

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ДЕПАРТАМЕНТ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ  
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ  
ЛУГАНСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
імені Е. О. ДІДОРЕНКА

# НАГЛЯД ЗА СТАНОМ ДОРІГ

*Підручник*

Донецьк – 2011

УДК 351.811 (0758)  
ББК 67.99 (2) 116.31 я 7  
Н 16

*Рекомендовано до друку Міністерством внутрішніх справ України  
Лист від 17 червня 2010 року № 43/926*

Н 16 Нагляд за станом доріг: підручник / Веселов М. Ю., Колпаков В. К., Курінний А. В. та ін.; Донецький юридичний інститут ЛДУВС. — Донецьк : ПБ «Донеччина», 2011. — 408 с.

ISBN 978-966-2495-03-4

Підручник висвітлює діяльність Державтоінспекції МВС України відповідно до покладених завдань щодо здійснення контролю за дотриманням посадовими особами підприємств, юридичними та фізичними особами вимог, правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху під час ремонту, реконструкції та будівництва автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, об'єктів дорожнього сервісу, руху великогабових і великогабаритних транспортних засобів та дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Наводяться основні положення стосовно порядку:

видачі технічних умов на розроблення проєктів на будівництво, реконструкції і ремонту сільських автомобільних доріг і вулиць населених пунктів, а також проєктів і схем організації дорожнього руху на вказаних дорогах і вулицях;

розміщення, будівництва, реконструкції та ремонту автозаправних станцій, станцій технічного обслуговування автомобілів, комплексів дорожнього сервісу, інших капітальних споруд, рекламоносіїв, кіосків, павільйонів і пересувних торговельних пунктів у межах відведення сільських автомобільних доріг та червоних ліній вулиць населених пунктів.

Підручник стане в нагоді для використання під час виконання службових завдань співробітниками підрозділів ДАІ, працівниками органів виконавчої влади у галузі транспорту, Укравтодору, Укрзалізниці, місцевих держадміністрацій і місцевого самоврядування, проєктних організацій, які мають відношення до проєктування, будівництва, ремонту, поточного утримання та експлуатації автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури.

Увагу акцентовано на правових основах забезпечення нагляду за станом доріг, компетенції підрозділів Державтоінспекції МВС України щодо здійснення такого нагляду.

Підручник розрахований на науково-педагогічний склад, ад'юнктів і курсантів вищих навчальних закладів МВС України, студентів інших профільних вузів, співробітників служб організації дорожнього руху ДАІ, співробітників підрозділів Укравтодору, керівників відповідних підрозділів місцевих держадміністрацій і місцевого самоврядування, проєктних організацій тощо.

#### **Рецензенти:**

**Комзюк А. Т.**, доктор юридичних наук, професор  
**Ткаченко В. П.**, доктор технічних наук, професор,  
академік Транспортної академії України  
**Кузьменко О. В.**, доктор юридичних наук, професор

ISBN 978-966-2495-03-4

© Веселов М. Ю., Колпаков В. К.,  
Курінний А. В. та ін., 2010

## **Авторський колектив:**

**Веселов М. Ю.**, кандидат юридичних наук

*(Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка)*

– підрозділ 1.2 у співавторстві з Колпаковим А. В., підрозділи 2.1, 2.2, 2.3 у співавторстві з Лозовим В. М., розділ 3, підрозділи 4.3, 4.4, 4.5, підрозділ 5.1 у співавторстві з Протченком С. М. підрозділ 5.2 у співавторстві з Колпаковим А. В., підрозділ 5.3 у співавторстві з Сінчуговим В. В., підрозділ 5.4 у співавторстві з Курінним А. В., підрозділ 5.5 у співавторстві з Колпаковим А. В., Уздемиром М. М.;

**Колпаков В. К.**, доктор юридичних наук, професор

*(Київський національний університет внутрішніх справ)*

– підрозділ 1.2 у співавторстві з Веселовим М. Ю., підрозділ 5.2 у співавторстві з Веселовим М. Ю., підрозділ 5.5 у співавторстві з Веселовим М. Ю., Уздемиром М. М.;

**Курінний А. В.**

*(УДАІ ГУМВС України в м. Києві)*

– підрозділ 5.4 у співавторстві з Веселовим М. Ю.;

**Лозовий В. М.**

*(Департамент ДАІ МВС України)*

– підрозділи 2.1, 2.2, 2.3 у співавторстві з Веселовим М. Ю., розділ 6 у співавторстві з Марценишиним Ю. І., Уздемиром М. М.;

**Марценишин Ю. І.**

*(Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка)*

– підрозділи 2.4, 2.5, підрозділи 4.1, 4.2 у співавторстві з Мізіним С. К., розділ 6 у співавторстві з Лозовим В. М., Уздемиром М. М.;

**Мізін С. К.**

*(Департамент ДАІ МВС України)*

– підрозділи 4.1, 4.2 у співавторстві з Марценишиним Ю. І.;

**Протченко С. М.**, кандидат юридичних наук

*(Всеукраїнська громадська організація «Фахівці з безпеки дорожнього руху України»)*

– підрозділ 5.1 у співавторстві з Веселовим М. Ю.;

**Сінчугов В. В.**

*(УДАІ ГУМВС України в Донецькій області)*

– підрозділ 5.3 у співавторстві з Веселовим М. Ю.;

**Уздемир М. М.**

*(Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка)*

– підрозділ 1.1, підрозділ 5.5 у співавторстві з Веселовим М. Ю., Колпаковим А. В., розділ 6 у співавторстві з Лозовим В. М., Марценишиним Ю. І.

## Содержание

<b>ПЕРЕДМОВА</b> .....	7
<b>Розділ 1.</b> Навчальна дисципліна «Нагляд за станом доріг».	
Загальні положення .....	8
1.1. Історичне становлення служби нагляду за станом доріг .....	8
1.2. Нагляд за станом доріг, його призначення та зміст .....	12
<i>Висновок до розділу</i> .....	18
<i>Контрольні питання до розділу</i> .....	19
<i>Рекомендована література до розділу</i> .....	19
<b>Розділ 2.</b> Правове регулювання відносин у сфері державного управління автомобільними дорогами .....	20
2.1. Закони України у галузі дорожнього руху .....	20
2.2. Постанови, Розпорядження Кабінету Міністрів України .....	33
2.3. Відомчі розпорядчі документи міністерств, Державної служби автомобільних доріг України .....	40
2.4. Державні стандарти України у галузі організації дорожнього руху .....	47
2.5. Державні будівельні норми .....	52
<i>Висновок до розділу</i> .....	54
<i>Контрольні питання до розділу</i> .....	55
<i>Рекомендована література до розділу</i> .....	55
<b>Розділ 3.</b> Система суб'єктів державного управління автомобільними дорогами .....	57
3.1. Система суб'єктів державного управління автомобільними дорогами .....	57
3.2. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері державного управління автомобільними дорогами .....	63
3.3. Компетенція Міністерства транспорту та зв'язку України та Державної служби автомобільних доріг України у сфері державного управління автомобільними дорогами .....	66
3.4. Компетенція власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів. ....	73
3.5. Права та обов'язки користувачів автомобільних доріг .....	82
<i>Висновок до розділу</i> .....	87
<i>Контрольні питання до розділу</i> .....	88
<i>Рекомендована література до розділу</i> .....	88
<b>Розділ 4.</b> Класифікація автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів. Основні вимоги до проектування, будівництва та утримання автомобільних доріг, вулиць та їх складових елементів .....	90
4.1. Класифікація та категорії автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів .....	90
4.1.1 Класифікація та категорії автомобільних доріг та вулиць .....	90

4.1.2 Класифікація та категорії залізничних переїздів.....	112
4.2 Основні елементи вулиць, автомобільних доріг та залізничних переїздів. ....	118
4.2.1 Основні елементи вулиць та автомобільних доріг .....	118
4.2.2. Основні елементи залізничних переїздів.....	147
4.2.3. Технічні засоби регулювання дорожнього руху. ....	160
4.3. Загальний порядок проектування та будівництва доріг .....	165
4.3.1. Проектування автомобільних доріг та вулиць .....	166
4.3.2. Будівництво автомобільних доріг та вулиць .....	175
4.3.3. Розміщення, будівництво, реконструкція та функціонування об'єктів сервісу на землях дорожнього господарства. Узгодження об'єктів зовнішньої реклами вздовж автомобільних доріг загального користування. ....	179
4.3.4. Приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт на автомобільних дорогах та вулицях.....	189
4.4. Експлуатація автомобільних доріг.....	197
4.4.1. Основні вимоги до транспортно-експлуатаційного стану дорожніх об'єктів .....	199
4.4.2. Класифікація робіт з ремонту та утримання автомобільних доріг та міських вулиць .....	212
4.4.3. Оцінка транспортно-експлуатаційного стану міських вулиць та доріг .....	217
4.4.4. Особливості літнього утримання автомобільних доріг та вулиць .....	219
4.4.5. Особливості зимового утримання автомобільних доріг.....	224
4.5 Порядок проведення дорожніх робіт. Заходи забезпечення безпеки дорожнього руху .....	227
<i>Висновок до розділу</i> .....	237
<i>Контрольні питання до розділу</i> .....	238
<i>Рекомендована література до розділу</i> .....	239

<b>Розділ 5.</b> Наглядові функції Державтоінспекції з питань утримання, експлуатації автомобільних доріг та вулично-дорожньої мережі .....	241
5.1. Структура, завдання підрозділів організації .....	241
5.2. Контрольно-наглядові функції ДАІ у галузі організації .....	252
5.2.1. Контроль за дотриманням будівельних норм, правил, стандартів при проектуванні доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, ліній міського електричного транспорту, КСОДР, АСКДР, об'єктів дорожнього сервісу, зовнішньої реклами та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць .....	253
5.2.2. Контроль за будівництвом і реконструкцією доріг і вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, об'єктів дорожнього сервісу, ліній міського електричного транспорту, за встановленням технічних засобів регулювання дорожнього руху, зовнішньої реклами .....	255

5.2.3. Контроль за ремонтом, утриманням доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, установкою й експлуатацією технічних засобів організації дорожнього руху .....	257
5.2.4. Обстеження місць скоєння ДТП. Аналіз дорожньо-транспортних пригод, які скоєні за умов незадовільного утримання доріг, вулично-дорожньої мережі .....	262
5.3. Взаємодія підрозділів Державтоінспекції з власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів .....	266
5.4. Документація та контрольно-наглядові справи служби організації дорожнього руху .....	273
5.5. Відповідальність громадян та посадових осіб органів державної влади, місцевого самоврядування, інших суб'єктів господарювання за порушення правил утримання, користування автомобільними дорогами, принципи її застосування .....	278
<i>Висновок до розділу</i> .....	290
<i>Контрольні питання до розділу</i> .....	290
<i>Рекомендована література до розділу</i> .....	291

<b>Розділ 6.</b> Виявлення, облік, обстеження та планування заходів покращення безпеки дорожнього руху ділянок і місць концентрації ДТП на автомобільних дорогах загального користування та вулично-дорожньої мережі адміністративних територій міст (районів) .....	293
6.1 Порядок визначення ділянок і місць концентрації ДТП та їх оцінка .....	293
6.2 Облік ділянок (місць) концентрації ДТП .....	300
6.3 Обстеження ділянок (місць) концентрації ДТП та планування заходів покращення безпеки дорожнього руху .....	303
<i>Висновок до розділу</i> .....	309
<i>Контрольні питання до розділу</i> .....	310
<i>Рекомендована література до розділу</i> .....	310

ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ ТА ТЕРМІНОЛОГІЯ У СФЕРІ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ .....	311
---------------------------------------------------------------------------	-----

ДОДАТКИ .....	317
---------------	-----

ПЕРЕЛІК НОРМАТИВНИХ АКТІВ .....	403
---------------------------------	-----

## ПЕРЕДМОВА

Контрольно-наглядові функції з організації та забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із пріоритетних завдань Державтоінспекції МВС України. Вони складаються з:

нагляду за проектуванням доріг, вулиць, інженерних дорожніх споруд, об'єктів пришляхового сервісу; нагляду за будівництвом доріг, вулиць, інженерних дорожніх споруд та об'єктів пришляхового сервісу;

нагляду за ремонтом та експлуатацією доріг, вулиць, інженерних дорожніх споруд, об'єктів пришляхового сервісу.

Головною метою нагляду за станом доріг є розроблення та реалізація комплексу правових, соціальних, економічних, технологічних і технічних заходів, спрямованих на зниження рівня та попередження дорожньо-транспортного травматизму.

Проблема безпеки дорожнього руху є актуальною для всього людства. Щорічно у світі в дорожньо-транспортних пригодах гине більше 1,5 млн. людей, на дорогах Європи – більше 40 тисяч. В Україні у дорожньо-транспортних пригодах гине щорічно від 7 до 9 тисяч людей. За цим сумним показником Україна випереджає всі держави колишнього СРСР та Євросоюзу, що не в останню чергу гальмує процес входження її до європейської спільноти. Знання принципів нагляду за станом доріг допоможе майбутнім офіцерам ДАІ МВС України позитивно впливати на динаміку зниження рівня смертельного травматизму на автомобільних шляхах України.

Метою вивчення навчальної дисципліни «Нагляд за станом доріг» є отримання курсантами твердих знань щодо теоретичних принципів і практичних засобів зниження рівня аварійності за рахунок оптимізації процесів проектування, будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг і вулиць методом здійснення ефективного та безперервного нагляду за цими процесами.

**Розділ 1. НАВЧАЛЬНА ДИСЦИПЛІНА**  
**«НАГЛЯД ЗА СТАНОМ ДОРІГ».**  
**ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

**1.1. Історичне становлення служби нагляду за станом доріг**

Історичне становлення нагляду за станом доріг тісно пов'язане з виникненням перших правил дорожнього руху та перших доріг як інженерних споруд.

Перші правила дорожнього руху на теренах російської імперії визначені

3 січня 1683 року Указом царя Петра I, де наведено, що «...великим государям відомо вчинилося, як багато хто почав їздити в снях на возжах із бичами великими і, їдучі по вулицях недбало, людей побивають. То надалі з цього часу в снях на возжах не їздити, а їздити візницею...».

Крім того, 6 лютого 1702 року у наступному Указі Петра I було записано: «На спині кожного перевізника або кучера має бути номер, зареєстрований в поліції, для того, щоб знати, кого бити кошками за перше порушення, за друге – бити кошками та штрафувати, а за третє – посилати на каторгу».

Імператриці Анна Іоанівна, Єлизавета Петрівна та Катерина II також вимушені були регламентувати дорожній рух. Покарання за порушення встановлених царськими указами правил руху були надзвичайно суворими. Так, указ Анни Іоанівни від 25 червня 1732 року велів: якщо хто надалі в протівність Імператорської Величності указу посміє так різко й несмирно їздити й плітями бити й снями й кіньми давити, тим буде жорстоке покарання або смертна кара.

Як відомо, перший автомобіль побудував і запатентував як винахід німецький винахідник Карл Бенц у 1886 році. Швидкість, з якою автомобіль з того часу став підкорювати людство, вражає. Власне й організація дорожнього руху, як процес і наука, виникла разом із появою перших автомобілів і перших, схожих на сучасні доріг, тобто доріг із штучним покриттям.

Щодо перших, доріг, у сучасному їх розумінні, котрі будувалися людьми, показовою є А?ппієва дорога (лат. «Via Appia») – найбільш значна з античних громадських доріг Риму. Дорога, прокладання в 312 році до н. е., проходила із Риму в Капую, пізніше була проведена до Брундизія. Через неї було налагоджено сполучення

Риму з Грецією, Єгиптом і Малою Азією. Перший її відрізок довжиною в 212 км з'єднав Рим із Капуєю. Первісно дорога була посипана гравієм. До Анксур, вона була майже прямою, незважаючи на перетинання місцевостей і Помпінські болота, які доводилось постійно висушувати, щоб підтримувати збереження дороги. Другий відрізок дороги, від Капуї на південь, був побудований приблизно у 244 році до н.е. і прямував до Беневенту, Венузії, Таренту, скінчившись в Брундизії. Ще в 536 році візантійський історик Прокопій, здивований її складом і віком, описував цей шлях. Король остготів Теодорих Великий наказав на початку VI в. провести ремонтні роботи на дорозі і згодом використовував її для наступу військ на Рим в 536 році.

Ця дорога, що мала 6 метрів завширшки, була вимощена масивними блоками з базальту. Скріплені вапняним розчином блоки розміщувались таким чином, щоб дорожнє полотно мало випуклу форму, завдяки чому вода могла швидко з нього сходити. Окремі ділянки дороги проходили по насипах, схрещувавши неглибокі яри. Аппієва дорога мала відгалуження, поєднуючи її з іншими великими дорогами, такими, як *via Domitiana*, *via Aurelia* і *via Herculia*. Про те, яке високе значення надавалось Аппієвій дорозі, свідчить те, що під час імперії за нею наглядав куратор в ранзі претора. Цю дорогу інколи називають Старою Аппієвою дорогою (*via Appia antiqua*), щоб відрізнити її від іншої дороги з тією ж назвою, збудованою в 1780-х роках між Римом і Альбанським озером.

Сьогодні Аппієва дорога — це державна дорога — *Strada Statale 7 Via Appia*, частково заасфальтована, однак до наших днів збереглися крупні ділянки дороги з античним покриттям.

Історія більш ніж двохтисячолітньої давнини свідчить про те, що проблеми дорожнього руху, його упорядкування та комфортності турбували людство з давніх часів, і з роками не втратили своєї гостроти. Зі створенням автомобіля й подальшим стрімким розвитком автомобілізації та транспортної інфраструктури вони набули ще більшої актуальності для людського суспільства.

Створення та розвиток служби організації дорожнього руху Державтоінспекції МВС України у двадцятому столітті відбувалося в такій історичній послідовності. Вперше в інструкції «Про організацію Робітничо-Селянської міліції», затвердженій Постановою Ради народних комісарів внутрішніх справ та юстиції 12 жовтня 1918 року, головний обов'язок міліції щодо контролю за дорожнім рухом було сформульовано, що він здійснюється міліцією для «охорони револю-

ційного порядку і громадянської безпеки». До відання міліції, зокрема, належало: забезпечення порядку в місцях загального користування, а так само пильнування за справним станом доріг, мостів, гатей, вулиць, майданів тощо, а також нагляд за порядком руху по них.

До кінця 20-х років в міліції не було спеціальної служби для гарантування безпеки дорожнього руху. Але життя наполегливо вимагало її створення.

У 1928 році в СРСР було створено центральний орган, відповідальний за утримання доріг та організацію автомобільного руху, – Центральне управління шосейних і Грунтових доріг та автомобільного транспорту при Раді Народних Комісарів СРСР (Цудортранс при РНК СРСР). А через декілька років – у листопаді 1934 року – Рада Народних Комісарів СРСР ухвалила рішення *«організувати при Цудортрансі Державну автомобільну інспекцію, яка має свої органи в союзних та автономних республіках, краях і областях, а також у районах із значною кількістю автомашин»*.

У 1935 році у системі Центрального управління шосейних та ґрунтових доріг та автомобільного транспорту при Раді Народних Комісарів СРСР була утворена Державна автомобільна інспекція СРСР як орган державного нагляду за експлуатацією автомобільного транспорту. Перший досвід її роботи показав, що функції тільки технічної інспекції, які вона спочатку виконувала, недостатньо для вирішення питань, пов'язаних з автомобілізацією держави. У зв'язку з цим постановою РНК СРСР від 3 березня 1936 року Державтоінспекція була включена у склад Головного управління робочо-селянської міліції НКВС СРСР.

У липні 1936 року постановою РНК СРСР було затверджено Положення про Державну автомобільну інспекцію, яким були визначені такі завдання її діяльності: боротьба з аваріями та викраденням автотранспорту; розробка технічних норм та вимірювань експлуатації автотранспорту; нагляд за підготовкою та вихованням шоферських кадрів; кількісний та якісний облік автомобільного парку. Положення визначало також обов'язки Державної автомобільної інспекції та права державних автомобільних інспекторів. Таким чином, робота Державтоінспекції була спрямована на забезпечення безаварійної експлуатації автомобілів, поліпшення їх технічного стану та підвищення кваліфікації водійських кадрів.

Під час створення нових державних органів управління автомобільним транспортом, у частині республіканських наркоматів (міністерств) автомобільної інспекції, функції Державної автомобі-

ільної інспекції дещо змінилися. Вона була звільнена від обов'язку розробляти технічні норми витрати автоексплуатаційних матеріалів та виміру роботи автомобільного парку, зменшилися функції, пов'язані з підготовкою водіїв, так як ці функції прийняли відомства, у відання яких були передані відповідні навчальні заклади.

Разом із тим все більшого значення набувала робота з попередження ДТП і регулювання руху. У ряді великих міст (Москва, Ленінград, Київ) були створені відділи з регулювання вуличного руху (ВРВР), а на автомобільних магістралях – підрозділи дорожньої міліції.

Після Другої світової війни й відновлення зруйнованого народного господарства значно зросли обсяги шляхового будівництва та темпи автомобілізації країни. Стали розширюватися міжнародні економічні й культурні зв'язки, міжнародний автотуризм, країна вимагала мережі розвинутих автомобільних доріг із твердим покриттям, а у містах – широких вулиць та проспектів із сучасною (на той час) організацією дорожнього руху. За цих умов гостро постали питання гарантування безпеки дорожнього руху й підвищення ролі в цьому Державної автомобільної інспекції.

Перші єдині в СРСР «Правила руху по вулицях і дорогах СРСР» були затверджені наказом МВС СРСР 11 січня 1960 року й набрали чинності з 1 січня 1961 року. Важливою віхою стало ухвалення союзним урядом постанови від 30 вересня 1963 року, якою затверджувалось «Типове положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства охорони громадського порядку союзної республіки».

Наприкінці 1960-х – на початку 1970-х років у складі Державтоінспекції утворилися:

- **стройові підрозділи дорожньо-патрульної служби, дорожнього нагляду (групи, взводи й дивізіони) з черговими частинами;**
- ***підрозділи для організації дорожнього руху;***
- ***спеціалізовані монтажньо-експлуатаційні підприємства для впровадження технічних засобів регулювання дорожнього руху;***
- **міжрайонні реєстраційно-екзаменаційні підрозділи, підрозділи технічного нагляду. При Державтоінспекції почали працювати спеціалізовані монтажньо-експлуатаційні підрозділи, зайняті впровадженням і експлуатацією технічних засобів регулювання у містах. У 1969 році важливим кроком у вдосконаленні діяльності ДАІ стало створення підрозділів (відділів, відділень та груп) з організації дорожнього руху в апаратах ДАІ МВС союзних та автономних республік, УВС райвиконкомів та міськвиконкомів.**

У зв'язку зі зростанням автомобільного парку та інтенсивності руху транспортних засобів для підвищення безпеки руху у містах та інших населених пунктах на автомобільних дорогах у 1967 році урядовою постановою було передбачено розширення заходів із впровадження технічних засобів регулювання вуличного руху, розробки та виготовлення стійких фарб для розмітки проїзної частини вулиць та доріг, виготовлення спеціальних машин для нанесення ліній розмітки та інших заходів з організації дорожнього руху.

У 1972 році в зв'язку з тим що продовжувався зріст автомобілізації країни, на ДАІ були покладені нові завдання, пов'язані з організацією та безпекою дорожнього руху транспортних засобів. Для цього в системі органів МВС були створені спеціалізовані монтажні-експлуатаційні підрозділи (СМЕП), що увійшли до складу ДАІ.

У 1978 році Рада Міністрів СРСР затвердила Положення про Державну автомобільну інспекцію. З цього часу однією з основних складових Державтоінспекції стала служба нагляду за станом доріг, перейменована в подальшому в службу організації дорожнього руху. З 1978 року ця служба неодноразово реформувалася та перейменовувалася, але її важливість в процесі підвищення безпеки дорожнього руху з кожним роком збільшується в зв'язку з подальшим зростанням рівня автомобілізації та інтенсивності дорожнього руху.

Таким чином, можна відзначити, що мірою розвитку автомобілізації розвивається та стає більш багатогранною роль Державтоінспекції. Все більшого значення при цьому набувають інженерні напрямки її діяльності та функції контролю за всією діяльністю з організації руху в державному масштабі.

## **1.2. Нагляд за станом доріг, його призначення та зміст**

Наглядову діяльність як метод правоохоронної діяльності здійснює ряд державних наглядових органів, що мають різне призначення й організаційні форми. Їх головне завдання — здійснювати державне нормативне регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху, виконувати спеціальні дозвільні, наглядові й контрольні функції.

Перш ніж розглядати ознаки нагляду за станом доріг як конкретної форми адміністративно-правової діяльності треба з'ясувати основні характеристики та властивості нагляду взагалі як правового явища.

Адміністративний нагляд здійснюється спеціальними установами, які наділені функціональною владою і надвідомчими повноваженнями, які встановлюються як законами, так і підзаконними актами, що обумовлюють масштаби адміністративного нагляду і його різноманіття. Адміністративний нагляд можна визначити як спеціальне спостереження і перевірку дотримання суворо певних правил в діяльності юридичних і фізичних осіб.

Цільове призначення контрольної діяльності – перевірка *законності і доцільності* як схвалюваних рішень, так і вибраних форм і методів здійснення діяльності підконтрольним суб'єктом. Цільове ж призначення адміністративного нагляду вужче – перевіряється тільки відповідність деяких параметрів діяльності піднаглядного суб'єкта певним нормам діючого законодавства, державним стандартам, правилам тощо. Тому нагляд як певний вид діяльності можна розглядати як самостійне явище або як складову інших видів діяльності державних установ. *До найбільш характерних особливостей нагляду належать:*

- нагляд державними органами за об'єктами, які їм організаційно не підпорядковані, тоді як контроль стосується організаційно підпорядкованих суб'єктів (хоча в окремих випадках він здійснюється і до не підпорядкованих об'єктів);
- застосування заходів адміністративного впливу;
- нагляд за суб'єктами щодо дотримання ними спеціальних норм і правил.

Отже, нагляд слід розглядати як окремий вид (форма) контролю, застосування якого при виявленні порушень може супроводжуватися заходами впливу державно-владного характеру.

Якщо ж конкретизувати цільове призначення нагляду, то можна виявити відмінності адміністративного нагляду від судового і прокурорського наглядів. *Основна мета адміністративного нагляду* – забезпечення реалізації принципу законності при функціонуванні органів виконавчої влади, підприємств, установ, організацій і суспільних об'єднань, а також у діяльності громадян.

Сутність нагляду за станом доріг як виду державної адміністративно-правової діяльності впливає із завдань законодавства у галузі дорожнього руху, зокрема Закону України «Про дорожній рух», повноважень міліції, закріплених у Законі України «Про міліцію», положень Кодексу України про адміністративні правопорушення і містить комплекс організаційно-правових заходів, які фактично включають нагляд не лише за станом, а й за проектуванням, будівництвом

автомобільних доріг вулиць, залізничних переїздів, штучних споруд, об'єктів, які розташовані у межах ліній відводу (червоних ліній міста), реагування на факти порушень, притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності тощо.

*Головною метою нагляду за станом доріг є забезпечення безпеки громадян під час їх участі у процесі дорожнього руху як у якості водіїв, так і у якості пішоходів.*

Для забезпечення належного й чіткого дотримання державними органами, проектними організаціями, підприємствами, установами та організаціями різних форм власності, їх посадовими особами, а також громадянами законодавства України у сфері організації та забезпечення безпеки дорожнього руху, державних стандартів і будівельних норм, Державтоінспекція наділена певним обсягом державно-владних повноважень, у тому числі правом застосування державного примусу, зокрема засобів попередження, припинення правопорушень та покарання посадових осіб або громадян.

Застосування Державтоінспекцією профілактичних (попереджувальних) заходів здійснюється під час періодичних обстежень піднаглядових об'єктів, підготовці та врученні посадовим особам обов'язкових для виконання ними вимог і приписів на усунення виявлених недоліків у процесах проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх інженерних споруд, об'єктів пришляхового сервісу, малих архітектурних форм, реклами, засобів регулювання дорожнього руху. У разі невиконання таких приписів, винні особи притягуються до адміністративної відповідальності.

У разі виявлення суттєвих порушень законодавства України про дорожній рух, вимог державних стандартів і будівельних норм під час проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх інженерних споруд, об'єктів пришляхового сервісу, малих архітектурних форм, реклами, засобів регулювання дорожнього руху державними органами, проектними організаціями, підприємствами, установами та організаціями різних форм власності, їх посадовими особами, а також громадянами, працівники служби організації дорожнього руху Державтоінспекції застосовують заходи припинення виявлених правопорушень, а саме:

забороняють проведення певних робіт на проїзній частині без погодження та прийняття заходів безпеки тощо;

анулюють або тимчасово призупиняють дію раніше виданих дозволів на будівництво, реконструкцію, ремонт або експлуатацію доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх інженерних споруд, об'єктів пришляхового сервісу, малих архітектурних форм, рекламоносіїв, засобів регулювання дорожнього руху до усунення виявлених недоліків.

Відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення чинного законодавства, посадові особи Державтоінспекції наділені правом розгляду певних справ про адміністративні правопорушення, скоєні під час проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх інженерних споруд, об'єктів пришляхового сервісу, малих архітектурних форм, реклами, засобів регулювання дорожнього руху державними органами, проектними організаціями, підприємствами, установами та організаціями різних форм власності, їх посадовими особами, а також громадянами, та накладання на винних відповідних адміністративних стягнень. Разом з тим, у випадку відсутності вказаних адміністративно-юрисдикційних повноважень у працівників Державтоінспекції, а також у разі систематичного невиконання їх приписів державними органами, проектними організаціями, підприємствами, установами та організаціями різних форм власності, їх посадовими особами, а також громадянами, посадові особи Державтоінспекції мають скласти відповідні адміністративні матеріали і надіслати їх на розгляд за підвідомчістю відповідному органу адміністративної юрисдикції, наприклад, до прокуратури.

*Нагляд Державтоінспекції за станом доріг* – це особливий вид правоохоронної діяльності підрозділів ДАІ МВС України, який полягає у систематичному та безпосередньому спостереженні за дотриманням державними органами, проектними організаціями, підприємствами, установами та організаціями різних форм власності, посадовими особами, громадянами чинного законодавства України про дорожній рух, вимог державних стандартів і будівельних норм під час проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх інженерних споруд, об'єктів пришляхового сервісу, малих архітектурних форм, реклами, засобів регулювання дорожнього руху та реагуванні у межах наданих законодавством повноважень на факти їх порушень для забезпечення безпеки дорожнього руху.

*До специфічних ознак нагляду за станом доріг відносяться:*

1) нагляд за станом доріг здійснюється певним колом суб'єктів, основним серед яких є підрозділи Державтоінспекції. Особливий

стан Державтоінспекції обумовлений її компетенцією здійснювати надвідомчий контроль за дотриманням норм всіма організаціями, незалежно від їхньої відомчої приналежності і форми власності;

2) об'єктом нагляду за станом доріг є визначене коло відносин у сфері управління дорожнім господарством та суб'єктів, зобов'язаних у процесі здійснення діяльності дотримуватись установлених правил, норм та стандартів;

3) важливі властивості нагляду за станом доріг: безперервність (або жорстка періодичність, наприклад у весняно-літній та осінньо-зимовий періоди) і систематичність. Для забезпечення цих характеристик нагляд за станом доріг визначений як сукупність процедур, що послідовно змінюють одна одну. Більш того, в деяких випадках зазначену адміністративно-наглядову діяльність можна розглядати як самостійне провадження, що має чітку стадійність. Тобто в процесі здійснення нагляду виділяються стадія порушення провадження (момент початку перевірки), стадія розгляду справи (безпосереднє проведення заходів перевірки), стадія винесення ухвали або прийняття відповідних заходів реагування (завершення перевірки й ухвалення відповідних актів, застосування заходів адміністративного примусу);

4) у процесі адміністративно-наглядової діяльності уповноважені суб'єкти можуть реалізовувати заходи примусового характеру або безпосередньо (самі), або направляти певні матеріали (інформації, повідомлення) в інші державні органи уповноважені здійснювати владну примусову дію, наприклад, прокуратуру;

5) під час реалізації адміністративно-наглядових повноважень суб'єкти не можуть виходити за межі встановленого кола питань. Вже наголошувалося, що зміст адміністративно-наглядової діяльності суворо обмежений – перевіряється відповідність певній діяльності або стану встановленим вимогам (нормам і правилам). Тут важливо підкреслити, що в рамках адміністративного нагляду встановлюються виключно питання законності, а не доцільності;

6) нагляд за станом доріг здійснюється у різноманітних формах. Так, уповноважені суб'єкти можуть виконувати *поточний нагляд* (наприклад, спостереження за станом вулично-дорожньої мережі), *періодичний нагляд* (наприклад, здійснення щорічних обстежень вулично-дорожньої мережі у весняно-літній та осінньо-зимовий періоди), *попередню наглядово-контрольну діяльність* (наприклад, Державтоінспекція погоджує відповідно до вимог Закону України «Про дорожній рух», інших актів законодавства проекти на будівництво,

реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, а також автозаправних станцій, станцій технічного обслуговування автомобілів, автостоянок, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг, проекти детального планування та забудови окремих територій населених пунктів, генпланів окремих забудов у населених пунктах, проекти комплексних транспортних схем та спорудження ліній міського електричного транспорту, бере участь в експертизі проектів генеральних планів населених пунктів);

7) дії і рішення суб'єктів нагляду за станом доріг можуть бути оскаржені як в адміністративному, так і у судовому порядку.

Як було зазначено вище, нагляд за станом доріг здійснюється не лише підрозділами Державтоінспекції. Контрольно-наглядові функції у сфері автомобільного та комунального господарства (у частині об'єктів вулично-дорожньої мережі) мають здійснювати:

безпосередньо власники (балансоутримувачі) автомобільних доріг та вулиць стосовно підпорядкованих виробничих та експлуатаційних підрозділів, підрядників;

центральні органи виконавчої влади (зокрема Міністерство транспорту та зв'язку України);

органи прокуратури (у межах прокурорського нагляду, відповідно до Закону України «Про прокуратуру»).

Крім того, відповідно до Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів міського благоустрою, затвердженого наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154, визначені такі поняття як *технічний та авторський нагляд за об'єктами капітального ремонту*.

**Технічний нагляд** за капітальним ремонтом об'єктів благоустрою здійснюється організацією, яка є замовником робіт. Основними завданнями технічного нагляду є:

- контроль за додержанням проектних рішень, термінів капітального ремонту та вимог нормативно-технічних документів;

- перевірка відповідності обсягів, вартості і якості виконаних робіт проектно-кошторисній документації будівельним нормам і правилам;

- перевірка відповідності матеріалів, виробів і конструкцій державним стандартам і технічним умовам, санітарним нормам та висновкам державної санітарно-епідеміологічної експертизи.

У разі виявлення відхилень від вимог, що встановлені проектно-кошторисною документацією, будівельними та санітарними норма-

ми і правилами, державними стандартами і технічними умовами, замовник вказує підряднику про усунення допущених відхилень, а в разі відмови підрядника від усунення виявлених відхилень – про припинення робіт і не оплачує ці роботи до усунення відхилень. Працівники, які здійснюють технічний нагляд за об'єктами капітального ремонту, несуть повну відповідальність за ухвалені ними на місці рішення з технічних і організаційних питань, за прийняття від підрядника недоброякісно виконаних робіт, а також за прийняття завищених обсягів робіт та їх вартості.

*Авторський нагляд* здійснюється на підставі договору, укладеного замовником з проектною організацією на весь період капітального ремонту об'єктів благоустрою.

Аналіз змісту технічного та авторського нагляду надає можливість окреслити їх основні відмінності від нагляду що здійснюється підрозділами Державтоінспекції – це характер відносин та наслідків у стосунках між суб'єктами який здійснює нагляд та у відношенні якого нагляд здійснюється. У першому випадку (технічний та авторський нагляд) ці стосунки знаходяться у площині цивільних правовідносин, а у другому випадку (адміністративний нагляд Державтоінспекції) правовідносини є цілком адміністративними.

### **Висновок до розділу.**

Нагляд за станом доріг є формою адміністративно-правової діяльності органів державної влади, зокрема Державтоінспекції МВС України. Нагляд взагалі полягає у забезпеченні дотримання і виконання правил у певних сферах діяльності всіма, кому ці правила адресовані.

