

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»
АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНІЙ ІНСТИТУТ

«ЗАТВЕРДЖУЮ»
Директор АДІ ДВНЗ «ДонНТУ»
М. М. Чальцев
2012 р.

Кафедра «Транспортні технології»

**МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
ДО ПРОХОДЖЕННЯ ДРУГОЇ ТЕХНОЛОГІЧНОЇ ПРАКТИКИ (ДЛЯ
СТУДЕНТІВ НАПРЯМУ ПІДГОТОВКИ 6.070101 «ТРАНСПОРТНІ
ТЕХНОЛОГІЇ (АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ)» СПЕЦІАЛЬНОСТІ
«ОРГАНІЗАЦІЯ І РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ»)**

16/65-2011-15

«РЕКОМЕНДОВАНО»
Навчально-методична
комісія факультету
«Транспортні технології»
Протокол № 8 від 15.04.2012 р

«РЕКОМЕНДОВАНО»
Кафедра
«Транспортні технології»
Протокол № 7 від 21.03.2012 р.

УДК 656.13 + 656.039(07)

Методичні вказівки до проходження другої технологічної практики (для студентів напряму підготовки 6.070101 «Транспортні технології (автомобільний транспорт)» спеціальності «Організація і регулювання дорожнього руху») / укладачі: В. В. Нужний, А. В. Меженков, Р. О. Лапутин. – Електрон. дані. – Горлівка: ДВНЗ «ДонНТУ» АДІ, 2012. – 1 електрон. опт. диск (CD-R); 12 см. – Систем. вимоги: Pentium; 32 MB RAM; WINDOWS 98/2000/NT/XP; MS Word 2000. – Назва з титул. екрану.

Розглянуто мету, завдання та зміст другої технологічної практики, надано рекомендації щодо оформлення звіту, які актуальні для формування фахівців в галузі організації й регулювання дорожнього руху.

Укладачі:

Нужний В. В., к.т.н., доц.
Меженков А. В.
Лапутин Р. О.

Відповідальний за випуск:

Куниця А. В., д.т.н., проф.

Рецензент

Толок О. В., к.т.н. доц.

© Державний вищий навчальний заклад
«Донецький національний технічний університет»
Автомобільно-дорожній інститут, 2012

ЗМІСТ

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ.....	4
1 МЕТА ТА ЗАВДАННЯ ПРАКТИКИ.....	4
2 КЕРІВНИЦТВО ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ПРАКТИКИ.....	6
3 ПІДВЕДЕННЯ ПІДСУМКІВ ПРАКТИКИ.....	8
4 СТРУКТУРА ЗВІТУ З ПРАКТИКИ.....	10
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.....	12
ДОДАТОК А Зразок титульного аркуша звіту.....	13
ДОДАТОК Б Приклад реферату звіту.....	14
ДОДАТОК В Приклад змісту звіту.....	15
ДОДАТОК Г Приклад додатку існуючої схеми організації дорожнього руху.....	16
ДОДАТОК Д Приклад додатку пропонованої схеми організації дорожнього руху.....	17
ДОДАТОК Е ВИТЯГ З МЕТОДИЧНИХ РЕКОМЕНДАЦІЙ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ МІСЦЬ (ДІЛЯНОК) КОНЦЕНТРАЦІЇ ДТП НА ВУЛИЧНО-ДОРОЖНІЙ МЕРЕЖІ МІСТ ТА ПРИЗНАЧЕННЯ ЗАХОДІВ ДЛЯ УСУНЕННЯ НЕДОЛІКІВ В ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЩО ПРИЗВЕЛИ ДО ЇХ ВИНИКНЕННЯ.....	18

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Практика студентів є невід’ємною складовою частиною процесу підготовки бакалаврів у вищому навчальному закладі. Друга технологічна практика за спеціальністю 6.070101 «Організація і регулювання дорожнього руху» проводиться у 8-у семестрі протягом 3-х тижнів.

Метою практики є оволодіння студентами сучасними методами та формами організації праці в галузі їх майбутньої професії, формування у них професійних умінь і навичок для прийняття самостійних рішень під час конкретної роботи в реальних умовах, виховання потреби систематично поновлювати свої знання та творчо їх застосовувати у практичній професійній діяльності.

Друга технологічна практика проходить у відділеннях ДАІ міст Донецької області та інших областей України, з безпосереднім перебуванням на ділянках вулично-дорожньої мережі (ВДМ) зазначених міст.

Методичне керівництво практикою студентів виконують: від інституту викладачі кафедри «Транспортні технології» АДІ ДВНЗ «ДонНТУ», від ДАІ – керівники й висококваліфіковані фахівці з організації дорожнього руху.

1 МЕТА ТА ЗАВДАННЯ ПРАКТИКИ

Мета практики – вивчення діяльності органів Державтоінспекції, відділів безпеки руху в ДАІ; набуття практичних навичок з розробки заходів з організації дорожнього руху; закріплення, поглиблення й розширення знань, умінь і навичок отриманих під час вивчення дисциплін в інституті; набуття досвіду агітаційно-пропагандистської й виховної роботи.

Завдання практики:

- вивчення структури й організації служб ДАІ, питань організації й регулювання дорожнього руху;
- ознайомлення з основними шляхами зниження дорожньо-транспортної аварійності;
- вивчення практичних заходів щодо покращення організації дорожнього руху, нагляду за дорожнім рухом транспортних і пішохідних потоків;
- набуття навичок з обліку й аналізу дорожньо-транспортних пригод, застосування нормативної документації при організації й регулюванні дорожнього руху та розміщенні технічних засобів організації й регулювання дорожнього руху;
- збір матеріалів для використання в науково-дослідницькій роботі, курсовому, дипломному й магістерському проектуванні (паспорти доріг,

існуючі схеми дислокації технічних засобів організації дорожнього руху, комплексні схеми організації дорожнього руху, картограми інтенсивностей дорожнього руху, існуючий стан аварійності згідно з картками обліку місць концентрації ДТП, епюри інтенсивностей і швидкостей руху, тощо);

– вивчення питань охорони навколишнього середовища, цивільної оборони, пожежної безпеки при перевезенні небезпечних, великовантажних і негабаритних вантажів;

– закріплення й поглиблення теоретичних знань з таких дисциплін, як «Організація дорожнього руху», «Безпека дорожнього руху», «Технічні засоби організації дорожнього руху», «Правове регулювання дорожнього руху», «Експертиза ДТП» та інші;

– оволодіння навичками з розробки технічної документації з ОДР;

– набуття навичок з обстеження транспортних і пішохідних потоків, а також аналізу ДТП з метою прийняття рішень щодо організації й управління дорожнім рухом.

