

Таким образом, для рабочих органов весом менее 5000 Н скорость опускания не достигает по своей величине нормированного значения, так как при выбранных конструкционных параметрах перепад давления на измерительном дросселе оказывается недостаточным для смещения подпружиненного золотника, ограничивающего скорость опускания навесного устройства, которая зависит только от гидравлической проводимости выпускного клапана. При весе рабочих органов более 10000 Н скорость опускания ограничена значением 0,06 м/с, что соответствует эксплуатационным требованиям.

ВЫВОДЫ

1. В области исследуемых конструкционных параметров электрогидравлического регулятора согласно полученной интерполяционной зависимости наибольшее влияние на величину скорости опускания навесного устройства с рабочими органами оказывает активная площадь подпружиненного золотника ограничения скорости опускания.

2. С использованием компьютерного моделирования процесса функционирования контура опускания и многофакторного анализа вычислительного эксперимента по критерию минимизации отклонения скорости опускания от нормированного значения определены следующие рациональные конструкционные пара-

метры: активная площадь подпружиненного золотника ограничения скорости опускания – 72,57 мм², максимальная площадь дросселирующих отверстий выпускного клапана – 42,41 мм², жесткость пружины золотника ограничения скорости опускания – 3165,16 Н/мм.

3. В результате вычислительных реализаций установлено, что ограничение скорости опускания рабочих органов до значения 0,06 м/с, что соответствует эксплуатационным требованиям, осуществляется при их весе более 10000 Н.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Гидравлическая** система навески трактора: пат. 2933 Респ. Беларусь, МПК7 A01 B 63/10 / С. А. Канаев, Н. А. Клышко; заявитель ПО «Минский тракторный завод им. В. И. Ленина». – № 9610384; заявл. 05.11.1996; опубл. 30.09.1999 // Официальный бюл. / Гос. патент. комитет Республики Беларусь. – 1999. – № 3 (37). – С. 233.
2. **Горавский, С. Л.** Обоснование параметров серво-распределителя для активной компенсации утечек рабочей жидкости в гидронавесной системе трактора: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.02.02 / С. Л. Горавский. – Минск, 2010. – 22 с.
3. **Лурье, З. Я.** Математическое моделирование динамики гидроагрегата навесного оборудования трактора / З. Я. Лурье, В. А. Макей, Е. Н. Цента // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2008. – № 2/4 (32). – С. 36–41.
4. **Ящерицын, П. И.** Планирование эксперимента в машиностроении / П. И. Ящерицын, Е. И. Махаринский. – Минск: Вышэйш. шк., 1985. – 286 с.

Поступила 22.11.2012

УДК 656.13.338.47:656.13.658

НЕКОТОРЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ УКРАИНЫ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

БУДНИК С. И.

Центр безопасности дорожного движения и автоматизированных систем при МВД Украины

От уровня безопасности функционирования транспортной системы в значительной мере зависит успешное решение социально-экономи-

ческих программ украинского государства. Но вместе с развитием транспортной системы и ростом количества транспортных средств по-

вышаются уровень аварийности на транспорте, количество погибших и раненых, не говоря уже об огромных материальных потерях [1].

Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) ежегодно уносят жизни 1,3 млн человек и являются основной причиной смерти молодых людей в возрасте 15–29 лет. Такие данные распространила Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), являющаяся учреждением ООН.

В ВОЗ и Партнерстве ООН по дорожной безопасности призвали государства и неправительственные организации всего мира привлекать внимание общественности к ДТП и их последствиям, а также к «мерам, которые необходимо предпринять для их предотвращения».

2 марта 2010 г. Генеральная Ассамблея ООН по инициативе РФ приняла резолюцию, провозгласившую 2011–2020 гг. «десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения». На этот период международному сообществу поставлена задача остановить или повернуть вспять тенденцию к росту числа случаев смерти и травм в результате ДТП. По данным ООН, при сохранении нынешней тенденции к 2020 г. в результате аварий на дорогах будут ежегодно погибать 1,9 млн человек.

