

Немий Степан Володимирович, к.т.н., доцент, Національний Університет «Львівська політехніка». sniemyj@ukr.net

Ванько Тарас Ігоревич, магістрант, Національний Університет «Львівська політехніка».

ОСНОВНІ ПРИЧИНИ АВАРІЙНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Формулювання проблеми. В останній час значно погіршилась обстановка на автомобільних дорогах країни щодо дотримання безпеки руху. Практично немає дня, щоб не надходила інформація про аварії із людськими жертвами. Значно почастишали доржньо-транспортні пригоди (ДТП) за участю автобусів пасажирських перевезень. Наприклад, проведена поліцією у липні 2018 р. перевірка пасажирських автобусів виявила грубі порушення правил дорожнього руху та режимів експлуатації автобусів при перевезенні пасажирів (табл. 1 [1]). Було перевірено 185027 автобусів, з них 7625 – для перевезення організованих груп дітей.

Таблиця 1

Вид порушення	Кількість порушень	% від загальної кількості автобусів
Відхилення від маршруту та несвоєчасний заїзд на автостанцію	7373	3,99
Перевезення пасажирів понад максимальну пасажировмістимість	6116	3,30
Недотримання вимог дорожніх знаків і розмітки	2424	1,31
Порушення правил посадки і висадки пасажирів	1933	1,04
Несвоєчасне проходження технічного контролю	1098	0,59
Керування автобусом водієм без необхідних документів	977	0,53
Несправні зовнішні світлові прилади	449	0,24
Використання невідповідних шин та коліс	386	0,21
Порушення технічного стану аварійних виходів	250	0,14
Всього, виявлених порушень	21006	11,36

Як бачимо у таблиці, понад 10 % становлять тільки порушення організаційного характеру. Слід відзначити, що наведені у таблиці дані є результатом візуальних спостережень, без «зазирання всередину» функціональних вузлів і систем, що впливають на активну безпеку руху автомобільних транспортних засобів (АТЗ). Тож потенційно порушень при експлуатації автобусів може бути значно більше через невідповідність гальмівних систем, кермового керування, підвісок, пасажирських дверей тощо.

Метою досліджень є аналіз аварійності АТЗ, причиною якої є не тільки дорожні і технічні фактори.

Результати дослідження. У засобах масової інформації спеціалістами різних напрямків, часом і представниками поліції утверджується думка, що основною причиною аварійності на дорогах України є їх незадовільний стан. Так, це дійсно є чинник, що негативно впливає на безпеку руху, але не єдиний. Адже, у принципі, кваліфікований водій розуміє, що якщо погана дорога то треба насамперед зменшити швидкість руху і керувати автомобілем максимально уважно.

На наш погляд основні причини нинішньої аварійності на дорогах, для наочності, можна відобразити простою схемою (рис. 1).

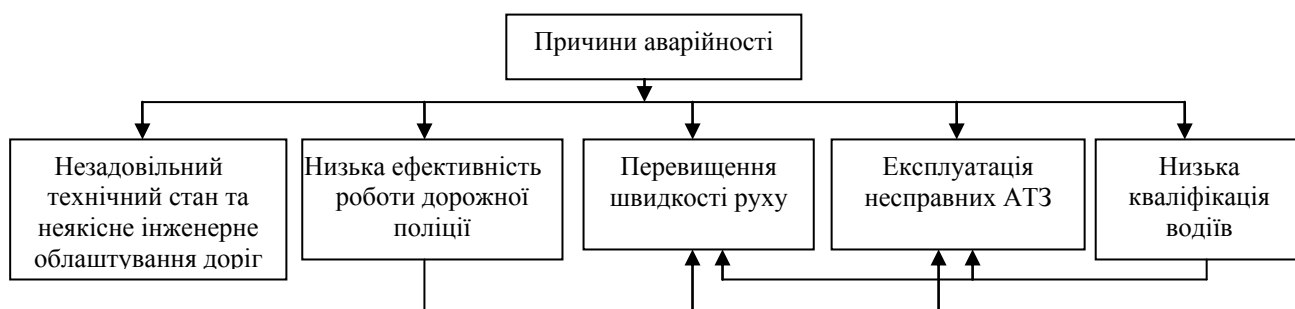


Рис. 1. Основні причини аварійності на дорогах

Вплив незадовільного технічного стану доріг і їх неякісного інженерного облаштування, то насамперед мається на увазі збільшення кількості смуг руху і їх ширини. Немаловажне значення має наявність технічних засобів для розділення зустрічних потоків руху. Крім цього, виникла гостра необхідність автоматизованого контролю швидкості руху на всіх ділянках доріг. Ці вимоги породжені значним збільшенням кількості АТЗ на дорогах в останні роки.