Нагляд Державтоінспекції за станом доріг – це особливий вид правоохоронної діяльності підрозділів ДАІ МВС України, який полягає у систематичному та безпосередньому спостереженні за дотриманням державними органами, проектними організаціями, підприємствами, установами та організаціями різних форм власності, посадовими особами, громадянами чинного законодавства України про дорожній рух, вимог державних стандартів і будівельних норм під час проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх інженерних споруд, об'єктів пришляхового сервісу, малих архітектурних форм, реклами, засобів регулювання дорожнього руху та реагуванні у межах наданих законодавством повноважень на факти їх порушень

для забезпечення безпеки дорожнього руху. Нагляд Державтоінспекції за станом доріг має свою мету та специфічні ознаки, що може його характеризувати як самостійний вид державного управління.

### **Контрольні питання до розділу:**

1. З якою метою було створене Центральне управління шосейних і Грунтових доріг та автомобільного транспорту при Раді Народних Комісарів СРСР?

2. Які функції виконували створені у складі Державтоінспекції спеціалізовані монтажні-експлуатаційні підрозділи?

3. Яке цільове призначення адміністративного нагляду за станом доріг?

4. Яке співвідношення понять «нагляд» та «контроль» у сфері дорожнього руху?

5. Що належить до найбільш характерних особливостей нагляду за станом доріг?

6. Що є головною метою нагляду за станом доріг?

7. Що відносяться до специфічних ознак нагляду за станом доріг?

### **Рекомендована література до розділу:**

1. Бахрах Д. Н., Общий административный надзор / Бахрах Д. Н. // Государство и право. 1993. № 2. С. 40.

2. Денисов Р. И., Административный надзор в сфере дорожного движения / Денисов Р. И. — М. : ВНИИ БД МВД СССР, 1981. — С. 12.

3. Історія Державної автомобільної інспекції України / Міленін О.Л., Гусаров С. М., Коховський О. В. та ін. — Х. : «Світлофор», 2002. — 312 с.

4. Історія Державтоінспекції Донбасу / Макштарьов С., Шевченко А., Красноносів Ю., Мамін В. — Донецьк : «Юр прес», 2002. — 256 с.

5. Михайленко П. П., Історія міліції України у документах і матеріалах / Михайленко П. П., Кондратьєв Я. Ю.: У 3-х т.— К. : «Генеза», 1997. — Т. 2: 1926-1945. — 1999. — 412 с.

6. Шахівська Т. Є., Формування дорожнього та транспортного господарства / Т. Є. Шахівська // / Безпека руху в Україні. — 2007. — № 1. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://who-is-who.com.ua/bookmarket/bezpruhu2007>.

## **Розділ 2. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН У СФЕРІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЬНИМИ ДОРОГАМИ**

### **2.1. Закони України у галузі дорожнього руху**

Законодавство України у сфері державного управління автомобільними дорогами складається з міжнародних нормативно-правових актів, що регулюють суспільні відносини у зазначеній сфері, Конституції України, у тій її частині, що стосується зобов'язань держави забезпечувати громадянам безпечні умови життєдіяльності, Законів України, Постанов Кабінету Міністрів України, Указів Президента України, Наказів МВС України, Міністерству транспорту та зв'язків України, Міністерства з питань житлово-комунального господарства України, Державних Стандартів України та Державних будівельних норм, інших підзаконних актів та відомчих інструкцій.

Центральне місце у правовому регулюванні діяльності з нагляду за станом доріг займають закони та інші нормотворчі акти України.

До нормативно-правових актів, що регламентують та регулюють діяльність Державтоінспекції з нагляду за станом доріг відносяться міжнародні нормативно-правові акти, що ратифіковані Верховною Радою України, такі як «Конвенція про дорожній рух» та «Конвенція про дорожні знаки і сигнали» ООН.

**Конвенція про дорожні знаки і сигнали Організації Об'єднаних Націй** від 8 листопада 1968 року (далі – Конвенція), до якої приєдналася й Україна, є основним нормативно-правовим актом у сфері дорожнього руху та його безпеки. Всі нормативно-правові акти вітчизняного законодавства мають їй відповідати та не суперечити її положенням. Конвенція тлумачить основні терміни, що використовуються під час здійснення нагляду за станом доріг, зокрема:

1) термін «населений пункт» означає забудовану територію, в'їзди на яку та виїзди з якої спеціально позначені відповідними знаками, або котра якимось іншим чином визначена в національному законодавстві;

2) термін «дорога» означає усю смугу відводу будь-якої дороги чи вулиці, відкритої для руху;

3) термін «проїзна частина дороги» означає частину дороги, що зазвичай використовується для руху транспортних засобів; дорога може мати декілька проїзних частин, чітко розмежованих, зокрема розподільною смугою, або таких що знаходяться на різних рівнях;

4) на проїзній частині, де крайня смуга або крайні смуги руху або велодоріжки призначені для руху певних транспортних засобів, термін «край проїзної частини» означає для інших користувачів дороги край частини дороги, що залишилась;

5) термін «смуга руху» означає будь-яку з продольних смуг, на які може бути розділена проїзна частина дороги, позначених або не позначених продольною розміткою, але які мають ширину, достатню для руху в один ряд автомобілів, інших за мотоцикли;

6) термін «перехрестя» означає будь-яке перехрещення на одному рівні, з'єднання чи розгалуження доріг, включаючи територію, що утворюється такими перехрещеннями, з'єднаннями чи розгалуженнями;

7) термін «залізничний переїзд» означає будь-яке перехрещення на одному рівні дороги з залізничними або трамвайними путями, що мають незалежне полотно;

8) термін «автомагістраль» означає дорогу, спеціально побудовану та призначену для руху автотранспортних засобів, яка не обслуговує придорожніх територій та яка:

- за виключенням окремих місць або у тимчасовому порядку має для обох напрямків руху окремі проїзні частини, що відділені одна від одної окремою розподільною смугою, що не призначена для руху, або, у виключних випадках, іншими засобами;

- не має перетинань в одному рівні ані з дорогами, ані із залізничними чи трамвайними шляхами, ані з пішохідними доріжками;

- спеціально позначена як автомагістраль.

Конвенція зобов'язує Україну вживати заходів до того, щоб:

1) всі встановлені на теренах України та на теренах інших держав – учасниць Конвенції дорожні знаки та сигнали, світлові дорожні сигнали та розмітка доріг складала єдину систему;

2) число типів сигналів було обмежено, і сигнали встановлювались лише в тих місцях, де їх наявність вважається корисною;

3) попереджувальні сигнальні знаки встановлювались на достатній відстані від перешкод для своєчасного попередження про них водіїв;

4) було заборонено:

а) розташовувати на сигнальному знаку, на його опорі або будь-якому іншому засобі, що призначений для регулювання руху будь-що, що не має відношення до призначення цього сигнального знаку або засобу; однак, якщо Сторони, які домовилися, або їх терито-

ріальні підрозділи дозволяють якійсь асоціації, що не має на меті отримання прибутку, встановлювати вказівні знаки, вони можуть дозволити, щоб емблема цієї асоціації позначалась на знаку або на його опорі за умови, що це не ускладнить його сприйняття;

б) розташовувати плакати, афіши, робити розмітку й встановлювати засоби, які можуть бути сприйняті за сигнальні знаки, або інші засоби для регулювання руху, або можуть знизити їх видимість або ефективність, або засліплювати користувачів дороги або відволікати їх увагу, й тим самим ставити під загрозу безпеку дорожнього руху.

У системі, визначеній справжньою Конвенцією, розрізняються наступні категорії сигнальних знаків:

а) знаки, що застерігають про небезпеку: ці знаки мають на меті попередити користувачів дороги про існування небезпеки на дорогах і про характер цієї небезпеки;

б) знаки, що означають обов'язкове розпорядження: ці знаки мають на меті повідомити користувачів дороги про зобов'язання, обмеження і спеціальні заборони, яких вони повинні дотримуватись; відрізняють:

I) знаки переважного права проїзду;

II) знаки, що забороняють або обмежують;

III) знаки, що приписують;

с) вказівні знаки: ці знаки мають на меті давати користувачам дороги по шляху їх проходження, необхідну інформацію або інші корисні вказівки; відрізняють:

I) попередні покажчики напрямів;

II) покажчики напрямів;

III) маршрутні марки;

IV) покажчики найменувань;

V) підтверджуючі знаки;

VI) інші знаки, що дають водіям транспортних засобів корисні вказівки;

VII) інші знаки, що позначають об'єкти, які можуть бути корисні для користувачів дороги.

У тих випадках, коли справжня Конвенція надає можливість вибору між декількома знаками або позначеннями, держава зобов'язується застосовувати на всій своїй території лише один знак або одне позначення.

Відповідно до вимог конвенції, знаки встановлюються так, щоб їх легко і своєчасно могли розпізнати водії, для яких вони призначені. Зазвичай вони встановлюються на стороні дороги, відповідно

до напрямку руху; проте вони можуть бути поміщені або повторені над проїзною частиною дороги. Будь-який знак, встановлений на стороні дороги, відповідно до напрямку руху, повинен бути повторений над проїзною частиною або на протилежній стороні дороги, якщо місцеві умови такі, що цей знак може не бути вчасно відмічений водіями транспортних засобів, для яких він призначений. Дія кожного знаку розповсюджується на всю ширину проїзної частини, що відкрита для руху, для тих водіїв, для яких він призначений. Проте дія знаку може бути обмежена однією або декількома смугами руху, розмежованими подовжною розміткою на проїзній частині. Коли, на думку компетентних органів, той або інший знак, поміщений на узбіччі дороги з роздільними проїжими частинами, є неефективним, він може встановлюватися на розділовій смузі, і в цьому випадку його можна не повторювати на узбіччі.

Позначення на проїзній частині (розмітка дороги) застосовуються в тих випадках, коли компетентні органи вважають це необхідним для регулювання руху, попередження або орієнтування користувачів дороги. Ці позначення можуть застосовуватися як самостійно, так і у поєднанні з іншими дорожніми сигнальними знаками, з тим, щоб підсилити або уточнити їх вказівки. Конвенція містить опис, значення, умови і технічні вимоги до установки дорожніх знаків (нанесенню ліній дорожньої розмітки).

*Конвенція про дорожній рух Організації Об'єднаних Націй* від 31 грудня 1969 року також містить визначення основних термінів, які стосуються дорожнього руху. Встановлює основні міжнародні правила дорожнього руху, умови міжнародного руху транспортних засобів.

Стаття 22 Конвенції передбачає використання острівців безпеки. Не порушуючи положень статті 10 справжньої Конвенції, водій може об'їжджати справа або зліва острівці безпеки, тумби та інші приладдя, встановлені на проїзній частині, по якій він рухається, за винятком випадків, коли:

а) сигнальний знак наказує, з якого боку слід об'їжджати острівець безпеки, тумбу або приладдя;

б) острівець безпеки, тумба або приладдя знаходяться на осі проїзної частини дороги з двостороннім рухом; в останньому випадку водій повинен об'їжджати острівець безпеки, тумбу або приладдя з боку відповідного напрямку руху.

Стаття 25 Конвенції регламентує рух по автомагістралях і подібних до них дорогах таким чином:

На автомагістралях та, якщо це передбачається національним законодавством, на спеціальних виїздах на автомагістралі та з'їздах із них:

а) забороняється рух пішоходів, тварин, велосипедів, велосипедів із підвисним двигуном, якщо вони не прирівняні до мотоциклів, та всіх транспортних засобів, інших, ніж автомобілі та їх причепа, а також автомобілів та їх причепів, конструктивна швидкість яких не може досягати на рівній дорозі визначеної величини, встановленої національним законодавством;

б) водіям заборонено:

- зупиняти транспортний засіб або ставити його на стоянку в інших місцях, ніж спеціально позначені для цього місця стоянки. Водій, який вимушений за обставин, що від нього не залежать, зупинитися, має намагатися прибрати транспортний засіб із проїзної частини, а якщо він не в змозі цього зробити, негайно позначити транспортний засіб на достатній відстані з тим, щоб своєчасно попередити водіїв, котрі до нього наближаються;

- розвертатися або рухатися заднім ходом, або віжджати на центральну розподільну смугу та на поперечні з'єднання обох проїзних частин дороги.

При застосуванні положень пунктів 1, 2 и 3 цієї статті до автомагістралей прирівнюються інші призначені для автомобільного руху та позначені як такі дороги, що не обслуговують придорожніх територій.

Конвенція про дорожні знаки і сигнали, ООН від 08 листопада 1968 року також містить визначення основних термінів, які використовуються у діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Якщо проаналізувати національне законодавство у сфері безпеки дорожнього руху, то побачимо, що майже всі вимоги Конвенцій враховані в основних нормативних актах України, зокрема – в Правилах дорожнього руху, Законі України «Про дорожній рух» тощо. Тобто можна вважати, що положення Конвенцій повністю імплементовано до національного законодавства.

Основу системи сучасного законодавства з питань нагляду за станом доріг складають закони України. Умовно, серед законів можна виділити такі, що безпосередньо визначають підстави та порядок здійснення наглядової діяльності, правовий режим функціонування того чи іншого об'єкту (піднаглядової діяльності). Решта ж законів або надають право здійснювати заходи забезпечення безпеки дорожнього руху, або торкаються загалом у вигляді (рідше

конкретних відносин) окремих питань багатопланової та різноманітної діяльності з нагляду за станом доріг.

Базовим законодавчим актом, що регулює суспільні відносини у цій сфері є *Закон України «Про дорожній рух»* (далі – Закон). Він визначає компетенцію основних суб'єктів у сфері дорожнього руху, вимоги до автомобільних доріг, вулиць, їх поділ та користування ними. За цим Законом власники автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи у сфері дорожнього руху мають право брати участь у розробці положень про спеціальні структури управління дорожнім рухом. Такими положеннями можуть бути, наприклад, положення про Комісії з безпеки дорожнього руху, Спеціалізовані монтажно-експлуатаційні управління, Автоматизовані систему контролю дорожнього руху тощо.

Згідно з вимогами Закону, інформація з питань стану аварійності та дорожнього покриття, гідрометеорологічних та інших умов повинна надаватись учасникам дорожнього руху та зацікавленим особам своєчасно та в повному обсязі, наприклад, стосовно ускладнень в зв'язку зі стихійним лихом, провалами, ушкодженнями штучних споруд, ожеледицею, сніговими заметами, заторами та ін. Інформація повинна, за можливістю, надаватись за допомогою засобів масової інформації (ЗМІ), плакатів, транспарантів, покажчиків, дорожніх знаків на дорозі. Такі заходи передбачені Єдиними правилами ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правилами користування ними та охорони, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1998 року № 198.

Закон вимагає обладнання доріг, вулиць та залізничних переїздів технічними засобами регулювання дорожнього руху. Обладнання доріг, вулиць та залізничних переїздів технічними засобами регулювання дорожнього руху та їх утримання здійснюється згідно з вимогами ДБН В.2.3-5-2001 Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів, ДСТУ 3587 – 97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану», ДСТУ 4100 – 2002 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування», ДСТУ 2587 – 94 «Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування», ДСТУ 2734 – 94 «Огородження дорожні тросового типу. Загальні технічні умови», ДСТУ 2735 – 94 «Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Вимоги безпеки дорожнього руху», ДСТУ 4092 – 2002 «Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки».

До технічних засобів регулювання дорожнього руху відносяться: дорожні знаки та покажчики, дорожня розмітка, світлофори, шлагбауми, сигнальні конуси, віхи, транспортні огороження, сигнальні стрічки. Такі засоби регулювання дають змогу забезпечити питання маршрутного орієнтування, організації дорожнього руху, тимчасового об'їзду перешкод при техногенних аваріях, ДТП, катаклізмах та забезпечити безпеку дорожнього руху на автошляхах України.

Власники автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи у сфері дорожнього руху правомочні проводити лінійний аналіз аварійності на підвідомчих автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах. Таким аналізом в дорожніх закладах займаються інженери з безпеки дорожнього руху. До їх функціональних обов'язків належить щоденно вести облік дорожніх пригод, наносити їх за допомогою спеціальних символів на лінійний графік та до відповідних журналів для своєчасного виявлення місць концентрації ДТП, планування відповідних заходів з усунення причин і умов, що сприяли їх виникненню.

Законом забороняється йти шляхом здешевлення проекту на будівництво або реконструкцію автомобільної чи залізничної дороги за рахунок заходів, що спрямовані на зменшення витрат, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху. Наприклад, на автодорогах I категорії пішоходи повинні перетинати проїзну частину через підземний або надземний перехід. Але будівництво підземних пішохідних переходів, або надземних типів мостів і пандусів коштує сотні тисяч гривень. Тому нерідко проектувальники, на прохання замовника, проектують пішохідні переходи в одному рівні з такою автомобільною дорогою, а це є прямим порушенням законодавства про дорожній рух. Саме для уникнення таких випадків і створюються контрольно-наглядові органи в сфері дорожнього руху, на які покладений надвідомчий контроль за проектуванням, будівництвом, реконструкцією та утриманням автомобільних доріг.

Стаття 23 Закону надає основні вимоги щодо будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів. Усі роботи з будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів повинні здійснюватись згідно з проектами та вимогами правил, нормативів і стандартів України з безпеки дорожнього руху. Приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах проводиться за участю органів державного нагляду за дотриманням законодавства, правил, норм та

стандартів з безпеки дорожнього руху після виконання заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Стаття 24 Закону надає основні вимоги до діяльності власників доріг, вулиць та залізничних переїздів. Власники доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи несуть відповідальність за створення безпечних умов руху на дорогах, вулицях та залізничних переїздах, що знаходяться у їх віданні. Власники доріг, вулиць та залізничних переїздів, керівні працівники дорожньо-експлуатаційних організацій несуть відповідальність, в тому числі і кримінальну, якщо дорожньо-транспортна подія сталася з їх вини.

Стаття 26 Закону вводить ряд обмежень і заборон дорожнього руху при виконанні робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах. При виконанні робіт в смузі відведення автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду, якщо це загрожує безпечному чи безперервному руху транспорту і пішоходів, організації, що відповідають за утримання автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду, можуть закрити чи обмежити рух на основі ордера, який видається відповідним дорожнім органом, а в містах – службою місцевого державного органу виконавчої влади та місцевого самоврядування. В ордері викладаються умови заборони або обмеження руху, порядок інформування про це учасників дорожнього руху, заходи щодо безпеки дорожнього руху і строки проведення робіт. Порушення цих вимог тягне за собою матеріальну відповідальність організацій, що виконують роботи. Обмеження або заборона руху без ордера можливі лише у випадках, пов'язаних із стихійними явищами, а також з необхідністю виконання аварійних робіт, про що повідомляється місцевим органам державної виконавчої влади, органам місцевого самоврядування і Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України.

Стаття 27 Закону містить вимоги щодо організації дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах. Організація дорожнього руху здійснюється спеціалізованими службами, положення про які затверджуються відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху. Організація дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах здійснюється із застосуванням технічних засобів і автоматизованих систем керування дорожнім рухом, що відповідає вимогам діючих в Україні стандартів, на основі погоджених з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України проектів і схем організації дорожнього руху та затверджених місцевими органами державної

виконавчої влади у встановленому порядку. Зміни в організації дорожнього руху з метою підвищення інтенсивності руху транспортних засобів за рахунок зниження рівня безпеки дорожнього руху не допускаються. При виникненні загрози безпеці дорожнього руху відповідні посадові особи Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, дорожніх і комунальних служб мають право вносити оперативні зміни в організацію дорожнього руху. При виникненні місць концентрації дорожньо-транспортних пригод всі заходи щодо ліквідації причин та їх умов виконуються позачергово.

Слід звернути увагу на закріплені у статті 52-1 Закону повноваження Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, серед яких є такі, що безпосередньо стосуються функцій нагляду за станом доріг, зокрема:

- погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проєктів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;

- ведення автоматизованого обліку, накопичення, оброблення та використання відомостей про об'єкти дорожнього сервісу;

- погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проєктів та схем організації дорожнього руху, розміщення у смугах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг рекламоносіїв та інших споруд, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядок проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху.

Наступним базовим законодавчим актом є *Закон України «Про автомобільні дороги»*. Стаття 1 Закону містить визначення основних термінів. Змістовну частину нормативно-правового акту складають правові норми, які визначають види автомобільних доріг, їх загальну характеристику, складові автомобільної дороги загального користування, компетенцію та обов'язки власників (у кого автомобільні дороги та вулиці населених пунктів знаходяться на балансі). Розділ VII Закону регламентує порядок користування автомобільними дорогами, права та обов'язки користувачів. Наприклад, саме стаття 34 цього Закону забороняє рух транспортних засобів на гусеничному ходу проїзною частиною доріг з твердим покриттям та їх узбіччями.

Цей розділ також регулює умови та порядок провадження виробничої діяльності та розміщення рекламоносіїв на автомобільних дорогах. Розділ VIII Закону закріплює основи фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування. До того ж джерела фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування визначаються згідно із законами України про Державний бюджет України на відповідний рік, законами України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», а також іншими нормативно-правовими актами. Розподіл коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування здійснюється для забезпечення сталого функціонування та збалансованого розвитку мережі автомобільних доріг загального користування в регіонах відповідно до пріоритетів, визначених державною стратегією та державними програмами, з урахуванням фактичного стану автомобільних доріг.

У кінцевих положеннях визначено умови розробки стандартів і норм з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, яке, відповідно до Закону проводиться органом державного управління автомобільними дорогами за погодженням з відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху. Затвердження державних стандартів з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг здійснюється центральним органом виконавчої влади з питань технічного регулювання.

Крім Закону України «Про автомобільні дороги» вимоги до розміщення рекламних об'єктів на вулично-дорожньої мережі містить *Закон України «Про рекламу»*. У Законі зазначено, що *зовнішня реклама* – це реклама, що розміщується на спеціальних тимчасових і стаціонарних конструкціях, розташованих на відкритій місцевості, а також на зовнішніх поверхнях будинків, споруд, на елементах вуличного обладнання, над проїжджою частиною вулиць і доріг. Стаття 16 названого закону містить основні вимоги до розміщення зовнішньої реклами. Так, розміщення зовнішньої реклами у населених пунктах провадиться на підставі дозволів, що надаються виконавчими органами сільських, селищних, міських рад, та в порядку, встановленому цими органами на підставі типових правил, що затверджуються Кабінетом Міністрів України. При видачі дозволів на

розміщення зовнішньої реклами втручання у форму та зміст зовнішньої реклами забороняється. Зовнішня реклама на територіях, будинках та спорудах розміщується за згодою їх власників або уповноважених ними органів (осіб). Розміщення зовнішньої реклами на територіях та об'єктах поза населеними пунктами провадиться лише за згодою їх власників або уповноважених ними органів (осіб). Стягнення плати за видачу дозволів забороняється.

Забороняється розташовувати засоби зовнішньої реклами:

- на пішохідних доріжках та алеях;
- у населених пунктах на висоті менш ніж 5 метрів від поверхні дорожнього покриття, якщо їх рекламна поверхня виступає за межі краю проїждої частини;
- поза населеними пунктами на відстані менш ніж 5 метрів від краю проїждої частини. Треба звернути увагу, що згідно із Законом України «Про рекламу» перелік обмежень та заборон щодо розміщення зовнішньої реклами, встановлений цим Законом, є вичерпним.

*Закон України «Про благоустрій населених пунктів»* визначає правові, економічні, екологічні, соціальні та організаційні засади благоустрою населених пунктів і спрямований на створення умов, сприятливих для життєдіяльності людини. У нашому випадку зазначений нормативно-правовий акт становить певний інтерес з того приводу, що, відповідно до цього закону, до об'єктів благоустрою населених пунктів належать майдани, площі, бульвари, проспекти, вулиці, дороги, провулки, узвози, проїзди, пішохідні та велосипедні доріжки. Отже, оскільки Закон визначає особливості використання та утримання об'єктів благоустрою, а також пов'язаних із цим відносин (права та обов'язки власників, балансоутримувачів, громадян, підприємств, установ та організацій у сфері благоустрою населених пунктів) його впевнено можна вважати таким, що регулює відносини з нагляду за станом доріг. Згідно із Законом, суб'єктами у сфері благоустрою населених пунктів є органи державної влади та органи місцевого самоврядування, підприємства, установи, організації, органи самоорганізації населення, громадяни.

Стаття 21 Закону «Про благоустрій населених пунктів» до елементів благоустрою відносить:

1) покриття площ, вулиць, доріг, проїздів, алей, бульварів, тротуарів, пішохідних зон і доріжок, відповідно до діючих норм і стандартів;

2) зелені насадження (у тому числі снігозахисні та протиерозійні) уздовж вулиць і доріг, у парках, скверах, на алеях, бульварах, в садах, інших об'єктах благоустрою загального користування, санітарно-захисних зонах, на прибудинкових територіях;

3) будівлі та споруди системи збирання і вивезення відходів;

4) засоби та обладнання зовнішнього освітлення та зовнішньої реклами;

5) технічні засоби регулювання дорожнього руху;

6) будівлі та споруди системи інженерного захисту території;

7) малі архітектурні форми;

8) інші елементи благоустрою, визначені нормативно-правовими актами.

Особливо треба підкреслити, що саме цей нормативно-правовий акт на законодавчому рівні закріплює базові вимоги щодо утримання зелених насаджень та освітлення об'єктів благоустрою, у тому числі вулиць та доріг населених пунктів. Розділ VIII Закону містить положення про відповідальність за порушення законодавства у сфері благоустрою населених пунктів, зокрема до них належить:

- порушення встановлених державних стандартів, норм і правил у сфері благоустрою населених пунктів;

- пошкодження (руйнування чи псування) вулично-дорожньої мережі, інших об'єктів благоустрою населених пунктів;

- забруднення (засмічення) території населеного пункту;

- неналежне утримання об'єктів благоустрою, зокрема, покриття доріг, тротуарів, освітлення територій населених пунктів тощо.

Встановлення певних адміністративно-господарчих відносин у сфері державного управління автомобільними дорогами здійснює *Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»*, який визначає особливості будівництва та/або експлуатації автомобільних доріг загального користування на умовах концесії. *Концесія* – надання концесієдавцем на підставі концесійного договору на платній та строковій основі концесіонеру права на будівництво та/або експлуатацію автомобільної дороги за умови взяття концесіонером на себе зобов'язань щодо її будівництва та/або експлуатації. Закон визначає права та обов'язки концесієдавця та концесіонера тощо.

Серед законів, які визначають повноваження Державтоінспекції як складової міліції у нагляді за станом доріг необхідно назвати *Закон України «Про міліцію»*. Згідно зі статтею 10 названого правового акту, міліція, відповідно до своїх завдань зобов'язана забезпечувати в

межах своєї компетенції безпеку дорожнього руху, додержання законів, правил і нормативів у цій сфері; здійснювати контроль за утриманням у належному технічному стані та чистоті доріг, вулиць, майданів. Для виконання покладених на неї обов'язків міліції надається право вносити відповідним державним органам, громадським об'єднанням або службовим особам, підприємствам, установам, організаціям обов'язкові до розгляду подання про необхідність усунення причин і умов, що сприяють вчиненню правопорушень; відвідувати підприємства, установи й організації для виконання контрольних і профілактичних функцій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху; вимагати від фізичних та юридичних осіб усунення порушень правил утримання та експлуатації автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, у встановленому порядку видавати приписи на усунення виявлених порушень, обмежувати або забороняти проведення ремонтно-будівельних робіт та здійснення інших заходів на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, якщо при цьому не додержуються вимоги щодо забезпечення громадської безпеки і безпеки дорожнього руху та його учасників.

Як було зазначено деякі з названих законодавчих актів передбачають відповідальність за порушення у сфері державного управління автомобільними дорогами та вулицями. Але власне матеріальні норми, за якими винні особи можуть бути притягнуті до того або іншого виду відповідальності містяться у Кодексі України про адміністративні правопорушення та Кримінальному Кодексі України.

До адміністративної відповідальності фізичні та посадові особи притягуються за правопорушення, передбачені статтею 128-1 *«Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху»*, статтею 139 *«Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення»*, статтею 140 *«Порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт»*, статтею 188-28 *«Невиконання законних вимог посадових осіб Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України»* Кодексу України про адміністративні правопорушення.

До кримінальної відповідальності притягуються особи, винні у скоєнні злочинів, передбачених статтею 288 *«Порушення правил, норм*

*і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху» та статтею 367 «Службова недбалість» Кримінального кодексу України, якщо в результаті бездіяльності, злочинної недбалості мають місце тяжкі наслідки в результаті дорожньо-транспортної пригоди. Притягнення до кримінальної відповідальності відбувається у порядку, визначеному Кримінальним та Кримінально-процесуальним Кодексами України.*

Можна назвати низку інших законодавчих актів, які до відносин з нагляду за станом доріг мають опосередковане відношення або носять фрагментарний характер, наприклад, Закон України «Про джерела фінансування

дорожнього господарства України», Закон України «Про транспорт», Закон України «Про залізничний транспорт», Земельний Кодекс України, Закон України «Про місцеве самоврядування», Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», Закон України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» та ін.

## **2.2. Постанови, Розпорядження Кабінету Міністрів України**

Основна кількість правових норм, що регулюють відносини під час проектування, будівництва, реконструкції та утримання вулиць, автомобільних доріг, їх елементів, штучних споруд та залізничних переїздів, інших суміжних заходів забезпечення безпеки дорожнього руху, міститься у підзаконних нормативних актах: указах Президента України, постановах, розпорядженнях Кабінету Міністрів України, відомчих нормативних актах міністерств та відомств України, рішеннях місцевих органів самоврядування.

Кожен вид нормативних актів має свій рівень правового регулювання, тобто існує тісний взаємозв'язок між юридичною силою нормативних актів і колом суспільних відносин, які вони регулюють.

Незважаючи на те, що становлення та розвиток правової держави потребує розширення сфери регулювання суспільних відносин законом, як ми вже зазначали у попередньому параграфі, законодавче регулювання не може охопити всіх цих відносин. Треба погодитися з тим, що одним із провідних напрямків удосконалення системи адміністративно-правових актів є посилення ролі законів у регулюванні організації та функціонування державної адміністрації.

Основним призначенням управлінської діяльності щодо встановлення норм права є виконання законів, а також інших державно-владних приписів, для реалізації яких потрібні додаткові положення нормативного характеру. Усі підзаконні нормативні акти мають свої особливості й різняться між собою. На думку Колпакова В.К., ці відмінності найчастіше зумовлені такими обставинами: а) цільовою спрямованістю і змістом норм; б) їх юридичною чинністю; в) масштабом дій норм; г) правовим статусом адресатів та ін.

Другою за значенням правового регулювання та юридичною силою групою нормативно-правових актів у сфері державного управління автомобільними дорогами є постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України. Спектр правового регулювання зазначених правових актів у нагляді за станом доріг дуже широкий: від затвердження загальних правил, інструкцій, порядків до вирішення на урядовому рівні окремо взятих конкретних питань.

Розглянемо наступні нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України наступним порядком за групами:

1) постанови (розпорядження), які закріплюють повноваження компетентних органів та основні напрямки державного управління автомобільними дорогами загального користування;

2) постанови, які затверджують певні правила проектування, будівництва та утримання автомобільних доріг (вулиць) та їх елементів, нагляд за дотриманням та виконанням яких покладається на підрозділи Державтоінспекції;

3) постанови, які регулюють інші суміжні з наглядом за станом доріг відносини.

#### *Перша група.*

Постанова Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 № 341 «Положення про Державтоінспекцію МВС України» визначає Державтоінспекцію МВС України головним органом, на який покладається забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Положення містить основні завдання та повноваження Державтоінспекції, права працівників Державтоінспекції, зокрема тих, що стосуються нагляду за станом доріг, питання фінансування та матеріально-технічного забезпечення діяльності служби. Це є основним нормативно-правовим актом, який на виконання Законів України «Про дорожній рух» і «Про міліцію» визначає та закріплює статус Державтоінспекції у системі забезпечення безпеки дорожнього руху як орган, що здійснює надвідомчі контрольно-наглядові функції.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.08.2008 № 1096-р *«Про схвалення Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування»*.

Концепція спрямована на визначення основних напрямів реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування та удосконалення механізму фінансового забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання зазначених доріг. Автомобільні дороги загального користування є невід'ємною складовою єдиної транспортної системи України, їх стан впливає, зокрема, на якість перевезення вантажів і пасажирів, рівень цін, ступінь зайнятості населення та темпи розвитку економіки держави. Проблема, на розв'язання якої спрямована Концепція – розвиток мережі автомобільних доріг та поліпшення їх транспортно-експлуатаційного стану. Концепція наголошує на потребі удосконалення система державного управління автомобільними дорогами загального користування для посилення ролі доріг залежно від їх адміністративного значення у забезпеченні соціально-економічного розвитку держави. Дається порівняльний аналіз можливих варіантів розв'язання проблеми та обґрунтування оптимального варіанта.

#### *Друга група.*

Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 *«Про правила дорожнього руху»*. Правила дорожнього руху (далі – ПДР), відповідно до Закону України «Про дорожній рух» – встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил. У загальних положеннях Правил зазначено, що дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків. Особа, яка створила такі умови, зобов'язана негайно вжити заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху на цій ділянці дороги та вжити всіх можливих заходів до усунення перешкод, а якщо це неможливо, попередити про них інших учасників дорожнього руху, повідомити підрозділ міліції, власника дороги або уповноважений ним орган. У Правилах робиться посилання, що використовувати дороги не за їх призначенням дозволяється з урахуванням вимог статей 36-38 Закону України «Про автомобільні дороги».

ПДР містять визначення основних термінів, які у них застосовуються, зокрема: автомагістраль, автомобільна дорога, вулиця (дорога), автомобільні дороги державного значення, дорожні роботи, дорожні умови, естакада, міст, пішохідна доріжка, проїзна частина тощо. Трактування цих термінів мають не суперечити аналогічним визначенням, які надаються у законодавчих актах. Крім того, у розділі 32 закріплено окремі питання дорожнього руху, що потребують узгодження з Державтоінспекцією, у тому числі – розміщення в смугах відведення автомобільних доріг або червоних лініях міських вулиць і доріг та їх штучних спорудах кіосків, павільйонів, рекламоносіїв, пересувних торговельних пунктів, а також на прилеглих територіях, будинках, спорудах – адміністративних приміщень підприємств, установ та організацій, місць торгівлі та надання послуг.

Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 № 198 *«Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони»*. Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони (далі – Правила) поширюються на автомобільні (позаміські) дороги, міські вулиці і дороги загального користування, залізничні переїзди (далі – дорожні об'єкти) в межах смуги їх відчуження та червоних ліній і є обов'язковими для їх власників або уповноважених ними органів, організацій, що здійснюють ремонт і утримання дорожніх об'єктів (далі – дорожньо-експлуатаційні організації) і користувачів. Правила користування, ремонту і утримання приватних і відомчих дорожніх об'єктів та правила їх охорони встановлюються власниками цих об'єктів за погодженням з органами Державтоінспекції. Єдині правила містять обов'язки власників дорожніх об'єктів або уповноважених ними органів, дорожньо-експлуатаційних організацій. Кожний учасник дорожнього руху повинен використовувати елементи дорожніх об'єктів відповідно до їх призначення з дотриманням вимог чинного законодавства. У Єдиних правилах містяться заборони та порядок погодження з Державтоінспекцією та розміщення, у межах червоних ліній, міських вулиць і доріг та смуг відчуження автомобільних (позаміських) доріг малих архітектурних форм, об'єктів реклами тощо. Більш детально про зміст Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів буде йти мова у підрозділі 4.4 підручника. Постанова вказує, що контроль за дотриманням цих Правил здійснюється власниками дорожніх об'єктів або уповноваженими ними органами та Державтоінспекцією.