Не стала исключением и Украина, где высокий уровень аварийности в 2006–2007 гг. убедил общество в необходимости качественных изменений, прежде всего законодательного характера. После внедрения в 2009 г. нового законодательства ситуация с аварийностью в Украине начала изменяться. Так, если в 2007 г. на дорогах Украины погибли 9,6 тыс. человек, то в 2011-м – 4,8 тыс. Приведенное, безусловно, отразилось и на тяжести исхода дорожно-транспортных происшествий. К примеру, если в 2007 г. в Украине на 100 тыс. населения приходилось 20,5 чел., погибших в ДТП, то в 2011-м этот показатель снизился до 10,7. Вместе с тем, в Польше данный показатель составляет 14,8 чел., в США – 14,7, Венгрии – 13,1, Австрии – 11,5 чел.

К сожалению, две трети погибших и травмированных – это молодые люди в возрасте от 25 до 45 лет. Гибнут и калечатся те, которые относятся к наиболее активной, трудоспособной части населения.

Необходимо отметить, что водителями со стажем управления от 1 до 5 лет совершается 70 % дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. При этом основными причинами ДТП на сегодня остаются:

- превышение безопасной скорости движения (удельный вес – 23,6 %);
- нарушение правил маневрирования (20,0 %);
- нарушение правил проезда перекрестков (8,3 %);
- переход пешеходов в неустановленном месте (6,5 %);
- управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии (6,0 %).

Серьезной проблемой остается состояние содержания улично-дорожной сети. Из 89 тыс. км улиц 40 % нуждаются в ремонте. В городах необходимо построить более 400 тыс. световых объектов, нанести 27 тыс. км дорожной разметки и установить 48 тыс. дорожных знаков. Отсутствующее внешнее освещение на улично-дорожной сети – лишь на автомобильных дорогах, которые проходят через населенные пункты Украины, – насчитывает более 1350 участков. Аналогичное состояние дел и с устройством пешеходных переходов на разных уровнях на период проведения реконструкции участков автомобильных дорог, проходящих через населенные пункты.

Государственной администрацией железнодорожного транспорта практически прекращена работа по строительству путепроводов через железнодорожные пути и устройству на железнодорожных переездах автоматической световой сигнализации со шлагбаумами, перекрывающими всю ширину проезжей части. Еще один проблемный вопрос – низкий уровень обучения всех участников дорожного движения правилам поведения на дороге, начиная с детского сада и заканчивая соответствующими учебными заведениями, подготавливающими водителей.

Прежде всего, речь идет о воспитании уважительного отношения к закону, правам других людей и самодисциплине. И естественно, что в общественном сознании должно прижиться жесткое неприятие хамства на дорогах, вождения автомобиля в нетрезвом состоянии.

Надлежащей работе в этом направлении мешает отсутствие в Украине целенаправлен-

ного обучения детей основам безопасного поведения на дороге в рамках учебной программы школ. На сегодня школьные учебные программы предусматривают лишь отдельные вопросы изучения правил дорожного движения в рамках общего курса «Основы здоровья». Также отрицательное влияние оказывает на воспитание детей отсутствие соответствующих учебников или пособий.

Решение этой проблемы состоит исключительно во введении в государственные стандарты дошкольного и общего среднего образования отдельного курса по обучению правилам безопасности дорожного движения.

Вместе с тем, существующие сегодня тенденции аварийности свидетельствуют об усилении роли субъективных факторов влияния на уровень безопасности, в первую очередь это касается либерального отношения судебных органов к нарушителям и постепенному приспособлению участников дорожного движения к введенным законодательным изменениям. Как показывает мировой опыт, за счет «полицейских методов» возможно достичь лишь 10–15 % повышения уровня безопасности дорожного движения. Поэтому необходимы внедрение новых законодательных актов, качественных форм и методов деятельности всех заинтересованных органов государственной власти, а также совершенствование статистики учета и анализа причин возникновения ДТП.

