

Список використаних джерел

1. Транспортно-експлуатаційні властивості автомобільних доріг: навчальний посібник / В.Я. Савенко, В.В. Губа. – Донецьк: ДВНЗ «ДонНТУ», 2011. – 229 с.
2. Експлуатація автомобільних доріг: навч. посіб. / С. С. Кизима; Нац. трансп. ун-т. -К., 2009. -272 с. -укр.
3. Кішка С.П. Способи оцінки безпеки руху та аварійності на автомобільних дорогах [Текст] / С. П. Кішка // Вісник Національного транспортного університету – К.: НТУ, 2012. – Вип. 26. С. 162-167.
4. Методика оцінки рівнів безпеки руху на автомобільних дорогах України: М 218-03450778-652:2008. – [Чинна від 2008-01-01]. – К.: Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор), 2008. – 49 с. – (Методика Укравтодор).
5. Методика проведення аудиторських перевірок з безпеки дорожнього руху на стадії експлуатації автомобільних доріг загального користування: М 03450778 - 700:2012. – [Чинний від 2012-01-01]. – К.: Укравтодор, 2012. – 63 с. – (Методика Укравтодору).
6. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. – М.: Транспорт, 1988. – 288 с.
7. Гаврилов Е.В., Багаева В.А., Туманов В.В. Учет человеческого фактора при проектировании дорог и организации дорожного движения: Учебное пособие. - К.: УМК ВО, 1988. - 76 с.

Давыдова Екатерина Владимировна, студентка *Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова, г. Белгород, Россия*

Кущенко Лилия Евгеньевна, канд. техн. наук, доцент кафедры ЭОДА, *Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова, г. Белгород, Россия*

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ДТП

Сегодня в мире происходит большое количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Все они возникают по различным причинам: из-за неблагоприятных погодных условий, водителей и пешеходов, не знающих или несоблюдающих правил дорожного движения (ПДД), а также находящихся в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, водителей, не имеющих документов, позволяющих управлять или управляющих неисправным транспортным средством (ТС) и т.д. Но довольно часто, ДТП происходят по причине неудовлетворительного состояния дорог, а именно, трещин, ям, выбоин, неровностей, открытых канализационных колодцев, люков. Данный

факт подтверждается статистикой ДТП по РФ (рис.1) и по Белгородской области (рис.2) [1].

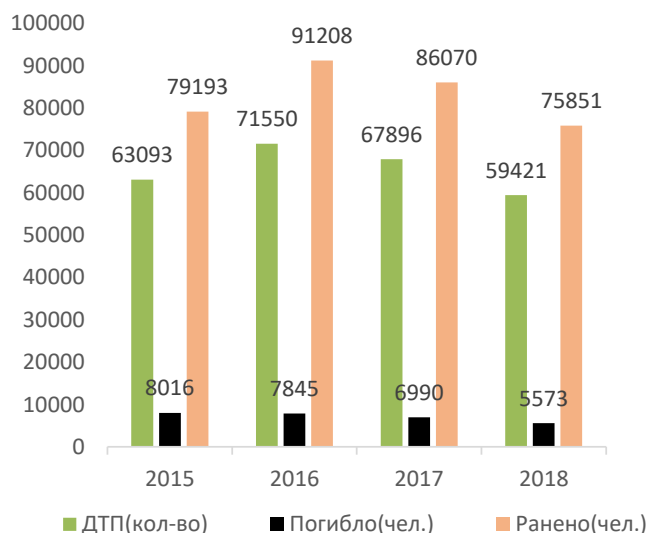


Рисунок 1 – Статистика количества ДТП, на месте которых зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог по условиям обеспечения БДД по Российской Федерации за 2015-2018 гг.

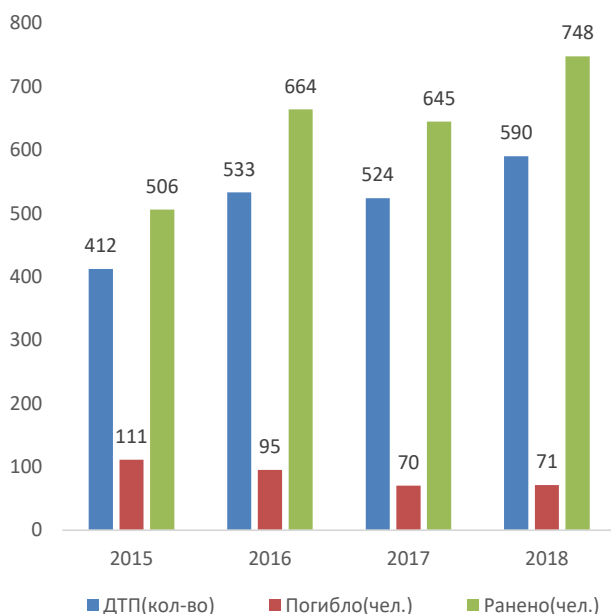


Рисунок 2 – Статистика количества ДТП, на месте которых зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог по условиям обеспечения БДД по Белгородской области за 2015-2018 гг.