Календарний графік проходження другої технологічної практики наведений в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1 – Календарний графік проходження другої технологічної практики

№ з/п	Назва видів робіт	Кількість днів
1	Оформлення документів, що стосуються другої технологічної практики, інструктаж з техніки безпеки	1
2	Ознайомлення з об'єктом практики, вивчення й аналіз діяльності Державтоінспекції	2
3	Збір даних, що необхідні для виконання аналізу аварійності, інтенсивностей дорожнього руху, складу транспортних потоків, дорожніх умов	6
4	Аналіз зібраних вихідних даних, з метою розробки заходів з поліпшення безпеки дорожнього руху	2
5	Розробка заходів з поліпшення безпеки дорожнього руху на ділянці вулично-дорожньої мережі, що обстежується	8
6	Оформлення звіту і інших документів з практики. Захист звіту	2
	Усього	21

2 КЕРІВНИЦТВО ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ПРАКТИКИ

Керівник практики від інституту зобов'язаний:

- перед початком другої технологічної практики проконтролювати підготовленість баз практики та провести необхідні заходи щодо їх підготовки до прибуття студентів;
- забезпечити проведення всіх організаційних заходів перед відправленням студентів на другу технологічну практику (інструктаж про порядок проходження практики та з техніки безпеки, видача студентам-практикантам необхідних документів (направлення на практику, щоденник));
- повідомити студентів про систему звітності з другої технологічної практики та критерії оцінки захисту звіту з проходження практики;
- у тісному контакті з керівником другої технологічної практики від ДАІ забезпечити високу якість її проходження згідно з програмою й календарним графіком практики;
- у складі комісії приймати захист звіту з другої технологічної практики;
- надати зав. кафедрою письмовий звіт про проведення другої технологічної практики із зауваженнями й пропозиціями щодо поліпшення другої технологічної практики студентів.

Керівник практики від підприємства зобов'язаний :

- організувати проходження другої технологічної практики студентами відповідно із програмою й календарним графіком практики в умовах реальних установ, які займаються організацією й регулюванням дорожнього руху;
- забезпечити якість інструктажу з охорони праці й техніки безпеки під час проходження другої технологічної практики;
- проводити постійний контроль за практичною роботою студентів, допомагати їм вірно й в повному обсязі виконувати всі завдання згідно з методикою практики;
- ознайомлювати студентів з сучасними методами роботи й консультувати з виробничих питань;
- слідкувати за дотриманням студентами режиму роботи підприємств, які є базами практики, виробничою дисципліною практикантів і доповідати в інститут про всі випадки її порушень;
- контролювати підготовку студентами звітів з другої технологічної практики й скласти виробничі характеристики на студентів.

Керівник другої технологічної практики від підприємства не має права без відома керівника від інституту звільняти студента від практики на будь-який термін.

Під час проходження практики студенти зобов'язані:

– одержати від керівника другої технологічної практики від інституту необхідні для проходження практики документи й консультацію з їх оформлення;

– своєчасно прибути на місце проходження другої технологічної практики;

– в повному обсязі виконати всі завдання, що передбачені програмою другої технологічної практики й вказівки її керівників;

– вивчити режим роботи підприємства й суворо дотримуватись його, правил охорони праці, техніки безпеки й виробничої санітарії;

– нести відповідальність за виконану роботу й пред'явлені матеріали;

– своєчасно написати й захистити звіт з другої технологічної практики.

З усіх питань організації й проходження другої технологічної практики, що виникають під час її проходження, необхідно звертатися до керівника практики або на кафедру «Транспортні технології» АДІ ДВНЗ «ДонНТУ».

Основні питання, що вивчаються студентами під час проходження другої технологічної практики:

– визначення та аналіз інтенсивності транспортних і пішохідних потоків в реальних дорожніх умовах на заданій ділянці вулично-дорожньої мережі міста;

– аналіз стану аварійності та його прогнозування на заданій ділянці ВДМ міста;

– розробка заходів по зниженню дорожньо-транспортної аварійності;

– вивчення нормативних актів і документів, що регламентують розміщення технічних засобів організації дорожнього руху;

– складання схем організації дорожнього руху;

– перевірка ефективності функціонування світлофорних об'єктів.

За результатами виконаної роботи у відділах ДАІ і в реальних умовах дорожнього руху студентам необхідно розробити технологічні й проектні рішення щодо покращення організації й регулювання дорожнього руху в місцях концентрації дорожньо-транспортних подій, на окремих ділянках доріг згідно з індивідуальним завданням на другу технологічну практику.

3 ПІДВЕДЕННЯ ПІДСУМКІВ ПРАКТИКИ

Після закінчення практики студент повинен представити на кафедру наступні документи: звіт з практики, щоденник практики й характеристику.

Звітним документом про проходження другої технологічної практики студентом є щоденник із записами, які контролюють керівники практики від інституту й ДАІ. Відомості, що містяться в щоденнику, заповнюються на місці практики й затверджуються керівником практики від ДАІ.

Направлення на другу технологічну практику і індивідуальне завдання заповнюються й затверджуються до від'їзду на практику.

Календарний графік робіт заповнюється керівником другої технологічної практики від інституту в перший день.

У кінці кожного етапу проходження практики в розділ «Робочі записи під час практики» вписується завдання студенту-практиканту на наступний етап. Після закінчення практики керівник від підприємства складає характеристики про роботу студента й підписує щоденник про проходження практики. Підписи керівника від ДАІ засвідчується печаткою підприємства.

Студенти зобов'язані надати оформлений щоденник і відзвітувати за виконану роботу в інституті.