В основе Европейской транспортной политики до 2015 г. лежит реализация комплекса мероприятий по безопасности транспорта и в первую очередь безопасности дорожного движения [2]. Предлагается в городах использовать альтернативный автомобильному транспорт, такой как метро, трамвай, троллейбус, велосипедные дорожки. Согласно статистике, влияние на возникновение количества ДТП составляющих транспортного комплекса «водитель – автомобиль – дорога» различно [3]. Установлено, что по вине человеческого фактора совершается 70–75 % ДТП; по вине водителей-профессионалов – 3,7 %, по причине неудовлетворительного состояния дорог – 20–22 %; от неудовлетворительного технического состояния автомобилей – 3–5 %. В [4] на основе анализа ДТП показано, что значительное их количество совершается из-за низкого уровня квалифика-

ции водителей, перевозчиков, отсутствия знаний трудового и транспортного законодательства, незнания требований организации работы предприятия и охраны труда.

Проблема повышения безопасности дорожного движения в Украине и разработка мероприятий по снижению погибших и пострадавших в ДТП освещена в [5]. Отмечено, что убытки от ДТП, оцениваемые по отечественной методике, составляют 1,4 % ВВП, а по американской методике – 3,5 % ВВП (9,5 млрд грн.). В [5] изложена государственная Концепция повышения безопасности дорожного движения в Украине, выполнен сравнительный анализ количества погибших в ДТП в Украине и в развитых странах на 1000 автомобилей, 100 ДТП, 100 пострадавших в ДТП. Однако такой анализ не может дать полного ответа на вопрос, насколько в Украине безопасность движения ниже, чем в развитых странах, поскольку дорожная сеть там имеет гораздо более высокие показатели транспортно-эксплуатационного качества. Будет объективно, если количество ДТП отнести к весу перевезенного груза, числу перевезенных пассажиров, уровню автомобилизации, числу погибших на 100 тыс. жителей. В Украине совсем не используется аудит безопасности дорожного движения, являющийся новым инструментом ее обеспечения [6]. Из аварий по состоянию дорог самыми частыми причинами ДТП являются их скользкость и недостаточная ровность [7]. При этом чем выше категория дороги, тем больше скорость движения и тем чаще эти причины проявляются.

Применение при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог более совершенных технологий, современных дорожных машин и материалов позволяет получать хорошее транспортно-эксплуатационное качество дорожного покрытия с его сцепными характеристиками и ровностью по сравнению с заложенными в современных нормативных документах [1, 8].

Цель и постановка задачи. Цель исследований автора – разработка предложений по совершенствованию анализа причин возникновения ДТП и внедрение новых законодательных новаций, качественных форм и методов деятельности всех заинтересованных органов

государственной власти в сфере обеспечения дорожного движения.

Только в последние годы (2010–2012) по инициативе и при активном участии МВД Украины подготовлен ряд законодательных и нормативно-правовых актов, касающихся сферы обеспечения безопасности дорожного движения:

1. «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно дорожно-транспортных происшествий и выплат страхового возмещения» (17.02.2011 принят Верховной Радой Украины, вступил в силу 19.09.2011).

Действие закона касается оформления материалов дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали застрахованные транспортные средства и отсутствуют травмированные или погибшие лица, без участия работников Госавтоинспекции с помощью так называемых европротоколов.

2. «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно отмены талона к удостоверению водителя и усовершенствование регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» (17.03.2011 принят Верховной Радой Украины).

Законом предусмотрено, что право на управление транспортными средствами подтверждается лишь удостоверением водителя транспортного средства, а также устраняются отдельные несоответствия относительно рассмотрения должностными лицами Госавтоинспекции МВД Украины дел об административных правонарушениях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

3. «О внесении изменений в Закон Украины “О дорожном движении”» (относительно переоборудования транспортных средств) (09.12.2011 принят Верховной Радой Украины).

Закон вносит изменения в части изъятия необходимости получения свидетельства о согласовании конструкции механического транспортного средства относительно обеспечения безопасности дорожного движения при осуществлении проведения хозяйственной деятельности по производству механических транспортных средств.

4. «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно устранения чрезмерного государственного регулирования в сфере автомобильных перевозок» (05.07.2011 принят Верховной Радой Украины и вступил в силу с 14.08.2011).

Этим нормативным актом предусмотрены существенное упрощение проведения технического осмотра транспортных средств, отмена требования обязательного наличия у водителя транспортного средства при перевозке автомобильным транспортом путевого (маршрутного) листа, а также других документов, подтверждающих право управления или пользования транспортным средством.