Постанова Кабінету Міністрів України від 03.12.2009 № 1342 *«Про затвердження Правил паркування транспортних засобів»* затверджує Правила, які регламентують організацію та порядок паркування транспортних засобів на вулицях і дорогах населених пунктів. Згідно з зазначеною постановою відведені майданчики для паркування – це майданчики для паркування, розміщені в межах проїзної частини вулиці, дороги або тротуару та обладнані відповідно до вимог цих Правил і Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. Особливу увагу слід звернути до вимог щодо розміщення та обладнання майданчиків для паркування, зокрема спеціально обладнаних майданчиків для паркування, які закріплені у Правилах. Нормативний акт також дає визначення основних термінів, які використовуються у зазначених Правилах. Так, наприклад, новим є введення у практику та визначення поняття «спеціально обладнані майданчики для паркування» – майданчики для паркування, розміщені поза межами проїзної частини вулиці, дороги або тротуару та обладнані відповідно до вимог цих Правил і Правил дорожнього руху. Отже, Правила узагальнюють та доповнюють (деталізують) конкретні вимоги, які ставляться до обладнання одного з елементів вулиць та доріг – майданчиків для паркування.

Постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2006 № 1045 *«Про затвердження Порядку видалення дерев, кущів, газонів і квітників у населених пунктах»*. Цей Порядок визначає процедуру видалення дерев, кущів, газонів і квітників (далі – зелені насадження) на території населеного пункту.

### *Третя група.*

Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.1993 № 1053 *«Про затвердження переліку статистичних показників і порядку обліку звітності щодо питань БДР»*. Відповідно до Постанови обліку підлягають: автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди, а саме:

1) автомобільні (позаміські) дороги загального користування – протяжність за типом покриття:

- за значенням (державні, місцеві);
- за категоріями, в тому числі в межах населених пунктів;

2) мости і шляхопроводи – наявність, протяжність за типами (у тому числі через залізниці); за функціональним призначенням і за місцем розташування; за розрахунковим навантаженням; за обмеженням несучої спроможності;

3) відомчі і приватні автомобільні дороги – протяжність за типами покриття;

4) вулиці та дороги в містах – протяжність за типами покриття:

- за значенням (магістральні та місцевого значення);

- за наявністю водостоків;

5) залізничні переїзди – ті, що охороняються, обладнані та не обладнані засобами регулювання; за категоріями;

6) захисні та декоративні насадження, снігозахисні засоби – протяжність і площа;

7) технічні засоби регулювання дорожнього руху – кількість дорожніх знаків, направляючих стовпчиків, світлофорних об'єктів, автоматизованих систем керування дорожнім рухом, світлофорних об'єктів, що включені до складу автоматизованих систем керування дорожнім рухом; протяжність вулично-дорожньої мережі, що входить до автоматизованої системи керування дорожнім рухом; протяжність ліній дорожньої розмітки, транспортних і пішохідних огорожень.

8) об'єкти дорожнього сервісу – кількість і площа місць для зупинок транспортних засобів, стоянок і відпочинку учасників дорожнього руху, в тому числі з перехідно-швидкісними смугами, посадочними майданчиками, автопавільйонами; кількість лічильників обліку руху, підземних і надземних переходів; протяжність кабельних ліній і кількість колонок технологічного зв'язку на автомобільних дорогах; протяжність тротуарів, пішохідних і велосипедних доріжок, а також ліній штучного освітлення доріг, вулиць;

9) суми збору та використання коштів на будівництво, ремонт та утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів; обсяг ремонтів і робіт;

10) інтенсивність руху.

Порядок обліку і звітності з питань безпеки дорожнього руху визначається у типових формах первинної облікової документації, формах державної статистичної звітності та інструкціях щодо їх заповнення. Підприємства, організації, установи незалежно від форм власності та господарювання подають статистичну звітність органам державної статистики або іншим органам, що займаються державною статистикою, в порядку, встановленому Міністерством статистики України.

Постанова Кабінету Міністрів України 18.01.2001 № 30 *«Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами»*. Ці Пра-

вила встановлюють єдині вимоги до проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів з вантажем або без нього автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.

Необхідність встановлення окремого порядку проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами та вулицями обумовлена негативним впливом таких транспортних засобів на проїжджу частину (дорожнє покриття та «подушку» дороги). Такий вплив (тиск на поверхню дороги або залізничного переїзду) прямопропорційно залежить від ваги транспортного засобу (вантажу), а також кількості осей автомобіля, проміжком між ними. З огляду на те, що параметри та технологія побудови доріг та вулиць залежить від належності її до певної категорії, для мінімізації шкідливих наслідків рух великовагових транспортних засобів має погоджуватися з власниками таких доріг (вулиць) та залізничних переїздів. Отже норми, які містяться у зазначених Правилах є певною гарантією забезпечення збереження автомобільних доріг, вулиць, штучних споруд та залізничних переїздів під час їх експлуатації. Крім того, Правила встановлюють, якщо загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 60 тонн, власник автомобільних доріг чи вулиць або уповноважена ним організація, яка відповідає за їх експлуатаційне утримання, приймає рішення про проведення (за рахунок замовника) спеціального обстеження або/і випробування будівель, споруд і мереж на маршруті та у разі потреби про укріплення штучних споруд спеціалізованими організаціями, які мають відповідну ліцензію на його проведення.

Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 № 538 *«Про затвердження порядку обліку ДТП»*. Облік дорожньо-транспортних пригод ведеться для одержання об'єктивних статистичних даних для оцінки стану аварійності на дорогах України, аналізу причин виникнення цих пригод і вжиття заходів до їх запобігання. Комунальні та дорожні організації, крім обліку дорожньо-транспортних пригод за участю транспортних засобів, які їм належать, ведуть облік усіх дорожньо-транспортних пригод, скоєних на ділянках доріг і вулиць, що обслуговуються цими організаціями, і вживають невідкладних заходів до усунення причин виникнення таких пригод.

Постанова Кабінету Міністрів України від 04.06.2007 № 795 *«Про затвердження переліку платних послуг, які можуть надаватися органами та підрозділами Міністерства внутрішніх справ»*. Для поповнення державного бюджету та покриття витрат на забезпечення діяльності органів внутрішніх справ ця постанова Уряду затверджує

перелік платних послуг, які можуть надаватися органами та підрозділами міліції. Із включених до переліку послуг деякі стосуються і певних процедур, які природно входять до нагляду за станом доріг, а саме:

1) підготовка та видача технічних умов на обладнання технічними засобами регулювання дорожнього руху окремих ділянок автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів під час виконання ремонтно-будівельних та інших робіт, крім аварійних;

2) надання допомоги в розробленні проектів і схем організації дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах;

3) перевірка проектної документації на відповідність наданим технічним умовам та нормативно-правовим актам з безпеки дорожнього руху;

4) розроблення технічних умов на:

- будівництво автокооперативів, автостоянок, пунктів технічного обслуговування транспортних засобів, споруд торговельно-побутового призначення та інших об'єктів дорожньої інфраструктури, установлення рекламних носіїв тощо;

- реконструкцію та капітальний ремонт автокооперативів, автостоянок та інших об'єктів дорожньої інфраструктури;

- будівництво та реконструкцію автозаправних станцій, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу.

Кошти, що надійшли від надання зазначених послуг, зараховуються в дохід державного бюджету і використовуються відповідно до законодавства.

### **2.3. Відомчі розпорядчі документи міністерств, Державної служби автомобільних доріг України**

Проблема відомчого правового регулювання тривалий час є предметом пильної уваги представників різних галузей правової науки. Разом з тим, норми відомчих актів складають більшість норм, що регулюють діяльність щодо забезпечення безпеки дорожнього руху взагалі. Закон України «Про дорожній рух», інші законодавчі акти частіш за все визначають повноваження суб'єктів державного управління автомобільними дорогами лише у загальному вигляді. Застосовувати ці норми без конкретизації практично неможливо. В цьому і полягає значення відомчого регулювання.

Поділ відомчих нормативних актів (здебільшого це накази), які стосуються нагляду за станом доріг треба поділити залежно від суб'єкту їх підготовки.

Отже, пропонуємо розглянути основні накази (розпорядження):

- Міністерства внутрішніх справ України;
- Міністерства транспорту та зв'язку України;
- Міністерство з питань житлово-комунального господарства України;
- Спільні накази міністерств.
- Державної служби автомобільних доріг України;

Розпорядження МВС України від 06.08.2009 № 683 *«Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху»* підготовлено з метою посилення контролю з боку підрозділів Державтоінспекції за станом утримання вулично-дорожньої мережі, організацією дорожнього руху, дорожнім перевезенням небезпечних вантажів, рухом великогабаритних і великовагових транспортних засобів, належної організації роботи із зазначених питань. Основний зміст діяльності підрозділів Державтоінспекції щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі викладено у методичних рекомендаціях, які затверджено відповідним розпорядженням. Методичні рекомендації розроблені відповідно до положень Конституції України, Законів України «Про міліцію», «Про дорожній рух», Кодексу України про адміністративні правопорушення, інших Законів України, Указів Президента України, постанови Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 року № 341 «Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ», а також нормативно-правових актів МВС України. Так, методичні рекомендації визначають особливості участі підрозділів Державтоінспекції у питаннях:

- проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та штучних споруд;
- організації дорожнього руху;
- організації маршрутів руху транспорту загального користування;
- розміщення об'єктів дорожнього сервісу, зовнішньої реклами тощо;
- дорожнього перевезення небезпечних вантажів, руху великовагових і великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.

Наказ МВС України від 26.02.2009 № 77 *«Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»* визначає особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена статтями 139, 140, 188-28 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а саме порушення правил, норм та стандартів під час проектування, погодження, утримання та ремонту автомобільних доріг, вулиць та їх елементів.

Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.01.2007 № 54 *«Про затвердження Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів»*. Затверджена цим наказом Інструкція визначає порядок улаштування, обслуговування та утримання залізничних переїздів, що експлуатуються на залізницях України. Вимоги Інструкції є обов'язковими для виконання працівниками залізничного транспорту, причетними до проектування, будівництва та експлуатації залізничних переїздів. Інструкція містить класифікацію переїздів, порядок визначення категорій переїздів. Крім того, Інструкція закріплює організацію роботи та обов'язки чергового по переїзду.

Наказ Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154 *«Про затвердження Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів міського благоустрою»* (зазначений державний комітет реорганізовано у Міністерство з питань житлово-комунального господарства України). Цей Порядок є нормативно-правовим актом, який встановлює правила проведення та обсяги робіт з ремонту та утримання об'єктів міського благоустрою. Вимоги цього Порядку обов'язкові для всіх організацій незалежно від їх відомчої належності та форм власності, які займаються ремонтом та експлуатацією об'єктів міського благоустрою. Наказ визначає що саме є об'єктами міського благоустрою, серед яких:

- вулично-дорожня мережа (земляне полотно і проїзна частина вулиць, доріг, майданів, внутрішньоквартальних та інших проїздів, тротуари, пішохідні та велосипедні доріжки, вуличні автомобільні стоянки, водостічні та дренажні системи, труби та малі мости, які не є окремими інвентарними об'єктами, технічні засоби організації дорожнього руху, у тому числі системи керування рухом);
- штучні споруди на вулично-дорожній мережі (мости, естакади, шляхопроводи, транспортні та пішохідні тунелі);

- зелені насадження (зокрема зелені насадження на вулицях, дорогах);

- вуличне освітлення.

У наказі зазначені види ремонтних робіт (капітальний ремонт, поточний ремонт, утримання) та їх обсяги. Крім того, наказ визначає порядок укладання договорів підряду і порядок оплати робіт з капітального та поточного ремонту, закріплює номенклатуру робіт з капітального, поточного ремонту та утримання об'єктів міського благоустрою.

Спільний наказ Державної служби автомобільних доріг України, Міністерства транспорту та зв'язку України, МВС України, Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи, Державного комітету телерадіомовлення України від 12.05.2006 № 176/464/467/286/111 *«Про затвердження Порядку оперативного інформування учасників дорожнього руху про стан аварійності на автомобільних дорогах, дорожнього покриття, а також гідрометеорологічні та інші умови дорожнього руху»* спрямований на організацію спільних заходів органів державної влади щодо інформування учасників дорожнього руху при виникненні надзвичайних ситуацій техногенного або природного характеру, ускладненні метеорологічних умов, що спричинили порушення автомобільного сполучення, або в разі виникнення на окремих ділянках автомобільних доріг загального користування умов, що становлять загрозу безпеці дорожнього руху або можуть призвести до руйнування автомобільних доріг чи штучних споруд на них. Додатки до наказу містять перелік природних перешкод, які виникають в осінньо-зимовий період при експлуатації автомобільних доріг.

Спільний наказ МВС України та Державної служби автомобільних доріг України від 07.05.2008 № 219/198 *«Про затвердження Порядку взаємодії дорожніх організацій і підприємств та підрозділів Державтоінспекції МВС України при проведенні габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування та Технологічного регламенту здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування»* затверджує Технологічний регламент здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування. Цей Технологічний регламент

розроблено відповідно до вимог Законів України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», «Про міліцію», Правил дорожнього руху, Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами. Габаритно-ваговий контроль здійснюється на автомобільних дорогах загального користування уповноваженими Укравтодором дорожніми підприємствами та організаціями разом з відповідними підрозділами Державтоінспекції виключно в пунктах габаритно-вагового контролю.

Наказ Української державної корпорації з будівництва, ремонту та утриманню автомобільних доріг «Укравтодор» від 26.09.1997 № 190 *«Про затвердження технічних правил ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування»*. Технічними правилами передбачено, що під час планування робіт з ремонту і утримання автомобільних доріг у першочерговому порядку передбачаються та здійснюються заходи щодо безпеки дорожнього руху на основі обліку і аналізу дорожньо-транспортних пригод, результатів обстежень і огляду автомобільних доріг і, передусім, на аварійних і небезпечних ділянках та місцях концентрації ДТП. Дорожньо-експлуатаційні організації, що виконують роботи з ремонту та утримання дорожніх об'єктів (автомобільні дороги загального користування з усіма розміщеними на них спорудами) в межах смуги відводу, вживають всіх заходів по організації і забезпеченню безпеки руху автотранспорту і пішоходів на підставі вимог діючих правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху згідно з чинним законодавством України.

Основою планування заходів з організації та забезпечення безпеки руху є:

- результати щомісячного аналізу дорожньо-транспортних пригод;
- комісійні науково-обґрунтовані пропозиції щодо ліквідації місць та ділянок концентрації ДТП;
- приписи Державтоінспекції МВС України.

Під час планування реконструкції, капітального та інших видів ремонту автомобільних доріг у першу чергу передбачають заходи з ліквідації аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП, а також ділянок із найбільш несприятливими умовами з точки зору забезпечення безпеки руху.

Державна служба автомобільних доріг України на виконання постанови Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 № 538 «Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод» та з

метою упорядкування відомчого обліку дорожньо-транспортних пригод, скоєних на автомобільних дорогах загального користування наказом від 28.03.2006 № 110 *«Про затвердження Порядку обліку, реєстрації та оперативної передачі інформації про дорожньо-транспортні пригоди, що скоїлись на автомобільних дорогах загального користування»* затвердила Порядок обліку, реєстрації та оперативної передачі інформації про дорожньо-транспортні пригоди, що скоїлись на автомобільних дорогах загального користування.

До обліку та реєстрації в дорожньо-експлуатаційних організаціях Укравтодору належать усі дорожньо-транспортні пригоди, скоєні на автомобільних дорогах і вулицях, що обслуговуються цими організаціями.

Джерелом отримання виробничими підрозділами повідомлень про ДТП на обслуговуваних дорогах є інформація від чергових частин районних органів внутрішніх справ або нарядів Державтоінспекції. Отримана інформація про ДТП заноситься до журналу обліку пригод. У цьому ж журналі містяться записи про щоденні запити до чергових частин районного органу внутрішніх справ стосовно скоєних ДТП на обслуговуваних дорогах.

Відділ з організації безпеки дорожнього руху Облавтодору, служби автомобільних доріг в області по записах в журналах обліку пригод та з урахуванням актів огляду місць їх скоєння складає довідку про аварійність із зазначеними недоліками в утриманні доріг до 5 числа місяця, що настає за звітним звіряє відомості про ДТП із даними обласної Державтоінспекції. Щомісяця відділ з організації безпеки дорожнього руху Облавтодору або фахівці, на яких покладено питання організації дорожнього руху, проводять лінійний аналіз усіх зафіксованих у журналі обліку ДТП з виявленими недоліками в експлуатаційному утриманні доріг згідно з вимогами ДСТУ 218-03449261-099-2002 та визначають ділянки доріг, де необхідно оперативно вжити заходів з ліквідації виявлених недоліків.

Наказ Державної служби автомобільних доріг України від 29.09.2005 № 414 *«Про затвердження Порядку видачі дозволів на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування об'єктів сервісу на землях дорожнього господарства та згод і погоджень на об'єкти зовнішньої реклами вздовж автомобільних доріг загального користування»*. Наказ видано з метою поліпшення умов безпеки руху автомобільними дорогами загального користування, підвищення ефективності використання земель дорожнього господарства, удосконалення системи видачі дозволів на розміщення об'єктів дорож-

нього сервісу та зовнішньої реклами вздовж автомобільних доріг загального користування.

Згідно з цим наказом однією з основних вимог при визначенні можливості розміщення та оснащення об'єкта сервісу, розміщення спеціальних конструкцій і зовнішньої реклами на конкретній ділянці автомобільної дороги під час обстеження є необхідність визначити наявність аварійно-небезпечних ділянок, місць концентрації ДТП.

Причинами відмови у видачі дозволу, згоди або погодження на розміщення, будівництво і реконструкцію об'єктів сервісу, згод та погоджень на розміщення спеціальних конструкцій і зовнішньої реклами на землях дорожнього господарства вздовж автомобільних доріг загального користування можуть бути віднесення ділянки дороги до аварійно-небезпечної або місця чи ділянки концентрації дорожньо-транспортних пригод.

Для подальшого удосконалення статистичної звітності у сфері дорожнього господарства і ефективного контролю за використанням бюджетних коштів Державна служба автомобільних доріг України наказом від 19.07.2006 № 284 *«Про затвердження форм звітності у сфері дорожнього господарства та Інструкцій щодо їх заповнення»* затвердила форми статистичної звітності № 1-ДГ «Звіт про наявність автомобільних доріг загального користування та їх благоустрій» та Інструкцію щодо її заповнення. Департаменту автомобільних доріг Державної служби автомобільних доріг України дано доручення забезпечити збір та подання зведеної інформації за формами звітності № 1-ДГ у встановлені терміни на адресу Держкомстату України. Інструкцією зі складання звітності за формою № 1-ДГ передбачено складати її службами автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі один раз на рік. Звіт подається у терміни та на адресу, що вказані на бланку форми. Державна служба автомобільних доріг України після одержання звітів за формою № 1-ДГ від територіальних служб автомобільних доріг готує зведений звіт і подає його Держкомстату України 15 березня року, наступного за звітним.

Обліку підлягають автомобільні дороги загального користування за категоріями і значеннями, дорожні споруди, технічні засоби організації дорожнього руху тощо. Звіт складається окремо по всіх автомобільних дорогах (міжнародних, національних, регіональних, територіальних, обласних, районних) за мережею доріг державного і місцевого значення та в цілому за регіонами.

Вказівка Державної служби автомобільних доріг України, Департаменту Державтоінспекції МВС України від 05.11.2007 № 2471/7375 *«Про порядок обстеження дорожніх умов у місцях скоєння дорожньо-транспортних пригод»* підготовлена відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 № 538 *«Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод»*, наказу МВС України від 28.12.2005 № 1242 *«Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення»*, наказу Державної служби автомобільних доріг України від 28.03.2006 № 110 *«Про затвердження Порядку обліку, реєстрації та оперативної передачі інформації про дорожньо-транспортні пригоди, що скоїлись на автомобільних дорогах загального користування»* та з метою одержання об'єктивних статистичних даних для оцінки стану аварійності на автомобільних дорогах загального користування, аналізу аварійності з причини недоліків в утриманні доріг та вжиття заходів до їх запобігання.

#### **2.4. Державні стандарти України у галузі організації дорожнього руху**

**Державні стандарти України (ДСТУ)** – це нормативні документи, які діють на території України і застосовуються усіма підприємствами незалежно від форми власності та підпорядкування, громадянами – суб'єктами підприємницької діяльності, міністерствами (відомствами), органами державної виконавчої влади, на діяльність яких поширюється дія стандартів.

Стандарти розробляються відповідно до чинного законодавства України та документів міжнародних і регіональних організацій зі стандартизації, що встановлюють для загального і багаторазового застосування правила, загальні принципи або характеристики, які стосуються діяльності чи її результатів, для досягнення оптимального ступеня впорядкованості, розроблені на основі консенсусу та затверджені уповноваженим органом. Розроблення державних стандартів України здійснюють технічні комітети зі стандартизації (ТК), міністерства (відомства), головні (базові) організації зі стандартизації або організації, що мають у відповідній галузі необхідний науково-технічний потенціал.

ДСТУ для будь-якої держави світу є національним стандартом України, який затверджується Держстандартом України, в галузі

будівництва – Мінбудархітектурою України. ДСТУ мають міжгалузеве використання і запроваджуються переважно на продукцію масового чи серійного виробництва, на норми, правила, вимоги, терміни та поняття, позначення й інші об'єкти, регламентування яких необхідно для забезпечення оптимальної якості продукції, а також для єдності та взаємозв'язку різних галузей науки, техніки, виробництва та культури.

ДСТУ існують у нашій державі з 1993 року. До державних стандартів також прирівнюються державні будівельні норми, правила, та державні класифікатори техніко-економічної та соціальної інформації. Республіканські стандарти колишнього УРСР застосовуються як державні стандарти України до часу їх заміни або скасування.

**Державні стандарти України містять обов'язкові та рекомендовані вимоги.**

До **обов'язкових** належать:

- вимоги, що забезпечують безпеку продукції для життя, здоров'я і майна громадян, її сумісність і взаємозамінність, охорону навколишнього природного середовища і вимоги до методів випробувань цих показників;

- вимоги техніки безпеки і гігієни праці з посиланням на відповідні санітарні норми і правила;

- метрологічні норми, правила, вимоги та положення, що забезпечують достовірність і єдність вимірювань;

- положення, що забезпечують технічну єдність під час розроблення, виготовлення, експлуатації (застосування) продукції;

- поняття і терміни, що використовуються у сфері поводження з відходами, вимоги до класифікації відходів та їх паспортизації,

- способи визначення складу відходів та їх небезпечності, методи контролю за станом об'єктів поводження з відходами, вимоги щодо безпечного для довкілля та здоров'я людини поводження з відходами, а також вимоги щодо відходів як вторинної сировини.

Обов'язкові вимоги державних стандартів підлягають безумовному виконанню органами державної виконавчої влади, всіма підприємствами, їх об'єднаннями, установами, організаціями та громадянами – суб'єктами підприємницької діяльності, на діяльність яких поширюється дія стандартів.

**Рекомендовані** вимоги державних стандартів України підлягають безумовному виконанню, якщо:

- це передбачено чинними актами законодавства;

- ці вимоги включено до договорів на розроблення, виготовлення та поставку продукції;

● виготівником (постачальником) продукції зроблено заяву про відповідність продукції цим стандартам.

ДСТУ затверджуються центральним органом виконавчої влади з питань технічного регулювання, а державні стандарти в галузі будівництва та промисловості будівельних матеріалів – спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з будівництва та архітектури. Після затвердження вони підлягають державній реєстрації в центральному органі виконавчої влади з питань технічного регулювання і публікуються українською мовою з автентичним текстом російською мовою.

Стандартизація та нормування дорожнього руху провадиться для встановлення обов'язкових норм, правил, вимог щодо організації та безпеки дорожнього руху.

Державні стандарти дорожнього руху визначають поняття і терміни, методи здійснення контролю за станом організації дорожнього руху, вимоги щодо запобігання шкідливому впливу транспорту на здоров'я людини та навколишнє природне середовище, інші питання, пов'язані з дорожнім рухом. Стандарти розробляються та вводяться в дію в порядку, що встановлюється законодавством України.

Стандартизація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг спрямовується на:

здійснення єдиної державної технічної політики;

захист інтересів держави і користувачів автомобільних доріг стосовно дотримання будівельних норм і правил у процесі будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг;

забезпечення безпеки дорожнього руху та зменшення шкідливого впливу на довкілля, а також функціонування автомобільних доріг з урахуванням ризику виникнення природних і техногенних катастроф та інших надзвичайних ситуацій;

удосконалення нормативно-правової бази функціонування мережі автомобільних доріг, виконання робіт та надання послуг;

забезпечення обороноздатності та мобілізаційної готовності держави.

Розробка стандартів і норм з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг проводиться органом державного управління автомобільними дорогами за погодженням з відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху та затверджується центральним органом виконавчої влади з питань технічного регулювання.

За часи незалежності в Україні було розроблено ряд Державних стандартів у галузі організації дорожнього руху.

***ДСТУ 2587-94 Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю.*** Правила застосування. Стандарт поширюється на розмітку доріг, що споруджуються та експлуатуються, незалежно від їх відомчої приналежності і установлює форму, колір, розміри, технічні вимоги, норми видимості та правила застосування розмітки на вулицях і дорогах (в подальшому – дорогах) України.

Стандарт повністю відповідає вимогам Конвенції про дорожні знаки і сигнали (Відень, 1968 р.) та протоколу про розмітку доріг (1973 р.) до Європейської Угоди, що доповнює цю Конвенцію.

У стандарт включено світло- і кольоротехнічні параметри і загальні вимоги та методи контролю дорожньої розмітки, виконаної із звичайних матеріалів та матеріалів, що мають світлоповертальні властивості, призначеної для застосування на міжнародних автомобільних дорогах відповідно до вимог СТ СЕВ 5864.

***ДСТУ 2735 – 94 Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Вимоги безпеки дорожнього руху.*** Цей стандарт поширюється на стаціонарні дорожні огороження (крім тросових) і напрямні пристрої, які розміщуються для забезпечення безпеки дорожнього руху на вулицях і дорогах та залізничних переїздах, і встановлює правила використання цих засобів на всіх небезпечних ділянках доріг вулично-шляхової мережі. Вказаний стандарт відповідає вимогам Конвенції про дорожні знаки і сигнали (Відень, 1968 р.) та Європейській угоді, що доповнює цю конвенцію (Женева, 1971 р.). Вимоги цього стандарту є обов'язковими.

***ДСТУ 3587-97 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану.*** Чинний стандарт поширюється на автомобільні дороги, вулиці і дороги міст та населених пунктів, залізничні переїзди. Він установлює вимоги до експлуатаційного стану автомобільних доріг, вулиць населених пунктів, залізничних переїздів та технічних засобів організації дорожнього руху.

***ДСТУ 4100-02 Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування.*** Стандарт поширюється на дорожні знаки, призначені для інформування учасників дорожнього руху щодо умов і режимів руху на дорогах і вулицях, а також правила їх застосування на усіх дорогах, що експлуатуються та будуються.

***ДСТУ 4092-02 Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки.*** Цей стандарт поширюється на світлофори дорожні, призначені для регулювання руху транспортних засобів і пішоходів на автомобільних

дорогах, вулицях та залізничних переїздах і встановлює основні технічні вимоги до них.

***ДСТУ Б В.2.3-9-2003 Споруди транспорту. Пристрої дорожні напрямні. Загальні технічні умови.*** Цей стандарт поширюється на стаціонарні дорожні напрямні пристрої (стовпчики напрямні, тумби сигнальні, острівці напрямні та безпеки), що призначені для орієнтування учасників дорожнього руху відносно меж смуг руху, проїзної частини, позначення перешкод та зовнішнього краю узбіч автомобільних доріг. Даний стандарт відповідає вимогам Конвенції про дорожні знаки і сигнали (Відень, 1968 року) та Європейській угоді, що доповнює Конвенцію (Женева, 1971 року). Вимоги цього стандарту є обов'язковими при проектуванні будівництва, реконструкції, ремонті та утриманні автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів.

***ДСТУ Б В.2.3-10-2003 Споруди транспорту. Огородження дорожнє парпетного типу. Загальні технічні умови.*** Цей стандарт розповсюджується на дорожні огороження першої групи парпетного типу, призначені для відвернення з'їзду дорожнього транспортного засобу у небезпечну зону. Вимоги стандарту обов'язкові до виконання при проектуванні, будівництві, реконструкції, ремонті та утриманні автомобільних доріг, вулиць, штучних споруд.

***ДСТУ 4123-06 Безпека дорожнього руху. Пристрій примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки на вулицях і дорогах. Загальні технічні вимоги.*** Стандарт поширюється на пристрій примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки на вулично-дорожній мережі і встановлює загальні вимоги і правила його застосування.

***ДСТУ Б В.2.3-8-2003 Споруди транспорту. Дорожні покриття. Методи вимірювання зчпних якостей.*** Цей стандарт встановлює методи вимірювання зчпних якостей поверхні дорожнього покриття автомобільних доріг загального користування, вулиць і доріг населених пунктів, внутрішньогосподарських доріг, під'їзних і внутрішніх доріг промислових підприємств й інших організацій незалежно від їх відомчої належності і застосовується:

- при операційному контролі для коригування технологічних процесів влаштування дорожніх покриттів;
- при приймальному контролі для оцінки якості виконання робіт з влаштування дорожніх покриттів;
- при експлуатаційному контролі для виявлення ділянок дорожніх покриттів з недостатніми зчпними якостями.

**СОУ 45.2-00018112-007:2008** *Порядок визначення ділянок і місць концентрації ДТП дорожньо-транспортних пригод на дорогах загального користування.* Чинний стандарт установлює методику визначення ділянок (місць) концентрації дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) за даними лінійного (картографічного) аналізу ДТП на автомобільних дорогах загального користування України, в тому числі тих, що суміщаються з дорогами та вулицями населених пунктів. Вимоги цього стандарту є обов'язковими для власників автомобільних доріг та уповноважених ними органів, органів Державтоінспекції МВС України.

## 2.5. Державні будівельні норми

У 2009 році Верховна Рада України прийняла Закон України «Про будівельні норми», яким визначено правові та організаційні засади розроблення, погодження, затвердження, реєстрації і застосування будівельних норм.

Вказаним нормативно-правовим актом передбачено, що:

**будівельні норми** – це затверджений суб'єктом нормування підзаконний нормативний акт технічного характеру, що містить обов'язкові вимоги у сфері будівництва, містобудування та архітектури, а також визначено поняття

**державні будівельні норми (ДБН)** – нормативно-правовий акт, затверджений центральним органом виконавчої влади з питань будівництва, та архітектури.

До суб'єктів нормування у будівництві цей Закон відносить центральний орган виконавчої влади з питань будівництва та архітектури, а також міністерства, інші центральні органи виконавчої влади, до повноважень яких належать питання з нормування у будівництві. Розробка, затвердження, внесення змін до державних будівельних норм та визнання їх такими, що втратили чинність, здійснюються центральним органом виконавчої влади з питань будівництва та архітектури, а галузевих – відповідними суб'єктами нормування. Законом України «Про будівельні норми» створюються центральний фонд будівельних норм та фонди галузевих будівельних норм. Тексти всіх будівельних норм, включених до центрального фонду будівельних норм, розміщуються на офіційному веб-сайті центрального органу виконавчої влади з питань будівництва та архітектури.

Фінансування робіт з нормування у будівництві пропонується здійснювати із засобів державного бюджету, місцевих бюджетів і інших джерел, визначених законодавством.

Державні та галузеві будівельні норми протягом одного місяця з дня їх затвердження підлягають реєстрації у центральному органі виконавчої влади з питань будівництва та архітектури та не потребують реєстрації в Міністерстві юстиції України. Вони набирають чинності не раніше ніж через 90 днів з дня їх опублікування в офіційному друкованому виданні відповідного суб'єкта нормування.

Застосування будівельних норм або їх окремих положень є обов'язковим для всіх суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, які провадять будівельну, містобудівну, архітектурну діяльність та забезпечують виготовлення продукції будівельного призначення. Будівельні норми, також можуть містити вимоги щодо оцінки відповідності будівельної продукції вимогам законодавства. Якщо у будівельних нормах є посилання на стандарти, то ці стандарти є обов'язковими до застосування.

Відповідальність за недотримання вимог будівельних норм визначається законом.

На сьогодні в Україні діє ряд державних будівельних норм у галузі організації дорожнього руху та проектуванні, будівництві та реконструкції доріг та вулиць. Ми надамо стисло характеристику основних з них.

***ДБН 360-92 Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень.*** Зазначені Державні будівельні норми розповсюджуються на проектування нових і реконструкцію існуючих міських і сільських поселень України. Дійсні норми обов'язкові для органів державного управління, місцевого і регіонального самоврядування підприємств і організацій незалежно від форм власності і відомчої підлеглості, суспільних об'єднань і громадян, які здійснюють проектування, будівництво і впорядкування на території міських і сільських поселень.

***ДБН Б.2.4-1-94 Планування і забудова сільських поселень.*** Зазначені Державні будівельні норми розповсюджуються на планування, забудову нових і реконструкцію існуючих сільських поселень України. Ці норми обов'язкові для всіх державних, кооперативних і громадських підприємств, організацій і установ, незалежно від форм власності та відомчого підпорядкування, які здійснюють проектування, будівництво і благоустрій на території сільських населених пунктів,

а також для фермерських (селянських) господарств та індивідуальних забудовників

**ДБН В.2.3-5-2001 Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів.** Ці норми поширюються на проектування та будівництво нових, реконструкцію та капітальний ремонт існуючих вулиць і доріг міських і сільських населених пунктів. Вони не поширюються на внутрішньомайданчикові дороги промислових, складських і сільсько-господарських підприємств, позаміські та тимчасові дороги.

Норми є обов'язковими для органів виконавчої влади, контролю та експертизи, місцевого самоврядування, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та відомчої належності, громадських об'єднань і фізичних осіб, які мають ліцензію і здійснюють проектування, будівництво та капітальний ремонт вулиць і доріг населених пунктів.

**ДБН В.2.3-4-2007 Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво.** Норми встановлюють вимоги на проектування та будівництво нових і реконструкцію існуючих автомобільних доріг загального користування. Вони не поширюються на відомчі (технологічні) автомобільні дороги, вулиці і дороги міст та інших населених пунктів, автомобільні дороги на приватних територіях.

### **Висновок до розділу.**

Нагляд за станом доріг природно пов'язаний та є частиною діяльності у сфері державного управління автомобільними дорогами, дорожнім господарством. Чільне місце у державному управлінні дорожнім господарством посідає правове регулювання відносин, які складаються під час здійснення цієї діяльності. Центральне місце у правовому регулюванні діяльності з нагляду за станом доріг займають закони. Причому їх значення у розбудові правової держави має постійно зростати, оскільки верховенство закону є невід'ємною ознакою останньої. Враховуючи першочергове значення законодавчих актів, треба констатувати, що основна кількість правових норм, які регулюють відносини щодо проектування, будівництва, реконструкції та утримання вулиць, автомобільних доріг, їх елементів, штучних споруд та залізничних переїздів, інших суміжних заходів забезпечення безпеки дорожнього руху, міститься у підзаконних нормативних актах: указах Президента України, постановах та розпорядженнях Кабінету Міністрів України, відомчих наказах, рішен-

нях органів місцевого самоврядування. Усі підзаконні нормативні акти мають свої особливості й різняться між собою. Специфічною особливістю правового регулювання зазначених відносин є встановлення та дотримання великої кількості правил, технічних стандартів та будівельних норм, які містяться у відповідних ДСТУ, ДБНах, СНіПах тощо

### **Контрольні питання до розділу:**

1. Які основні конвенції Організацій Об'єднаних Націй стосуються питань безпеки дорожнього руху?
2. У яких статтях закону України «Про дорожній рух» закріплені положення щодо діяльності з нагляду за станом доріг?
3. Які закони, крім закону України «Про дорожній рух», регулюють відносини, пов'язані з проектуванням, будівництвом, ремонтом та утриманням вулиць та автомобільних доріг, та дорожніх об'єктів?
4. На які групи можна умовно поділити нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України, що стосуються питань нагляду за станом доріг?
5. Які накази та розпорядження (у тому числі спільні) МВС України стосуються питань діяльності з нагляду за станом доріг?
6. Що таке Державні стандарти України?
7. Що таке Державні будівельні норми?
8. Які основні ДСТУ, що стосуються проектування, будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів Ви знаєте?
9. Які основні ДБН, що стосуються проектування, будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів Ви знаєте?

