

ГАБАРИТНО-ВАГОВИЙ КОНТРОЛЬ ЯК ОДИН ІЗ СПОСОБІВ ЗНИЖЕННЯ РУЙНУВАННЯ ДОРОЖНЬОГО ПОКРИТТЯ В УКРАЇНІ

*Тарасюк Н.А., ст. гр. Дз-31-21
Ярещенко Н.В. доц. кафедри БЕАД
netyasin4@gmail.com*

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Стан українських доріг має стратегічне значення для держави. Адже через погані дороги погіршується безпека дорожнього руху (кожен день гинуть українці), зменшується доступ до послуг в громадах (медичних, освітніх, адміністративних закладів), знижується туристична привабливість. А без якісних, сучасних доріг неможлива модернізація України. Головна проблема в українській дорожній галузі – недофінансування, а також збільшення транспортних потоків і навантажень на дороги.

Основний негативний фактор руйнації доріг – цевантажні транспортні засоби, які не дотримуються встановлених обмежень щодо допустимої маси вантажу та/або навантаження на вісь. Частка вантажних автомобілів на дорогах України становить лише 10% від усіх транспортних засобів, однак саме вони завдають понад 90% шкоди для покриття доріг, утворюючи колійності, вибоїни та тріщини. Фахівці визнають, що перевантажені фури є однією з основних причин руйнування українських доріг. Три чверті доріг в Україні будувалися із розрахунку на вантажівки масою не більше від 24 тонн, або максимум 6 тонн на одну вісь.[1] Такі дані_профільні науково-дослідні інститути та Міністерство інфраструктури.

При цьому українське законодавство дозволяє рух фур загальною масою до 40 тонн включно, або до 11 тонн на вісь, однак за деякими маршрутами, які визначив «Укравтодор», можуть рухатися найважчі фури: до 46 тонн, у супроводі представників МВС. За експертними розрахунками, 12 років – у середньому це той термін, який мінімально має служити дорога 2 категорії (по ній за добу проїжджає від 3 до 10 тисяч транспортних засобів). За умови, що по ній не будуть їздити перевантажені транспортні засоби. Якщо ж вантажівка має загальну масу 50 тонн замість дозволених 32, то термін служби дороги зменшується майже на 70 %. За весь час функціонування систем зважування до бюджету надійшло майже 200 млн гривень. Проте ця сума й близько не компенсує вартість ремонту чи будівництва пошкоджених доріг. Покрити WIMами всі дороги в країні – неможливо, принаймні через їх вартість. Зараз вони працюють лише на шляхах державного значення. Тому для недобросовісних водіїв все ще залишається можливість їх оминати – через місцеві дороги. Останні не пристосовані до такого навантаження.

Відповідно до досліджень науковців, руйнівний вплив автомобіля на дорогу залежить не тільки від фактичної маси, але й від кількості осей в транспортному засобі.

У Європі масою 40 тонн можуть пересуватися автівки із 4-6 осями. Автівки із 2-3 осями можуть рухатися із масою 18-24 тонн.

Це пояснюється тим, що 40-тонний 2-вісний автомобіль спричиняє в десятки разів більше руйнівного впливу на дорожнє покриття, ніж за умови, якщо аналогічний вантаж перевозився б автопоїздом.

Водночас, в Україні масою 40 тонн можуть пересуватися автівки із 2-6 вісями.

До причин перевантаженості українських фур можна віднести:

- відсутність ефективної системи контролю за вагою автотранспорту.
- корупція в контролюючих органах і в галузі в цілому.
- низький тариф за тонну перевезеної продукції, який отримує перевізник.
- завантаженість, зношеність та мала пропускна здатність залізниці.

Закриття малих станцій, дефіцит вагонів тощо.

– недостатній розвиток річкового транспорту, який міг би частково забрати вантажопотік із автошляхів.

– недостатні економічні стимули для того, щоб використовувати водний та залізничний транспорт, або ж не перевантажувати фури.

В Україні Укртрансбезпека розпочала фіксацію порушень за перевищення норм вантажу 1 жовтня 2021 року. Такі процеси здійснюються в автоматичному режимі за допомогою майже півсотні комплексів «Зважування в русі» (Weigh-in-Motion). Зважування в русі (Weight in Motion) — це сучасна розумна система комплексного збирання даних про транспортні засоби, які рухаються автомобільними шляхами: дату та час проїзду, температуру повітря та дорожнього покриття, смугу та напрямок руху, швидкість руху та державний номерний знак, габаритні розміри, відстань між вісями, загальну масу та її розподіл по осях. Окрім автоматичної фіксації порушень, система WiM також дозволяє отримувати комплексну інформацію про інтенсивність руху та склад транспортних засобів – для планування ремонтно-будівельних робіт і розрахунку потенційних витрат.[1]

Головною задачею такої системи є недопущення руйнування доріг, адже надмірно навантажені фури псують асфальт – особливо влітку, коли він сильно розігрівається. За такі порушення українським законодавством передбачені штрафи на суму від 8,5 до 51 тис. гривень в залежності від відсотка перевищення норми.[3] До адміністративної відповідальності притягують тих, на кого зареєстрований транспортний засіб – громадян або компанії.