5. «О внесении изменений в Кодекс Украины об административных правонарушениях относительно усиления административной ответственности за нарушение правил движения через железнодорожные переезды и перевозок пассажиров автомобильным транспортом» (23.02.2012 принят Верховной Радой Украины и на сегодня дорабатывается с учетом предложений Президента Украины).

Проект разработан во исполнение решения Правительственной комиссии по расследованию причин дорожно-транспортного происшествия, произошедшего 12 октября 2010 г. на автодороге Городище – Марганец вблизи с. Максимовка Днепропетровской области.

6. «О внесении изменений в Кодекс Украины об административных правонарушениях относительно усиления ответственности водителей транспортных средств за нарушение правил движения и остановки на полосе для маршрутных транспортных средств» (23.02.2012 принят Верховной Радой Украины и вступил в силу 16.03.2012).

Нормативный документ разработан во исполнение решений совещания при премьер-министре Украины Н. Я. Азарове 21 февраля 2011 г. «О подготовке инфраструктуры принимающих городов к проведению в Украине финальной части Чемпионата Европы 2012 г. по футболу» и направлен на повышение эффективности влияния на дисциплину участников дорожного движения, а также улучшение работы общественного транспорта.

7. «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно

порядка выдачи документов разрешительного характера» (согласно требованиям Регламента Кабинета Министров Украины проходит согласование в заинтересованных органах исполнительной власти).

Целью законопроекта являются улучшение правовых и организационных основ функционирования разрешительной системы в сфере хозяйственной деятельности, обеспечение безопасных условий для участников дорожного движения во время проезда по улично-дорожной сети транспортных средств, весовые или габаритные параметры которых превышают нормативные, а также осуществляющих дорожную перевозку опасных грузов, путем внесения соответствующих изменений в законы Украины «О перевозке опасных грузов», «Об автомобильных дорогах» и «О дорожном движении».

8. «О внесении изменений в статью 34 Закона Украины “О дорожном движении”» (20.03.2012 принят Верховной Радой Украины).

Проект закона Украины разработан во исполнение требований подпункта 5 пункта 5 Указа Президента Украины от 29 ноября 2011 г. «Относительно некоторых вопросов дерегуляции», т. е. отказа в проведении государственной регистрации (перерегистрации) транспортных средств в случае, если владельцы транспортных средств или уполномоченные на использование этих транспортных средств лица имеют задолженность по уплате штрафных санкций за нарушение правил, норм и стандартов в сфере безопасности дорожного движения.

Кроме этого, согласно Плану организации выполнения Указа Президента Украины от 10.10.2010 № 119, Департаментом ГАИ МВД Украины обеспечена разработка проекта Стратегии повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2015 г., которая утверждена распоряжением Кабинета Министров Украины от 25.05.2011 № 480-р.

ВЫВОДЫ

Стратегия повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2015 г. базируется на разработанных положениях Глобального плана осуществления действий десятилетия по обеспечению безопасности дорожного движения в Украине и опреде-

ляет комплекс базовых положений единой государственной политики в этой сфере на период 2011–2015 гг., а также формирует основы эффективного государственного управления безопасностью дорожного движения в Украине, способной динамично развиваться в соответствии с дальнейшими требованиями современности.

С целью реализации указанной Стратегии Департаментом ГАИ МВД Украины совместно с заинтересованными центральными органами исполнительной власти разработан План мероприятий, утвержденный распоряжением Кабинета Министров Украины от 21.03.2012 № 140-р.

Указанный План в части усовершенствования механизма государственного регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в частности, предусматривает:

- осуществление анализа состояния аварийности на дорогах и разработку предложений по внесению изменений в законодательство по вопросам безопасности дорожного движения и усилению ответственности за нарушения его требований;

- разработку мероприятий по четкому размежеванию полномочий центральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и внесение соответствующих предложений для усовершенствования законодательства;

- изучение и анализ опыта применения норм законодательства ЕС в сфере безопасности дорожного движения с целью дальнейшей адаптации национального законодательства к законодательству ЕС и к соответствующим нормативно-правовым актам.