### **Рекомендована література до розділу:**

1. Збірник нормативних документів по нагляду за станом автомобільних доріг та вулиць, частина 1; [для службового користування] / під загальн. ред. О. М. Кав'юка. – Тернопіль, УДАІ УМВС України в Тернопільській області, 2008. – 531 с., 16 с. іл.
2. Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України : [1-е офіційне видання станом на 01.08.2009] / Під заг. ред. С. Г. Коломійця, С. М. Протченка; редкол.: С. І. Будник, В. М. Бесчастний, Г. В. Георгієнко та

ін. У 3 ч. – Частина 1. – К.: ДДАІ МВС України, Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2009. – 700 с.

3. Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України : [1-е офіційне видання станом на 01.08.2009] / Під заг. ред. С. Г. Коломійця, С. М. Протченка; редкол.: С. І. Будник, В. М. Бесчастний, Г. В. Георгієнко та ін. У 3 ч. – Частина 2. – К. : ДДАІ МВС України, Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2009. – 846 с.

4. Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України : [1-е офіційне видання станом на 01.08.2009] / Під заг. ред. С. Г. Коломійця, С. М. Протченка; редкол.: С. І. Будник, В. М. Бесчастний, Г. В. Георгієнко та ін. У 3 ч. – Частина 3. – К. : ДДАІ МВС України, Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2009. – 486 с.

5. Поленина С.В. Научные основы типологии нормативно-правовых актов в СССР / Поленина С. В., Сильченко Н. В. – М. : Наука, 1987. – 152 с.

6. Собакарь А. О., Основи безпеки дорожнього руху : навч. посіб. / за ред. В. М. Бесчастного / Собакарь А. О., Холмянський Я. Д., Тараненко С. М. – К. : Знання, 2007. – 312 с., 20 с. іл.

## **Розділ 3. СИСТЕМА СУБ'ЄКТІВ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЬНИМИ ДОРОГАМИ**

### **3.1. Система суб'єктів державного управління автомобільними дорогами**

Державна система забезпечення безпеки дорожнього руху передбачає вдосконалення законодавства у цій сфері, утворення комфортних умов для руху транспорту і пішоходів на вулично-дорожній мережі, зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму. Одним з напрямків діяльності органів державної влади у галузі транспорту є управління автомобільними дорогами загального користування та вулицями населених пунктів (дорожнім господарством).

*Державна система управління автомобільними дорогами та вулицями (дорожнім господарством)* охоплює діяльність центральних органів виконавчої влади, урядових та територіальні органів державного управління, місцевого самоврядування, а також установ, організацій, об'єднань, підприємств усіх форм власності, які беруть участь у реалізації державної стратегії розвитку дорожнього господарства та проведенні єдиної правової, технічної, економічної політики в дорожньому комплексі; розробленні та виконанні державних програм, спрямованих на створення умов для надійного й безпечного руху на автомобільних дорогах загального користування та вулицях населених пунктів; задоволенні потреб суспільного виробництва, населення та оборони країни в удосконаленні та раціональному розвитку дорожньої мережі; організації збирання, зосередження та цільового використання коштів, що надходять для фінансування дорожнього господарства; організації проектування, будівництва, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування та інженерних споруд на них; забезпеченні разом із Державтоінспекцією додержання чинного законодавства щодо охорони вулиць, доріг і споруд на них тощо.

Державна система управління автомобільними дорогами та вулицями *включає* такі компоненти як завдання та функції управління, суб'єкти (органи) управління та об'єкти управління, а також взаємозв'язок між суб'єктами та об'єктами у вигляді прийняття та направлення для виконання управлінських рішень, здійснення контролю-наглядових дій та аналізу діяльності (як зворотній зв'язок).

**Основним завданням державного управління є забезпечення належного функціонування усієї мережі автомобільних доріг загального користування незалежно від їх адміністративного значення і ролі у транспортному процесі.**

*Функції управління* – конкретні дії або сукупність дій, які забезпечують досягнення поставленої мети (завдань). Головною метою управління є створення безпечних та комфортних умов руху на вулично-дорожній мережі держави.

*Управлінське рішення* – директивний акт цілеспрямованого впливу на об'єкт управління, що характеризує конкретну управлінську ситуацію, і який містить заходи, програму досягнення мети.

*Нагляд* – спостереження за дотриманням об'єктами управління нормативних актів з питань безпеки у процесі їх діяльності.

*Суб'єкти управління* – персонал, функціональні служби, структурні підрозділи, спеціально створені органи, які впливають на систему управління для забезпечення її функціонування.

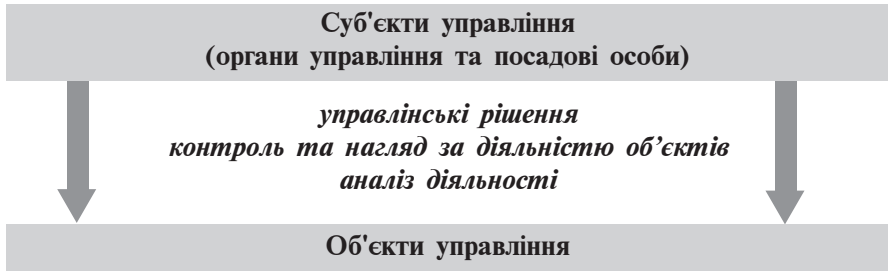
*Органи управління* – установи, організації підприємства та їх структурні підрозділи, що мають право приймати управлінські рішення в межах своєї компетенції та контролювати виконання прийнятих рішень, призначені для управління автомобільними дорогами (вулицями), забезпечення їх функціонування, розвитку та фінансування. Визначення цього терміну у нашому випадку не суперечить поняттю «Суб'єкт владних повноважень», яке міститься у пункті 7 статті 3 Кодексу адміністративного судочинства України.

*Суб'єкт владних повноважень* – це орган державної влади, орган місцевого самоврядування, їхня посадова чи службова особа, інший суб'єкт при здійсненні ними владних управлінських функцій на основі законодавства, в тому числі на виконання делегованих повноважень. Державну політику і стратегію розвитку всіх видів автомобільних доріг на території України здійснює центральний орган виконавчої влади у галузі транспорту. Державне управління автомобільними дорогами загального користування на сьогодні здійснює Державна служба автомобільних доріг України, що є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через керівника центрального органу виконавчої влади у галузі транспорту і який має свої органи управління на місцях. Управління функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться.

*Об'єкти управління* – елементи структури системи управління та виробничі процеси, на які спрямовано вплив функцій управління, а також відносини, пов'язані з функціонуванням та розвитком автомобільних доріг незалежно від їх призначення та форм власності.

*Малюнок 1*

*ДЕРЖАВНА СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ  
АВТОДОРОГАМИ ТА ВУЛИЦЯМИ*



На виконання Указу Президента України від 08.11.2001 «Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України» постановою Кабінету Міністрів України від 28.02.2002 № 221 утворено відкрите акціонерне товариство «*Державна акціонерна компанія*». Засновником та власником 100 % акцій державної акціонерної компанії «Автомобільні дороги України» є держава в особі Державної служби автомобільних доріг України. Одним із головних її завдань сьогодні є виконання обсягів робіт з будівництва, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг, мостів, інших споруд та елементів облаштування доріг. Компанія здійснює ремонтно-будівельні роботи на дорогах загального користування державного і місцевого значення довжиною 170 тис. км.

До складу акціонерної компанії входять 32 дочірніх підприємства, що діють в АР Крим, у всіх областях України та в м. Севастополі і які мають більше 630 філій (райавтодори, ДЕУ, ДЕД). Райавтодори, як правило, розміщені в районних центрах і обслуговують автомобільні дороги загального користування місцевого значення в межах цього району. Дорожньо-експлуатаційні управління (ДЕУ) і дорожньо-експлуатаційні дільниці (ДЕД) обслуговують дороги державного значення за лінійно-територіальним принципом і розміщені в містах,

селища міського типу та селах, що прилягають до доріг, які обслуговуються цими філіями. Основне завдання всіх філій – забезпечення безпечного та безперебійного руху автомобільного транспорту на автомобільних дорогах України незалежно від пори року та погодних умов.

У концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування, затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2008 року № 1096-р наголошується на тому, що обслуговування доріг здійснюється за принципом нівелювання вимог до обслуговування автомобільних доріг державного і місцевого значення, які відрізняються за функціональним призначенням.

Проблема прискорення розвитку мережі автомобільних доріг загального користування та поліпшення їх транспортно-експлуатаційного стану може бути розв'язана шляхом удосконалення системи державного управління автомобільними дорогами загального користування.

Крім Державної служби автомобільних доріг України, згідно із Законом України «Про автомобільні дороги», управління дорогами міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони (дороги та вулиці) знаходяться. Відповідні повноваження сільських, селищних, міських, районних рад та рад районів у містах щодо утримання та ремонту вулиць і доріг закріплені у статтях 6 та 7 Закону України «Про дорожній рух».

У містах питаннями управління дорожнім господарством, яке, відповідно до Закону України «Про благоустрій населених пунктів», належить до елементів благоустрою займаються відповідні Головні управління (управління, відділи) благоустрою та комунального обслуговування міських рад. Отже, певна участь у питаннях проектування, будівництва та утримання вулиць та доріг населених пунктів належить і Міністерству з питань житлово-комунального господарства України (планування забудови міст, виконання Генеральних планів забудови тощо).

**Утримання залізничних переїздів** у межах смуги відчуження залізниць здійснюється власниками залізничної колії або уповноваженими ними органами.

Управління залізницею та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності, здійснюється органом управління залізничним транспортом – Державною адміністрацією залізничного транспорту України (далі – Укрзалізни-

ця), підпорядкованим центральному органу виконавчої влади в галузі транспорту відповідними територіальними органами Державної адміністрації залізничного транспорту України.

*Залізниця* – статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі. Залізниця є основною організаційною ланкою на залізничному транспорті. Створення, реорганізація, ліквідація та визначення територіальних меж залізниць, призначення і звільнення їх керівників здійснюються рішеннями Кабінету Міністрів України за поданням центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту.

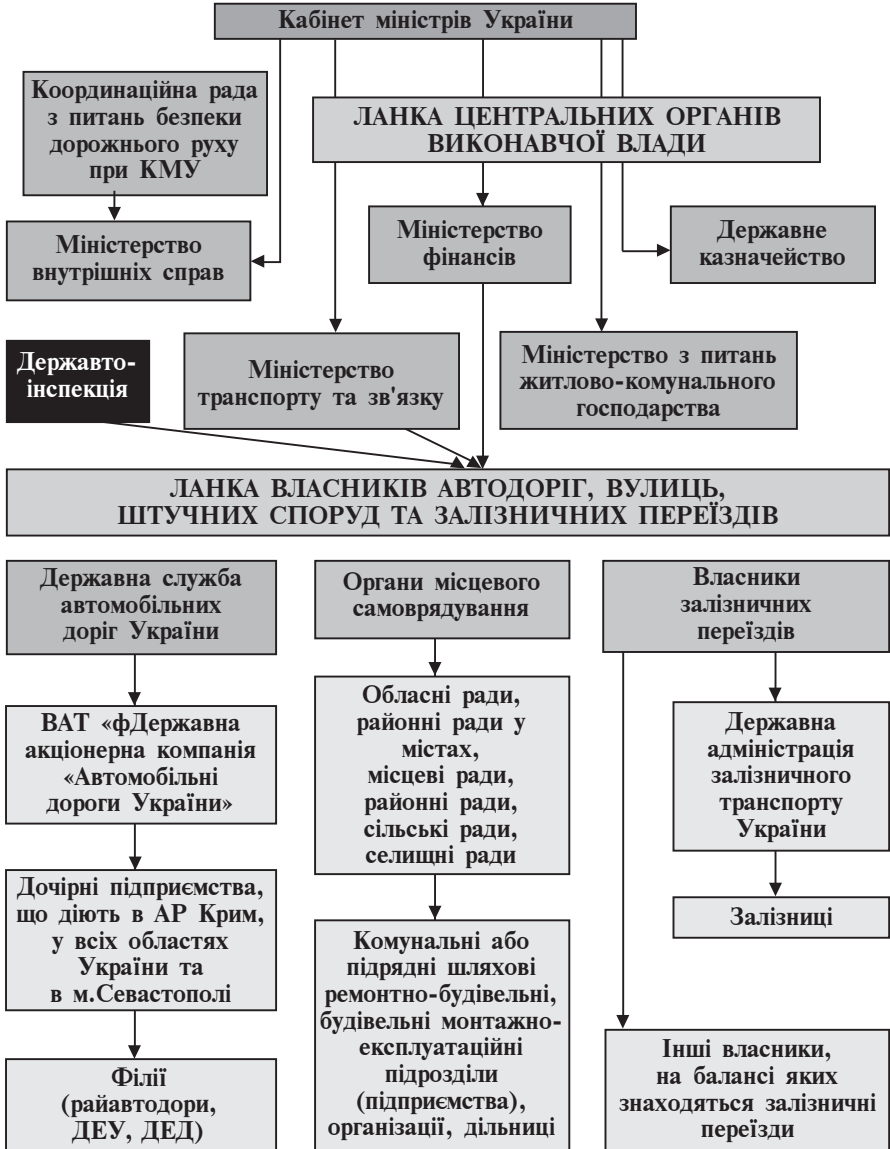
Крім загальнодержавної мережі залізничних колій у власності інших суб'єктів господарювання (підприємств, установ, організацій) знаходяться під'їзні колії. *Під'їзні колії* – залізничні колії, які призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій та установ у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.

Фінансування будівництва та реконструкції об'єктів дорожнього господарства, що мають загальнодержавне значення та забезпечують функціонування Єдиної транспортної системи України, може здійснюватися із загального фонду державного бюджету, про що у законі про державний бюджет робиться окремий запис. Таким чином, до участі у державному управлінні автомобільними дорогами (у частині розподілу та контролю витрачання коштів) опосередковано приєднуються Міністерство фінансів України та Державне Казначейство України.

Як було зазначено у параграфі 2.1, відповідно до Закону України «Про міліцію» до завдань органів внутрішніх справ входить обов'язок забезпечувати в межах своєї компетенції безпеку дорожнього руху, додержання законів, правил і нормативів у цій сфері; здійснювати контроль за утриманням у належному технічному стані та чистоті доріг, вулиць, майданів. Таким чином Міністерство внутрішніх справ України безумовно є одним з основних суб'єктів у ланцюгу системи державного управління автомобільними дорогами та вулицями.

Відповідно до законодавчих актів, державну систему управління автомобільними дорогами та вулицями очолює Кабінет Міністрів України. Ці повноваження випливають з Конституції України, Законів України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», указів Президента України тощо.

*СИСТЕМА СУБ'ЄКТІВ УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЬНИМИ ДОРОГАМИ ТА ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПЕРЕЇЗДАМИ*



Окреслені міністерства у названій системі державного управління складають умовну ланку центральних органів виконавчої влади та є передаточним механізмом керуючого впливу за конкретними напрямками. Нижня ланка цієї системи представлена власниками (балансоутримувачами) автомобільних доріг, вулиць залізничних переїздів, їх структурними підрозділами, комунальними та підрядними підприємствами, установ, організацій, концесіонерами. До них належать, зокрема, Державна служба автомобільних доріг України, органи місцевого самоврядування, Державна адміністрація залізничного транспорту України та інші власники залізничних переїздів, шляхові ремонтно-будівельні та будівельні монтажні-експлуатаційні установи й організації, залізниці, транспортні або залізничні цеха (депо), які входять до складу підприємств, установ, організацій – власників під'їзних колій тощо.

Особливе місце у цій системі суб'єктів посідає Державтоінспекція МВС України, яка є головним органом, на який покладається забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Повноваження Державтоінспекції як суб'єкту, який здійснює надвідомчий контроль у сфері безпеки дорожнього руху, у тому числі і нагляд за станом доріг, вулиць та залізничних переїздів, визначені Законом України «Про дорожній рух» (стаття 52-1), Законом України «Про міліцію», Положенням про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ іншими нормативно-правовими актами.

У наступних параграфах ми розглянемо ступінь і форми участі основних суб'єктів державного управління автомобільними дорогами та вулицями, тобто з'ясуємо їхню компетенцію.

### **3.2. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері державного управління автомобільними дорогами**

Визначимо компетенцію як певний обсяг державної діяльності, покладений на конкретний орган або коло питань, передбачених законодавством, іншими нормативно-правовими актами, які він має право вирішувати в процесі практичної діяльності.

У юридичній енциклопедії з цього приводу зазначається, що компетенція державних органів (органів місцевого самоврядування) та їх посадових осіб встановлюється правовими актами. Її реалізація забезпечується засобами державного примусу.

Складовими частинами «компетенції» є: а) предмети відання (суспільні відносини) або «підвідомчість»; б) «права та обов'язки» або «владні повноваження» органу.

Обсяг компетенції конкретних державних органів та їх посадових осіб залежить від місця, яке посідає той чи інший орган або посадова особа в ієрархічній структурі відповідних органів: чим вищий рівень органу та його посадової особи, тим більший обсяг їх компетенції.

Відповідно до статті 113 Конституції України, вищим органом у системі органів виконавчої влади є Кабінет Міністрів України. Законом України «Про дорожній рух» визначено, що державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, відповідно до чого у статті 4 названого закону окреслена його компетенція.

**До компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху належить:**

- підготовка проектів законів, нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України;
- визначення повноважень органів виконавчої влади і управління;
- формування державних органів управління у сфері дорожнього руху, керівництво їх діяльністю;
- розробка і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, вимог екологічної безпеки, а також програм координації використання всіх видів транспорту загального користування (автомобільний, залізничний, повітряний, водний);
- фінансування, керівництво і контроль за виконанням державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;
- координація діяльності міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань та місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху, а також вимог екологічної безпеки;
- контроль за виконанням законодавства про дорожній рух;
- визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки;
- встановлення єдиних вимог щодо проектування, будівництва, реконструкції, ремонту, утримання та охорони автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, затвердження програм їх будівництва;
- встановлення єдиних вимог щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів, що експлуатуються в Україні;

- визначення порядку видачі ліцензій і сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, іншими видами діяльності, що впливають на безпеку руху.

Згідно зі статтею 21 цього ж закону, Кабінет Міністрів України визначає порядок користування автомобільними дорогами. Відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги», Кабінет Міністрів України через керівника центрального органу виконавчої влади у галузі транспорту та відповідні органи управління на місцях спрямовує і координує діяльність Державної служби автомобільних доріг України щодо державного управління автомобільними дорогами загального користування.

Автомобільні дороги загального користування можуть надаватися у концесію. *Концесія* – надання концесіодавцем на підставі концесійного договору на платній та строковій основі концесіонеру права на будівництво та/або експлуатацію автомобільної дороги за умови взяття концесіонером на себе зобов'язань щодо її будівництва та/або експлуатації. У статті 2 Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» зазначається, що відповідно до державної програми розвитку автомобільних доріг загального користування та з урахуванням соціально-економічної ефективності таких доріг, Кабінет Міністрів України визначає об'єкти концесії у сфері будівництва та/або експлуатації автомобільних доріг і затверджує їх перелік.

Закон України «Про автомобільні дороги» встановлює певні засади щодо належності та статусу автомобільних доріг. Провідне місце у таких відносинах належить саме Уряду країни:

- перелік доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями міст та інших населених пунктів і фінансуються з державного бюджету, затверджує Кабінет Міністрів України один раз на три роки;

- автомобільні дороги загального користування, які у зв'язку з розширенням меж територій міст стають частиною їх вулично-дорожньої мережі, можуть передаватися безоплатно в комунальну власність за рішенням Кабінету Міністрів України;

- проїзна частина доріг, штучні споруди (мости і шляхопроводи), технічні засоби організації дорожнього руху та зовнішнє освітлення на вулицях і дорогах міст та інших населених пунктів можуть передаватися безоплатно в державну власність, а також із державної

в комунальну власність за рішенням відповідних органів місцевого самоврядування та Кабінету Міністрів України;

- автомобільні дороги на приватних територіях можуть передаватися власниками приватних територій у державну або комунальну власність за рішенням, відповідно, Кабінету Міністрів України або органів місцевого самоврядування;

- віднесення автомобільних доріг загального користування та окремих їх ділянок, у тому числі мостових переходів, до розряду платних здійснюється з урахуванням державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг України на підставі окремого закону. Подання до Кабінету Міністрів України про віднесення автомобільної дороги загального користування до розряду платних здійснює орган державного управління автомобільними дорогами за погодженням з органами місцевого самоврядування, по території яких проходить ця автомобільна дорога, на підставі техніко-економічного обґрунтування та/або проектно-кошторисної документації;

- максимальний розмір плати та порядок її справляння встановлюються Кабінетом Міністрів України;

- справляння плати за проїзд припиняється та відновлюється за рішенням Кабінету Міністрів України.

### **3.3. Компетенція Міністерства транспорту та зв'язку України та Державної служби автомобільних доріг України у сфері державного управління автомобільними дорогами.**

*Міністерство транспорту та зв'язку України (далі – Мінтрансзв'язку)* є головним (центральним) органом у системі центральних органів виконавчої влади з питань реалізації державної політики у галузі автомобільного, транспорту та забезпечення безпеки руху. Основні завдання та компетенція Мінтрансзв'язку закріплені у Постанові Кабінету Міністрів України від 06.06.2006 № 789 «Про затвердження Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України». Відповідно до Положення, до основних завдань Мінтрансзв'язку належить забезпечення проведення державної політики з питань розвитку всіх видів автомобільних доріг на території України. Відповідно до покладених завдань, міністерство організовує будівництво та ремонт нових і забезпечує збільшення строку експлуатації та пропускної спроможності діючих транспортних об'єктів у мирний час та в особливий період.

***Мінтрансв'язку має право:***

- залучати спеціалістів органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій (за погодженням з їх керівниками) для розгляду питань, що належать до його компетенції;
- одержувати в установленому законодавством порядку від органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування інформацію, документи і матеріали, необхідні для виконання покладених на нього завдань;
- скликати в установленому порядку наради з питань, що належать до його компетенції.

Під час виконання покладених на нього завдань Мінтрансв'язку взаємодіє з іншими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, а також з відповідними органами іноземних держав.

Мінтрансв'язку в межах своїх повноважень на основі та на виконання актів законодавства видає накази, організовує і контролює їх виконання. У разі потреби видає разом з іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади спільні акти. Нормативно-правові акти Мінтрансв'язку підлягають реєстрації в установленому законодавством порядку. У випадках, передбачених законодавством, рішення Мінтрансв'язку є обов'язковими для виконання органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами та організаціями всіх форм власності, а також громадянами.

Згідно із статтею 10 Закону України «Про автомобільні дороги», ***Державна служба автомобільних доріг України*** є центральним органом виконавчої влади, що здійснює державне управління автомобільними дорогами загального користування.

Крім Закону України «Про автомобільні дороги», діяльність та правовий статут Державної служби автомобільних доріг України регламентуються Положенням про Державну службу автомобільних доріг України (далі – Укравтодор), затвердженим Указом Президента України від 19.01.2002

№ 50/2002. Згідно з Положенням, Укравтодор вносить у встановленому порядку пропозиції щодо формування державної політики у сфері дорожнього господарства і забезпечує її реалізацію, здійснює управління в цій сфері, а також міжгалузеву координацію та функціональне регулювання з питань, віднесених до його відання. До того ж, Укравтодор має узагальнювати практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляти

пропозиції щодо вдосконалення цього законодавства і в установленому порядку вносить їх на розгляд Президентів України і Кабінету Міністрів України. У межах своїх повноважень Укравтодор організує виконання актів законодавства та здійснює систематичний контроль за їх реалізацією.

*Основними завданнями Укравтодору (згідно з Положенням) є:*

- підготовка пропозицій щодо формування державної економічної, науково-технічної, інноваційної, інвестиційної, кадрової, соціальної та зовнішньоекономічної політики у сфері дорожнього господарства, забезпечення її реалізації, а також розроблення і впровадження стратегії розвитку дорожнього господарства;

- підготовка та організація виконання державних програм з питань забезпечення надійного і безпечного руху автомобільними дорогами загального користування, вдосконалення і розвитку дорожнього господарства;

- здійснення відповідно до законодавства, державного регулювання і контролю у сфері дорожнього господарства, державного управління автомобільними дорогами загального користування;

- організація будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, а також відповідних інженерних комунікацій і споруд.

*Укравтодор, відповідно до покладених на нього завдань:*

- 1) аналізує стан розвитку дорожнього господарства і рівень задоволення суспільних потреб в автомобільних дорогах загального користування, готує пропозиції щодо дальшого розвитку мережі цих доріг, розробляє і в межах своїх повноважень здійснює заходи з розвитку дорожнього господарства;

- 2) бере участь у розробленні проектів Державного бюджету України та Державної програми економічного і соціального розвитку України, Програми діяльності Кабінету Міністрів України;

- 3) бере участь у межах своєї компетенції в підготовці пропозицій щодо формування і реалізації державної податкової, антимонопольної та цінової політики у сфері дорожнього господарства;

- 4) вживає у межах своїх повноважень заходів щодо створення для підприємств усіх форм власності рівних умов господарювання;

- 5) організує розроблення проектів державних програм розвитку дорожнього господарства та проведення їх експертизи, передбаченої законодавством;

- 6) організує розроблення і виконання програм розвитку об'єктів дорожнього сервісу, визначає порядок розташування і, з питань, що належать до його компетенції, функціонування цих об'єктів;

7) здійснює, відповідно до законодавства, управління коштами Державного дорожнього фонду України та в межах своїх повноважень визначає напрями використання бюджетних коштів, призначених для фінансування дорожнього господарства;

8) виступає в установленому порядку державним замовником наукових і науково-технічних досліджень з питань розвитку дорожнього господарства;

9) координує здійснення заходів щодо впровадження енергозберігаючих технологій у дорожньому господарстві;

10) бере участь у розробленні та виконанні державних екологічних програм, а також заходів з ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи;

11) виконує функції з управління автомобільними дорогами загального користування та іншими об'єктами державної власності, що належать до сфери його управління;

12) вживає заходів з удосконалення механізму державного регулювання у сфері дорожнього господарства, створення правових та економічних умов, спрямованих на стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності в цій сфері; бере участь у розробленні механізмів структурної перебудови дорожнього господарства, вдосконалення системи управління цим господарством;

13) здійснює облік автомобільних доріг загального користування, відповідних інженерних комунікацій і споруд;

14) подає Кабінету Міністрів України пропозиції щодо переліків автомобільних доріг державного значення, погоджує зміни, що вносяться до переліків автомобільних доріг місцевого значення;

15) розробляє і подає в установленому порядку пропозиції щодо порядку проїзду автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів з наднормативними габаритами, масою, осьовим навантаженням; погоджує, відповідно до законодавства, маршрути проїзду автомобільними дорогами загального користування великогабаритних та великовагових транспортних засобів;

16) здійснює в межах своїх повноважень контроль за додержанням вимог законодавства щодо користування та охорони автомобільних доріг загального користування;

17) аналізує інформацію про стан автомобільних доріг загального користування та безпеки дорожнього руху, організовує проведення діагностики і оцінки транспортно-експлуатаційної якості зазначених доріг, відповідних інженерних мереж і споруд, розробляє і реалізовує заходи щодо поліпшення їх якості;

18) вносить у встановленому порядку пропозиції щодо визначення особливостей приватизації державного майна, що перебуває у сфері його управління;

19) бере участь у межах своєї компетенції в розробленні і здійсненні організаційних, інженерно-технічних та інших заходів щодо підготовки єдиної транспортної системи України до функціонування в особливий період; забезпечує в разі запровадження в державі особливого періоду переведення об'єктів дорожньої інфраструктури на відповідний режим функціонування, а також технічне прикриття та відбудову автомобільних доріг;

20) бере участь у межах своєї компетенції та в порядку, визначеному законодавством, у розслідуванні причин аварій і катастроф на автомобільних дорогах, а також провадить службові розслідування;

21) розробляє і здійснює заходи щодо забезпечення функціонування дорожнього господарства в умовах стихійного лиха, у разі виникнення аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, під час ліквідації наслідків таких ситуацій;

22) здійснює в межах своїх повноважень контроль за станом роботи з попередження правопорушень на підприємствах, в установах і організаціях дорожнього господарства;

23) забезпечує разом з Міністерством внутрішніх справ України додержання вимог законодавства щодо охорони автомобільних доріг загального користування, відповідних інженерних мереж і споруд;

24) забезпечує в установленому порядку ведення статистичної звітності з питань, що належать до його компетенції;

25) організовує роботу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників дорожнього господарства;

26) проводить роботу з урізноманітнення джерел фінансування будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, відповідних інженерних мереж і споруд, розвитку виробничих потужностей дорожнього господарства;

27) вживає заходів щодо соціального захисту працівників підприємств, установ та організацій дорожнього господарства;

28) забезпечує функціонування автоматизованих систем управління, зв'язку, інформаційного забезпечення на автомобільних дорогах загального користування;

29) координує діяльність підприємств, установ і організацій усіх форм власності щодо здійснення будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування;

30) затверджує в межах своєї компетенції нормативно-технічну документацію з питань будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг, технічні умови виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг суб'єктами господарювання у сфері дорожнього господарства, галузеві стандарти, також здійснює контроль за їх додержанням;

31) забезпечує розроблення, експертизу та затвердження в установленому порядку проектно-кошторисної документації на будівництво та ремонт автомобільних доріг загального користування, відповідних інженерних мереж і споруд;

32) забезпечує організацію будівництва й експлуатації автомобільних доріг загального користування, відповідних інженерних мереж і споруд, інших об'єктів дорожнього господарства, в тому числі на умовах концесії;

33) проводить моніторинг внутрішнього і зовнішнього ринків будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг;

34) затверджує в установленому порядку техніко-економічні обґрунтування, переліки, титули будов і проектно-вишукувальних робіт, організовує виконання дорожніх робіт і контроль за їх виконанням;

35) вживає в межах своєї компетенції заходів щодо створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, інфраструктури дорожнього господарства;

36) організовує, відповідно до законодавства, розроблення і здійснення заходів щодо інтеграції вітчизняного дорожнього господарства в європейську і світову транспортні системи;

37) бере участь у підготовці міжнародних договорів України, готує пропозиції з укладення, денонсації таких договорів, у межах своєї компетенції укладає міжнародні договори України та забезпечує виконання Україною зобов'язань за міжнародними договорами з питань, віднесених до його відання;

38) здійснює заходи щодо галузевого співробітництва України з Європейським Союзом, у межах своїх повноважень забезпечує виконання Українською стороною зобов'язань за Угодою про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами, адаптацію законодавства України до законодавства Європейського Союзу, виконання інших заходів з інтеграції України у Європейський Союз;

39) забезпечує виконання завдань мобілізаційної підготовки та мобілізаційної готовності держави в межах визначених законодавством повноважень;

40) реалізовує в межах повноважень, визначених законодавством, державну політику у сфері охорони державної таємниці, здійснює в установленому порядку контроль за станом охорони та збереження державної таємниці у центральному апараті Укравтодору, на підприємствах, в установах та організаціях, що належать до сфери його управління;

41) виконує інші функції, необхідні для реалізації покладених на нього завдань.

*Укравтодор має право:*

1) представляти Кабінет Міністрів України за його дорученням у міжнародних організаціях та під час укладення міжнародних договорів України;

2) залучати в установленому порядку спеціалістів центральних та місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ і організацій для розгляду питань, що належать до його компетенції;

3) утворювати в разі потреби за погодженням з іншими зацікавленими центральними та місцевими органами виконавчої влади комісії, експертні та консультативні ради, робочі групи;

4) приймати у випадках, передбачених законодавством, за погодженням з органами внутрішніх справ рішення про тимчасове обмеження або заборону в разі потреби руху автомобільними дорогами загального користування;

5) одержувати в установленому законодавством порядку від центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування інформацію, документи і матеріали, необхідні для виконання покладених на нього завдань;

6) скликати в установленому порядку наради з питань, що належать до його компетенції.

Укравтодор під час виконання покладених на нього завдань взаємодіє з іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, а також з відповідними органами іноземних держав.

У межах своїх повноважень Укравтодор на основі та на виконання актів законодавства видає накази, організовує і контролює їх виконання. У разі потреби видає разом з іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади спільні акти. Нормативно-правові акти Укравтодору підлягають реєстрації в установленому законодавством порядку. У випадках, передбачених законодавством, рішення Укравтодору є обов'язковими для виконання центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого само-

врядування, підприємствами, установами і організаціями всіх форм власності та громадянами. Укравтодор реалізовує свої повноваження безпосередньо та через установи й організації, що належать до сфери його управління. Для погодженого вирішення питань, що належать до компетенції Укравтодору, обговорення найважливіших напрямів його діяльності в Укравтодорі утворюється колегія у складі Голови (голова колегії), заступників Голови за посадою, керівників структурних підрозділів Укравтодору.

### **3.4. Компетенція власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів.**

*Власник* – це особа, яка має право власності. Право власності складається з трьох «правомочностей»: право володіння, право користування, право розпорядження.

Отже, підставою для класифікації власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів має бути певний вид власності на зазначені об'єкти дорожнього господарства.

Стосовно автомобільних доріг та вулиць законодавство України (Закони України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги» та «Про джерела фінансування дорожнього господарства України») визначає такі види власності:

- державна (автомобільні дороги загального користування, у тому числі платні автомобільні дороги, відомчі дороги);
- комунальна (дороги та вулиці населених пунктів);
- приватна (автомобільні дороги на приватних територіях, а також технологічні автомобільні дороги).

Автомобільні дороги загального користування перебувають у державній власності (крім сільських доріг, порядок управління якими встановлюється Кабінетом Міністрів України) і не підлягають приватизації. Автомобільні дороги загального користування, які у зв'язку з розширенням меж територій міст стають частиною їх вулично-дорожньої мережі, можуть передаватися безоплатно в комунальну власність за рішенням Кабінету Міністрів України. Порядок передачі автомобільних доріг (ділянок) до комунальної власності відбувається відповідно до Закону України «Про передачу об'єктів права державної та комунальної власності». Функціонування платних автомобільних доріг загального користування забезпечують державні дорожні підприємства, що належать до сфери управління

органу державного управління автомобільними дорогами загального користування, або концесіонери.

*Комунальна власність* є власністю відповідної територіальної громади. Сама територіальна громада розглядається як спільнота громадян України – жителів міста, села і селища або добровільного об'єднання жителів декількох сіл, що утворюють окреме поселення, наділене правом самостійно вирішувати питання місцевого значення в рамках Конституції і законів України. Отже, суб'єктом права комунальної власності, згідно з Конституцією України, є територіальна громада, а від її імені – господарюючий орган місцевого самоврядування, що обирається жителями міста, села, селища або об'єднання сіл (відповідні ради та виконавчі органи цих рад). Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю. Управління функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться. Проїзна частина доріг, штучні споруди (мости і шляхопроводи), технічні засоби організації дорожнього руху та зовнішнє освітлення на вулицях і дорогах міст та інших населених пунктів можуть передаватися безоплатно в державну власність, а також з державної в комунальну власність за рішенням відповідних органів місцевого самоврядування та Кабінету Міністрів України.

До відомчих (технологічних) автомобільних доріг належать внутрішньогосподарські технологічні дороги, що знаходяться у *власності юридичних або фізичних осіб*. Управління функціонуванням і розвитком відомчих (технологічних) автомобільних доріг здійснюється юридичними або фізичними особами, у власності яких вони знаходяться, згідно з вимогами законодавства.

До автомобільних доріг на приватних територіях належать автомобільні дороги, що знаходяться на територіях, власниками яких є *юридичні (недержавні) або фізичні особи*. Автомобільні дороги на приватних територіях можуть передаватися власниками приватних територій у державну або комунальну власність за рішенням, відповідно, Кабінету Міністрів України або органів місцевого самоврядування.

Зі статті 24 Закону України «Про дорожній рух» випливає, що разом з власниками відповідальність за створення безпечних умов руху на дорогах, вулицях та залізничних переїздах, що знаходяться у їх віданні несуть уповноважені ними органи, а також керівні працівники дорожньо-експлуатаційних організацій.

Як зазначалося у параграфі 3.3 державне управління автомобільними дорогами загального користування здійснює Державна служба автомобільних доріг України та її регіональні підрозділи.

Основні обов'язки, права та відповідальність органу державного управління автомобільними дорогами загального користування закріплені у статтях 11-13 Закону України «Про автомобільні дороги».