З відкритих джерел (рис.1, рис.2) можна дізнатися інформацію про кількість та суму нарахованих штрафів. Проблема в тому, що не всі підприємства оплачують ці штрафи. Також після виявлення правопорушення та отримання відповідної постанови, перевізник не втрачає дозволу на рух, що є недостатньо ефективним для попередження майбутніх порушень.[4]

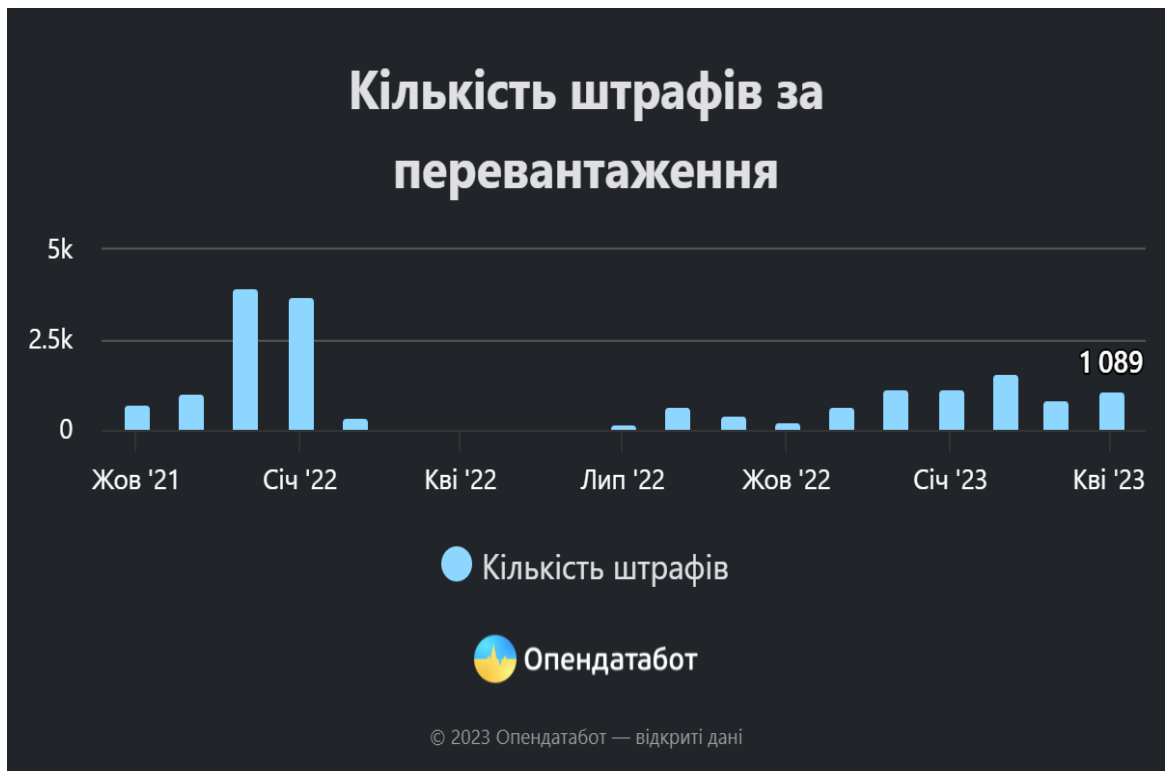


Рисунок 1 – Кількість штрафів за перевантаження



Рисунок 2 – Сума штрафів за перевантаження

Шляхи вирішення перевантаженості українських фур:

- покарання за перевантаження фур мають бути пропорційними до витрат України на ремонт зруйнованих доріг.

- збільшення кількості фіксувальних комплексів WiM.
- надання можливості місцевим громадам здійснювати габаритно-ваговий контроль на дорогах місцевого значення. Так як водії фур часто об'їжджають зважувальні комплекси через невеличкі міста і села, дороги яких не передбачають використання велико-габаритного руху транспорту.
- максимальне виключення корупційної складової.
- розвивати інші альтернативні способи перевезення великих вантажів (залізничний, річковий транспорт).

Відновлення доріг є важливим чинником розвитку суспільства в цілому. Однак, цільове використання та підтримка належного стану доріг має куди важливіше значення. У даній роботі виявлено проблеми руйнування дорожнього покриття, встановлено основні причини виникнення порушень та наведено шляхи подолання ситуації, яка на сьогодні склалася у логістичному та дорожньому секторі.

Література

1. <https://opendatabot.ua/analytics/overweight-fines>
2. Закон України «Про автомобільний транспорт»;
3. <https://www.radiosvoboda.org/a/30985564.html>