Допоміжний матеріал з діяльності установ, які забезпечують роботу з ОДР (протоколи, копії документів обстежень і випробувань, різноманітні розробки, акти впровадження, виконані за безпосередньою участю студента-практиканта), може бути включений у додаток. Звіт повинен дати вичерпні письмові відповіді на всі питання програми практики; бути насиченим конкретним матеріалом, документами звіту, статистичними даними; містити висновки.

Підготовлений звіт у зброшурованому вигляді надається на перевірку керівникам практики від підприємства й навчального закладу.

Після усунення недоліків, остаточно перевірений і виправлений звіт підписується керівником практики від підприємства й засвідчується печаткою підприємства.

Після закінчення практики студент захищає звіт перед комісією, що призначена завідуючим кафедрою. В склад комісії входить один із викладачів, які ведуть одну з дисциплін «Організація дорожнього руху», «Безпека дорожнього руху», «Технічні засоби організації дорожнього руху»; керівник практики від інституту і, по можливості, керівник практики від підприємства

Після закінчення практики студент повинен представити на кафедру звіт з технологічної практики.

При оцінці результатів технологічної практики приймаються до уваги кількісні та якісні показники виконання студентом завдань практики,

повнота та правильність оформлення звітної документації, характеристика, що надана керівником практики від підприємства.

Підсумкова оцінка за технологічну практику визначається як середнє значення трьох складових:

- проходження практики на підприємстві;
- зміст та оформлення звітної документації;
- захист звіту з практики.

Критерії оцінки проходження практики: зміст і якість звіту по практиці, знання пред'явленого матеріалу, рівень трудової й виробничої дисципліни за період проходження другої технологічної практики.

Критерії оцінки з проходження практики на підприємстві

Оцінка	Виконання програми практики	Участь у виробничому процесі	Придбання професійних навичок
«Відмінно»	Повністю та якісно	Активно та творчо	Різні, які необхідні спеціалістам даного профілю
«Добре»	Частково, незначні відхилення від якісних параметрів	Недостатньо активно, малоініціативно	Деякі, які необхідні спеціалістам даного профілю
«Задов.»	З порушенням якості та термінів	Епізодично	Не придбав
«Незадов.»	Був усунутий від проходження технологічної практики у зв'язку з порушенням правил внутрішнього розпорядку та техніки безпеки		

Критерії оцінки за змістом звіту з технологічної практики

Оцінка	Виконання індивідуального завдання з практики	Оформлення звітної документації
«Відмінно»	Повністю та якісно	Відповідно до вимог
«Добре»	Недостатньо повно та якісно	З деякими порушеннями вимог
«Задов.»	Менше 50 %, не використано фактичний матеріал	Припущено суттєві недоліки
«Незадов.»	Не виконав завдань з практики, не надав звітну документацію	

Критерії оцінки захисту звіту з технологічної практики

Оцінка	Основні положення звіту та висновки	Відповіді на питання
«Відмінно»	Викладено грамотно, зроблено власні висновки	Аргументовано на всі питання
«Добре»	Виявлено незначні пробіли в знаннях	Впевнено, але недостатньо точно
«Задов.»	Показав недостатнє розуміння сутності завдань	На більшість з питань не дав правильних відповідей
«Незадов.»	Не з'явився на залік без поважної причини	

4 СТРУКТУРА ЗВІТУ З ПРАКТИКИ

За підсумками практики студенти складають звіт, що включає матеріали індивідуального завдання й підтверджує виконання студентом-практикантом повного обсягу програми практики.

Звіт складають з дотриманням вимог ДСТУ 3008-95 «Документація. Звіти у сфері науки і техніки. Структура і правила оформлення». Згідно з цим документом звіт повинен мати наступну структуру: титульний лист (ДОДАТОК А); реферат (ДОДАТОК Б); зміст (ДОДАТОК В); завдання; вступ; основна частина; висновки; перелік посилань; додатки: існуюча та пропонована схеми організації дорожнього руху (ДОДАТКИ Г, Д).

Зміст основної частини визначається вимогами «Методичних рекомендацій щодо визначення місць (ділянок) концентрації ДТП на вулично-дорожній мережі міст та призначення заходів для усунення недоліків в організації дорожнього руху, що призвели до їх виникнення» (ДОДАТОК Е). Всі пункти цих рекомендацій, що мають відношення до конкретного місця (ділянки) концентрації дорожньо-транспортних подій (згідно з індивідуальним завданням), повинні бути детально проаналізовані, пророблені студентом і відображені у звіті.

Для визначення недоліків в організації дорожнього руху необхідно розглянути причини виникнення цих недоліків і вплив на розвиток транспортної ситуації на вулично-дорожній мережі. Також немаловажним є розгляд ділянки як транспортного вузла. Суттєвий вплив на умови руху здійснюють дорожні умови (параметри проїзної частини, наявність розподільчих смуг та тротуарів, лінії забудови та ін.). Транспортний потік внаслідок своєї неоднорідності також впливає на режим руху ділянкою. Отже, для прийняття рішень з підвищення безпеки руху обов'язковою умовою є аналіз системи «Транспортний потік – Дорожні умови». Аналіз

транспортного потоку складається з аналізу його складу та інтенсивності руху. Для аналізу інтенсивності руху використовується фізична та приведена інтенсивність руху. Наказ № 572 від 25.12.1991р. регламентує коефіцієнти приведення. Збір даних про інтенсивність руху транспортних і пішохідних потоків на ділянці здійснюється студентами на підставі спостережень. Результати спостережень записуються крапками або іншими умовними знаками в спеціальний бланк (ДОДАТОК Ж). З метою одержання підсумкових величин інтенсивності руху транспорту, кожен бланк додатку Ж для всіх напрямків піддається обробці, з урахуванням коефіцієнта приведення різних видів транспорту до легкового автомобіля, та зводиться в табличну форму (ДОДАТОК К).

Наступним кроком у виконанні звіту є аналіз існуючої схеми ОДР та відповідність її до вимог нормативних документів щодо необхідності встановлення, дислокації та режимів роботи засобів регулювання дорожнього руху. Оскільки, з часом, параметри руху суттєво змінюються, то виникає необхідність контролю та періодичного корегування схеми організації дорожнього руху під потреби існуючих транспортних та пішохідних потоків. Висновки щодо необхідності зміни та доповнення існуючої схеми ОДР технічними засобами організації дорожнього руху з посиленням на відповідні нормативні документи складають вагому частину звіту з практики.