Зокрема, *основними обов'язками органу державного управління автомобільними дорогами загального користування є:*

- 1) розроблення державної стратегії та програм розвитку дорожнього господарства, забезпечення їх фінансування та виконання;
- 2) розроблення пропозицій щодо фінансування та здійснення контролю за цільовим використанням бюджетних коштів;
- 3) розроблення заходів щодо інтеграції автомобільних доріг загального користування до міжнародної мережі автомобільних доріг та гармонізація технічних норм і правил з вимогами міжнародного законодавства;
- 4) розробка та реалізація заходів з безпеки дорожнього руху;
- 5) забезпечення безперервних, безпечних, економічних та зручних умов руху транспортних засобів з нормативними технічними характеристиками і навантаженнями;
- 6) організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг за встановленими для них будівельними нормами, державними стандартами і нормами;
- 7) здійснення державного регулювання та контролю у сфері дорожнього господарства відповідно до законодавства;
- 8) розробка нормативів та методик визначення витрат, пов'язаних із будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг загального користування;
- 9) забезпечення технічного нагляду за станом автомобільних доріг;
- 10) виявлення аварійно-небезпечних місць (ділянок) та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод на автомобільних дорогах і здійснення заходів щодо їх ліквідації;
- 11) забезпечення дотримання норм природоохоронного законодавства у процесі будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг;
- 12) завчасне оповіщення користувачів автомобільних доріг про строки та порядок тимчасового обмеження або припинення руху транспортних засобів;
- 13) забезпечення належного маршрутного орієнтування користувачів автомобільних доріг;

14) забезпечення сталого функціонування автомобільних доріг у зимовий період;

15) озеленення смуги відведення автомобільних доріг;

16) здійснення статистичного обліку та паспортизації автомобільних доріг.

***Орган державного управління автомобільними дорогами загального користування має право:***

1) вимагати від користувачів автомобільних доріг виконання вимог цього Закону та інших законодавчих та нормативно-правових актів України, що регулюють функціонування автомобільних доріг загального користування;

2) вносити пропозиції щодо створення державних комісій з питань відчуження земель приватної та комунальної власності для будівництва або реконструкції автомобільних доріг;

3) залучати в установленому порядку спеціалістів центральних та місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ і організацій для розгляду питань, що належать до його компетенції;

4) утворювати, у разі потреби, за погодженням з іншими центральними органами виконавчої влади комісії, експертні та консультативні ради, робочі групи;

5) вимагати дотримання норм природоохоронного законодавства учасниками дорожнього руху та ініціювати притягнення до адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення автомобільної дороги і смуги її відведення;

6) одержувати в установленому порядку від центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування інформацію, документи та матеріали, необхідні для виконання своїх функціональних обов'язків;

7) вимагати від користувачів автомобільних доріг відшкодування збитків, завданих автомобільним дорогам та їх складовим;

8) обмежувати або забороняти рух транспортних засобів, навантаження на вісь, загальна маса або габарити яких перевищують норми, визначені для них державними стандартами, у разі відсутності відповідного спеціального погодження;

9) встановлювати за погодженням з відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху тимчасові обмеження руху транспортних засобів при проведенні ремонтних та інших робіт на автомобільних дорогах загального користування;

10) обмежувати або забороняти з повідомленням відповідного підрозділу Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ Украї-

ни рух транспортних засобів у разі виникнення загрози життю або здоров'ю учасників дорожнього руху, безпеці вантажів або можливості заподіяння пошкоджень автомобільним дорогам загального користування, у тому числі за складних погодних умов;

11) координувати страхування автомобільних доріг, штучних споруд та відповідальність за відшкодування збитків користувачам автомобільних доріг загального користування;

12) приймати рішення щодо введення відповідних обмежень у русі, вирубки дерев або інших зелених насаджень у смузі відведення автомобільної дороги загального користування, якщо це пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху та виконанням робіт з розширення доріг, а за погодженням з відповідним підрозділом Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України – рішення щодо запровадження необхідних заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних стандартів, норм, правил, у тому числі шляхом упровадження необхідних технічних засобів організації дорожнього руху;

13) контролювати стан вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що суміщаються з автомобільними дорогами загального користування та входять до Єдиної транспортної системи України, та здійснювати заходи щодо забезпечення їх належного стану;

14) приймати за погодженням з відповідним підрозділом Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України рішення щодо демонтування технічних засобів та рекламоносіїв, які встановлені в межах смуги відведення автомобільної дороги з порушенням вимог Закону та інших нормативно-правових актів.

***Орган державного управління автомобільними дорогами загального користування відповідає за:***

1) стан автомобільних доріг загального користування відповідно до діючих норм та фінансування;

2) якість робіт з проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування;

3) відшкодування збитків користувачам автомобільних доріг загального користування у порядку, визначеному законом;

4) відповідність нормативно-правовим актам розміщення технічних засобів організації дорожнього руху, об'єктів дорожнього сервісу та рекламоносіїв;

5) цільове використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування;

б) санітарний та екологічний стан автомобільних доріг загального користування та їх смуг відведення.

Додатково, орган державного управління автомобільними дорогами загального користування щороку проводить перевірку щодо відповідності стану та використання платної дороги встановленим вимогам та надає пропозиції щодо притягнення винних у порушенні правил і норм утримання дороги до відповідальності. Органи управління, що забезпечують функціонування платних автомобільних доріг загального користування, несуть відповідальність за їх технічний стан, відповідність правилам і нормам утримання та ремонту автомобільних доріг і в порядку, визначеному законом, компенсують користувачам завдані збитки.

***Основними обов'язками органів місцевого самоврядування у частині управління функціонуванням і розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів є:***

1) забезпечення безперервних, безпечних, економічних та зручних умов руху транспортних засобів і пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів;

2) організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів за встановленими для них будівельними нормами, державними стандартами та нормами;

3) видача дозволів на прокладання нових та ремонт існуючих мереж у межах «червоних ліній» вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

4) завчасне оповіщення учасників руху і мешканців міст та інших населених пунктів про строки та порядок тимчасового обмеження або припинення руху транспортних засобів;

5) здійснення статистичного обліку та паспортизації вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

6) забезпечення дотримання норм природоохоронного законодавства у процесі будівництва, реконструкції, ремонту та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

7) видача в установленому порядку дозволів на тимчасове припинення руху.

***Органи місцевого самоврядування в частині управління функціонуванням і розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів мають право:***

1) вимагати від учасників дорожнього руху виконання вимог нормативно-правових актів України, що регулюють функціонування

вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, у тому числі забезпечення їх належного санітарного стану;

2) вимагати відшкодування збитків, завданих діями водіїв, пасажирів та пішоходів вулицям і дорогам міст та інших населених пунктів;

3) вимагати дотримання норм природоохоронного законодавства учасниками дорожнього руху та ініціювати притягнення до адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

4) встановлювати за погодженням з відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху тимчасові обмеження на рух транспортних засобів при проведенні ремонтних та інших робіт на вулицях і дорогах міст та інших населених пунктів;

5) вимагати відшкодування збитків, завданих закриттям руху понад встановлені терміни виконання робіт на вулицях і дорогах міст та інших населених пунктів;

6) координувати страхування штучних споруд, інженерних комунікацій, а також відповідальності за відшкодування збитків користувачам вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

7) обмежувати або забороняти рух транспортних засобів, навантаження на вісь, загальна маса або габарити яких перевищують норми, визначені для них державними стандартами, у разі відсутності відповідного спеціального погодження.

***Органи місцевого самоврядування, що управляють функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, відповідають за:***

1) стан вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, відповідно до діючих норм, у тому числі щодо безпеки руху транспортних засобів і пішоходів;

2) якість робіт з проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

3) розміщення технічних засобів організації дорожнього руху, об'єктів дорожнього сервісу та рекламоносіїв;

4) відшкодування збитків користувачам вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що виникли через їх незадовільний стан, у порядку, визначеному законом.

Власники відомчих (технологічних) автомобільних доріг відповідають за:

● стан відомчих (технологічних) автомобільних доріг, відповідно до діючих норм, у тому числі за безпеку руху;

- якість робіт з проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання відомчих (технологічних) автомобільних доріг;
- відшкодування збитків учасникам дорожнього руху, що виникли через незадовільний стан відомчих (технологічних) автомобільних доріг, у порядку, визначеному законом.

***Власники приватних територій, на яких розміщені автомобільні дороги, відповідають за:***

- відповідність автомобільних доріг діючим нормам безпеки руху;
- відшкодування збитків учасникам дорожнього руху, що виникли через незадовільний стан автомобільних доріг на приватних територіях, у порядку, визначеному законом.

Згідно з Єдиними правилами ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони ремонт і утримання залізничних переїздів у межах смуги відчуження залізниць здійснюється власниками залізничної колії або уповноваженими ними органами. Тобто залізничний переїзд і належне до нього обладнання (шлагбауми, світлофорна сигналізація тощо) знаходиться на балансі у власника залізничної колії, що перетинає автомобільну дорогу або вулицю. Із Закону України «Про залізничний транспорт» випливає, що залізничне сполучення поділяється на залізничні колії загального користування та залізничні під'їзні колії, що не належить до залізничного транспорту загального користування. Перші є загальнодержавною власністю, другі можуть належати установам, підприємствам, організаціям різних форм власності.

Власники залізничних колій та під'їзних колій здійснюють їх утримання на рівні, що забезпечує безпеку виконання робіт, ефективне використання рухомого складу. Роботи з ремонту, утримання автодороги, вулиці від рейок до межі розташування світлофорної сигналізації або дорожніх знаків 1.29, 1.30 чи до шлагбаумів має виконувати власник залізничного переїзду (або на його замовлення та на його кошти інші організації).

На виконання та для доповнення положень Законів України «Про дорожній рух» та «Про автомобільні дороги» Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони також окреслюють обов'язки та права власників дорожніх об'єктів або уповноважених ними органів, дорожньо-експлуатаційних організацій.

Відповідно до Єдиних правил, ***власники дорожніх об'єктів або уповноважені ними органи, дорожньо-експлуатаційні організації зобов'язані:***

- своєчасно і якісно виконувати експлуатаційні роботи відповідно до технічних правил з дотриманням норм і стандартів з безпеки руху;

- постійно контролювати експлуатаційний стан усіх елементів дорожніх об'єктів та негайно усувати виявлені пошкодження чи інші перешкоди в дорожньому русі, а за неможливості це зробити – невідкладно позначити їх дорожніми знаками, сигнальними, огорожувальними і направляючими пристроями відповідно до діючих нормативів або припинити (обмежити) рух;

- контролювати якість робіт, що виконуються підрядними організаціями;

- вирішувати питання забезпечення експлуатації дорожніх об'єктів у надзвичайних ситуаціях, за несприятливих погодно-кліматичних умов, у разі деформації та пошкодження елементів дорожніх об'єктів, аварії на підземних комунікаціях і виникнення інших перешкод у дорожньому русі й разом із спеціалізованими службами організації дорожнього руху і за погодженням з Державтоінспекцією оперативно вносити зміни до порядку організації дорожнього руху;

- аналізувати стан аварійності на дорожніх об'єктах, виявляти аварійно-небезпечні ділянки і місця концентрації дорожньо-транспортних пригод, розробляти і здійснювати заходи щодо удосконалення організації дорожнього руху для усунення причин та умов, що призводять до їх скоєння;

- разом з Державтоінспекцією брати участь в огляді місць дорожньо-транспортних пригод для визначення дорожніх умов, за яких вони сталися, та усувати виявлені недоліки;

- своєчасно сповіщати місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування і користувачів автомобільних доріг про строки і порядок закриття або обмеження руху транспортних засобів, стан дорожнього покриття, рівень аварійності на відповідних ділянках, гідрометеорологічні та інші умови;

- забезпечувати дотримання вимог техніки безпеки, а також безпеки дорожнього руху під час виконання дорожньо-експлуатаційних робіт;

- відшкодовувати в установленому законодавством порядку збитки власникам транспортних засобів, якщо дорожньо-транспортна пригода сталася внаслідок незадовільного утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів.

*Власники дорожніх об'єктів або уповноважені ними органи, дорожньо-експлуатаційні організації мають право:*

- на відшкодування їм збитків, заподіяних внаслідок пошкодження дорожніх об'єктів чи їх окремих елементів власниками транспортних засобів, іншими користувачами дорожніх об'єктів;
- погоджувати маршрути проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів згідно з нормативно-правовими актами;
- видавати в установленому порядку користувачам дорожніх об'єктів ордер на право виконання робіт у межах смуги відчуження автомобільних (позаміських) доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг загального користування, а також припиняти ці роботи, якщо вони не відповідають технічним умовам або вимогам ордера;
- вимагати в межах своєї компетенції від користувачів дорожніх об'єктів дотримання цих Правил та інших нормативних актів з питань дорожнього руху.

### **3.5. Права та обов'язки користувачів автомобільних доріг**

Метою нагляду за станом доріг та і взагалі державного управління автомобільними дорогами є поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і мостів, залізничних переїздів, дорожньої інфраструктури, забезпечення безперервного розвитку мережі автомобільних доріг, підвищення безпеки руху, економічності та комфортності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, сприяння економічному розвитку держави. Експлуатаційне утримання направлене на забезпечення споживчих властивостей автомобільних доріг – сукупності транспортно-експлуатаційних показників, що безпосередньо відповідають інтересам користувачів та чинним нормам (згідно з Законами України «Про автомобільні дороги», «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух» та Правилами дорожнього руху). Споживчі властивості дороги – швидкість, безперервність, безпека і зручність руху, пропускна здатність, можливість пропуску транспортних засобів з нормативною загальною масою, осьовими навантаженнями і габаритами; екологічна безпека, архітектурно – естетичні, інженерно-психологічні та інші властивості.

Перш за все користувачами вулиць, автомобільних доріг та залізничних переїздів є учасники дорожнього руху, тобто особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

Відповідно до Закону України «Про дорожній рух», *учасники дорожнього руху мають право на:*

- безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху;
- вивчення норм і правил дорожнього руху;
- отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також підрозділів Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України інформації про умови дорожнього руху.

Закон України «Про автомобільні дороги» окреслює певні вимоги щодо користування автомобільними дорогами.

*Користувачі автомобільних доріг мають право на:*

- 1) безперервні, безпечні та зручні умови руху;
- 2) отримання оперативної інформації про дорожні умови та напрямки руху;
- 3) відшкодування збитків у порядку, визначеному законом.

*Користувачі автомобільних доріг зобов'язані:*

- 1) дотримуватися вимог правил дорожнього руху;
- 2) використовувати транспортні засоби, конструкція та технічний стан яких відповідають вимогам установлених в Україні правил, норм та стандартів;
- 3) не забруднювати проїзну частину та смугу відведення доріг;
- 4) не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху;
- 5) повідомляти відповідні дорожньо-експлуатаційні організації або відповідні державні органи з безпеки дорожнього руху про виявлення перешкоди дорожньому руху;
- 6) не завдавати своїми діями шкоди автомобільним дорогам, їх складовим та користувачам цих доріг;
- 7) нести відповідальність за шкоду, заподіяну автомобільним дорогам, згідно із законом.

Рух транспортних засобів, навантаження на вісь, загальна маса або габарити яких перевищують норми, встановлені державними стандартами та нормативно-правовими актами, дозволяється за погодженнями з відповідними органами у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України (Порядок здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри

яких перевищують нормативні, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування»). Власники транспортних засобів зобов'язані виключати можливість винесення на дорожні об'єкти землі, каміння, а також засмічення проїзної частини внаслідок переповнення кузова сипучими матеріалами, пошкодження тари, розвіювання безтарних вантажів, руху із незакріпленим вантажем, забруднення або запилення повітря. Забороняється рух сільгосптехніки не у транспортному положенні транспортних засобів на гусеничному ходу, а також на колесах із шипованими шинами чи ланцюгами по проїзній частині дорожніх об'єктів, крім випадків застосування індивідуальних протиковзних засобів в умовах ожеледиці чи засніженої проїзної частини. Переміщення транспортних засобів на гусеничному ходу повинне здійснюватися на автомобільних платформах (трейлерах). Рух велосипедів, гужового транспорту, вершників і нав'ючених тварин та прогін домашніх тварин організується з використанням дублюючих шляхів, узбіч, а на автомобільних дорогах державного значення – обмежується.

Порядок використання автомобільних доріг загального користування для проведення народних гулянь та інших масових заходів визначають місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування за погодженням з органами державного управління автомобільними дорогами та відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху. Спортивні змагання (кроси, автоперегони, велоперегони тощо) на автомобільних дорогах проводяться з дозволу державних органів управління автомобільними дорогами та відповідних державних органів з безпеки дорожнього руху в порядку, передбаченому законодавством.

Будівництво споруд, об'єктів дорожнього сервісу, автозаправних станцій, прокладення інженерних мереж та виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг здійснюються згідно з дозволом органів державного управління автомобільними дорогами та за попереднім погодженням з відповідними підрозділами Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України в порядку, передбаченому законодавством України. Органи державного управління автомобільними дорогами видають за погодженням з відповідними підрозділами Державтоінспекції на платній основі дозволу на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування в межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування

об'єктів, зазначених у частині першій цієї статті, в порядку, затвердженому Кабінетом Міністрів України.

Розміщення рекламоносіїв у межах смуги відведення автомобільних доріг здійснюється відповідно до вимог законів та інших нормативно-правових актів за погодженням з органами державного управління автомобільними дорогами або їх власниками та відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху. Власники та користувачі автомобільних доріг несуть відповідальність за дотримання вимог санітарних норм згідно із законом.

*Власники та користувачі земельних ділянок, а також власники (користувачі) малих архітектурних форм, інженерних комунікацій, що розташовані в межах смуги відчуження автомобільних(позаміських) доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг, **зобов'язані:***

- утримувати в належному стані зелені насадження, охоронні зони інженерних комунікацій, тротуари, обладнані стоянки автомобілів, трамвайне полотно та інші елементи дорожніх об'єктів;

- забезпечувати прибирання сміття, снігу, опалого листя та інших відходів в разі потреби проводити обробку тротуарів протиожеледними матеріалами забезпечувати належний технічний стан інженерних комунікацій обладнання, споруд та інших використовуваних елементів дорожніх об'єктів відповідно до їх функціонального призначення та діючих нормативів;

- у разі виявлення небезпечних умов в експлуатації споруд об'єктів, їх аварій і руйнувань, що призвели до виникнення перешкод у дорожньому русі або загрожують збереженню елементів дорожніх об'єктів, негайно повідомляти власників дорожніх об'єктів або уповноважених ними органів, а також Державтоінспекцію;

- дотримувати вимог діючих норм і правил щодо охорони дорожніх об'єктів.

Усі спори, пов'язані з провадженням виробничої діяльності на автомобільних дорогах, вирішуються у судовому порядку.

Кожний учасник дорожнього руху повинен використовувати елементи дорожніх об'єктів відповідно до їх призначення з дотриманням вимог чинного законодавства. Забороняється заправляти транспортні засоби пально-мастильними матеріалами з автомобільних та інших пересувних бензогазоправників, займатися торгівлею пально-мастильними та іншими матеріалами і виробами, а також мити транспортні засоби на проїзній частині дорожніх об'єктів, узбіччі та тротуарах.

У межах смуги відчуження автомобільних (позаміських) доріг і червоних ліній міських вулиць і доріг забороняється:

- розташовувати будь-які споруди або об'єкти без погодження з власниками автомобільних доріг та Державтоінспекцією;
- розміщувати контейнери та іншу тару для твердих побутових і харчових відходів;
- смітити, псувати дорожнє покриття, обладнання, зелені насадження;
- спалювати сміття, опале листя та інші відходи, складати їх для тривалого зберігання;
- скидати промислові, меліоративні і каналізаційні води в систему дорожнього зливостокую;
- встановлювати намети та влаштовувати місця для відпочинку, випасати худобу та свійську птицю;
- прокладати нові та проводити ремонт існуючих мереж у межах «червоних ліній» вулиць і доріг міст та інших населених пунктів без відповідного дозволу органів місцевого самоврядування; причалювати на човнах до опор мостів, влаштовувати стоянку човнів у межах охоронної зони мостів;
- купатися, прати білизну, ловити рибу під мостами і в межах їх охоронних зон;
- палити на шляхопроводах, мостах, естакадах, пішохідних містках, у тунелях і підземних пішохідних переходах.

У спеціально обладнаних місцях для стоянки транспортних засобів і місцях відпочинку учасників дорожнього руху забороняється:

- засмічувати територію, а також мити транспортні засоби в непередбачених для цього місцях
- розпалювати вогнища в місцях, які для цього не передбачені, та залишати вогнища непогашеними;
- торгівля без дозволу власника дорожнього об'єкта або уповноваженого ним органу та без погодження з Державтоінспекцією)
- зливати відпрацьовані мастила на землю чи дорожнє покриття;
- псувати обладнання місць стоянки, пошкоджувати зелені насадження.

Власники автомобільних доріг та вулиць мають вживати заходів щодо надання можливості користувачам автомобільних доріг отримувати через Інтернет інформацію про стан автомобільних доріг загального користування і заходи з підвищення безпеки руху та

участі у дискусіях щодо подальшого розвитку мережі автомобільних доріг області.

### **Висновок до розділу.**

У державному управлінні автомобільними дорогами та вулицями (дорожнім господарством) бере участь низка суб'єктів, різноманітних за рівнем, обсягом владних повноважень та функціями, які утворюють певну систему.

Державна система управління автомобільними дорогами та вулицями (дорожнім господарством) охоплює діяльність центральних органів виконавчої влади, урядових та територіальних органів державного управління, місцевого самоврядування, а також установ, організацій, об'єднань, підприємств усіх форм власності, які беруть участь у реалізації державної стратегії розвитку дорожнього господарства та проведенні єдиної правової, технічної, економічної політики в дорожньому комплексі; розробленні та виконанні державних програм, спрямованих на створення умов для надійного й безпечного руху на автомобільних дорогах загального користування та вулицях населених пунктів; задоволенні потреб суспільного виробництва, населення та оборони країни в удосконаленні та раціональному розвитку дорожньої мережі; організації збирання, зосередження та цільового використання коштів, що надходять для фінансування дорожнього господарства; організації проектування, будівництва, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування та інженерних споруд на них; забезпеченні разом із Державтоінспекцією додержання чинного законодавства щодо охорони вулиць, доріг і споруд на них тощо.

Сукупність встановлених нормативно-правовими актами прав та обов'язків (повноважень) організацій, органів, посадових осіб, які беруть участь у державному управлінні дорожнім господарством, охоплюється поняттям компетенція. Компетенція основних суб'єктів управління та власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів закріплена у законах України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», інших законодавчих актах, а також у положеннях про міністерства, державні служби, затверджених відповідними нормативними актами.

## Контрольні питання до розділу:

1. Який орган центральної виконавчої влади на сьогодні, здійснює державне управління автомобільними дорогами загального користування?
2. Хто здійснює управління функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів?
3. Який державний орган здійснює управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності?
4. Які законодавчі акти визначають компетенцію Кабінету Міністрів України у сфері управління автомобільними дорогами?
5. За що відповідають власники відомчих (технологічних) автомобільних доріг?
6. За що відповідають власники приватних територій, на яких розміщені автомобільні дороги?
7. Які права мають власники дорожніх об'єктів або уповноважені ними органи, дорожньо-експлуатаційні організації?
8. Які права мають користувачі автомобільних доріг?
9. Що зобов'язані робити (або не робити) користувачі автомобільних доріг?
10. Що зобов'язані робити (або не робити) власники та користувачі земельних ділянок, а також власники (користувачі) малих архітектурних форм, інженерних комунікацій, які розташовані в межах смуги відчуження автомобільних (позаміських) доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг?

## Рекомендована література до розділу:

1. Адміністративне право України : підруч. для юрид. вузів і фітів. / Ю. П. Битяк, В. В. Богущкий, В. М. Гаращук та ін.; за ред. Ю. П. Битяка. — Х. : Право, 2001. — 528 с.
2. Бахрах Д. Н., Административное право: учеб. для вузов / Д. Н. Бахрах — М. : Издательство БЕК, 1997. — 368 с.
3. Демішкан В. Ф., Удосконалення управління станом автомобільних доріг за умов обмежених ресурсів : автореф. дис... канд. техн. наук: 05.22.11 / Демішкан Володимир Федорович. — Х., 2000. — 17 с.
4. Долгополова М. М., Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис... канд. юрид.

наук : 12.00.07 / Долгополова Марина Михайлівна / Національний ун-т внутрішніх справ. – Х., 2003. – 19 с.

5. Лебідь Н., Загальна характеристика правового статусу державних інспекцій в Україні / Н. Лебідь // Вісник Львівського університету. [Сер. юридична]. – 2004. – 39. – С. 223-228.

6. Про автомобільні дороги : закон України / Відомості Верховної Ради України, 2005. – № 51. – ст. 556.

7. Про дорожній рух : закон України / Відомості Верховної Ради України, 1993. – № 31. – ст. 338.

8. Тихомиров Ю. А., Теория компетенции / Тихомиров Ю. А. – М. : Юринформцентр, 2004. – 355 с.

## **Розділ 4. КЛАСИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ, ВУЛИЦЬ ТА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДІВ. ОСНОВНІ ВИМОГИ ДО ПРОЕКТУВАННЯ, БУДІВНИЦТВА ТА УТРИМАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ, ВУЛИЦЬ ТА ЇХ СКЛАДОВИХ ЕЛЕМЕНТІВ**

### **4.1. Класифікація та категорії автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів**

#### ***4.1.1 Класифікація та категорії автомобільних доріг та вулиць***

*Автомобільні шляхи України* – це мережа доріг на території України, що об'єднує між собою населені пункти та окремі об'єкти і призначена для руху транспортних засобів, перевезення пасажирів та вантажів.

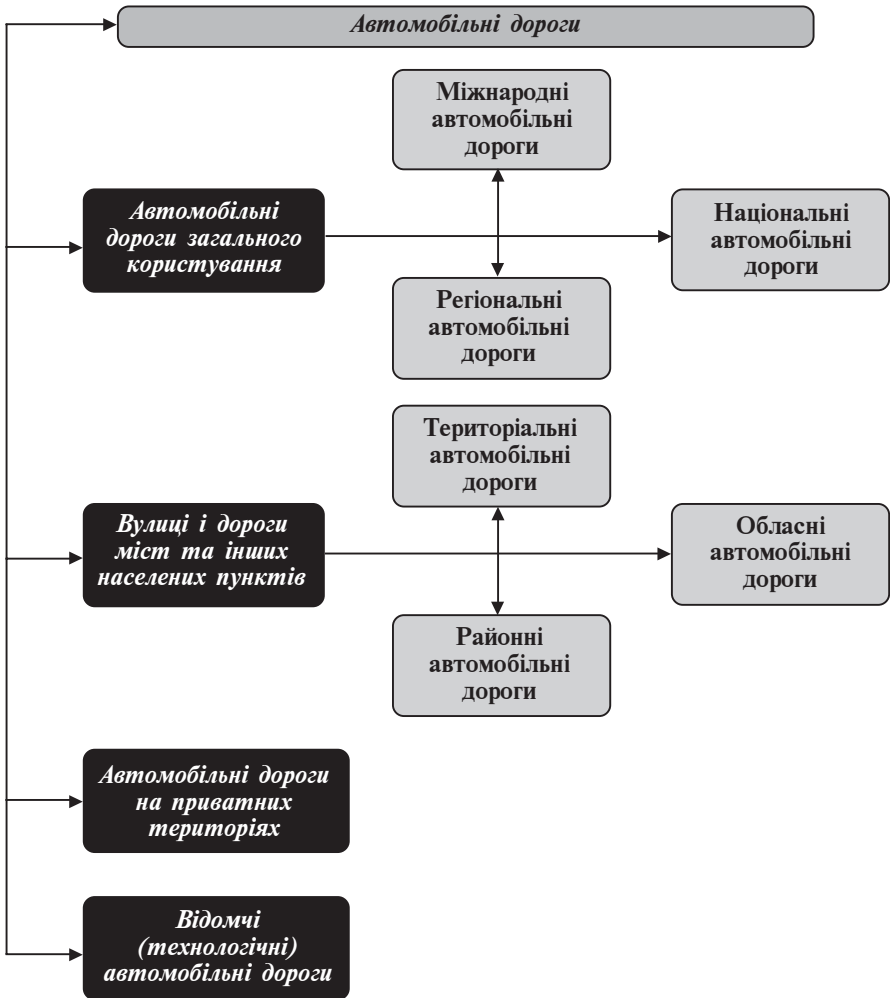
Автомобільні дороги є національним надбанням українського народу і важливою складовою транспортної системи держави. Рівень розвитку та технічний стан мережі автомобільних доріг впливає на розвиток країни в цілому та її окремих регіонів, характеризує економічний стан країни та соціальне становище населення, визначає майбутнє країни та її життєздатність в умовах ринкових відносин, оскільки надійні транспортні мережі сприяють підвищенню ефективності використання усіх видів ресурсів, зменшенню затрат часу на здійснення перевезень пасажирів та вантажів, а отже, підвищенню продуктивності праці. Без надійних, добротних доріг практично неможливо забезпечити функціонування жодної галузі економіки. Вони потребують постійного нагляду та ремонту з метою підтримання їх у належному стані, забезпечення безпечних і комфортних умов руху.

*Автомобільна дорога* – це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів.

**За значенням автомобільні дороги поділяються на:**

- автомобільні дороги загального користування;
- вулиці і дороги міст та інших населених пунктів;
- відомчі (технологічні) автомобільні дороги;
- автомобільні дороги на приватних територіях.

**КЛАСИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГ ТА ВУЛИЦЬ**



**Автомобільні дороги України поділяються також за категоріями.**

Залежно від пропускної здатності, кількості смуг руху, ширини смуг, ширини проїзної частини, ширини земляного полотна, ширини смуги відводу, повздовжнього похилу дороги та радіусу закруглень дороги, автомобільні дороги поділяють на *п'ять категорій*:

## Категорії автомобільних доріг

Категорія	1а	1б	2	3	4	5
Фактична інтенсивність руху (авт/добу)	>7000	>7000	>3000-7000	>1000-3000	>200-1000	<200
Найбільша інтенсивність руху (од/добу)	>14000	>14000	>6000-14000	>2000-6000	>400-2000	<400
Розрахункова швидкість руху, км/год	150	120	120	100	80	60
Кількість смуг (в обидві сторони), шт	4-6	4-6	2	2	2	1 (всього)
Ширина смуги, м	3,75	3,75	3,75	3,75	3,5	4,5
Ширина роздільної смуги, м	6	5	–	–	–	–
Ширина крайової зміцнювальної смуги на роздільній смузі, м	1	1	–	–	–	–
Ширина крайової зміцнювальної смуги на узбіччі, м	0,75	0,75	0,75	0,5	–	–
Ширина земляного полотна, м	28,5	27,5	15	12	10	6
Радіус кривої на повороті, м	1200	800	800	600	300	150
Максимальний уздовжній ухил, промілле	30	40	40	50	60	70

До 1 і 2 категорії відносяться дороги, що мають капітальні підстави і вдосконалене покриття (асфальто- або цементобетон). Ширина смуг руху на таких дорогах 3,75 м., подовжні ухили не більше 3–4 %, збільшені радіуси поворотів. До таких доріг відносяться автомагістралі, порядок руху на яких визначається розділом правил дорожнього руху. Дороги I категорії з обов'язковою розподільчою смугою і 2–4 смугами для руху в одному напрямку мають протяжність всього 2,2 тис. км або 1,3 % від протяжності доріг з твердим покриттям. Найбільше доріг I категорії в Київській облас-

ті – 401 км. Після неї йдуть Житомирська – 232 км, Донецька – 230 км, Дніпропетровська – 226 км і Харківська – 166 км. Деякі області практично не мають доріг такої якості: Кіровоградська – 1 км, Сумська – 4 км, Закарпатська – 12 км і Чернівецька – 13 км. Пропускна здатність окремих автошляхів України дорівнює або перевищує ці стандарти. Зокрема дорога «Київ-Бориспіль» має пропускну здатність 40 тис. авт/добу та 4 – 5 смуг в обидва напрямки.

У процентному відношенні в Україні дорогами першої категорії є 29 % всіх автошляхів, другої – 15 %, третьої – 18 %, четвертої – 30 % та 8 % п'ятої.

*Дороги 3 категорії* мають полегшене покриття (дьогтебетон, бітумінеральні суміші). Ширина смуг руху не перевищує 3,5 м., допускаються ухили до 5 %, радіуси поворотів зменшені до 400 метрів.

*Дороги 4 категорії* мають невідосконалене покриття (булижник, гравій). Ширина смуг руху складають 3 м., подовжній ухил до 6 %, радіуси поворотів до 250 м.

*Дороги 5 категорії* – ґрунтові дороги, що не мають покриття.

Автомобільна дорога, вулиця являє собою частину території, в тому числі в населеному пункті, призначену для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розміщеними на ній спорудами.

Вулиці історично виникли у містах як транспортні напрямки (дороги), які з'єднували в'їзні брами з ринковою, вічевою або іншою головною площею міста. Вулиці відігравали також значну роль в обороноздатності міст, такі вулиці зазвичай проходили вздовж стін та призначалися для швидкого переміщення оборонців, зброї та інших ресурсів між фортифікаційними елементами міста. Згодом вулиця стала одним з найважливіших елементів містобудування та елементом локалізації споруд (поштова адреса, адреса земельної ділянки та ін.) у містах та інших населених пунктах.

**Вулиця** – це автомобільна дорога, призначена для руху транспорту і пішоходів, прокладання наземних і підземних інженерних мереж у межах населених пунктів.

**Автомобільні дороги загального користування**

Автомобільні дороги загального користування перебувають у державній власності і не підлягають приватизації.

**Автомобільні дороги загального користування України** – це автомобільні дороги, які забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів, ураховують адміністративно-територіальний поділ країни, з'єднують населені пункти, знач-

ною мірою впливають на соціально-економічний розвиток держави і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави

Протяжність мережі автомобільних доріг загального користування становить 169,4 тис. кілометрів. Щільність таких доріг на 1 тис. кв. кілометрів території становить 281 кілометр. Зазначені показники та конфігурація зазначених доріг у мережі в основному відповідають темпам розвитку економіки, проте їх транспортно-експлуатаційний стан потребує значного поліпшення. Із загальної протяжності автомобільних доріг з твердим покриттям близько 76,7 відсотка становлять дороги з удосконаленими типами покриття (цементобетон, асфальтобетон, чорні шосе), решта – з перехідними типами дорожнього покриття (білі щебеневі і гравійні, бруківки). На автомобільних дорогах розташовано близько 16,1 тис. мостів та шляхопроводів загальною протяжністю понад 379 кілометрів. Значна кількість мостів (близько 63 відсотків) побудована згідно із застарілими технічними нормами. З кожним роком збільшується кількість мостів, стан яких не відповідає безпечним умовам експлуатації і які потребують капітального ремонту чи реконструкції.

Автомобільні дороги загального користування перебувають на балансі служб автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях і місті Севастополі. У зв'язку з розширенням меж територій міст, дороги загального користування стають частиною їх вулично-дорожньої мережі та можуть передаватися безоплатно в комунальну власність за рішенням Кабінету Міністрів України.

Автомобільні дороги загального користування поділяються на автомобільні дороги державного та місцевого значення.

**Автомобільні дороги державного значення** – дороги, суміщені з міжнародними транспортними коридорами та міжнародними автомагістралями категорії «Є», з'єднують столицю України – місто Київ з адміністративним центром АР Крим, адміністративними центрами областей та містами державного підпорядкування, основні міжнародні прикордонні пункти пропуску автомобільного транспорту, морські та авіаційні порти міжнародного значення, найважливіші об'єкти національного культурного надбання, курортні зони та великі промислові і культурні центри країни.

Автомобільні дороги державного значення в свою чергу підрозділяються на міжнародні, національні та регіональні автомобільні дороги.

**Міжнародні дороги** – автомобільні дороги, що суміщаються з міжнародними транспортними коридорами та/або входять до Євро-

пейської мережі основних, проміжних, з'єднувальних автомобільних доріг та відгалужень, мають відповідну міжнародну індексацію і забезпечують міжнародні автомобільні перевезення. Міжнародні дороги позначаються літерою «М» (мал. 4). Вони займають 5 % всіх автомобільних доріг України.






