

## ДОСЛІДЖЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ ПАСАЖИРСЬКОГО МАРШРУТНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ

Дудніков О.М., к.т.н., доцент, Попов С.Ю. аспірант  
АДІ ДВНЗ "ДонНТУ" м. Горлівка,

Поняття безпеки вказує на відсутність ризику [1]. Безпека руху автомобільного транспорту полягає у відсутності дорожньо-транспортних подій (ДТП), що впливає з поняття безпеки руху – характеристика дорожнього руху що визначається аварійністю [2].

Статистика вказує, що максимальна кількість ДТП спостерігається у містах [3]. Рух транспорту у містах пов'язан значною кількістю конфліктних ситуацій, які виникають при взаємодії транспортних та пішохідних потоків на пересіченнях доріг й пішохідних переходах. На дорогах за межами міст, значна кількість конфліктних ситуацій відсутня, але показники аварійності на замських магістральних дорогах є не менш значними, що підтверджується статистикою [4].

Результати ДТП можна поділити на нанесення матеріальних збитків та на нанесення втрат здоров'ю й життю людей. Причини необхідно поділяти на групи відносно елементів системи Водій-Автомобіль-Дорога-Середа [3], тобто причини виникнення ДТП можна поділити на викликані несправним станом транспортного засобу, невідповідними дорожніми та погодними умовами, невідповідними діями водія, особливо - для ДТП з маршрутними транспортними засобами.

На території України за статистичними даними відомо, що протягом 2008 року було 196363 дорожньо-транспортних подій в них – 7653 загинуло, та 60962 травмовано [4]. Протягом 2009 року було 277480 ДТП в них 9481 загинуло, та 77893 травмовано [4]. У 2008 році на території України було 141 ДТП в яких 1080 людей травмовано та 135 загинули. У 2009 році 172 події з 128 загиблими та 1559 травмованими. Значна частина загиблих від ДТП приходить на пасажирський маршрутний транспорт.

Виходячи з проведеного аналізу, є актуальним розглядати зіткнення транспортних засобів, бо вони займають значну долю з загальної кількості ДТП маршрутними транспортними засобами

Пасажирський маршрутний транспорт відрізняється перевезенням значної кількості пасажирів [7], та відповідно до існуючих досліджень існує велика вірогідність травмування чи загибелі значно більшої кількості людей ніж в іншому типі транспортних засобів автомобільного транспорту. Таким чином, ДТП за участю автобусів (а значна частка з них маршрутний транспорт) має важкі наслідки з травмуванням та загибеллю людей.

Аналіз врахування безпеки дорожнього руху при виконанні організації пасажирських маршрутних перевезень показав, що безпека руху враховується опосередковано при підготовці та складанні паспорту маршруту у розділі щодо інформації про наявні на маршруті місця концентрації ДТП, відсутні розрахунки щодо оцінки безпеки руху рухомого складу. Інформація має дуже обмежений характер, присутні данні тільки у вигляді переліку їх назв, відсутня важлива інформація хоча б про види ДТП в них та кількість з пасажирськими маршрутними транспортними засобами, що є безпосередньо важливим.

Авторами встановлено, що водії обирають режим руху згідно своїх індивідуальних можливостей та умов руху [8]. Пасажирський маршрутний транспорт, не має можливості рухатися за вказаними формуванням швидкостей, що обумовлено розкладом руху, також розкладом руху передбачені відповідні інтервали між транспортними засобами, що формує щільність руху маршрутного транспорту. Виходячи з того, що маршрутний транспорт має індивідуальну швидкість, щільність і інтенсивність його можливо виокремити як транспортний потік.

При існуванні двох різнорідних транспортних потоків, відбувається їх конфлікт який полягає у різниці характеристик.

Таким чином, дослідження безпеки руху пасажирського маршрутного транспорту є актуальним в практичному та науковому напрямах.

#### Література:

1. <http://www.irfnet.org/>
2. Безпека руху автомобільного транспорту: Довідник / Зеркалов Д.В., Левковец П.Р., Мельниченко О.І., Дмитрієв О.М.. – К.: Основа, 2002. – 360 с.
3. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. -М.: Транспорт, 1974. - 189 с.
4. <http://www.sai.gov.ua/>
5. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; За заг. ред. А.М. Редзюка. – К.: ДП „ДержавтотрансНДІпроект”, 2005. – 400 с.
6. Полищук В.П., Кунда Н.Т. Інформаційне забезпечення учасників дорожнього руху. Навчальний посібник. – К.:ІЗМН, 1998,-132с.