Вместе с тем, с целью стабилизации аварийности, уменьшения количества ДТП, и прежде всего со смертельными исходами, по мнению автора, необходимо осуществить следующие мероприятия:

1. Инициировать внесение изменений в Кодекс Украины об административных правонарушениях относительно:

- пересмотра административных санкций за нарушения правил дорожного движения, оказывающих непосредственное влияние на состояние аварийности. При этом предлагается повысить штрафные санкции в первую очередь за управление транспортными средствами в состоянии опьянения, отсутствие удостоверения

водителя, неиспользование ремней безопасности, нарушение правил перевозки пассажиров и т. п.;

- применения административного ареста в случае повторного совершения нарушения правил дорожного движения;
- предоставления возможности подразделениям ГАИ осуществлять эвакуацию транспортных средств, размещенных на проезжей части с нарушением правил стоянки или остановки.

2. Возобновить законодательные нормы, разрешающие использовать автоматическую фото-, видеофиксацию правонарушений без остановки транспортного средства. При этом следует учесть опыт стран, где такая фиксация действует уже продолжительное время.

3. Внести изменения в Закон Украины «О милиции» относительно обеспечения безусловного выполнения гражданами законных требований работников милиции, в том числе Госавтоинспекции.

Как вариант, предлагается при участии заинтересованных центральных органов исполнительной власти подготовить проект Кодекса Законов о дорожном движении, в котором объединить действующие на сегодня законодательные и нормативно-правовые акты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (Закон Украины «О дорожном движении», отдельные статьи законов Украины «Об автомобильном транспорте», «Об автомобильных дорогах», «О милиции», «О перевозке опасных грузов», Кодекс Украины об административных правонарушениях, Правила дорожного движения и т. п.).

4. Мероприятия межведомственного, общегосударственного характера:

- активизация работы, направленной на утверждение правительством Плана мероприятий по реализации Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Украине с выделением целенаправленного финансирования;
- инициирование разработки и утверждение местными органами государственной власти региональных программ обеспечения безопас-

ности дорожного движения с обязательным целевым выделением соответствующего финансирования предусмотренных мероприятий;

- нормативное закрепление направления средств, поступающих от уплаты штрафов, на выполнение мероприятий по безопасности дорожного движения и укрепление материально-технической базы подразделений ГАИ.

В частности, вступил в силу закон Украины, которым упразднены государственный технический осмотр, требования обязательного наличия у водителя определенных документов на право управления или использования транспортных средств, упрощена процедура получения водительского удостоверения, внедрен новый порядок оформления ДТП без участия работников ГАИ. С целью уменьшения финансового давления на граждан сокращен перечень платных услуг, предоставляемых подразделениями ГАИ с 56-й до 21-й позиции, а их стоимость снижена в среднем на 50 %.

ЛИТЕРАТУРА

1. ДБН.2.3-4:2007. – Киев, 2007. – 95 с.
2. **Стороженко, М. С.** Некоторые аспекты повышения безопасности движения на автомобильных дорогах / М. С. Стороженко // Вестник ХНАДУ. – 2009. – № 47. – С. 3–7.
3. **Кельмен, И. И.** Шляхи адаптації суспільства до темпів пришвидшення автомобілізації населення України / И. И. Кельмен, С. К. Выховський, Н. К. Рахубовський // Автошляховик України. – 2005. – № 4. – С. 10–14.
4. **Гуревич, Л. М.** Систематизація професійної підготовки перевізників / Л. М. Гуревич, О. М. Зорш // Автошляховик України. – 2005. – № 6. – С. 19.
5. **Редзюк, А. М.** Державна Концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні / А. М. Редзюк // Автошляховик України. – 2006. – № 1, 2. – С. 2–11, 12–14.
6. **Сильянов, В. В.** Аудит безопасности дорожного движения в проектах автомобильных дорог / В. В. Сильянов, О. И. Тонконоженков // Наука и техника в дорожной отрасли. – 2007. – № 1. – С. 2–3.
7. **Васильев, В. П.** Состояние дорог и безопасность движения автомобилей в сложных погодных условиях / В. П. Васильев. – М.: Транспорт, 1976. – 229 с.
8. **Автомобильные** дороги, улицы и железнодорожные переезды. Требования к эксплуатационному состоянию: ДСТУ 3587-97. – Киев, 1997. – 20 с.

Поступила 13.02.2013