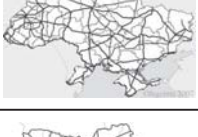


Малюнок 4


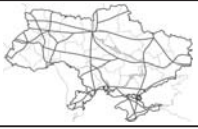













Таблиця 2

Міжнародні автомобільні дороги України

Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг	Протяжність (з під'їздами) в км	Мапа 1	Мапа 2
Київ–Чернігів–п.п.Нові Яриловичі (на Гомель)	<b>M 01</b>	205,6 (224,4)		
Кіпті–Глухів–п.п.Бачівськ (на Брянськ)	<b>M 02</b>	242,5		
Київ–Харків–п.п.Довжанський (на Ростов-на-Дону)	<b>M 03</b>	844,2 (858,9)		
Знам'янка–Луганськ–Ізварине (на Волгоград через Знам'янку, Дніпропетровськ, Донецьк)	<b>M 04</b>	566,9		
Київ–Одеса	<b>M 05</b>	453,3 (478)		

Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг	Протяжність (з під'їздами) в км	Мапа 1	Мапа 2
Київ –Чоп (на Будапешт через Львів, Мукачеве, Ужгород)	<b>М 06</b>	821,5 (846,2)		
Київ–Ковель–п.п.Ягодин (на Люблін)	<b>М 07</b>	486,5 (488,4)		
Обхід м. Ужгород – п.п.Ужгород	<b>М 08</b>	13,8		
Львів–Рава–Руська (на Люблін)	<b>М 09</b>	62,5		
Львів–Краковець (на Краків)	<b>М 10</b>	65,1 (77,3)		
Львів–п.п.Шегині (на Краків)	<b>М 11</b>	72,1		
Стрий–Тернопіль–Кіровоград–Знам'янка (через Вінницю)	<b>М 12</b>	746,7 (756,1)		
Кіровоград–п.п.Платонове (на Кишинів через Любашівку)	<b>М 13</b>	254,4		

Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг	Протяжність (з під'їздами) в км	Мапа 1	Мапа 2
Одеса – Мелітополь – Новоазовськ (на Таганрог)	<b>М 14</b>	624,3 (652,5)		
Одеса – Рені (на Бухарест)	<b>М 15</b>	244,4 (282,4)		
Одеса – п.п. Кучурган (на Кишинів)	<b>М 16</b>	58,7		
Херсон – Джанкой – Феодосія – Керч	<b>М 17</b>	423,6		
Харків – Сімферополь – Алушта – Ялта	<b>М 18</b>	682,6 (726,5)		
Доманове (на Брест) – Ковель – Чернівці – п.п. Терблече (на Бухарест)	<b>М 19</b>	503,9 (509,1)		
Харків – п.п. Щербаківка (на Белгород)	<b>М 20</b>	28,5		
Житомир – Могилів-Подільський (через Вінницю)	<b>М 21</b>	220,9 (221,4)		








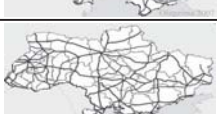
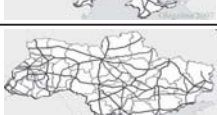
Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг	Протяжність (з під'їздами) в км	Мапа 1	Мапа 2
Полтава – Олександрія	<b>М 22</b>	186,5		
Берегове – Виноградів – п.п. Велика Копаня	<b>М 23</b>	49,5		
	<b>М 24</b>			
	<b>М 25</b>			
	<b>М 26</b>			
Разом		8080,1		










**Національні дороги** – автомобільні дороги, що суміщені з національними транспортними коридорами і не належать до міжнародних автомобільних доріг, та автомобільні дороги, що з'єднують столицю України – місто Київ, адміністративний центр Автономної Республіки Крим, адміністративні центри областей, місто Севастополь між собою, великі промислові і культурні центри країни з міжнародними автомобільними дорогами. Національні дороги позначаються літерою «Н» (мал. 5). Національних доріг 3 % від загальної кількості доріг України.






Малюнок 5



## Національні автомобільні дороги України

Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг	Протяжність (з під'їздами) в км	Мапа
Київ -Знам'янка	<b>Н 01</b>	266,4 (274,7)	
Львів -Тернопіль	<b>Н 02</b>	111,9	
Житомир–Чернівці	<b>Н 03</b>	325,3	
Одеса–Іллічівськ	<b>Н 04</b>	14	
Красноперекоськ–Сімферополь	<b>Н 05</b>	115 (116)	
Сімферополь–Бахчисарай–Севастополь	<b>Н 06</b>	66,4 (69,3)	
Київ–Суми–Юнаківка (на Курськ)	<b>Н 07</b>	334,7 (429,6)	
Бориспіль–Дніпропетровськ–Запоріжжя (через Кременчук)	<b>Н 08</b>	429,6 (434,9)	
Мукачеве–Івано-Франківськ–Рогатин–Львів (через Рахів)	<b>Н 09</b>	422	

Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг	Протяжність (з під'їздами) в км	Мапа
Стрий–Івано-Франківськ–Чернівці–Мамалига (на Кишинів)	■	272,8 (276,6)	
Дніпропетровськ–Миколаїв (через Кривий Ріг)	■	239,6	
Суми–Полтава	■	154,4 (170,2)	
Львів–Самбір–Ужгород	■	227,5	
Олександрівка–Кіровоград–Миколаїв	<b>Н 14</b>	239,3 (264,9)	
Запоріжжя–Донецьк	<b>Н 15</b>	208,8	
Золотоноша–Черкаси–Сміла–Умань	<b>Н 16</b>	196,7	
Львів–Радехів–Луцьк	<b>Н 17</b>	130,5	
Івано-Франківськ–Бучач–Тернопіль	<b>Н 18</b>	106,8	

Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг	Протяжність (з під'їздами) в км	Мапа
Ялта–Севастополь	■	81	
Слов'янськ– Донецьк–Маріуполь	■	190,6	
Старобільськ–Луганськ– Красний Луч– Макіївка–Донецьк	■	206,8	
Устилуг–Луцьк–Рівне	■	155,9	
Кіровоград–Кривий Ріг– Запоріжжя	■	244,6	
Разом		4803,3	

**Регіональні дороги** – автомобільні дороги, що з'єднують дві або більше областей між собою, автомобільні дороги, що з'єднують основні міжнародні автомобільні пункти пропуску через державний кордон, морські та авіаційні порти міжнародного значення, найважливіші об'єкти національної культурної спадщини, курортні зони з міжнародними та національними автомобільними дорогами. Регіональні дороги позначаються літерою «Р» (мал. 6). Регіональних доріг 4 % від загальної кількості доріг України.

Малюнок 6



## Регіональні автомобільні дороги (з виїздами на територіальні)

Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг
<b>Київ–Суми–Юнаківка (на Курськ)</b>	<b>Р-01</b>
● виїзд на Т25-30 – Т25-30 – Варва	
● виїзд на Т25-01 – Т25-01 – Пирятин виїзд на Т17-08 – Т17-08 – Золотоноша	
● виїзд на Т19-07 – Т19-07 – Лохвиця – Т19-07 – Пирятин	
● виїзд на Т25-01 – Т25-01 – Ніжин – Т25-01 – Чернігів	
<b>Бориспіль–Дніпропетровськ–Запоріжжя (через Кременчук)</b>	<b>Р-02</b>
● виїзд на Т04-04 – Т04-04 – Кобеляки	
● виїзд на Т-1716 – Т-1716 – Хорол	
● виїзд на Т12-02 – Т12-02 – Марганець	
<b>Мукачеве–Івано-Франківськ–Рогатин–Львів (через Рахів)</b>	<b>Р-03</b>
● виїзд на Т07-35 – Т07-35 – Дякове	
● виїзд на Т07-19 – Т07-19 – Виноградів	
● виїзд на Т09-10 – Т09-10 до автодороги Р04	
<b>Стрий–Івано-Франківськ–Чернівці</b>	<b>Р-04</b>
<b>Стрий–Тернопіль</b>	<b>Р-05</b>
<b>Дніпропетровськ–Миколаїв (через Кривий Ріг)</b>	<b>Р-06</b>
<b>Сімферополь–Євпаторія</b>	<b>Р-07</b>
<b>Алушта–Судак–Феодосія</b>	<b>Р-08</b>
<b>Чугуїв–Мілове (на Міллерове через Старобільськ)</b>	<b>Р-09</b>
● виїзд на Т13-03 – Т13-03 – Рубіжне	
● виїзд на Т13-08 – Т13-08 – Марківка виїзд на Т13-14 – Т13-14 – Просяне	
<b>Виступовичі (на Мозир)–Овруч–Могилів-Подільський (через Житомир, Вінницю)</b>	<b>Р-10</b>
<b>Немирів–Ямпіль</b>	<b>Р-11</b>
● виїзд на Т02-33 – Т02-33 – Болган	

Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг
<b>Київ–Обухів</b>	<b>P-12</b>
<b>Миронівка–Канів–Софіївка</b>	<b>P-13</b>
<b>Золотоноша–Черкаси–Сміла</b>	<b>P-14</b>
<b>Канів– Чигирин–Кременчук</b>	<b>P-15</b>
<b>Олександрівка–Кіровоград–Миколаїв</b>	<b>P-16</b>
● виїзд на Т12-02 – Т12-02 – Кривий Ріг	
<b>Суми–Полтава–Олександрія</b>	<b>P-17</b>
● Охтирка – виїзд на Т21-06 – Т21-06 – Богодухів – Т21-06 – об’їзна Харкова	
● Велика Писарівка виїзд на Т17-05 – Т17-05 – Охтирка	
● виїзд на Т19-08 – Білопілья – Т19-08 – Буринь – Т19-10 – Конотоп	
<b>Полтава–Красноград</b>	<b>P-18</b>
<b>Слов’янськ–Донецьк–Маріуполь</b>	<b>P-19</b>
<b>Чернігів–Мена–Сосниця–Грем’яч</b>	<b>P-20</b>
<b>Чернігів–Городня–Сеньківка</b>	<b>P-21</b>
● виїзд на Т25-05 – Т25-05 – Славутич	
<b>Ковель–Володимир–Волинський</b>	<b>P-23</b>
● Сеньківка виїзд на Р23	
<b>Київ–Іванків–Овруч</b>	<b>P-27</b>
● Вишгород	
<b>Північно-східний обхід м. Києва з під’їздом до автодороги М-03</b>	<b>P-28</b>
● Бровари	
<b>Житомир–Попільня–Сквира–Володарка–Ставище</b>	<b>P-34</b>
<b>Фастів – Митниця – Обухів – Ржищів – Канів з під’їздом до м. Василькова</b>	<b>P-35</b>
<b>Бердичів – Хмільник – Літин (до автодороги М-12 Львів – Кіровоград – Знамянка)</b>	<b>P-36</b>

Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг
Долина – Хуст	<b>Р-38</b>
● Вигода	
● Долина виїзд на Р05	
Львів–Самбір–Ужгород	<b>Р-39</b>
● Перечин	
Красна Талівка–Луганськ	<b>Р-40</b>

Перелік доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями міст та інших населених пунктів і фінансуються з державного бюджету, затверджує Кабінет Міністрів України один раз на три роки.

**Автомобільні дороги місцевого значення** – дороги, що з'єднують адміністративні центри Автономної Республіки Крим і областей між собою та з адміністративними центрами районів, містами обласного підпорядкування, а також міста обласного підпорядкування і адміністративні центри районів між собою, адміністративні центри районів з адміністративними центрами сільських населених пунктів у межах району та ці населені пункти між собою, населені пункти в межах району з залізничними станціями, аеропортами, річковими портами, об'єктами національного культурного надбання та природно-заповідного фонду з мережею інших доріг загального користування, прикордонні пункти пропуску автомобільного транспорту.

Автомобільні дороги місцевого значення в свою чергу підрозділяються на територіальні, обласні та районні автомобільні дороги.

**Територіальні дороги** – автомобільні дороги, що з'єднують адміністративні центри Автономної Республіки Крим і областей з адміністративними центрами районів, містами обласного значення, міста обласного значення між собою, а також автомобільні дороги, що з'єднують з дорогами державного значення основні аеропорти, морські та річкові порти, залізничні вузли, об'єкти національного і культурного надбання та курортного і природно-заповідного фонду, автомобільні пункти пропуску міжнародного та міждержавного значення через державний кордон. Загальна їх довжина становить 30,6 тис. км. Територіальними дорогами є 18 % від загальної кількості доріг України.

Територіальні дороги формують територіальну мережу доріг, яка підпорядкована магістральним регіональним дорогам.

**Обласні дороги** – автомобільні дороги, що з'єднують адміністративні центри районів між собою та адміністративними центрами сільських населених пунктів району, залізничними станціями, аеропортами, річковими портами, пунктами пропуску через державний кордон і місцями відпочинку.

**Районні дороги** – автомобільні дороги, що з'єднують адміністративні центри сільських населених пунктів з іншими населеними пунктами у межах району, інші населені пункти між собою, з підприємствами, об'єктами культури, іншими дорогами загального користування. Загальна протяжність 86 тис. км. В середньому на район припадає 175,5 км районних автомобільних доріг. До районних доріг відноситься 51 % від загальної кількості доріг України.

Ці дороги формують мережу автомобільних доріг, яка зв'язана з територіальним та регіональними дорогами.

Дороги місцевого значення на території України позначаються чотиризначним цифровим індексом в якому перші дві цифри – індекс області, дві другі – номер дороги.

Таблиця 5

**Індекси  
територіальних доріг місцевого значення та загальна довжина  
всіх автошляхів за областями**

Ін-декс	Регіон	Довжина шляхів, км	Ін-декс	Регіон	Довжина шляхів, км	Ін-декс	Регіон	Довжина шляхів, км
01	Автономна Республіка Крим	6605	10	Київська область	8490	20	Тернопільська область	5063
02	Вінницька область	9519	12	Кіровоградська область	6545	21	Харківська область	9551
03	Волинська область	6199	13	Луганська область	5810	22	Херсонська область	4950
04	Дніпропетровська область	9182	14	Львівська область	8334	23	Хмельницька область	7136
05	Донецька область	8052	15	Миколаївська область	4831	24	Черкаська область	6118
06	Житомирська область	8513	16	Одеська область	8232	25	Чернігівська область	7680
07	Закарпатська область	3330	17	Полтавська область	8836	26	Чернівецька область	2869
08	Запорізька область	6974	18	Рівненська область	5056	27	м Севастополь	
09	Івано-Франківська область	4160	19	Сумська область	7281			

### *Інші автомобільні дороги*

Закон України «Про автомобільний транспорт», крім доріг загального значення також, виділяє:

- вулиці і дороги міст та інших населених пунктів;
- відомчі (технологічні) автомобільні дороги;
- автомобільні дороги на приватних територіях.

### *Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів*

Нормальне життя сучасного міста неможливе без розвинутої системи вулиць. Вулична мережа є найбільш стійким елементом міста, вона історично розвивається разом з ним. Розташування вулиць, що виникло одного разу, як правило, зберігається на віки. Міські вулиці й дороги – життєво необхідні частини сучасного міста. Вони мають велике значення для організації руху транспорту, поліпшення санітарно-гігієнічних умов життя в місті і архітектурно-планувального зовнішнього вигляду міського комплексу.

Збільшення міських територій, розвиток транспортних засобів обумовлюють підвищення рухомості населення, збільшення відстані його пересування, а також зростання міських вантажних перевезень. Чітка й безперебійна робота міського транспорту може бути забезпечена лише за умови добре розвинутої мережі міських шляхів сполучення, раціонального розташування в плані міста основних транспортних магістралей і належного зв'язку цих магістралей між собою і вулицями другорядного значення. Крім того, необхідно, щоб окремі елементи вулиці (проїжа частина, тротуари, пішохідні доріжки) забезпечували пропуск транспортних засобів і пішоходів.

Розмаїття функцій, які виконуються міськими вулицями і дорогами, визначає їх економічну особливість і як основних фондів народного господарства. Економічна природа міських вулиць і доріг характеризується тим, що при одній і тій же матеріальній формі вони одночасно виступають як виробничі фонди і як основні фонди споживчого призначення. Таке поєднання двох економічних категорій обумовлено широким колом послуг, які вони надають.

Якщо розглядати міські вулиці і дороги як архітектурний елемент міста і складову його зовнішнього благоустрою, а також як об'єкт особистою споживання населення (пішоходами, власниками особистого транспорту), міські вулиці й дороги виступають як фонди споживчого призначення: використання міських вулиць і доріг являє собою процес задоволення різноманітних матеріальних і культурно-побутових потреб міського населення.

У вигляді шляхів сполучення, по яких здійснюються необхідні вантажні і пасажирські перевезення, міські вулиці й дороги виступають як основні виробничі фонди. У цьому плані вони становлять складову частину транспортної системи міста, тобто її матеріальні умови, без яких неможливий виробничий процес сучасного транспорту. Площа наявних упорядкованих міських вулиць і доріг ще не забезпечує потреб міст і потребує інтенсивного розвитку.

Розвиток міського транспорту для забезпечення швидкого і зручного сполучення між окремими районами міста ставить до міських вулиць і доріг вимоги, що систематично підвищуються. Сучасні вулиці й дороги повинні:

- а) відповідати потребам і розмірам руху;
- б) враховувати перспективи його розвитку;
- в) забезпечувати найкращі умови для руху транспорту;
- г) відповідати вимогам безпеки руху транспорту і пішоходів;
- д) при найменших витратах на будівництво й експлуатацію мати можливість більшого строку служби, тобто нормальної експлуатації з моменту будівництва до капітального ремонту.

Побудова мережі вулиць і доріг є найважливішою, а подекуди і визначальною частиною загальної містобудівної проблеми. Вона невід'ємна від питань розміщення основних складових міста й організації міського руху.

Планування міста, яке не забезпечує доцільність розподілу транспортних потоків по місту, викликає великі витрати часу у населення на пересування. При плануванні міста намагаються по можливості скоротити ці втрати.

Основними шляхами утворення комфортних умов організації руху є:

а) доцільне розміщення по території міста промислових і житлових районів, загальноміського центру, рівномірний розподіл культурно-побутових і торгових закладів;

б) правильна побудова вуличної мережі, що забезпечує надійний зв'язок між окремими районами міста. З технічним удосконаленням засобів транспорту збільшується рухомість населення. Тому при побудові вуличної мережі повинні ретельно вивчатись і враховуватись вимоги міського руху.

Великий вплив на безпеку руху транспорту і пішоходів справляє планування елементів вулиць (проїждої частини і тротуарів), які повинні відповідати характеру і розмірам руху транспорту і пішоходів. Спостереження показують, що дорожньо-транспортні пригоди

в основному виникають там, де вулиці мають недоліки планування. Найбільш поширеними серед них є:

- недостатня ширина проїждої частини;
- недостатня видимість на крутих поворотах вулиць і перехресть;
- наявність крутих уклонів на перехрестях;
- недостатня ширина пішохідних тротуарів.

Вулична мережа міста включає магістралі й вулиці місцевого значення. Основою вуличної мережі є магістралі, які з'єднують важливі частини міста з центром і заміськими дорогами.

Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю.

Ділянки вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що суміщаються з автомобільними дорогами державного значення, належать до Єдиної транспортної системи України і не підлягають приватизації. Питання виробничої діяльності комунальних служб на них, пов'язані із закриттям або обмеженням руху, погоджуються з органом державного управління автомобільними дорогами загального користування та відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху.

Вулична мережа міста включає магістралі й вулиці місцевого значення. Основою вуличної мережі є магістралі, які з'єднують важливі частини міста з центром і заміськими дорогами.

Питання виробничої діяльності комунальних служб на них, пов'язані із закриттям або обмеженням руху, погоджуються з органом державного управління автомобільними дорогами загального користування та відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху.

**Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів поділяються на:**

- магістральні дороги (безперервного руху та регульованого руху);
- магістральні вулиці загальноміського значення (безперервного руху та регульованого руху);
- магістральні вулиці районного значення;
- вулиці і дороги місцевого значення.

Управління функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться.

### ***Відомчі (технологічні) автомобільні дороги***

До них належать внутрішньогосподарські технологічні дороги, що знаходяться у власності юридичних або фізичних осіб.

Управління функціонуванням і розвитком відомчих (технологічних) автомобільних доріг здійснюється юридичними або фізичними особами, у власності яких вони знаходяться, згідно з вимогами законодавства. Статистичний облік та паспортизація відомчих (технологічних) автомобільних доріг здійснюються їх власниками.

### ***Автомобільні дороги на приватних територіях***

***Автомобільні дороги на приватних територіях*** – автомобільні дороги, що знаходяться на територіях, власниками яких є юридичні (недержавні) або фізичні особи. Складовими таких автомобільних доріг можуть бути: земляне полотно, проїзна частина, споруди дорожнього водовідводу, штучні споруди та технічні засоби організації дорожнього руху.

Автомобільні дороги на приватних територіях можуть передаватися власниками приватних територій у державну або комунальну власність за рішенням відповідно Кабінету Міністрів України або органів місцевого самоврядування.

Законом України «Про автомобільний транспорт», також передбачено віднесення автомобільних доріг загального користування та окремих їх ділянок, у тому числі мостових переходів, до розряду платних.

### ***Платні автомобільні дороги***

Віднесення автомобільних доріг загального користування та окремих їх ділянок, у тому числі мостових переходів, до розряду платних здійснюється з урахуванням державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг України на підставі окремого закону.

Орган державного управління автомобільними дорогами за погодженням з органами місцевого самоврядування здійснює подання про віднесення автомобільної дороги загального користування до розряду платних до Кабінету Міністрів України, по території яких проходить ця автомобільна дорога, на підставі техніко-економічного обґрунтування та/або проектно-кошторисної документації. Автомобільні дороги відносять до розряду платних лише за умови їх суттєвого удосконалення та забезпечення альтернативного проїзду транспортних засобів безоплатними автомобільними дорогами.

Платні автомобільні дороги загального користування залишаються в державній власності, не підлягають приватизації, стосовно них не можуть бути вчинені дії, наслідком яких може бути відчуження доріг з державної власності.

Органом державного управління автомобільними дорогами загального користування здійснює контроль за станом платних автомобільних доріг загального користування, умовами руху та справляння плати за проїзд ними.

Автомобільна дорога загального користування може бути платною як по всій довжині, так і на окремих її ділянках. Плата за проїзд такими дорогами справляється з усіх транспортних засобів, що проїжджають по них. Максимальний розмір плати та порядок її справляння встановлюються Кабінетом Міністрів України.

На період надзвичайних ситуацій та стихійного лиха, катастроф, епідемій і епізоотій тощо плата за проїзд вищезазначеними дорогами не справляється. За рішенням Кабінету Міністрів України, справляння плати, за проїзд платними автомобільними дорогами, може припинятися та відновлюватися. Плата за проїзд спрямовується до Державного бюджету України, має виключно цільовий характер і використовується в першу чергу на погашення залучених кредитних ресурсів та витрати, пов'язані з ремонтом та утриманням платної дороги, а також на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання інших автомобільних доріг загального користування.

Функціонування платних автомобільних доріг загального користування забезпечують державні дорожні підприємства, що належать до сфери управління органу державного управління автомобільними дорогами загального користування, або концесіонери. Орган державного управління автомобільними дорогами загального користування щороку проводить перевірку щодо відповідності стану та використання платної дороги встановленим вимогам та надає пропозиції щодо притягнення винних у порушенні правил і норм утримання дороги до відповідальності.

Органи управління, що забезпечують функціонування платних автомобільних доріг загального користування, несуть відповідальність за їх технічний стан, відповідність правилам і нормам утримання та ремонту автомобільних доріг і в порядку, визначеному законом, компенсують користувачам завдані збитки.

У багатьох країнах існують також платні автошляхи за умови їх суттєвого удосконалення та забезпечення альтернативного проїзду транспортних засобів безоплатними автомобільними дорогами. Вони будуються в місцях, де дуже велика інтенсивність руху, та дають можливість водіям скоротити час і шлях до кінцевої точки.

### *Європейські автомобільні дороги*

Європейська автомобільна дорога (автомобільна дорога з індексом **E**) – частина єдиної Європейської транспортної системи. Система нумерації **E**-шляхів розроблена Європейською економічною комісією ООН. Шляхи пронумеровані від **E1** і перетинають міждержавні кордони країн Європи. Шляхи досягають також Середньоазіатських країн, таких як Киргизстан, бо вони також є членами ЄЕК ООН.

Територією України проходять три сухопутні міжнародні транспортні коридори – пан'європейський № 3 «Берлін (Дрезден)–Вроцлав–Львів–Київ», пан'європейський № 5 «Трієст–Любляна–Будапешт (Братислава)–Львів», пан'європейський № 9 «Гельсінкі–Санкт-Петербург (Москва)–Київ–Кишинів (Одеса)–Бухарест–Димитровград–Александрополіс», інші міжнародні транспортні коридори.

Більшість країн суміщають національну нумерацію доріг з європейською. Проте деякі країни, такі як Бельгія, Данія, Норвегія та Швеція розрізняють загальноєвропейські і національні шляхи (наприклад, **E18** та **E6**).

Інші частини світу мають аналогічні мережі шляхів: Панамериканське шосе в Америці, Транс-африканські мережі шляхів в Африці, Міжнародна азійська мережа доріг в Азії.

Європейська економічна комісія ООН була створена в 1947 році, і перший основний закон, для поліпшення транспортної мережі від 16 вересня 1950 № 1264 року, підписаний в Женеві, називався «Декларація про спорудження міжнародних автомагістралей», яка визначила першу європейську нумерацію автошляхів. В цю декларацію було внесено кілька змін, до 15 листопада 1975 року, коли декларація була замінена Європейською угодою про міжнародні автомагістралі, яка позначила єдину систему нумерацію загальноєвропейських шляхів. Останні значні зміни були внесені в 1992 році.

*Малюнок 7*

*ДОРОЖНІЙ ЗНАК, ЯКИЙ ПОЗНАЧАЄ ЄВРОПЕЙСЬКУ ТРАСУ E 40.*



Система нумерацій європейських автошляхів наразі поділяються таким чином:

1. Основні та проміжні дороги, іменовані дорогами класу А, мають двозначні номери; відгалуження і сполучні дороги, іменовані дорогами класу В, мають тризначні номери.

2. Основні дороги північно-південного напрямку мають двозначні непарні номери, закінчуються цифрою 5 і зростаючі з заходу на схід. Основні дороги східно-західного напрямку мають двозначні парні номери, що закінчуються цифрою 0 і зростаючі з півночі на південь. Проміжні дороги мають відповідно двозначні непарні та двозначні парні номери, укладені між номерами тих основних доріг, між якими вони розташовані. Дороги класу В мають тризначні номери, причому перша цифра збігається з номером найближчої основної дороги, розташованої на північ від даної дороги В, а друга цифра збігається з номером найближчої основної дороги, розташованої на захід від згаданої дороги В; третя цифра є порядковим номером.

3. Дороги класу А північно-південного напрямку, розташовані на схід від дороги Е 99, мають тризначні непарні номери від 101 до 129. До цих дорог застосовуються і інші правила, згадані в пункті 2 вище.

4. Відгалуження і сполучні дороги, розташовані на схід від дороги Е 101, мають тризначні номери, що починаються з 0 – від 001 до 099.

#### ***4.1.2 Класифікація та категорії залізничних переїздів***

***Залізничний переїзд*** – це перехрещення дороги із залізничними коліями на одному рівні.

Відповідно до загальних вимог, що пред'являються до всіх типів залізничних переїздів, для забезпечення безпеки руху, залізничні переїзди планують у місцях з достатньою видимістю, зазвичай під прямим кутом, але не менше 60° до осі залізничної колії. Мінімальна ширина переїзду – 4,5 м.

Залежно від інтенсивності руху і виду автомобільної дороги, що перетинає переїзд, залізничні переїзди поділяються на чотири категорії. Для кожної категорії передбачена відповідна конструкція, сигналізація, шлагбауми, освітлення тощо.

До *1 категорії* належать переїзди, які розташовані на перехрещеннях:

- залізничних колій з інтенсивністю руху більше 16 поїздів/добу й автомобільних доріг з інтенсивністю більше 7000 авт./добу (у розрахунках інтенсивності руху через переїзд поїздів та транспортних засобів береться сумарна кількість їх за добу в обох напрямках руху);

- залізничних колій з інтенсивністю руху більше 100 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху більше 3000 авт./добу;

- залізничних колій з рухом поїздів із швидкістю більше 120 км/год. незалежно від інтенсивності руху транспортних засобів.

До *II категорії* належать переїзди, які розташовані на перехрещеннях:

- залізничних колій з інтенсивністю руху до 16 поїздів/добу та автомобільних доріг з інтенсивністю руху більше 7000 авт./добу;

- станційних та під'їзних колій і автомобільних доріг з інтенсивністю руху більше 7000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху 17–100 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху 3001–7000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху більше 100 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху 1001–3000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху більше 200 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху 201–000 авт./добу.

До *III категорії* належать переїзди, які розташовані на перехрещеннях:

- залізничних колій з інтенсивністю руху до 16 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху 3001–7000 авт./добу;

- станційних та під'їзних колій і автомобільних доріг з інтенсивністю руху 3001 – 7000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху 17–100 поїздів/добу та автомобільних доріг з інтенсивністю руху 1001–3000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху 101–200 поїздів/добу та автомобільних доріг з інтенсивністю руху 201–1000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху більше 200 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху до 200 авт./добу.

До *IV категорії* належать усі інші переїзди.

За належністю, переїзди поділяються на залізничні переїзди загального користування, незагального користування та технологічних проїздів.

Переїзди на перехрещенні залізничних колій з автомобільними дорогами загального користування або вулицями в населених пунктах належать до переїздів *загального користування*. Порядок їх обслуговування й утримання встановлюється власником залізничної колії та за його рахунок.

Переїзди на перехрещеннях залізничних колій, що належать залізницям, з автомобільними дорогами (під'їздами) окремих підприємств або організацій є переїздами *незагального користування*.

Перехрещення залізничних колій на території підприємств (промислові підприємства, склади, депо, елеватори та ін.) і станцій з дорогами, призначеними для забезпечення технологічного процесу робіт даного підприємства, належать до *технологічних проїздів* і обліку як залізничні переїзди не підлягають.

Також переїзди поділяються на регульовані та ті, що не регулюються.

До *регульованих* відносять *переїзди*, які обладнані пристроями переїзної сигналізації для водіїв транспортних засобів та пішоходів, або такий, що обслуговуються черговим працівником та обладнані шлагбаумами. Переїзна сигналізація – загальна назва різних типів сигналізації, які застосовуються на переїздах залізниць: автоматична світлофорна сигналізація з автоматичними (напівавтоматичними) шлагбаумами, автоматична світлофорна сигналізація. Переїзна сигналізація складається із світлофорної і звукової сигналізації, апаратури електричних рейкових кіл та апаратури керування сигналізацією, а на переїздах із черговим, крім того, апаратури і пристроїв керування шлагбаумами.

Регульовані переїзди, що обладнані пристроями переїзної сигналізації з автоматичними шлагбаумами, обслуговуються черговим працівником або на них встановлюють систему відеоспостереження.

До *нерегульованих* належать *переїзди*, які не обладнані пристроями переїзної сигналізації і не обслуговуються черговим працівником. Можливість безпечного проїзду (проходу) через такі переїзди визначається водієм транспортного засобу, пішоходом та іншими учасниками дорожнього руху.

Обладнання діючих залізничних переїздів пристроями переїзної автоматики з використанням основних та додаткових автоматичних (напівавтоматичних) шлагбаумів для повного перекриття проїзної частини автомобільної дороги в обох напрямках руху повинно здійснюватись у плановому порядку, але в першу чергу переїздів з автобусним рухом.

Під час розроблення схем розвитку транспортних зв'язків залізниць України повинні одночасно вирішуватися питання заміни існуючих перехрещень з автомобільними дорогами в одному рівні шляхопроводами.

За наявності шляхопроводів, проїздів під штучними спорудами переїзди підлягають закриттю за умов, що відстань від них не перевищує 5 км.

Виділяють особливості та вимоги щодо обслуговування залізничних переїздів різних категорій. Обслуговування залізничних переїздів різних категорій, повинно встановлюватися тільки черговим працівником:

*I категорії:*

- розташованих на ділянках з рухом поїздів із швидкістю більше 120 км/год.;
- розташованих на перехрещеннях головних колій з дорогами, по яких здійснюється рух маршрутних автобусів міського та міжміського, міжрайонного сполучення;

*II категорії:*

- обладнаних переїзною сигналізацією, розташованих на ділянках з інтенсивністю руху більше 16 поїздів/добу і не обладнаних автоматичною світлофорною сигналізацією (світлофорною сигналізацією) з місячно-білим мигаючим вогнем та автоматичним контролем несправності пристроїв переїзної сигналізації у чергового станції (поїзного диспетчера).

Переїзди, які не обладнані переїзною сигналізацією, обслуговуються черговим працівником у таких випадках:

- при перехрещенні автомобільної дороги трьох або більше головних залізничних колій;
- переїзди з незадовільними умовами видимості, а на ділянках з інтенсивністю руху понад 16 поїздів/добу – незалежно від умов видимості;

*III категорії* з незадовільними умовами видимості, які розташовані на ділянках з інтенсивністю руху понад 16 поїздів/добу, а також розташовані на ділянках з інтенсивністю руху більше 200 поїздів/добу – незалежно від умов видимості.

Переїзди з цілодобовим обслуговуванням черговим працівником повинні бути обладнані автоматичними (напівавтоматичними) або електричними шлагбаумами та запасними шлагбаумами, а з обслуговуванням на певний час – механічними або горизонтально-поворотними шлагбаумами. Перелік переїздів, які працюють не цілодобово, і час їхньої роботи встановлюється начальником дистанції колії або власником колії за узгодженням із місцевими органами виконавчої влади, Державтоінспекцією та організаціями, які користуються цими переїздами. Нецілодобова робота переїздів може встановлюва-

тися на переїздах не загального користування (дорога веде в депо, на елеватор, кар'єр та ін.).

Питання переведення переїзду для роботи з черговим працівником вирішується на підставі аналізу причин випадків дорожньо-транспортних пригод, а також за умов:

- значної кількості скоєних дорожньо-транспортних пригод на переїзді в порівнянні з іншими у даному напрямку залізниці;
- якщо за час, коли переїзд вільний від рухомого складу, не забезпечується пропуск наявного перед переїздом транспорту. Ця умова визначається фактичними підрахунками на переїзді в час найбільшої інтенсивності руху поїздів і автотранспорту.

Перевірка інтенсивності руху поїздів та транспортних засобів, умов роботи на кожному переїзді і перегляд їх категорій повинні проводитися власником переїзду за фактичної потреби, але не рідше одного разу на рік.

Для установаження категорій переїздів інтенсивність руху поїздів визначається з виконаного графіка руху в період найбільшої інтенсивності на ділянці, а інтенсивність руху транспортних засобів – за даними фактичних підрахунків. Визначення інтенсивності руху автотранспортних засобів можливе також за даними дорожніх організацій. На підставі аналізу аварійності на переїздах складається перелік переїздів, на яких планується припинення або введення обслуговування черговим працівником.

Перед припиненням обслуговування переїзду черговим повинні бути здійснені такі заходи:

- виконані роботи щодо переобладнання пристроїв переїзної сигналізації та забезпечення контролю їх роботи в чергового по станції (поїзного диспетчера);
- перевірена відповідність стану та обладнання переїзду до вимог цієї Інструкції та за результатами складено акт про готовність його до експлуатації без чергового, який підписується працівником Державтоінспекції та затверджується керівником дистанції колії або власником залізничної колії.

Переведення переїздів до експлуатації без чергових здійснюється на підставі наказу начальника залізниці або іншого власника залізничної колії. При цьому автоматична світлофорна сигналізація залишається, а демонтуються автоматичні (напівавтоматичні) та електричні шлагбауми, інші пристрої, які пов'язані з обслуговуванням переїзду черговими, встановлюються відповідні дорожні знаки. Переведення переїздів з автоматичними шлагбаумами до експлуа-

тації без чергового працівника можливо лише за наявності пристроїв відеоспостереження. Не допускається переведення переїздів, на яких здійснюється автобусний рух, до експлуатації без чергового. У місцях, що узгоджені з Державтоінспекцією, не менш як за 15 діб до відміни чергувань на переїзді повинні бути встановлені добре видимі оголошення з текстом:

*«Переїзд з.....(дата).....не обслуговується черговим працівником».*

Існують вимоги щодо заборони відкриття нових залізничних переїздів загального користування різних категорій. Забороняється відкриття нових залізничних переїздів загального користування:

*I, II, III категорій;*

● на ділянках із швидкістю руху поїздів понад 120 км/год.;

*IV категорії* при перехрещенні трьох та більше головних колій, при перехрещенні колій у виїмках та інших місцях, де не забезпечені умови видимості, а також у разі, якщо потрібне обслуговування переїзду черговим;

● якщо на відстані менше 5 км є діючий переїзд, шляхопровід або проїзд під штучними спорудами.