Заключним етапом підготовки звіту є креслення існуючої та пропонуємої схеми організації дорожнього руху з дислокацією на ній технічних засобів ОДР на аркуші формату А3. Приклад існуючої та пропонованої схем ОДР наведено у додатках Г, Д.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Кременец Ю. А. Технические средства организации дорожного движения / Ю. А. Кременец. – М.: Транспорт, 1990. – 255 с.
2. Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах: ВСН 25-86. – [Чинний від 01-05-1987]. – Минавтодор РСФСР. – М.: Транспорт, 1988. – 95 с.
3. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування: ДСТУ 4100-2002. – [Чинний від 2003-01-01]. – К.: Держстандарт України, 2003. – 108 с.
4. Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні умови. Методи контролювання. Правила застосування: ДСТУ 2587-2010. – [Чинний від 2011-04-01]. – К.: Держстандарт України, 2011. – 60 с.
5. Ограждения и направляющие устройства. Общие технические условия. Правила применения : ДСТУ 2735-94. – [Чинний від 01-01-1995]. – К.: Держстандарт України, 1995. – 25с.
6. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги. правила застосовування та вимоги безпеки: ДСТУ 4092-2002. – [Чинний від 01-01-2003]. – К.: Держстандарт України, 2002. – 30 с.
7. Улицы и дороги населенных пунктов: ДБН 2.3.5-2001. – [Введен в действие с 1.10.2001 г.]. – К.: Госстрой Украины, 2001. – 34 с.
8. Правила дорожнього руху: Введені в дію с 1 січня 2002р. постановою Кабінету Міністрів України № 1306 від 10 жовтня 2001 року з урахуванням змін та доповнень, внесених до Правил згідно з постановами Кабінету Міністрів України: № 16 від 06.01.2005, № 538 від 30.06.2005, № 263 від 21.02.2007, № 879 від 27.06.2007, № 634 від 09.07.2008, № 876 від 01.10.2008, № 76 від 11.02.2009, № 124 від 11.02.2009, № 395 від 22.04.2009, № 934 від 03.09.2009, № 435 від 20.04.2011, № 620 від 09.06.2011, № 1029 від 26.09.2011. – К.:А.С.ІС, 2011. – 64 с.
9. Збірник нормативних документів по службі нагляду за станом автомобільних доріг та вулиць Державтоінспекції МВС України. –
 - Ч. 1. – Київ.: Станіца, 1993. – 716 с.
 - Ч. 2. – Київ.: Станіца, 1995. – 597 с.
 - Ч. 3. – Київ.: Радуга, 1997. – 408 с.
 - Ч. 4. – Київ.: Радуга, 1999. – 412 с.
 - Ч. 5. – Київ.: Радуга, 2000. – 416 с.

ДОДАТОК А
Зразок титульного аркуша звіту

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»
АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНІЙ ІНСТИТУТ

Факультет «Транспортні технології»
Кафедра «Транспортні технології»

ЗВІТ
з другої технологічної практики

Виконав:
ст. гр. ОДР-06а

Іванов І. І.

Номер з/к:
06-001

Перевірив:
Керівник від ДАІ
в м. Горлівка

Петров П. П.

Керівник від інституту
асистент

Сидоров С. С.

Горлівка 2011

ДОДАТОК Б
Приклад реферату звіту

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка: ___ сторінок, ___ таблиць, ___ рисунків,
___ джерел, ___ додатків

Мета роботи – закріплення теоретичних знань і придбання практичних навичок з оцінки існуючих умов дорожнього руху на ділянці автомобільної дороги й розробки заходів щодо поліпшення безпеки дорожнього руху, шляхом організації й регулювання в реальних умовах дорожнього руху

У звіті наведено дані щодо інтенсивності руху транспортного й пішохідного потоку та його складу, які отримані під час натурного обстеження ділянки; наведено дані та проведено аналіз дорожньо-транспортних подій, які сталися на ділянці протягом останніх п'яти років; побудовано існуючу схему організації дорожнього руху на ділянці та запропоновано заходи щодо вдосконалення схеми організації дорожнього руху.

ОРГАНІЗАЦІЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ІНТЕНСИВНІСТЬ РУХУ,
ЧАСТИНА ПРОЇЗНА, ПЕРЕСІЧЕННЯ, ПОТІК ТРАНСПОРТНИЙ, ПОТІК
ПІШОХІДНИЙ, ПОДІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНА, БЕЗПЕКА
ДОРОЖНЬОГО РУХУ

