є дуже важливими, особливо в зимові місяці,

коли йде сніг або, коли сніг накопичується на переходах, роблячи їх невидимими [2].

Система забезпечення дотримання правил дорожнього руху остання перешкода на шляху вчинення ДТП. Виконання цих функцій закріплено за Державтоінспекцією МВС України. Таким чином, можливо виокремити наступні пропозиції:

1. Для вдосконалення регулювання дорожнього руху потрібно визначити у законодавстві (у Законі «Про дорожній рух» та відповідних стандартах і технічних регламентах) мінімально необхідні обов'язкові вимоги до регуляторного й інформаційного забезпечення дорожнього руху, його характеристик.

2. Повинні використовуватися сучасні методи контролю, у тому числі технічні засоби (швидкість, водіння в нетверезому стані, дистанція між транспортними засобами) та використання автоматичних камер фіксації швидкості. Інтелектуальні транспортні системи повинні використовуватися в максимально можливій мірі.

3. Необхідно продовжувати розробку інженерних заходів щодо ліквідації ділянок дороги підвищеної небезпеки.

4. Місцевим органам влади та управління необхідно створити умови для безпечного функціонування зупинок громадського транспорту відповідно до вимог чинного законодавства, відвести смуги для руху пасажирського громадського транспорту на магістральних вулицях з багаторядним рухом.

Отже, в наш час безпека дорожнього руху потребує неабиякої уваги, зараз існує велика кількість проблем пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху. Ми вважаємо, що усі ці проблеми потребують негайного розгляду, та вживання заходів щодо їх розв'язання, а також внесення пропозицій щодо покращення ситуації на дорогах. Адже саме забезпечення безпеки дорожнього руху є кроком інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі [1].

Література

1. Офіційний сайт Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ten-t.org.ua/>

2. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>

3. Офіційний сайт Департаменту ДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>