Відкриття нових переїздів IV категорії, крім перерахованих вище, допускається (якщо немає можливості знайти інше рішення) з дозволу начальника залізниці або власника залізничної колії за узгодженням з Державтоінспекцією, шляхово-експлуатаційними організаціями, іншими власниками доріг. Не допускається відкриття трамвайного і тролейбусного руху на переїздах, що експлуатуються. Відкриття автобусного руху через переїзди допускається з дозволу начальника залізниці або власника переїзду за умови обладнання переїзду переїзною сигналізацією з автоматичними шлагбаумами, що перекривають проїзну частину дороги на всю ширину у обох напрямках руху, та висновку комісії.

Закриття діючих переїздів (постійне або тимчасове), крім закриття на ремонт, виконують за наказом начальника залізниці на підставі акта їх обстеження та висновків комісії, призначеної розпорядженням начальника залізниці, у складі представників організацій, та органів державної виконавчої влади та місцевого самоврядування.

На переїздах, що закриваються, настил демонтується, під'їзди до переїздів з боку автомобільних доріг на відстані не менше 10 м від крайніх рейок по всій ширині проїзної частини автомобільної дороги або вулиці перегороджуються бар'єрним транспортним огородженням, а за необхідності – і канавами на відстані 2 м від бар'єра в бік залізничних колій. Попереджувальні дорожні знаки на під'їздах і

підходах знімаються і встановлюються заборонні та інформаційно-вказівні знаки, які вказують напрямок об'їзду.

При тимчасовому закритті переїздів на термін їх закриття автоматичні пристрої виключаються, бруси запасних шлагбаумів встановлюються в закриті для руху транспортних засобів положення і замикаються на замок, а засоби сигналізації та зв'язку залишаються в працездатному і справному стані. Біля переїздів, що закриваються, дистанцією колії влаштовуються місця для розвертання транспортних засобів. Начальник дистанції колії або інший власник зобов'язаний повідомити про закриття переїзду всіх основних користувачів переїзду.

Щорічно у квітні – травні, а на переїздах з автобусним рухом додатково у вересні – жовтні, на всіх залізницях обов'язково проводяться обстеження переїздів керівниками дистанції колії з участю представників дистанції сигналізації та зв'язку, електропостачання, представників апарату головного ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту залізниці, Державтоінспекції, шляхово-експлуатаційних організацій та начальників станцій, якщо переїзд розташований у межах станції.

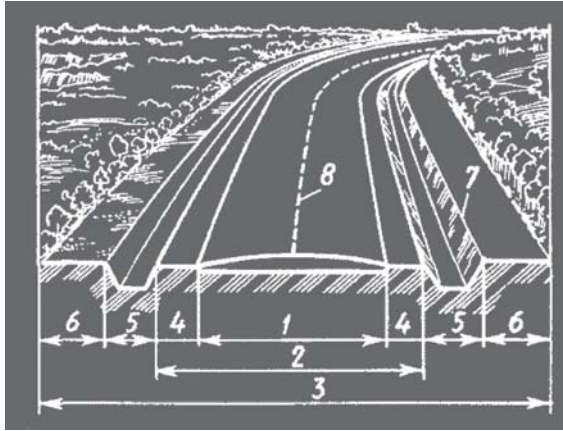
На переїздах з автобусним рухом до складу комісії запрошують представників Головавтотрансінспекції Міністерства транспорту та зв'язку України.

За результатами підсумків обстеження розроблюються календарні плани усунення виявлених недоліків, організовується приведення у належний стан пристроїв і обладнання переїздів, а також прилеглих до переїздів ділянок доріг (вулиць) відповідно до вимог ДСТУ 3587, Правил технічної експлуатації залізниць України та Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язків України від 26.01.2007 № 54.

## **4.2 Основні елементи вулиць, автомобільних доріг та залізничних переїздів.**

### ***4.2.1 Основні елементи вулиць та автомобільних доріг***

Дорога (мал. 8) може мати кілька проїзних частин, розмежованих розділовими смугами або, що перебувають на різних рівнях. Верхній шар дороги називають покриттям. Він створює на дорозі рівну поверхню й забезпечує зчеплення шин з дорогою.



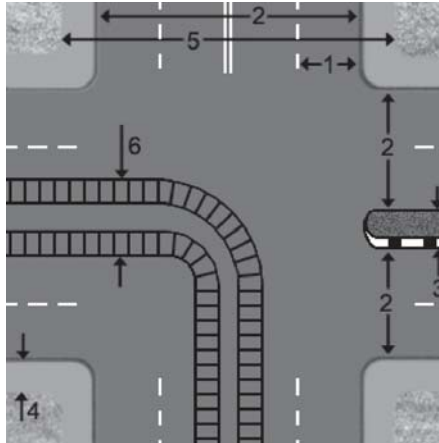
**Елементи дороги:**

1 – проїзна частина, 2 – дорожнє полотно, 3 – смуга створу, 4 – узбіччя,  
5 – кювет, 6 – обріз, 7 – бривка, 8 – вісь дороги

**Основними її елементами є:** одна чи декілька проїзних частин, крайові запобіжні та перехідно-швидкісні смуги, тротуари, узбіччя (у разі відкритої системи водовідведення), пішохідні та велосипедні доріжки, трамвайні лінії, смуги зелених насаджень, центральні розділювальні смуги між проїзними частинами зустрічних напрямків руху, розділювальні смуги між основною проїзною частиною і місцевими (бічними) проїздами, між проїзними частинами і тротуарами, укоси насипів і виїмок, підпирні стінки, шумозахисні пристрої, технічні та резервні смуги, зупинки громадського транспорту, розміщені в межах червоних ліній автостоянки, торговельно-побутові об'єкти, штучні споруди та підземно-наземні інженерні комунікації, технічні засоби регулювання дорожнього руху тощо.

Проїзна частина дороги, власне і є тією ділянкою, по якій рухаються автомобілі. **Проїзна частина** – елемент дороги, призначений для руху нерейкових транспортних засобів. Дорога може мати декілька проїзних частин, межами яких є розділювальні смуги.

### ОСНОВНІ ЕЛЕМЕНТИ ДОРОГИ



- 1.Смуга руху 2.Проїзна частина 3.Розділювальна смуга 4.Тротуар  
5.Ширина дороги 6.Трамвайне полотно

**Розділювальна смуга** – конструктивно виділений елемент проїзної частини, який розділяє суміжні проїзні частини і не призначений для руху або стоянки транспортних засобів (мал. 10).

Малюнок 10



Розділювальна смуга виключає вплив зустрічних потоків на водіїв і в той же час є надійною перешкодою проти зносу автомобілів з однієї проїжджої частини на іншу. Розділювальна смуга може бути позначена суцільною лінією дорожньої розмітки. За наявності на розділювальній смузі тротуару по ньому дозволяється рух пішоходів.

У темний час доби спеціальні щити, встановлені на розділовій смузі, або зелені насадження повинні запобігати засліпленню водіїв світлом фар зустрічних автомобілів. Як зелені насадження використовують частий чагарник, який служить одночасно хорошим захисним засобом для утримання автомобілів, винесених на розділову смугу.

Ширина розділової смуги буває різною. Оптимальна ширина знаходиться в межах 5-6 м залежно від місцевих умов. Менша ширина не гарантує повної безпеки від перекидання автомобіля через розділову смугу у разі сильного занесення або удару, велика ж ширина не дає ніяких додаткових гарантій безпеки. На вузьких розділових смугах іноді встановлюють спеціальні металеві або залізобетонні огорожі, здатні затримати автомобіль, знесений з проїжджої частини.

Розділювальна смуга може розташовуватися на одному рівні з проїжджою частиною дороги або підноситися над нею і відділяється від неї бордюром заввишки 10-12 см зі скошеними краями, а також крайньою смугою шириною не менше 0,5 м.

На швидкісних магістралях посередині розділової смуги встановлюють металеву сітку, яка не дає можливості перетинати цю смугу пішоходам і тваринам. У розривах в розділовій смузі, як і в місцях перетину дороги, торці розділових смуг округляють і мають скошений бордюр.

Центральні розділювальні смуги повинні передбачатись на магістральних вулицях і дорогах з безперервним рухом завширшки не менше 4 м; на вулицях і дорогах регульованого руху з проїзною частиною в 6 смуг руху – не менше 3 м. На інших магістралях допускається центральна розділювальна смуга завширшки 2 м за умови влаштування її у рівні проїзної частини та виділення суцільною лінією розмітки.

В обмежених умовах магістральних вулиць і доріг безперервного та регульованого руху, які мають проїзну частину 6-8 смуг, допускається центральну розділювальну смугу зменшувати до 2,0 м з обов'язковим улаштуванням по осі суцільного бар'єрного огородження.

Центральна розділювальна смуга на магістралях безперервного руху повинна влаштовуватися піднятою над рівнем проїзної частини та з'єднуватися з нею з допомогою крайових похилистих зміцнювальних смуг завширшки 1 м і поперечним похилом не менше 20 %. Ширина крайових зміцнювальних смуг входить у загальну ширину розділювальної смуги.

Улаштування розривів у центральній розділювальній смузі магістралей безперервного руху допускається за її ширини не менше 6 м і не частіше ніж через 500 м шляхом виділення спеціальної смуги перед розривом для лівоповоротного потоку транспорту за рахунок загального простору вулиць (доріг) у червоних лініях і локальної зміни траєкторії руху основного транспортного потоку або звуження розділювальної смуги. Ширину розриву слід приймати не менше 7,5 м.

На магістралях регульованого руху влаштування розривів для розвороту транспорту допускається без розширення розділювальної смуги. Ширина розривів на цих магістралях визначається розрахунком, виходячи з умови розміщення на розриві всіх автомобілів, які здійснюють розворот.

Розміщення рекламоносіїв на розділювальній смузі не допускається.

Ширину розділювальних смуг між окремими елементами поперечного профілю вулиць і доріг слід приймати з урахуванням розташування підземних комунікацій, вимог безпеки руху та охорони навколишнього природного середовища, але не менше розмірів, наведених у таблиці 6.

Таблиця 6

Розташування розділювальної смуги	Мінімальна ширина розділювальної смуги, м		
	Магістральні вулиці		Вулиці та дороги місцевого значення
	безперервного руху	регульованого руху	
Між основною проїзною частиною і місцевими проїздами	8	6	—
Між проїзною частиною і віссю ближньої трамвайної колії	6	4	—
Між проїзною частиною і велодоріжкою	—	3	1

Розташування розділювальної смуги	Мінімальна ширина розділювальної смуги, м		
	Магістральні вулиці		Вулиці та дороги місцевого значення
	безперервного руху	регульованого руху	
Між проїзною частиною і тротуаром	5	3	2
Між тротуаром і віссю ближньої трамвайної колії (для прямої ділянки)	—	4	—
Між тротуаром і велодоріжкою	—	2	2

**Примітка.** В умовах реконструкції та інших обмежених умовах допускається зменшувати ширину розділювальної смуги між основною проїзною частиною та місцевим проїздом на магістральних вулицях безперервного руху до 5 м, регульованого – до 3 м, між проїзною частиною і віссю ближньої трамвайної колії – до 3,5 м.

Ширину технічних смуг і смуг озеленення залежно від кількості та типів розміщуваних на них підземних і наземних інженерних споруд та озеленення слід приймати в межах, м:

- на магістральних вулицях і дорогах безперервного та регульованого руху 8–12;
- на магістральних вулицях районного значення 5–8 .

Резервні смуги для можливого розширення проїзної частини, розміщення шумозахисних споруд та інженерних мереж слід передбачати праворуч проїзної частини між нею та бічними смугами озеленення, технічними смугами і використовувати на окремих ділянках для тимчасових автомобільних стоянок; на решті смуги висіюються газони.

Проїзна частина дороги може складатися з одної або декількох смуг руху.

**Смуга руху** – поздовжня смуга на проїзній частині завширшки щонайменше 2,75 м, що позначена або не позначена дорожньою розміткою і призначена для руху засобів. Вона визначається габаритною шириною автомобіля або іншого транспортного засобу й додатковими смугами по обидва боки, названими зазорами безпеки (рівними інтервалами між бортами машин).

Смуга руху в деяких випадках може бути позначена поздовжньою розміткою. Чим вище розрахункова швидкість руху – гранична швидкість, яку може розбудовувати одиночний легковий автомобіль на побудованій дорозі, – тим більша повинні бути ширина зазорів безпеки й загальна ширина смуги руху.

Проїзна частина дороги має також край. Край проїзної частини (для нерейкових транспортних засобів) – видима умовна чи позначена дорожньою розміткою лінія на проїзній частині в місці її прилягання до узбіччя, тротуару, газону, розділювальної смуги, смуги для руху трамваїв, велосипедної або пішохідної доріжки.

Під проїзною частиною допускається, як виняток, за погодженням з організацією, що експлуатує вулицю (дорогу), прокладання водостоків, каналізації, дренажів та інших підземних інженерних мереж.

Ширину вулиць і доріг слід визначати з урахуванням їх категорій та залежно від розрахункової інтенсивності руху транспорту і пішоходів, типу забудови, рельєфу місцевості, вимог охорони навколишнього природного середовища, розміщення підземних інженерних мереж, зелених насаджень і в межах червоних ліній приймати, м:

- магістральні дороги 50–90;
- магістральні вулиці:
  - загальноміського значення 50–80;
  - районного значення 40–50.
- вулиці місцевого значення (житлові) 15–35;
- селищні та сільські вулиці (дороги) 15–25.

В умовах існуючої забудови ширину вулиць і доріг у межах червоних ліній при належному містобудівному обґрунтуванні допускається зменшувати з мінімально можливим звуженням елементів їх поперечного профілю.

Якщо розрахункова інтенсивність руху перевищує пропускну здатність 8–6-смугової проїзної частини, а також за необхідності обслуговування прилеглої території на магістральних вулицях безперервного і регульованого руху в районах нової забудови необхідно передбачати місцеві (бічні) проїзди.

В обмежених умовах та при реконструкції забудованих районів допускається влаштування проїзних частин у різних рівнях з використанням естакад і тунелів, а на схилах і набережних – консольних конструкцій.

Ширину проїзної частини місцевих (бічних) проїздів слід приймати:

- за одностороннім рухом:
  - без пропуску громадського пасажирського транспорту 6,0 м;
  - з пропуском громадського пасажирського транспорту 7,0 м;
- за двостороннім рухом:
  - без пропуску громадського пасажирського транспорту 7,0 м;
  - з пропуском громадського пасажирського транспорту 9,0–10,5 м.

Радіус з'єднання місцевих (бічних) проїздів з проїзною частиною магістральних вулиць повинен бути не менше 12 м з улаштуванням бортового каменя заввишки не менше 15 см над покриттям проїзної частини.

На проїзній частині магістралей безперервного та регульованого руху залежно від складу, інтенсивності та швидкості руху транспорту, а також вимог безпеки руху необхідно виділяти спеціальні смуги для руху переважно громадського пасажирського транспорту, легкових і вантажних автомобілів. Критеріями влаштування цих смуг (відокремленого полотна) є їх протяжність не менше ніж 1000–1200 м (протяжність двох перегонів) та інтенсивність руху; для трамвая – 20 од./год, для автобуса та тролейбуса – 40 од./год і більше в одному напрямку.

На підйомах двосмугових магістральних вулиць і доріг у межах ділянок, що мають поздовжній похил більше 40 ‰ і довжину більше 300 м, необхідно передбачати на всій довжині підйому додаткову смугу руху завширшки 3,5 м. Довжину переходу від двосмугової проїзної частини до трисмугової слід приймати не менше 70 м, додаткової смуги за підйомом – не менше 100 м.

Проїзна частина вулиць і доріг з 1–2 смугами в кожному напрямку на горизонтальних кривих радіусом до 750 м повинна мати розширення згідно з таблицею 7.

Таблиця 7

Радіуси кривих	551-750	401-550	301-400	201-300	151-200	91-150	30-90
Розширення на кожну смугу, м	0,2	0,25	0,3	0,35	0,5	0,6	0,7

**Примітка.** В умовах реконструкції вулиць і доріг розширення дозволяється здійснювати за рахунок резервних смуг і смуг озеленення.

На під'їздах до перехресть, що регулюються, для накопичення транспорту, який здійснює правий чи лівий поворот, слід передбачати розширення проїзної частини на 1–2 смуги протягом 50 м від перехрестя. Розширення допускається влаштовувати за рахунок розділювальних смуг.

На магістралях безперервного руху перед з'їздами та виїздами на прилеглі вулиці та дороги, у місцях примикання та розгалуження поворотних з'їздів на вузлах у різних рівнях необхідно передбачати перехідно-швидкісні смуги, довжину яких слід приймати з урахуванням розрахункової швидкості по основному напрямку та на з'їздах-виїздах, а також поздовжнього похилу проїзної частини згідно з таблицею 8, відрізняючи від основних смуг руху розміткою або смугою з покриттям іншого кольору.

З обох боків проїзних частин магістральних вулиць і доріг для кожного напрямку руху, а також центральної розділювальної смуги повинні передбачатись запобіжні смуги завширшки, м:

- для магістральних вулиць безперервного руху 0,75;
- для магістральних вулиць і доріг регульованого руху 0,5;
- для інших вулиць та доріг 2 висоти бордюру.

В умовах реконструкції та територіальної обмеженості дозволяється передбачати запобіжну смугу тільки на магістралях безперервного руху завширшки 0,5 м.

Таблиця 8

Розрахунково-швидкість на магістралі, км/год*	Довжина елементів** перехідно-швидкісної смуги залежно від режиму руху та розрахункових швидкостей на в'їзді (виїзді) на (з) магістраль (1) км/год											
	при прискоренні						при гальмуванні					
	шлюз прискорення			клин розгону			шлюз гальмування			клин відгону		
	30	40	50	30	40	50	30	40	50	30	40	50
100	200	160	120	30	40	50	90	70	50	70	70	70
80	120	80	40	30	40	50	40	30	30	60	60	60
60	60	30	—	30	40	—	30	—	—	50	—	—

\* Швидкість, з якої відбувається гальмування або до якої здійснюється прискорення;

\*\* Довжина розрахована для легкових автомобілів за середніх величин прискорення (уповільнення)

Показники таблиці наведені для горизонтальних ділянок на правоповоротних з'їздах. За умови розміщення перехідно-швидкісної смуги на підйомі на кожні 20% поздовжнього похилу довжину смуги прискорення необхідно збільшувати на 5%, на спуску – зменшувати на 5%. Для перехідно-швидкісних смуг гальмування – навпаки. При цьому довжина перехідно-швидкісної смуги повинна прийматися не менше 30 м.

Поперечний профіль проїзної частини вулиць і доріг усіх категорій необхідно приймати двосхилим на прямолінійних ділянках і, як правило, при радіусах горизонтальних кривих 2000 м і більше; на магістральних вулицях безперервного руху – при радіусах 1200 м і більше; на вулицях і дорогах регульованого руху – при радіусах 800 м і більше. За менших радіусів горизонтальних кривих проїзну частину на цих вулицях і дорогах слід проектувати односхилою (віражі) з поперечними похилами згідно з таблицею 9.

Таблиця 9

Радіуси горизонтальних кривих, м	Поперечний похил проїзної частини на віражах, %
2000-1000	20-30
1000-800	30-40
800-700	30-40
600-700	40-50
менше 600	50-60

**Примітка 1.** Менші значення поперечних похилів на віражах відповідають більшим радіусам кривих, більші – меншим.

**Примітка 2.** У районах з частою ожеледицею похил на віражах за радіусів менше 700 м приймається 40%, від 700 до 1000 м – 30–40 %, понад 1000 м – 20–30%.

**Примітка 3.** В обмежених умовах на перехрестях віражі допускається не влаштовувати.

Поперечні похили проїзної частини вулиць і доріг залежно від покриттів необхідно приймати згідно з таблицею 10.

Таблиця 10

Покриття	Поперечні похили проїзної частини, %, на	
	вулицях, дорогах і проїздах	площах і автостоянках
Удосконалені капітальні: асфальтобетонні та цементобетонні брущаті мостові	20–25	20
	20–30	20
Удосконалені полегшені	20–25	20
Перехідні	20–30	–

Взаємне висотне розміщення елементів поперечного профілю повинне вирішуватися з урахуванням наступних вимог:

- проїзні частини з розділювальною смугою – односхилими з ухилом до зовнішніх бортів;
- проїзні частини від 7,5 м і більше без розділювальної смуги або з нею в одному рівні, визначеною розміткою, – двосхилими;
- місцеві (бічні) проїзди магістральних вулиць для одностороннього руху – односхилими з похилом праворуч до лотка за напрямком руху, а при двосторонньому русі – двосхилими.

У разі розташування елементів поперечного профілю вулиць і доріг у різних рівнях за відношенням один до одного їх сполучення здійснюється з допомогою укосів або підпірних стінок.

Сьогодні на шляхах сполучення України експлуатується 28 447 мостових переходів та шляхопроводів. Ці споруди відносяться до штучних споруд.

**Штучні споруди** – інженерні споруди, призначені для руху транспортних засобів і пішоходів через природні та інші перешкоди, а також сталого функціонування автомобільної дороги (мости, шляхопроводи, естакади, віадуки, тунелі, наземні та підземні пішохідні переходи, труби, сходи, наплавні мости та поромні переправи, розв'язки доріг, підпірні стінки, галереї, уловлювальні з'їзди, снігозахисні споруди, протилавинні і протисельові споруди тощо).

Елементи поперечного профілю на мостах, шляхопроводах, тунелях, естакадах та інших штучних спорудах, як правило, повинні бути такими самими, як і елементи поперечного профілю вулиць і доріг, що через них пропускаються. На ділянках штучних споруд, як виняток, дозволяється звуження розділювальної смуги та тротуарів.

У межах двопрігонного шляхопроводу (тунелю) розділювальна смуга для вулиць безперервного руху може бути прийнята завшир-

шки 2,0 м з установленням бар'єрної огорожі та влаштуванням з обох її боків запобіжних смуг. У тих випадках, коли вулиця чи дорога не має розділювальної смуги, а рішення штучної споруди передбачає розміщення опор між проїзними частинами на вулиці, що примикає до штучної споруди, необхідно передбачати розширення проїзної частини для розміщення розділювальної смуги.

Розширення і звуження проїзної частини на штучних спорудах повинне сполучатися з проїзною частиною плавними кривими на ділянці завдовжки не менше 100 м, а також заокругленнями, встановленими для даної категорії вулиць і доріг.

Ширина тротуарів на штучних спорудах може бути зменшена відносно їх ширини на вулицях, що ними пропускаються (до магістралі категорією нижче), і призначатися за розрахунком, але не менше, м:

- для магістралей безперервного руху 3,0;
- для магістралей регульованого руху та районного значення 2,25.

У тих випадках, коли регулярний пішохідний рух відсутній, на транспортних естакадах і в тунелях обов'язково проектується службовий тротуар завширшки 0,75–1,0 м, в особливо складних умовах— 0,5 м.

На вулицях безперервного та дорогах регульованого руху в межах штучних споруд, коли це можливо, слід передбачати рух пішоходів на окремих смугах поза штучною спорудою для уникнення підйому по сходах на висоту 6–6,5 м. За умови влаштування тротуарів на штучних спорудах до них повинні бути влаштовані сходи в створі вулиць, що пересікаються.

Штучні споруди, як правило, слід розміщувати на прямих у плані ділянках вулиці (дороги). Улаштування мостів, шляхопроводів, естакад і тунелів на кривих у плані допускається як виняток при відповідному техніко-економічному обґрунтуванні та без зміни елементів плану в межах кривих. Найбільший поздовжній похил у межах штучних споруд не повинен перевищувати 30 ‰. Решта елементів поздовжнього профілю повинні прийматися такими самими як на вулицях і дорогах, що перетинаються. Угнутий поздовжній профіль на штучних спорудах не проектується. Увігнуті вертикальні криві необхідно вписувати таким чином, щоб вони закінчувались за 10–20 м до початку штучних споруд. В усіх сумнівних випадках потрібно виконувати розрахунок відстані видимості, яка не повинна бути менше шляху, що проходить автомобіль при гальмуванні.

На всій протяжності штучних споруд мостового типу повинні бути забезпечені умови безпеки руху, які будуть запобігати виїзду транспортних засобів за межі передбачених для них смуг проїзної частини та удари об елементи конструкцій. Для цього повинні передбачатися огороження бар'єрного типу заввишки 0,75–0,8 м. На вулицях і дорогах за умови пропуску всіх видів транспорту, включаючи трамвайні лінії, габарит за висотою над поверхнею проїзної частини під конструкцією штучної споруди слід приймати 5 м. Відстань від верху головки рейки до низу виступних конструкцій штучних споруд, що розташовуються над залізничними коліями, слід приймати не менше, м:

- для штучних споруд завширшки до 5 м (у нижній частині конструкції) 6,3;
- за ширини штучних споруд більше 5 м 6,5;
- для пішохідних містків завширшки не більше 5;
- розташованих над коліями станцій, роз'їздів і обгінних пунктів 6,8 м;
- за ширини пішохідних містків більше 5 м 7,0.

Габарити мостів, шляхопроводів і естакад допускається приймати на основі індивідуальних техніко-економічних обґрунтувань, враховуючи розміщення споруди, її архітектурно-композиційне значення, досвід експлуатації аналогічних споруд.

До штучних споруд відносять розв'язки на перехрестях та примиканнях автомобільних доріг.

Невід'ємними елементами дорожньої мережі є пересічення та примикання доріг. Для здійснення безпечного руху на пересіченнях і примиканнях влаштовують дорожні розв'язки в одному або в різних рівнях.

Найбільш радикальним заходом для поліпшення умов безпеки руху в місцях перетину доріг є будівництво дорожніх розв'язок у різних рівнях. Однак таке рішення через великі витрати на будівництво доцільно приймати для пересічення доріг високих категорій із великою інтенсивністю руху. На дорогах і вулицях місцевого значення з малою та середньою інтенсивністю умови поліпшення безпеки руху є такі:

- улаштування саморегулюючого перехрещення з кільцевим рухом;
- регулювання руху світлофорами;
- каналізування руху шляхом упровадження острівку для розділення потоків.

Розв'язки на перехрестях та примиканнях автомобільних доріг (далі – розв'язки доріг) повинні забезпечувати максимальну пропускну спроможність, безпеку і зручність руху транспортних засобів з найменшими витратами часу на їх проїзд. Розв'язки доріг необхідно проектувати на основі перспективної інтенсивності руху і складу транспортних потоків на усіх напрямках. При розробленні проектів на будівництво розв'язок доріг необхідно передбачати можливість перспективного розвитку доріг та реконструкцію розв'язок більш високого класу із збільшенням пропускну спроможності та безпеки руху транспортних засобів. Вибір класу і схеми розв'язок доріг та обґрунтування технічних рішень слід виконувати на основі техніко-економічного порівняння варіантів з урахуванням їх пропускну спроможності, безпеки і зручності руху, дорожньо-транспортних витрат на їх будівництво і утримання, архітектурно-естетичних вимог, вимог охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання сільськогосподарських угідь. Класи розв'язок доріг та їх елементи слід приймати з урахуванням перспективи розвитку мережі автомобільних доріг та реконструкції існуючих доріг.

Розв'язки доріг залежно від категорії доріг, що перетинаються, необхідно поділяти на класи згідно з таблицею 11.

Розв'язки доріг рекомендується розташовувати на вільних від забудови територіях. Поздовжній похил доріг на підходах до дорожніх розв'язок на відстані видимості для зупинки автомобіля повинен бути до 40 %. Перехрещення та примикання доріг за межами населених пунктів рекомендується передбачати не частіше ніж через 10 км на дорогах I-а категорії, на дорогах I-б і II категорії – 5 км, на дорогах III категорії – 2 км, для чого закладаються в проектну документацію заходи з організації руху місцевого транспорту.

## Класифікація розв'язок доріг

Клас розв'язки	Категорія доріг, що перетинаються, або примикають	Тип розв'язки	Облаштування розв'язки перехідно-швидкісними смугами (ПШС)
I	I-a – I-a	У різних рівнях	3 ПШС на всіх дорогах
	I-a – I-б		
	I-a – II		
	I-a – III		
	I-б – II		
	I-б – III		
	II – II		
	II – III (при сумарній інтенсивності понад 11000 прив/авто/добу)		
I	I-a – IV I-a – V	У різних рівнях	Без ПШС на дорогах нижчої категорії
III	III – III	В одному рівні	3 ПШС на всіх дорогах та каналізуванням лівоповоротних напрямків
IV	I-б – IV I-б – V	В одному рівні з відігнаними лівими поворотами	Без ПШС на дорогах нижчої категорії
V	II – IV II – V III – IV III – V	В одному рівні	Без ПШС на дорогах нижчої категорії та каналізуванням лівоповоротних напрямків на дорозі вищої категорії
	VI		IV – IV IV – V V – V

Відомчі (технологічні) автомобільні дороги, ґрунтові дороги та шляхи проходу тварин при перехрещенні з дорогами I-a, I-б, II та III категорій необхідно суміщати з ближніми штучними спорудами.

У випадку коли такі споруди відсутні, їх необхідно передбачати за умов погодження з органами місцевого самоврядування та органами охорони навколишнього природного середовища.

***Розв'язки доріг в одному рівні.***

Розв'язки доріг в одному рівні необхідно влаштовувати при перехрещенні або примиканні доріг згідно з таблицею 9.1.

Перехрещення та примикання доріг в одному рівні незалежно від схеми розв'язки необхідно виконувати під кутом від 60° до 120°. Розв'язки кільцевого типу рекомендується споруджувати, якщо інтенсивність руху на дорогах, що перехрещуються, однакова або відрізняється не більше ніж на 20 %, а інтенсивність на лівоповоротних потоках становить не менше 40 %. Колова проїзна частина повинна бути завширшки не менше 11,25 м. Діаметр центрального острівця призначається згідно з розрахунком, але не менше ніж

60 м. Довжина зони перерозподілу потоків на кільцевих проїздах розв'язки між двома сусідніми примиканнями доріг повинна бути не менше значень, наведених у таблиці 12.

*Таблиця 12*

**Довжина зони перерозподілу автомобільних потоків  
на кільцевих розв'язках**

Довжина зони перерозподілу, м	Пропускна спроможність зони перерозподілу потоків, привед. авт/год, при швидкості, км/год.		
	40	50	60
30	700	550	400
60	1000	800	650
90	1200	950	800
120	1400	1150	950
150	1600	1350	1100

Найменший радіус кривих при примиканні доріг необхідно приймати за нормами більш високої категорії дороги, з якої здійснюється з'їзд: з дороги I-а, I-б, II категорій – не менше ніж 25 м, з доріг III категорії – 20 м, з доріг IV і V категорій – 15 м. При розрахунку на регулярний рух автопоїздів (від 5 % у складі потоку, але не менше 5 авт/добу) радіуси на з'їздах слід збільшувати до 30 м. В межах в'їздів на дороги без твердого покриття необхідно влаштовувати тверде покриття завширшки 4,5 м та завдовжки згідно з таблицею 13.

**Довжина з'їздів з доріг  
(у метрах)**

Грунт земляного полотна з'їзду	Довжина з'їздів з доріг категорій I-б; II; III; IV; V
Пісок, супісок, суглинок легкий	100
Чорнозем, глина, суглинок важкий та пилуватий	200

Узбіччя на зазначених з'їздах необхідно укріплювати кам'яними матеріалами на ширину не менше ніж 0,5 м в кожний бік. Не допускається розміщення будь-яких споруд, у тому числі тимчасових, та зелених насаджень заввишки понад 1,2 м у зоні видимості. При перехрещенні та примиканні трьох та більше доріг усі другорядні дороги доцільно зводити до однієї з улаштуванням якомога простішої схеми дорожньої розв'язки. Розв'язки доріг з відігнаними лівими поворотами необхідно розташовувати від дороги, яка примикається, на відстані, яка дорівнює довжині смуги гальмування з відгоном плюс 25 м. Смугу гальмування завширшки 3,5 м необхідно влаштовувати за рахунок розділювальної смуги. Перехрещення або примикання доріг у межах віражу, розташованого на головній дорозі, можна влаштовувати у виняткових випадках при відповідному техніко-економічному обґрунтуванні. Поздовжній похил другорядної дороги, яка примикає до головної, на відстані 20 м від крайки проїзної частини головної дороги не повинен перевищувати 40 %.

***Розв'язки доріг у різних рівнях***

Розв'язки доріг у різних рівнях залежно від сумарної інтенсивності руху автомобільного транспорту, розподілу транспортних потоків за різними напрямками можуть проектуватися у двох або декількох рівнях. Схеми розв'язок доріг залежно від сукупності місцевих умов необхідно приймати в кожному конкретному випадку індивідуально. Остаточний вибір конфігурації розв'язки доріг необхідно приймати на основі техніко-економічного порівняння варіантів.

Параметри плану та поздовжніх профілів лівоповоротних та правоповоротних з'їздів необхідно приймати такими, які б забезпечували розрахункові швидкості, наведені в таблиці 14.

## Розрахункові швидкості на з'їздах розв'язок

Клас розв'язки	Розрахункова швидкість, км/год, при кількості автомобілів на з'їздах, %					
	Правоповоротних			Лівоповоротних		
	до 15	15-30	понад 30	до 15	15-30	понад 30
I	60	65	70	40	45	50
II	50	50	60	30	40	45

**Примітка.** Кількість автомобілів на з'їздах прийнята у % від інтенсивності автомобілів, що в'їжджають на розв'язку з одного напрямку.

В ускладнених умовах (забудова, наявність комунікацій, цінні земельні угіддя) при відповідному техніко-економічному обґрунтуванні допускається проектувати розв'язки з радіусами правоповоротних та лівоповоротних з'їздів 30 м, якщо вони забезпечують пропускну спроможність. Лівоповоротні з'їзди слід максимально наближати до центру перехрестя, дотримуючись допустимих параметрів плану і профілю. Влаштування прямих вставок на цих з'їздах не рекомендується. Правоповоротні і лівоповоротні з'їзди сполучаються з дорогами, що перехрещуються або примикаються, за допомогою перехідних кривих. Між кінцем і початком суміжних лівоповоротних з'їздів необхідно влаштовувати додаткову смугу руху завдовжки не менше ніж 50 м, яка призначається для можливості переїзду автомобілів з перехідно-швидкісної смуги на крайню праву смугу руху основного проїзду. Ширину проїзної частини односмугових з'їздів слід призначати 6,0 м та укріплених смуг узбіч по 0,5 м без додаткового розширення на кривих. За інтенсивності руху автотранспорту на з'їздах більшій, ніж розрахункова пропускну спроможність однієї смуги, слід проектувати двосмугові з'їзди з шириною проїзної частини не менше ніж 7,5 м з укріпленими смугами по 0,5 м плюс додаткові розширення на криволінійних ділянках згідно з таблицею 5.4.

Ширина узбіччя з внутрішнього боку заокруглень повинна бути не менше ніж 1,5 м, із зовнішнього – 3,0 м. Узбіччя на всю ширину необхідно влаштовувати з щільних щебеневих або гравійних сумішей, а при відповідному обґрунтуванні – з кам'яних матеріалів, що оброблені в'яжучими, асфальтобетону або бетонних плит. Ширину

узбіччя на прямолінійних ділянках з'їздів з обох боків слід призначати по 2,5 м. Перехід від однієї ширини узбіччя до іншої на заокругленнях слід здійснювати в межах довжини перехідної кривої.