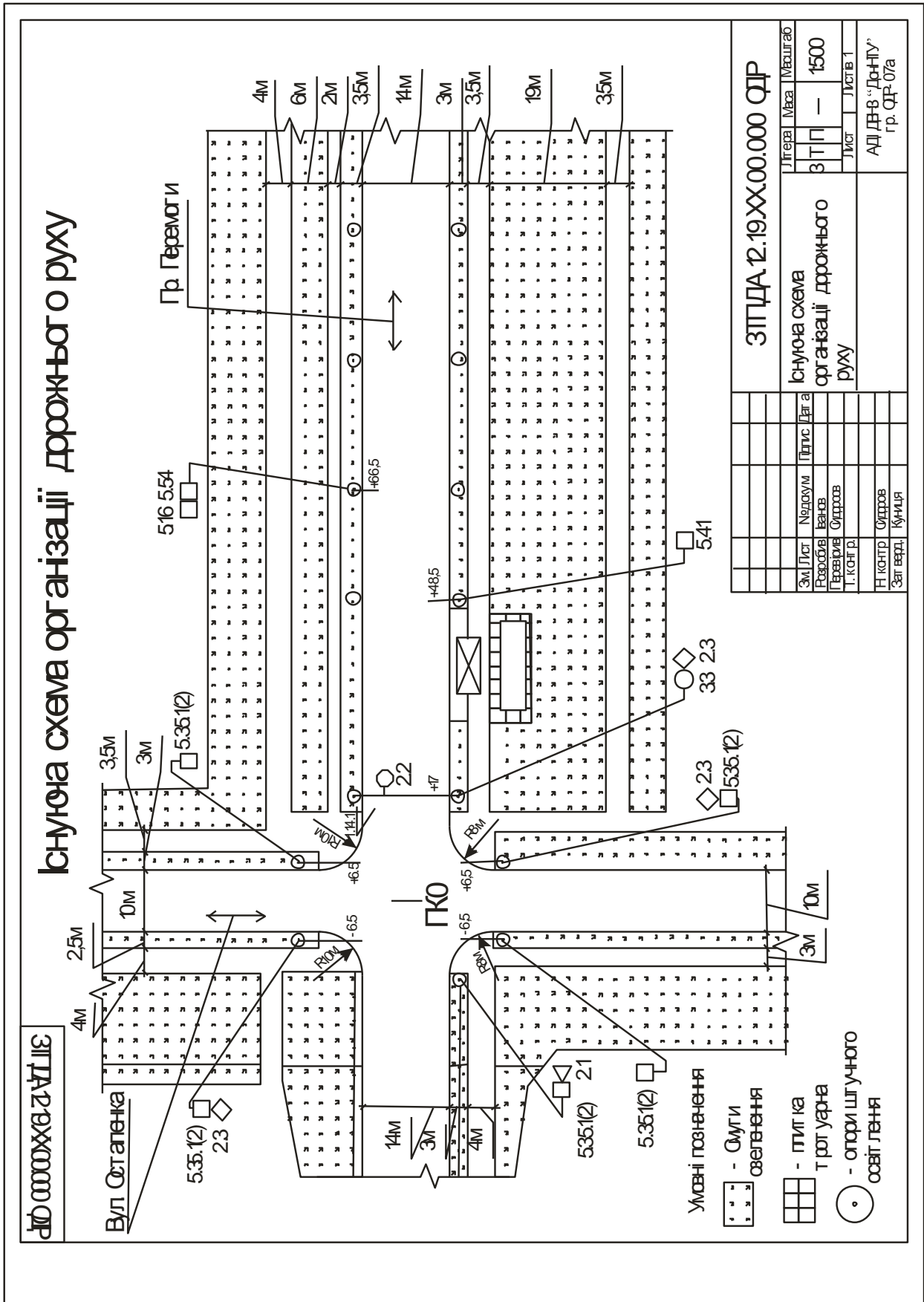
ДОДАТОК В
Приклад змісту звіту

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
1 Характеристика об'єкту транспортного дослідження	6
1.1 Історія розвитку міста в транспортному відношенні.....	6
1.2 Стан і аналіз системи «Транспортний потік – Дорожні умови»....	9
1.3 Стан і аналіз існуючої схеми організації дорожнього руху.....	13
1.4 Аналіз даних про дорожньо-транспортні події.....	18
2 Розробка заходів удосконалення існуючої схеми організації дорожнього руху	23
ВИСНОВКИ.....	35
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.....	36
ДОДАТОК А Існуюча схема організації дорожнього руху	37
ДОДАТОК Б Пропонована схема організації дорожнього руху	38