Рисунок 3 – Состояние дорожного покрытия

Как правило, уровень развития дорожно-транспортной инфраструктуры существенно отстает от уровня развития автомобилизации. К числу наиболее отрицательных факторов процесса автомобилизации относятся ДТП и их последствия, характеризующиеся гибелью и ранением людей [2]. В городах с исторически сложившейся застройкой практически невозможно изменить геометрическую схему улично-дорожной сети, что затрудняет в дальнейшем движение ТС с оптимальной скоростью, соответствующей ПДД [3]. Проведенный анализ показателя автомобилизации говорит о том, что с каждым годом происходит значительный прирост автомобильного парка (рис.4). Рост уровня автомобилизации приводит к негативным последствиям, если параллельно с ним не развивается дорожная инфраструктура — не расширяется сеть дорог и не увеличивается их пропускная способность [4].

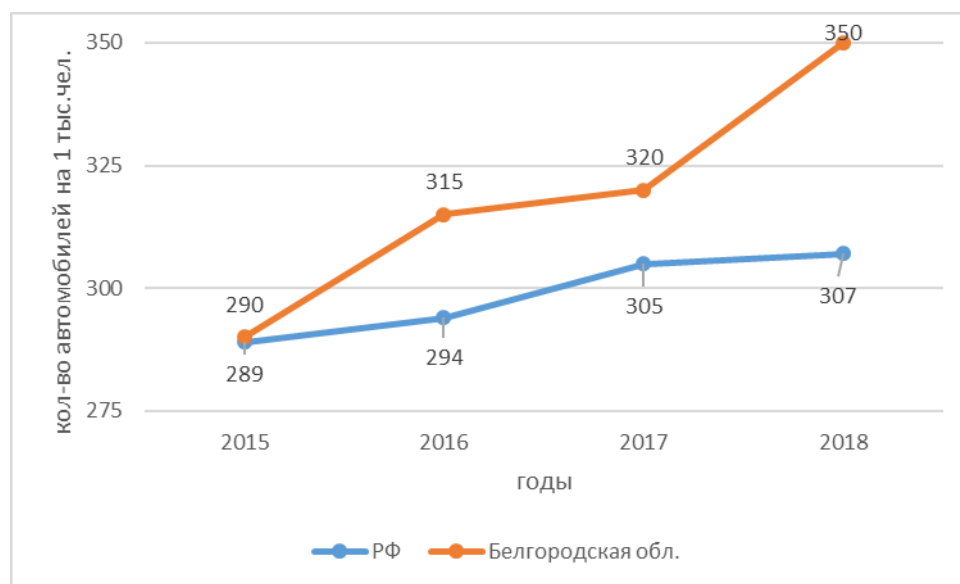


Рисунок 4 – Рост автомобилизации в Российской Федерации и Белгородской области

Обеспечение быстрого и безопасного движения в современных городах требует применения комплекса мероприятий архитектурно-планировочного и организационного характера. К числу архитектурно-планировочных мероприятий относятся строительство новых и реконструкция существующих улиц, проездов и магистралей, строительство транспортных пересечений в разных уровнях, пешеходных тоннелей, объездных дорог вокруг городов для отвода транзитных транспортных потоков и так далее.

При эксплуатации автомобильных дорог, а также при разработке проектов реконструкции существующих или проектов строительства новых дорог необходимо выявлять участки, не соответствующие требованиям обеспечения безопасности движения.

Таким образом, чтобы уменьшить количество ДТП и минимизировать возникновение заторовых явлений по причине неудовлетворительного состояния дорожного покрытия, необходимо организовывать следующие мероприятия: своевременно производить ремонт дорог, на участках дорог, где дорожная разметка, определяющая режим движения, трудно различима (снег, грязь и т.п.) или не может быть восстановлена; установка соответствующих по значению дорожных знаков (обеспечение направленности передаваемой информации только тем участникам движения, для которых она предназначена); не размещать на знаках, светофорах и опорах рекламу, плакаты, транспаранты и другие устройства, не имеющие отношения к организации дорожного движения и т.д.[5].

Список используемой литературы

1. Электронный ресурс <https://гибдд.рф>
2. Волошин Г.А. и др. Анализ дорожно-транспортных происшествий/Волошин Г.А., Мартынов В.П., Романов А.Г. – М.: Транспорт, 1987. – 240 с.
3. Гай Л.Е. Заторовые явления. Возможности предупреждения / Л.Е. Гай, А.И. Шутов, П.А. Воля, С.В. Кущенко // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова – 2013. - №3, С. 166-169.
4. Макарова И.В., Хабибуллин Р.Г., Беляев Э.И. [и др.] Применение современных методов оптимизации транспортной системы в условиях роста автомобилизации // Инновации в науке: сб. ст. по матер. XIII междунар. науч.-практ. конф. – Новосибирск: СибАК, 2012.
5. Межгосударственный стандарт ГОСТ 23457-86 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения" (утв. постановлением Госстандарта СССР от 24 июня 1986 г. N 1685) (с изменениями и дополнениями).