Щодо низької ефективності роботи дорожньої поліції, то яскравим прикладом є майже щоденні ДТП, спричинені вживанням водіями алкоголю і психотропних речовин (фактор безкарності) і часто «невтручання» працівників поліції у очевидні порушення правил дорожнього руху водіями (перевищення швидкості руху, ігнорування знаків світлофора при проїзді перехресть, паркування у заборонених місцях тощо). Практично безконтрольно залишається експлуатація несправних АТЗ.

Зловживання перевищенням швидкості руху, то тут, насамперед, все таки виступає низький рівень кваліфікації водіїв, прояви якого варто розглядати у двох аспектах. По-перше, зловживають перевищенням швидкості особи, породжені нинішніми соціальними умовами: так звані «мажори» і особи із «впливовими зв'язками» – знову ж таки фактор безкарності, спричинений неналежною діяльністю поліції і судів. Однак ці особи не розуміють, що перед законами природи всі люди рівні. Вони не здатні збагнути, що у русі на великих швидкостях гальмівні системи є недостатньо ефективними через збільшення гальмівного шляху. Не розуміють, що наїзд на великій швидкості на людину,

якийсь придорожній об'єкт чи транспортний засіб – це практично важкі травми або неминуча смерть, нищення транспортних засобів і об'єктів придорожньої інфраструктури. Практично не розуміють впливу умов руху на його безпеку. По-друге, зловживають перевищенням швидкості руху також і «прості смертні» із вище наведених причин.

Обидві ці «категорії» водіїв відзначаються ще й грубими порушеннями правил дорожнього руху – обгін при обмеженій видимості, зупинка і стоянка у неналежному місці, недотримання смуги руху, проїзд на заборонні сигнали світлофора, ігнорування вимог доржніх знаків і розмітки тощо. Туди ж слід віднести і свідоме використання технічно несправних АТЗ. І тут вже виступає фактор низької кваліфікації водіїв, спричиненої неякісним рівнем їх підготовки. У так званих автошколах викладання проводиться при незадовільному матеріальному і методичному забезпеченні. Практично мало уваги приділяється основам безпеки руху. Викладачі, основними спеціальностями яких є не технічні професії, часом не мають належного поняття про теорію руху автомобіля, впливу умов руху на його безпеку тощо.

Експлуатація технічно несправних АТЗ (невиявлені, потенційно небезпечні дефекти) у значній мірі спричинена неякісним виконанням технічного обслуговування і поточного ремонту в умовах виробничо-технологічних баз АТП.

Висновки. На основі викладеного можна констатувати наступне.

1. Організація та безпека руху АТЗ на дорогах вимагає значної уваги і впливу державних структур в аспектах фінансових, організаційних і законодавчих.

2. Для гарантування належної якості технічного обслуговування і поточного ремонту рухомого складу на автотранспортних (АТП) і сервісних підприємствах необхідно впровадити державну сертифікацію їх виробничо-технологічних баз.

3. З метою підвищення кваліфікації водіїв необхідна належна організація процесу їх навчання і обов'язкова сертифікація відповідних навчальних закладів.

4. Система автомобільних перевезень практично втратила державне підпорядкування і керівництво багатьох АТП не приділяє належної уваги стану виробничо-технологічної бази обслуговування та ремонту АТЗ на їхніх підприємствах. Це практично робить неможливим законодавчий вплив на якість технічного обслуговування та ремонту АТЗ.

5. Значною проблемою є виникнення приватних перевізницьких фірм з малою чисельністю рухомого складу, які не мають власної технологічної бази для технічного обслуговування і ремонту АТЗ.. Це також негативно впливає на безпеку руху АТЗ.

Література

1. <https://tsn.ua/auto/news/globalna-perevirka-1183458.html>.