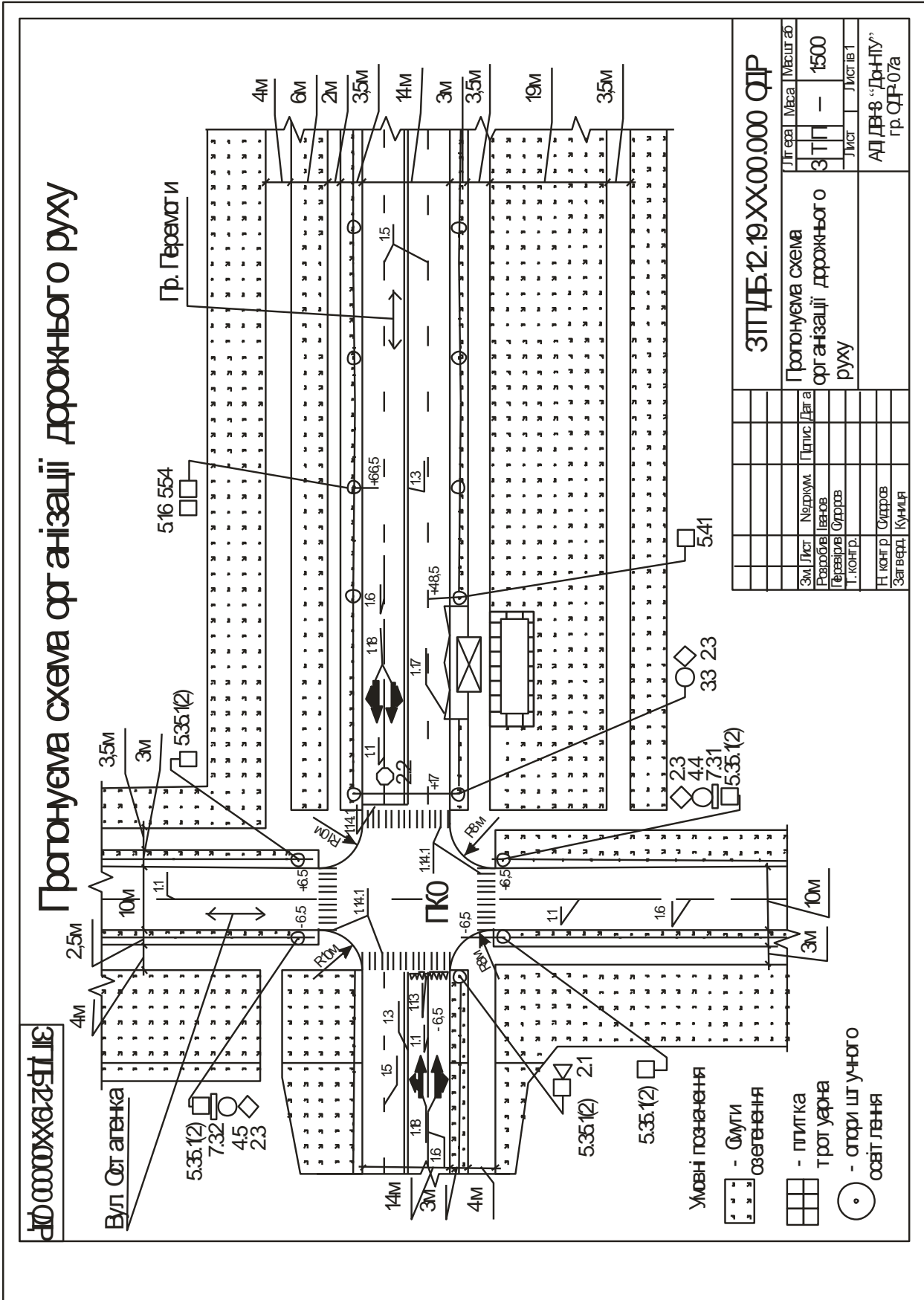
ДОДАТОК Г

Приклад додатку існуючої схеми організації дорожнього руху



ДОДАТОК Д

Приклад додатку пропонованої схеми організації дорожнього руху



ДОДАТОК Е
ВИТЯГ З МЕТОДИЧНИХ РЕКОМЕНДАЦІЙ
ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ МІСЦЬ (ДІЛЯНОК) КОНЦЕНТРАЦІЇ ДТП НА
ВУЛИЧНО-ДОРОЖНІЙ МЕРЕЖІ МІСТ ТА ПРИЗНАЧЕННЯ
ЗАХОДІВ ДЛЯ УСУНЕННЯ НЕДОЛІКІВ В ОРГАНІЗАЦІЇ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЩО ПРИЗВЕЛИ ДО ЇХ ВИНИКНЕННЯ

1. Загальні положення

1.1. У методичних рекомендаціях викладені критерії визначення місць (ділянок) концентрації дорожньо-транспортних пригод (МК ДТП) на вулично-дорожній мережі міст, методика їх визначення, обліку, а також рекомендації щодо призначення заходів, що спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху у встановлених місцях концентрації пригод.

Методичні рекомендації пропонуються для використання в службовій діяльності співробітників Державної автомобільної інспекції МВС України. Вони можуть використовуватись також інженерно-технічними працівниками проектних та експлуатаційних організацій комунального господарства.

1.2. Розроблення й впровадження заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в МК ДТП повинно базуватися на детальному аналізі ДТП з потерпілими (внаслідок яких загинули або отримали тілесні ушкодження люди), що стались на вулично-дорожній мережі (далі – ВДМ) міста та результатах обстежень цих місць.

1.3. Виявлення МК ДТП і організація виконання заходів щодо усунення недоліків в організації дорожнього руху, що призвели до їх виникнення, здійснюється шляхом:

- постійного проведення картографічного аналізу аварійності на ВДМ міста (району);
- взяття на облік МК ДТП;
- посилення нагляду за рухом транспорту та пішоходів;
- визначення заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в МК ДТП;
- підготовки та подання відповідним установам та організаціям пропозицій про впровадження заходів стосовно усунення недоліків в організації дорожнього руху, що призвели до виникнення МК ДТП;
- контролю за виконанням заходів щодо вдосконалення організації дорожнього руху;
- щоквартального обстеження МК ДТП, оцінки ефективності впроваджених заходів та, при необхідності, їх корегування;
- зняття з обліку МК ДТП чи призначення додаткових заходів щодо удосконалення організації дорожнього руху.

2. Терміни та критерії визначення місць (ділянок) концентрації дорожньо-транспортних пригод

2.1. Місця концентрації ДТП – це обмежені за довжиною ділянки вулиць або доріг (до 50 метрів), перехрестя, зупинки пасажирського транспорту загального користування, пішохідні переходи, залізничні переїзди, штучні споруди та інші елементи ВДМ, на яких має місце критерій, що зазначений у табл. 1.

2.2. Ділянки концентрації ДТП - це частина вулиці між перехрестями з одноманітними умовами руху протяжністю від 50 до 150 метрів, на яких має місце критерій, зазначений у табл. 1.

Таблиця 1. Критерії віднесення до МК ДТП

Міста	Кількість населення, чол.	Кількість ДТП з потерпілими, що скоєні протягом:	
		одного року	трьох років
Великі	Більше 500 тис.	≥ 3	≥ 5
Середні	150 тис. – 500 тис.	≥ 3	≥ 4
Інші	Менше 150 тис.	≥ 2	≥ 3

Остаточне рішення про взяття на облік нового МК ДТП повинно прийматися на підставі числа дорожньо-транспортних пригод з урахуванням їх характеру та причин.

3. Порядок ведення картографічного аналізу аварійності

3.1. Картографічний аналіз проводиться з метою визначення МК ДТП на ВДМ міста.

3.2. Картографічний аналіз здійснюється шляхом нанесення умовних позначок ДТП з потерпілими на карту (схему) міста (району) масштабу 1:5000 чи 1:10000.

3.3. При цьому повинні бути вказані:

- вид ДТП (умовними позначками чорного кольору);
- дата та час скоєння ДТП;
- номер облікової картки ДТП.

3.4. Нанесення ДТП на карту здійснюється протягом трьох діб після її реєстрації.

3.5. Місця, в яких кількість ДТП досягла значень (критеріїв), наведених у таблиці 1, позначаються на карті (схемі) шляхом обведення їх зони контуром червоного кольору й підлягають постановці на облік протягом доби.

4. Порядок обліку МК ДТП

4.1. На кожне МК ДТП заводиться наглядова справа, до якої включається картка обліку МК ДТП.

До неї заносяться всі дорожньо-транспортні пригоди, що скоєні в даному місці (на ділянці) за період ведення картографічного аналізу. У картці фіксуються час та обставини скоєння ДТП, його наслідки, дорожні умови та недоліки в організації дорожнього руху, що зазначені в акті обстеження місця скоєння ДТП або в адміністративних матеріалах.

4.2. У картці або на окремому аркуші, що додається до неї, фіксуються всі результати проведених обстежень у вигляді масштабної схеми (1:500) відповідної ділянки ВДМ з відображенням геометричних параметрів проїзної частини, тротуарів та інших споруд у межах червоних ліній (смуг відведення автомобільних доріг), відомості про дорожні умови, існуюча схема ОДР та позначення ДТП. Схема ОДР виконується відповідно до вимог ДСТУ 4159-2003 та СОУ 45.2-00018112-048:2010.

4.3. До картки обліку вносяться заходи, що пропонується впровадити для усунення недоліків в ОДР і незадовільних дорожніх умов, які призвели до виникнення МК ДТП та здійснюється контроль за їх виконанням. У разі виконання заходів у картці робиться відмітка «виконано».

4.4. Картки та всі матеріали до них (схеми ОДР, копії приписів та інформацій, а також усі письмові відповіді) зберігаються в наглядовій справі з моменту виявлення МК ДТП і протягом двох років після його зняття з обліку.

5. Порядок обстеження МК ДТП

5.1. Обстеження МК ДТП виконується з метою встановлення й фіксації існуючих дорожніх умов та недоліків в ОДР, що сприяли їх виникненню.

5.2. Обстеження проводиться візуально та із застосуванням, у разі необхідності, спеціальних приладів та засобів. При цьому вивчається безпосередньо МК ДТП та ділянки (зони впливу), які до неї примикають:

- для перехрестя не менше 100 метрів на всіх примиканнях;
- на ділянці перегону – 200 метрів у кожний бік.

5.3. При обстеженні МК ДТП вивчаються й позначаються на окремій схемі в масштабі 1:500, що додається до картки:

– наявність та розташування місць тяжіння транспорту та пішоходів (прохідні підприємств (організацій), в'їзди (виїзди) з підприємств і установ, розміщення торгівельних закладів, місць масового відпочинку, автовокзалів, вокзалів, зупинки міського пасажирського транспорту, дитячих та навчальних закладів, спортивних споруд, пунктів харчування);

- наявність біля них площадок (зон) для зупинки та тимчасового зберігання транспорту, їх відповідність чинним нормативно-правовим актам;

- інтенсивність і склад транспортних потоків, їх розподіл за напрямками руху та інтенсивність пішохідних потоків;

- швидкість руху транспортних засобів (на перегонах) та їх затримки на перехрестях;

- параметри плану й профілю ділянок ВДМ (відповідність ширини проїзної частини й кількості смуг для руху фактичній інтенсивності автотранспорту, наявність додаткових смуг для руху на підйом, перед перехрестями, перехідно-швидкісних смуг, поширення та наявність віражів на кривих малого радіуса, поздовжні ухили на підходах);

- видимість транспортних засобів, що рухаються по конфліктуючим напрямкам, видимість ТЗРДР та їх відповідність нормативно-правовим актам;

- стан проїзної частини;

- наявність тротуарів, пішохідних доріжок (особливо в районі зупинок МПТ) і їх стан;

- наявність пішохідних переходів, відповідність їх розміщення основним напрямкам пішохідних потоків та вимогам нормативно-правових актів, їх обладнання дорожніми знаками, розміткою, достатність інформування пішоходів про їх розташування;

- розташування технічних засобів регулювання дорожнього руху, відповідність їх дислокаціям та вимогам нормативно-правових актів;

- наявність світлофорного регулювання, режими його роботи;

- характерні порушення правил дорожнього руху.

5.4. При оцінці стану покриття та інших елементів ВДМ слід керуватися ДСТУ 3587-97; технічних засобів регулювання – ДСТУ 4100-2002 та ДСТУ 4092-2002; дорожньої розмітки – ДСТУ 2587-94.

5.5. Якщо після виявлення, постановки на облік та проведення обстеження МК ДТП у ньому змінюються умови дорожнього руху чи параметри транспортних потоків, у картці обліку необхідно зробити відповідні відмітки та відкоригувати намічені заходи.

6. Розроблення та організація виконання заходів, спрямованих на усунення недоліків в ОДР, що призвели до виникнення МК ДТП

6.1. За результатами обстеження дорожніх умов та виявлення недоліків в організації дорожнього руху, що сприяли виникненню МК ДТП, намічаються заходи щодо їх усунення.

Заходи поділяються на:

- термінові (впровадження заходів здійснюється на підставі приписів ДАІ);

- сезонні (впроваджуються протягом будівельного сезону на підставі інформацій Державтоінспекції, що направляється до обласних служб автомобільних доріг та обласних (міських, районних) державних адміністрацій);

- перспективні (впроваджуються на підставі довгострокових планів робіт щодо розвитку вулично-дорожньої мережі).

6.2. При визначенні заходів пріоритет треба віддавати зміні організації дорожнього руху та незначним реконструктивним заходам щодо параметрів ВДМ, які виконуються дорожньо-комунальними організаціями, а саме:

- введенню світлофорного регулювання відповідно до вимог нормативно-правових актів або вдосконаленню режимів роботи існуючих світлофорних об'єктів;

- приведенню розміщення дорожніх знаків та пішохідних огорожень відповідно до вимог нормативно-правових актів, введенню обґрунтованих обмежень на рух транспортних засобів та пішоходів;

- нанесенню необхідної дорожньої розмітки (згідно з розробленими та затвердженими схемами ОДР);

- упорядкуванню розміщення зупинок МПТ та їх обладнання;

- доведенню радіусів закруглень, ширини проїзної частини перед перехрестями, на підйомах та на кривих малого радіуса до нормативних значень;

- забезпеченню нормативної видимості шляхом усунення предметів та споруд, що їх обмежують;

- ремонту проїзної частини, влаштуванню та ремонту тротуарів і пішохідних доріжок;

- влаштуванню зовнішнього освітлення (у разі його відсутності) або доведенню його рівня до нормативного.

6.3. Під час розгляду проектно-кошторисної документації на ремонт реконструкцію та будівництво вулиць, міських доріг, штучних споруд, інших об'єктів, біля яких скупчується транспорт та/або пішоходи, треба звертати увагу на наявність заходів щодо усунення недоліків ОДР в МК ДТІ.

6.4. Контроль за впровадженням заходів здійснюється:

- термінових – під час контрольних перевірок виконання приписів ДАІ;

- сезонних – під час комісійних обстежень ВДМ (весняного та осіннього);

– перспективних – під час участі в роботі містобудівних рад (з метою включення відповідних заходів до планів розвитку ВДМ) та державних приймальних комісій (після впровадження запланованих заходів).

7. Визначення ефективності впроваджених заходів та зняття з обліку МК ДТП

8.1. Ефективність заходів стосовно ліквідації причин виникнення МК ДТП визначається на підставі картографічного аналізу аварійності.

8.2. Заходи вважаються ефективними, якщо кількість дорожньо-транспортних пригод, скоєних у МК ДТП після їх впровадження, не досягає критеріїв, зазначених у таблиці 1 цих методичних рекомендацій.

Додаток № 1
до методичних рекомендацій

Схема міста (району) (фрагмент)



– місце концентрації ДТП,
на яке заведена облікова картка;



Умовні позначення видів дорожньо-транспортних пригод

- – зіткнення транспортних засобів;
- – перекидання транспортних засобів;
- ▽ – наїзд на транспортний засіб, що стоїть;
- △ – наїзд на перешкоду;
- ◇ – наїзд на пішохода;
- ⊔ – наїзд на велосипедиста;
- ⊞ – наїзд на гужовий транспорт;
- ⊖ – наїзд на тварин;
- ◊ – падіння пасажирів;
- ⊠ – падіння вантажів.

Додаток № 3
до методичних рекомендацій

К а р т к а № _____

обліку місця (ділянки) концентрації ДТП

1. Розташування місця _____

_____ (назва автодороги, км, назва вулиці, номер будинку та інше)

2. Усього ДТП за рік

Рік	ДТП	Поран.	Загин.

3. Дорожньо-транспортні пригоди

№ з/п	Вид ДТП	№ облікової картки ДТП	Дата скоєння ДТП	Час скоєння ДТП	Наслідки ДТП		Дорожні умови або недоліки в організації руху, що сприяли скоєнню ДТП (згідно з карткою чи адмінматеріалами)
					Загин.	Поран.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Картку склав:

_____ (посада, підпис, прізвище, ініціали)

«__» _____ 20__р.

Результати обстеження дорожніх умов
(заповнюється щоквартально)

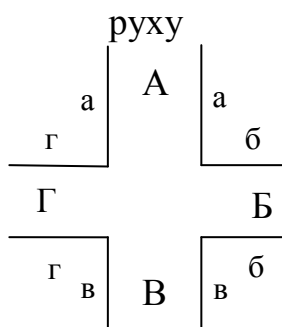
Існуюча схема організації дорожнього руху
(масштаб 1:500, допускається виконання на окремому аркуші)

Інтенсивність дорожнього руху.
(На перехрестях на примиканнях додається за напрямками)

ДОДАТОК Ж

Бланк обліку інтенсивності руху за напрямком Г-Б

Схема поста дослідження
спостерігачем із заданими напрямками



Вулиця _____
Пересічення з
вулицею _____

Рік Місяць Число День тижня
Пост № 4 (напрямок Г-Б)
П.І.Б. обліковця, група

Вид транспортного засобу	Напрямок руху	Розподіл за напрямками		
		прямо	ліворуч	праворуч
Велосипеди				
Мотоцикли й мопеди				
Мотоцикли з коляскою				
Легкові автомобілі				
Вантажні автомобілі вантажопідйомністю (у тоннах) до:				
2				
6				
8				
14				
більше 14				
Автопоїзди вантажопідйомністю (у тоннах) до:				
12				
20				
30				
більше 30				
Автобуси				
Тролейбуси				
Зчленовані автобуси й троллейбуси				

Пішоходи

Перетин	а-а	б-б	в-в	г-г
Інтенсивність, чол/год				

ДОДАТОК К

Картка обліку інтенсивності руху

Схема поста				По ділянці			
а	А	а		Рік	Місяць	Число	День тижня
г		б					
Г		Б		Пост №			
г	В	в	б	П.І.Б. обліковців, група			
				Період обліку			

Напрямок	Мотоцикли й мопеди		Мотоцикли з коляскою		Легкові автомобілі		Вантажні автомобілі вантажопідйомністю у тоннах					Автопоїзди вантажопідйомністю у тоннах				Автобуси		Тролейбуси		Зчленовані автобуси й тролейбуси		РАЗОМ, авт/год		Приведених, од/год													
	К=0,5		К=0,75		К=1,0		К=1,5		К=2,0		К=2,5		К=3,0		К=3,5		К=3,5		К=4,0		К=5,0		К=6,0		К=2,5		К=3,0		К=4,0								
	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.	фіз.од.	пр.од.			
А-Б																																					
А-В																																					
А-Г																																					
Б-В																																					
Б-Г																																					
Б-А																																					
В-Г																																					
В-А																																					
В-Б																																					
Г-А																																					
Г-Б																																					
Г-В																																					

Пішоходи

Перетин	а-а	б-б	в-в	г-г
Інтенсивність, чол/год				

ЕЛЕКТРОННЕ НАВЧАЛЬНО-МЕТОДИЧНЕ ВИДАННЯ

Нужний Володимир Васильович
Меженков Артем Володимирович
Лапутин Роман Олександрович

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
ДО ПРОХОДЖЕННЯ ДРУГОЇ ТЕХНОЛОГІЧНОЇ ПРАКТИКИ (ДЛЯ
СТУДЕНТІВ НАПРЯМУ ПІДГОТОВКИ 6.070101 «ТРАНСПОРТНІ
ТЕХНОЛОГІЇ (АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ)» СПЕЦІАЛЬНОСТІ
«ОРГАНІЗАЦІЯ І РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ»)

Підписано до випуску 2011 р. Гарнітура Times New Roman.
Умовн. друк. арк. ___. Зам. № __

Державний вищий навчальний заклад
«Донецький національний технічний університет»
Автомобільно-дорожній інститут
84646 м. Горлівка, вул. Кірова, 51
E-mail: druknf@rambler.ru

Редакційно-видавничий відділ

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру видавців, виготовників
і розповсюджувачів видавничої продукції ДК № 2982 від 21.09.2007 р.