На всіх з'їздах у межах кривих залежно від радіуса кривої та кліматичних умов необхідно влаштовувати віраж з похилом від 20 ‰ до 60 ‰. Величина додаткового поздовжнього похилу зовнішньої крайки проїзної частини на ділянці відгону віражу не повинна перевищувати 10 ‰. Найменші радіуси кривих у поздовжньому профілі необхідно призначати відповідно до розрахункових швидкостей за таблицею 9.5. При проектуванні розв'язок доріг у різних рівнях необхідно передбачати заходи для забезпечення бокової видимості на кривих і в зонах в'їздів та з'їздів з дороги. Найменшу відстань бокової видимості від крайки проїзної частини необхідно призначати 25 м для доріг I-а, I-б і II категорій і 15 м – для доріг III, IV, V категорій.

У зоні розв'язок доріг допускається улаштування стоянок автомобілів, автобусних зупинок та інших споруд за умови забезпечення як бокової, так і поздовжньої видимості.

#### *Перехідно-швидкісні смуги*

Перехідно-швидкісні смуги необхідно влаштовувати як додатковий елемент проїзної частини для гальмування або розгону транспортних засобів на дорогах I-а, I-б, II, III категорій біля споруд дорожнього сервісу, на з'їздах та в'їздах до розв'язок доріг згідно з таблицею 15. Довжину перехідно-швидкісних смуг залежно від поздовжнього похилу доріг необхідно призначати згідно з таблицею 9.5, а в горбистій та гірській місцевостях – за розрахунками.

Таблиця 15

#### **Довжина перехідно-швидкісних смуг**

Категорія дороги	Поздовжній похил, ‰	Довжина смуги повної ширини, м		Довжина відгону смуги розгону і гальмування, м
		для розгону	для гальмування	
I-а, I-б	-40	110	110	80
	-20	130	105	
	0	150	100	
	+20	170	95	
	+40	190	90	

Категорія дороги	Поздовжній похил, ‰	Довжина смуги повної ширини, м		Довжина відгону смуги розгону і гальмування, м
		для розгону	для гальмування	
II – III	-40	80	85	60
	-20	90	80	
	0	100	75	
	+20	120	70	
	+40	150	65	

Перехідно-швидкісні смуги для лівоповоротних з'їздів на дорогах I-а, I-б і II категорій транспортних розв'язок типу «лист конюшини» необхідно проектувати як єдину смугу для суміжних з'їздів. Розширення гальмівних смуг на відгоні необхідно починати з уступу завширшки 0,5 м. При виході зі з'їзду повинна бути забезпечена видимість кінця перехідно-швидкісної смуги.

Перехідно-швидкісні смуги і основні смуги руху в зонах перехресть і примикань (в межах заокруглень) та в місцях автобусних зупинок на дорогах I-а, I-б, II категорій за межами зупинкових майданчиків на довжині 20 м необхідно відокремлювати розділювальною смугою завширшки 0,75 м і 0,5 м на дорогах III категорії і виділяти розміткою з переходом до ширини основної смуги руху на довжині 16 м і 9 м відповідно. Ширину перехідно-швидкісних смуг призначають такою ж, як і основних смуг проїзної частини для проекрованої категорії дороги. При встановленні бортового каменю по крайці перехідно-швидкісної смуги останню необхідно розширювати на подвоєне значення його підвищення над проїзною частиною дороги.

Сполучення перехідно-швидкісних смуг з узбіччям здійснюється за рахунок укріпленої смуги завширшки 0,75 м на дорогах I-а, I-б та II категорій і 0,5 м на дорогах III категорії.

До штучних споруд також відносять снігозахисні споруди.

**Снігозахисні споруди** – це всі види пристроїв і устаткування, які служать для запобігання сніговим заметам проїзної частини дороги: снігозахисні пристрої, щитові обгороджування, забори, стінки, снігозахисні посадки. Розрізняють постійні споруди і тимчасові, споруджувані лише на зимовий період.

На ділянках доріг, що заносяться снігом, захист від снігових заносів слід передбачати:

- на дорогах I-а, I-б, II та III категорій – снігозахисними лісонасадженнями, переносними щитами, сітками або постійними огорожами;

- на дорогах IV і V категорій – снігозахисними лісонасадженнями або тимчасовими захисними пристроями (сніговими валами, траншеями).

Облаштування доріг снігозахисними лісонасадженнями або тимчасовими захисними засобами обґрунтовується техніко-економічними розрахунками.

Ширину снігозахисних лісонасаджень, а також відстані від брівки земляного полотна до насаджень слід приймати згідно з таблицею 16.

Таблиця 16

### Ширина снігозахисних лісонасаджень вздовж доріг

Розрахункове річне снігове принесення, м <sup>3</sup> /м	Ширина снігозахисних лісонасаджень, м	Відстань від брівки земляного полотна до лісонасадження, м
Від 10 до 25	4	15/25
Від 25 до 50	9	30
Від 50 до 75	12	40
Від 75 до 100	14	50

**Примітка 1.** В чисельнику наведено значення для доріг IV і V категорій, у знаменнику – значення для доріг I-а, I-б, II, III категорій.

**Примітка 2.** Ширина снігозахисних лісонасаджень та їх конструкція при снігопринесенні понад 100 м<sup>3</sup>/м призначається за індивідуальними розрахунками.

Постійну снігову огорожу слід розташовувати на відстані від 15 до 25-кратних висот огорожі від брівки зовнішнього укосу виїмки в місці її найбільшої глибини, а при розташуванні дороги в насипу – від брівки земляного полотна. Додаткові ряди огорож необхідно влаштовувати при відповідному обґрунтуванні. Відстань між рядами огорож приймається рівною 30-кратній висоті огорожі. Постійні

огорожі слід споруджувати з розривами для проїзду транспортних засобів та сільськогосподарських машин у місцях, визначених землекористувачами. Захист від взаємного впливу автомобільних доріг, ярів, зсувів, розмивів водними потоками слід здійснювати за допомогою спеціальних комплексних заходів, що передбачаються при проектуванні земляного полотна з урахуванням місцевих умов.

Для захисту гірських доріг від снігових лавин та обвалів кам'яних осипів, слід передбачати:

- улаштування галерей та навісів, лавинорізів, відбійних та лавинонапрямних дамб;
- затримання снігу на схилі за допомогою різних споруд, що запобігають його пересуванню та зміщенню;
- установа снігозахисних щитів, постійних огорож або підпріжних стінок перед лавино зборами для зменшення накопичення в них снігу.

Підпріжні стіни служать для підтримки укосів та висипок на крутих косогорах, при устрої доріг у межах населених пунктів, для огороження будівель і запобігання підмиву конусів, насипів і укосів дамб.

*Тунель* є штучну споруду, розташовану в товщі гірських порід.

За призначенням тунелі поділяються на транспортні (залізничні і автодорожні, міські тунелі метрополітенів, пішохідні і судноплавні), гідротехнічні, міського господарства і гірничопромислові. Найбільшого поширення набули транспортні тунелі, які за місцеположенням поділяють на тунелі, що перебувають у гірських масивах, підводні – під ріками, каналами, протоками та деякі міські – під міськими проїздами і кварталами.

За характером будівництва тунелі можуть різнитися за способом провадження цих робіт: закритого – споруджувані без розтину земної поверхні з них, і відкритого.

Розміри і обриси внутрішнього вільного простору транспортних тунелів залежить від розмірів та форми рухомого складу і розміщеного в них устаткування. Поперечний перетин автодорожнього тунелю визначається категорією автомобільної дороги і кількістю смуг руху.

*Тротуар* – елемент вулиці, призначений для руху пішоходів, який прилягає до проїзної частини, або відокремлений від неї газоном.

Тротуар призначений тільки для пішоходів; рух транспортних засобів по тротуарах заборонений, за винятком роботи машин дорожньо-експлуатаційних і комунальних служб, також підвезення вантажів до торгових і інших підприємств і об'єктів, та спеціальних

доріжок для велосипедистів. Стоянка легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів і велосипедів на тротуарі дозволена тільки в місцях, вказаних відповідними знаками.

Тротуар є зоною для пішоходів. Це значить, що це спеціалізована, виділена саме для пішоходів інженерна споруда, де вони можуть почувати себе безпечно. В окремих місцях, де вимагають того правила безпеки руху, тротуар огорожується парканом. Тротуар є також елементом розміщення дорожніх знаків, світлофорів, інших інженерних споруд для забезпечення безпеки руху.

Для зміцнення проїзної частини дороги, а також для короткочасної зупинки автомобілів і руху пішоходів поруч із проїзною частиною роблять узбіччя. Щоб виділити й зміцнити окремі елементи, що піднімаються над проїзною частиною, дороги – розділові смуги, тротуари, острівці безпеки, зупинки автобусів і ін., улаштовують бордюри. Узбіччя потрібні для зупинок автомобіля і, у разі відсутності тротуару, – для руху по ним пішоходів.

До елементів вулиць та автомобільних доріг також відносять:

*Узбіччя* є упорами для дорожнього покриття, а також служать для забезпечення безпеки руху і можуть використовуватися для тимчасової зупинки транспортних засобів. Узбіччя зазвичай влаштовуються з тих же ґрунтів, що і земляне полотно, в окремих випадках вони можуть бути укріплені гравієвими, щебенеvими і іншими матеріалами.

Узбіччя і розділювальні смуги, що не відокремлені від проїзної частини бордюром, не повинні бути нижче за рівень прилеглої кромки проїзної частини більше ніж на 4,0 см, а величина поперечного ухилу узбіччя не повинна відрізнятиса від вимог СНІП 2.05.02 більше ніж на 10 %.

Підвищення узбіччя і розділювальної смуги над проїзною частиною у разі відсутності бордюру не допускається. Руйнування поверхні ґрунтових узбіччя, розділювальних смуг і укосів земляного полотна не допускається глибиною більше ніж 4 см. Усунення дефектів узбіччя і розділювальних смуг слід здійснювати протягом 10 діб з моменту виявлення.

Стан поверхні укріплених і зупиночних смуг повинен відповідати 4.1. Усунення дефектів укріплених і зупиночних смуг слід здійснювати протягом 10 діб з моменту виявлення.

Трави, що застосовуються для укріплення узбіччя, розділювальних смуг, укосів земляного полотна, повинні скошуватися не рідше ніж один раз на місяць в період весна – осінь.

Пристрої (кювети, нагірні і відвідні канали і випарні басейни) водовідведень призначаються для осушення земляного полотна і дорожнього покриття:

**кювети** – для збору води з дорожнього полотна і скидання її в знижені місця або водотоки, що перетинають дорогу;

**нагірні канали** – для перехоплення дощових і талих вод, попередження розмиву земляного полотна дороги на узгір'ях;

**відвідні канали** – для відведення води в знижені місця, водоймища, випарні басейни, коли скидання з кюветів і нагірних канал скрутне.

Кювети, канали водовідведень і т.п. є допоміжними земляними спорудами.

**Велосипедна доріжка** – виконана в межах дороги чи поза нею доріжка з покриттям, що призначена для руху на велосипедах та мопедах.

### **Насипи**

Споруджувати насипи із ґрунтів і відходів промисловості, що мало впливають на міцність і стійкість земляного полотна під дією погодно-кліматичних факторів, дозволяється без обмеження. Ґрунти, що змінюють з часом міцність і стійкість під дією цих факторів і навантажень, належать до особливих ґрунтів, які можна використовувати з обмеженнями, обґрунтовуючи в проекті їх використання за результатами випробувань. У необхідних випадках слід передбачати конструктивні заходи для захисту цих ґрунтів від дії погодно-кліматичних факторів.

Не допускається застосовувати для будівництва насипу такі ґрунти: засолені ґрунти, глинисті з вологістю, яка перевищує допустиму, дочетвертичні глинисті, мул, сапропель, глинисті ґрунти з домішками мулу та органічних речовин, ґрунт рослинного шару, тальковий, пірофілітовий ґрунт, трепел, ґрунт з домішками гіпсу.

Вищеназвані ґрунти можна застосовувати у виняткових випадках для будівництва автомобільних доріг III, IV, V категорій з обов'язковим здійсненням додаткових заходів, спрямованих на забезпечення необхідної міцності та стійкості земляного полотна. При використанні великоуламкових ґрунтів необхідно передбачати влаштування верхнього шару насипу завтовшки не менше 0,5 м з ґрунтів, що містять уламки розміром не більше 0,2 м. На ділянках сполучення земляного полотна з мостами, шляхопроводами та естакадами земляне полотно та конуси необхідно влаштовувати з дренажних ґрунтів.

Насипи необхідно проектувати з урахуванням несучої здатності основи. Основи розділяються на міцні й слабкі.

До слабких необхідно відносити основи, у межах активної зони яких є шари слабких ґрунтів потужністю не менше 0,5 м. Величина активної зони встановлюється в кожному конкретному випадку з урахуванням фактичної потужності слабких шарів, умов їх розташування й розрахункового навантаження на основу. Як нижню межу активної зони приймають:

- покрівлю міцного й малостислого ґрунту, що підстилає слабку товщу;

- горизонт, на якому вертикальні нормальні напруження від зовнішнього навантаження власної ваги насипу не перевищують величини структурної міцності слабого ґрунту при компресійному стиску.

За відсутності даних про структурну міцність ґрунту орієнтовно потужність активної зони основ із прошарками зі слабких ґрунтів можна приймати рівною висоті насипу при проектуванні насипів заввишки до 12 м і не менше півтори висоти насипу – при їх висоті більше 12 м. Крутизну укосів насипу заввишки до

3 м слід призначати з урахуванням забезпечення безпечного з'їзду транспортних засобів у аварійних ситуаціях, як правило, на дорогах I-а, I-б, II та III категорій не крутіше 1:4, а для доріг інших категорій – не крутіше 1:3. Допускається збільшення крутизни укосів до граничних значень, наведених у таблиці 17, за умови встановлення на узбіччі огорожі бар'єрного типу. На укосах із крутизною, наведеною в таблиці 6.9, необхідно передбачати укріплення висіванням трав із підсіпкою рослинного ґрунту або дернуванням. При використанні інших, більш капітальних типів укріплення, крутизна може бути збільшена згідно з розрахунками стійкості укосів при відповідному техніко-економічному обґрунтуванні. При слабких основах, використанні зв'язних ґрунтів підвищеної вологості, а також для підтоплених насипів крутизну укосів призначають на основі розрахунків.

## Найбільша крутизна укосів насипів

Грунт насипу	Висота укосу, м		
	від 3 до 6	від 6 до 12	
		в нижній частині від 0 до 6	у верхній частині від 6 до 12
Брили зі слабо- вивітрюваних порід	від 1:1 до 1:1,3	від 1:1,3 до 1:1,5	від 1:1,3 до 1:1,5
Великоуламковий і піщаний (крім дрібного та пилуватого піску)	1:1,5	1:1,5	1:1,5
Піщаний дрібний та пилуватий, глинистий та лесовий	1:1,5 1:2	1:1,75 1:1,5	1:1,75 1:1,75

**Примітка 1.** Під рискою подані значення для пилуватих різновидів ґрунтів у дорожньо-кліматичних зонах У-I – У-III і для однорозмірних пісків.

**Примітка 2.** Висота укосу визначається як різниця між відміткою брівки насипу і відміткою підшви насипу. За наявності крутосхилості висота низового укосу визначається як найбільша різниця між відміткою брівки і відміткою підшви насипу (низової відмітки укосу).

При проектуванні земляного полотна, розташованого на перезволожений та слабких ґрунтах, а також для збільшення стійкості укосів та захисту від ерозії при відповідному техніко-економічному обґрунтуванні доцільно застосовувати геосинтетичні матеріали. Сфера застосування та характеристика матеріалів регламентується технічними показниками та умовами виробників геосинтетичних матеріалів.

**Виїмки**

Крутизну укосів виїмок, що не належать до об'єктів індивідуального проектування, слід призначати згідно з таблицею 18.

Виїмку завглибшки до 1 м для попередження снігових заносів необхідно проектувати розкритою з крутизною укосів від 1:5 до 1:10 або розробленою під насип. Виїмку завглибшки від 1 м до 5 м на ділянках, що заносяться снігом, слід проектувати з укосами 1:1,5 –

1:2 і закуветними полицями завширшки не менше ніж 3 м. Виймку завглибшки понад 2 м у дрібнозернистих та пиловатих пісках, перезволожених зв'язних ґрунтах, легковивітрянаних або тріщинуватих лесовидних та лесових породах слід проектувати із закуветними полицями.

Таблиця 18

### Крутизна укосів виїмок

Ч. ч.	Ріновид ґрунтів	Висота укосу, м	Найбільша крутизна укосу
1	Скельні: – слабковивітрянані – легковивітрянані, що не розм'якшуються – легковивітрянані, що розм'якшуються	до 16 до 16  до 6	1:0,5 1:1 – 1:1,5  1:1 0 1:2
2	Великоуламкові	до 12	від 1:1 до 1:1,5
3	Піщані (крупні та середні)	до 12	1:1,5
4	Глинисті однорідні (твердої, напівтвердої консистенції)	до 12	1:1,5
5	Піщані (дрібні, пиловаті)	до 12	1:2
6	Глинисті однорідні туго пластичної консистенції	до 12	1:2
7	Лес	до 12	від 1:1 до 1:1,5

**Примітка 1.** У скельних слабковивітрянаних ґрунтах допускається влаштувати вертикальні укоси.

**Примітка 2.** Висота укосу виїмки визначається як різниця між відміткою брівки укосу і відміткою підосви укосу.

Ширину закуветних полиць слід призначати: в дрібнозернистих і пиловатих пісках – не менше 1 м, в інших ґрунтах: при висоті укосу до 6 м – не менше 1 м, при висоті укосу до 12 м (для скельних порід – до 16 м) – не менше 2 м. Для доріг I-а, I-б, II та III категорій при проектуванні виїмок у легковивітрянаних скельних ґрунтах необхідно передбачати кювет-траншею завширшки понад 3 м і завглибшки понад 0,8 м. Поверхні закуветних полиць надають похил від 20 % до 40 % в бік кювету. При скельних породах похил можна не передбачати.

При проектуванні виїмок слід виконувати розрахунки стійкості укосів, розробляти заходи з їх забезпечення, з призначення відповідного поперечного профілю, влаштування дренажів, захисних шарів, укріплення укосів тощо.

### ***Велосипедні доріжки***

Велосипедні доріжки слід проектувати вздовж автомобільних доріг на ділянках, де розрахункова пікова інтенсивність руху велосипедів і мопедів за перші п'ять років в одному напрямку руху складає 50 од/год, або якщо приведена інтенсивність руху автомобілів становить 4000 авт./добу, а загальна інтенсивність руху велосипедів та мопедів складає 400 од/добу.

*Малюнок 11*

### **ВЕЛОСИПЕДНА ДОРІЖКА**



За меншої інтенсивності руху допускається проектувати вело-пішохідні доріжки за параметрами велосипедних доріжок.

Для розрахунку міцності дорожнього одягу велосипедних і пішохідних доріжок завширшки 3 м і більше необхідно приймати такі навантаження:

- мінімальна статичне навантаження на вісь – 60 кН;
- мінімальне статичне навантаження на колесо – 30 кН.

Кількість смуг руху на велосипедних доріжках необхідно приймати з розрахунку пропускної спроможності однієї смуги 300 велосипедів та мопедів за годину. Ширину велосипедної доріжки необхідно приймати у відповідності з таблицею 19.

## Рекомендована ширина велосипедної доріжки і смуги руху

Тип велосипедних доріжок	Ширина велосипедної доріжки, м	
	У вільних умовах	У стислих умовах
Велосипедні доріжки:		
– одностороннього руху	2,5	1,5
– двостороннього руху	3,0	2,5

*Примітка.* До стислих відносяться умови прокладання велосипедних доріжок у місцях забудови капітальними спорудами або складного рельєфу.

Велосипедні доріжки необхідно проектувати на відокремленому земляному полотні, за межами укосів насипів та виїмок, а також на спеціально влаштованих бермах. Вздовж автомагістралей велосипедні доріжки слід проектувати за сітчастою огорожею на відокремленому земляному полотні, як правило, з обох боків дороги. У разі влаштування велосипедних доріжок з одного боку дороги їх слід розміщувати з навітряного боку щодо пануючих вітрів теплої періоду року.

На підходах до штучних споруд велосипедні доріжки можна розміщувати на узбіччях та відокремлювати їх від проїзної частини дорожньою огорожею першої групи. Велосипедні доріжки необхідно проектувати з поздовжнім похилом не більше ніж 30 ‰ та поперечним похилом від 15 ‰ до 25 ‰. В умовах складного рельєфу поздовжній похил можна збільшувати до 40 ‰ на ділянках завдовжки до 300 м та 60 ‰ на ділянках завдовжки 100 м. На ділянках протяжністю більше ніж 100 м необхідно передбачати відрізки завдовжки понад 20 м з похилом не більше ніж 30 ‰.

Радіуси кривих у плані повинні бути не менше 50 м. Радіуси вертикальних кривих не менше:

- 500 м для опуклих кривих;
- 150 м для увігнутих кривих.

Проїзну частину автомобільних доріг I-б, II, III, IV та V категорій велосипедні доріжки повинні перетинати під кутом від 80° до 100°. При цьому велосипедна доріжка на відстані 5,0 м з кожного боку від крайки проїзної частини повинна бути прямою у плані.

### *Пішохідні доріжки*

Пішохідні доріжки вздовж автомобільних доріг, що проходять по населених пунктах, слід проектувати незалежно від інтенсивності руху пішоходів. За межами населених пунктів пішохідні доріжки необхідно влаштовувати за інтенсивності руху пішоходів понад 200 осіб на добу.

Вздовж автомобільних доріг I-ї категорії пішохідні доріжки слід влаштовувати за сітчастою огорожею на відокремленому земляному полотні. Пропускню здатність однієї пішохідної смуги необхідно приймати рівною 1000 пішоходів на годину. Ширина пішохідної доріжки повинна бути кратною 0,75 м. Мінімальна ширина односмужової пішохідної доріжки повинна бути не меншою ніж 1,0 м. Поздовжні похили пішохідних доріжок слід призначати не більше ніж 60 ‰. В районах із частою ожеледицею – не більше ніж 40 ‰, а в гірській місцевості – не більше ніж 80 ‰ при довжині ділянки з цим похилом не більше ніж 300 м. За більших похилів чи більшої протяжності ділянок через кожні 12 м слід передбачати, горизонтальні ділянки завдовжки не менше ніж 5,0 м. При поздовжніх похилах понад 60 ‰ тротуари та пішохідні доріжки необхідно облаштовувати поручнями. Пішохідні доріжки слід проектувати з поперечним похилом від 10 ‰ до 15 ‰. Між бічними канавами, підшвами укосів насипів та виїмок, низовими підпірними стінками заввишки понад 1 м слід улаштовувати берми завширшки не менше ніж 0,5 м. Вздовж пішохідних доріжок, що примикають до укосів насипів висотою понад 2 м, та низових підпірних стінок слід передбачати огорожі перильного типу. Між пішохідними доріжками, що розміщені на узбіччі, та проїзною частиною необхідно влаштовувати дорожню огорожу першого типу відповідно до ДСТУ 2735.

Пішохідні доріжки для руху інвалідів та інших маломобільних верств населення необхідно проектувати відповідно до ДБН 360 та ДБН В.22-17.

#### *4.2.2. Основні елементи залізничних переїздів.*

Усе обладнання переїздів повинно відповідати Правилам дорожнього руху та Правилам технічної експлуатації залізниць України.

Переїзди повинні розташовуватися на прямих ділянках колії та автомобільних доріг за межами виїмок та місць, де не забезпечуються достатні умови видимості. Перехрещення залізничних колій з автомобільними дорогами повинно виконуватися переважно під прямим

кутом. При неможливості виконання цієї умови гострий кут між коліями та автомобільною дорогою має бути не менше 60°. Діючі переїзди, розташовані під більш гострим кутом, повинні перевлаштуватися, одночасно з реконструкцією автомобільної дороги, вулиці.

Забороняється влаштування переїздів через станційні колії, де здійснюється організоване приймання та відправлення або безперервний рух поїздів. Такі переїзди необхідно закривати або переносити на перегін.

Автомобільна дорога у поздовжньому профілі протяжністю не менше 10 м від крайньої рейки по обидва боки від переїзду повинна мати горизонтальну площадку. Поздовжній ухил підходів автомобільної дороги до переїзду протяжністю не менше 20 м перед горизонтальною площадкою повинен бути не більше 30 ‰. У складних умовах (гірські райони, вулиці та ін.) профіль автомобільної дороги на підходах до переїзду може бути індивідуальним, узгодженим із Державтоінспекцією та шляхово-експлуатаційними організаціями або іншими власниками доріг. На переїздах, що розташовані на головних коліях, повинна бути забезпечена водіям транспортних засобів на відстані 50 м від крайньої рейки видимість поїзда, що наближається з будь-якого боку за 400 м від переїзду. Для поїздів задовільною є видимість, за умовами якої машиніст поїзда, що наближається, міг бачити середину переїзду на відстані 1000 м. При незадовільних умовах видимості для водіїв транспортних засобів або машиністів поїздів перед переїздами без чергового працівника встановлюються додаткові сигнальні та відповідні дорожні знаки. У разі відсутності капітальних будівель у зоні переїзду видимість повинна бути відновлена в термін, що не перевищує 10 діб з часу виявлення.

Проїзна частина переїзду складається з настилу та під'їздів. Ширина проїзної частини переїзду повинна відповідати ширині проїзної частини автомобільної дороги, але не менше 6 м. Настил переїздів може бути залізобетонної, дерев'яної, гумово-кордової та іншої конструкції, що визначається узгодженим в установленому порядку проектом. Колії під настилом можуть укладатися як на дерев'яних, так і залізобетонних шпалах. Із зовнішнього боку колії настил влаштовується на одному рівні з верхом головки рейки, у середині колії він повинен бути не вище 40 мм від головки рейки. У середині колії переїзні настили повинні бути захищені відбійними брусами.

Настили з гумово-кордового покриття улаштовують на одному рівні з головками рейок, при цьому проїзд гусеничних транспортних засобів через переїзд без вжиття заходів щодо попередження порушення роботи рейкових кіл не допускається.

Переїзні настили дерев'яної конструкції повинні замінюватись під час капітального ремонту переїздів на залізобетонні, гумово-кордові або інші. На переїздах I та II категорій перевагу необхідно віддавати більш прогресивним типам настилу.

На відстані не менше ніж 2,5 м від крайньої рейки на узбіччі автодороги розташовуються сигнальні огорожування (стовпчики) висотою 0,75–0,8 м, їх відстань від брівки земляного полотна та від краю проїзної частини повинна становити відповідно не менше 0,35 м і не менше 0,75 м, а відстань між осями стовпчиків – 1,5 м. Кількість стовпчиків, перил чи іншої огорожі залежить від висоти насипу і визначається проектом. У місцях систематичного масового прогону худоби на переїздах встановлюються перила або елементи огорожування із залізобетону, дерева або металу заввишки 0,8–1,2 м, а до механізованих шлагбаумів підвішуються загороджувальні сітки.

Переїзди з інтенсивністю пішохідного руху більше 100 чол./год., а також переїзди, що розташовані у населених пунктах, повинні обладнуватися пішохідними доріжками, тротуарами та звуковою сигналізацією, яка вмикається при подачі сповіщення про наближення до переїзду поїзда, а вимикається при відсутності даного сповіщення.

Порядок дій чергового по переїзду у випадках несправностей дзвінків на переїзді повинен бути зазначений в Інструкції з технічного обслуговування переїзду. На підходах до переїздів з боку залізничної колії повинні бути встановлені постійні попереджувальні сигнальні знаки «С» про подавання машиністами поїздів свистка, а з боку автомобільної дороги на переїздах без чергового – дорожні знаки 1.29 «Одноколійна залізниця» або 1.30 «Багатоколійна залізниця» та інші, передбачені Правилами дорожнього руху.

При незадовільній видимості поїздів, що наближаються, перед переїздами без чергового з боку автомобільної дороги встановлюється дорожній знак 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено», у інших випадках встановлення цього знака не допускається. Необхідність встановлення знака визначається представниками Державтоінспекції, дорожньої організації та дистанції колії або власником переїзду, а його встановлення здійснює власник залізничної колії.

На електрифікованих ділянках з обох боків переїзду повинні бути встановлені дорожні знаки 3.18 «Рух транспортних засобів, висота яких перевищує ... м, заборонено» з цифрою на знаку «4,5 м» на відстані не менше 5 м до шлагбаумів, а при їх відсутності – не менше 14 м від крайньої рейки. Знаки встановлюються власником залізничної колії. На підходах до переїздів з боку автомобільних доріг відповідно до Правил дорожнього руху на відстані 150–300 м, а в населених пунктах – на відстані 50–100 м від крайньої рейки встановлюються дорожні знаки 1.27, 1.28, 1.29, 1.30 «Залізничний переїзд із шлагбаумом», «Залізничний переїзд без шлагбаума».

Переїзди обладнуються шлагбаумами. Бруси автоматичних (напівавтоматичних) та електричних шлагбаумів повинні перекривати не менше половини проїзної частини автомобільної дороги з правого боку відповідно до руху транспортних засобів на переїздах з шириною проїзної частини до 9 м та не менше двох третин на переїздах з шириною проїзної частини 9 м і більше. При цьому ширина не перекритої частини лівого боку проїзної частини автодороги має бути у межах 3–3,5 м. Довжина бруса шлагбаума визначається при проектуванні пристроїв автоматики для залізничних переїздів. З дозволу начальника залізниці на переїздах, які обладнані автоматичною світлофорною сигналізацією з автоматичними (напівавтоматичними) шлагбаумами, можуть встановлюватися додаткові автоматичні (напівавтоматичні) шлагбауми, які разом з основними повністю перекривають проїзну частину автодороги у обох напрямках руху транспорту. В першу чергу додатковими шлагбаумами обладнуються переїзди з автобусним рухом.

При відкритті автобусного руху через переїзди на дільницях швидкісного руху поїздів встановлення додаткових автоматичних (напівавтоматичних) шлагбаумів для перекриття проїзної частини на всю ширину обов'язкове до переобладнання цих переїздів на транспортні розв'язки у різних рівнях. Додаткові автоматичні (напівавтоматичні) шлагбауми встановлюються на одній осі з основними (з лівого боку дороги за напрямком руху транспортних засобів) і повинні разом з основними шлагбаумами повністю перекривати проїзну частину автодороги. При опущених брусах обох шлагбаумів ділянка проїзної частини автодороги, що не перекривається, повинна бути не більше 1,0 м. При повному перекритті проїзної частини допускається зміщення додаткових шлагбаумів відносно осі основних шлагбаумів не більше 0,5 м. Додаткові шлагбауми не обладнуються переїзними світлофорами.

При будівництві нових та реконструкції діючих залізничних ліній або переїздів, у разі необхідності, можливе встановлення загороджувальних бар'єрних пристроїв, які повинні разом зі шлагбаумами перекривати проїзну частину автодороги. Порядок роботи додаткових шлагбаумів та загороджувальних бар'єрних установок, а також дії чергового по переїзду, що обладнаний цими пристроями, визначаються Інструкцією з технічного обслуговування переїзду.

Механізовані шлагбауми повинні перекривати всю проїзну частину і мати сигнальні ліхтарі, які вмикаються у темний час доби, а також удень під час поганої видимості (туман, завірюха та інші несприятливі погодні умови). Ліхтарі, що встановлені на загороджувальних брусах механізованих шлагбаумів, повинні сигналізувати в бік автомобільної дороги: при закритому положенні шлагбаума – червоним вогнем, при відкритому – прозоро-білим, а у бік залізничної колії – контрольним прозоро-білим як при відкритому, так і в закритому положенні шлагбаумів. Шлагбауми встановлюються з правого боку відповідно до напрямку руху транспортних засобів на узбіччі автомобільної дороги на відстані не менше 0,35 м від брівки земляного полотна, а відстань від краю проїзної частини до внутрішньої поверхні стійки (опори) шлагбаума повинна становити не менше 0,75 м. Висота шлагбаума повинна бути 1,0–1,25 м від поверхні проїзної частини дороги до осі шлагбаума. Механізовані шлагбауми встановлюються на відстані не менше 8,5 м та не більше 14 м від крайньої рейки. Переїзні світлофори з автоматичними (напівавтоматичними) та електричними шлагбаумами при довжині бруса шлагбаума до 4 м встановлюються на відстані не менше 6 м, а при довжині бруса шлагбаума 6 і 8 м – відповідно на відстані не менше 8 і 10 м від крайньої рейки. При встановленні переїзного світлофора і шлагбаума на різних основах шлагбауми встановлюються за світлофором на узбіччі автодороги. При відсутності шлагбаумів переїзні світлофори повинні встановлюватися на відстані не менше 6 м від крайньої рейки.

Для огороження переїзду під час проведення ремонту колії, споруджень та пристроїв повинні використовуватися запасні шлагбауми ручної дії, які встановлюються на відстані не менше 1 м від основних шлагбаумів у бік автомобільної дороги та перегороджують повністю проїзну частину дороги. Ці шлагбауми повинні мати пристрої для закріплення їх у відкритому і закритому положеннях та підвищування сигнальних ліхтарів. На загороджувальних брусах шлагбаумів (основних, додаткових та запасних) повинні бути встановлені сигнальні світлоповертальні елементи та нанесені смуги

червоного і білого кольорів, що чергуються. У разі нанесення цих смуг світлоповертальною фарбою дозволяється світлоповертальні елементи не встановлювати. Ширина смуг – 500–600 мм. Кінець загороджувального бруса повинен мати червону смугу завширшки 250–300 мм.

Нормальне положення автоматичних (напівавтоматичних) шлагбаумів – відкрите, електричних шлагбаумів та механізованих шлагбаумів – закрите. В окремих випадках на переїздах з інтенсивним рухом транспортних засобів, а також на переїздах, які передані в обслуговування працівникам інших служб залізниці, нормальне положення електричних шлагбаумів та механізованих шлагбаумів може бути визначене відкритим. При нормально закритому положенні шлагбаумів вони відкриваються тільки для пропускання транспортних засобів при відсутності поїзда. При двосторонньому русі транспортних засобів по осі проїзної частини та між смугами попутного напрямку автомобільної дороги з удосконаленим покриттям протяжністю 100 м від шлагбаумів, а там, де їх нема, від крайньої рейки наноситься горизонтальна розмітка 1.1, а також розмітка 1.12 (Стоп-лінія), яка наноситься перед залізничними переїздами на відстані не менше 10 м від крайньої рейки шириною 0,4 м. На переїздах з черговими повинні бути побудовані за типовими або індивідуальними проектами приміщення – пости чергового. Будівництво переїзних постів здійснюється з виходом із них у бік колії або автомобільної дороги, що підходить до переїзду. Виходи в бік колії повинні огороджуватися перилами. На переїздах, що розташовані за межами житлової забудови, влаштовують металеве огороження робочих місць чергових по переїзду на відкритих верандах переїзних будівель.

Електричне освітлення повинні мати всі переїзди I та II категорій, а також III та IV категорій за наявності поздовжніх ліній електропостачання або інших постійних джерел електропостачання. У необхідних випадках для огляду поїздів, які проходять, переїзди з черговим обладнуються прожекторними установками.

*Таблиця 20*

**Освітленість у межах переїзду повинна бути не менше:**

I категорії – 5 лк,	II категорії – 3 лк,
III категорії – 2 лк,	IV категорії – 1 лк.

На переїздах, розташованих у населених пунктах, рівень освітленості повинен бути не меншим, ніж передбачено ДСТУ 3587. На автомобільних дорогах I та II категорій, які будуються або реконструюються, підходи до переїзду повинні бути освітлені на відстані 100 м від крайньої рейки. На переїзних постах регульованих залізничних переїздів необхідно встановлювати лічильники спожитої електроенергії. Електропостачання пристроїв переїзної сигналізації та поїзного радіозв'язку на переїзді повинно забезпечуватися від двох незалежних джерел живлення та відповідати вимогам живлення електроприймачів I категорії.

Регульовані переїзди обладнуються пристроями автоматики згідно з вимогами до обладнання переїздів переїзною сигналізацією. Типи переїзної сигналізації і шлагбаумів установлюються проектами відповідно до технічного завдання та з урахуванням вимог Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів.

Довжина ділянок наближення має бути розрахована, виходячи з максимальної швидкості руху поїздів, що встановлена на дільниці, і швидкості руху транспортних засобів 8 км/год. з найбільшою довжиною транспортного засобу 24 м. При розробленні проектів улаштування автоматики розрахунковий термін сповіщення про наближення поїзда до переїзду визначається у залежності від довжини переїзду і має бути не менше:

- при автоматичній світлофорній сигналізації, у тому числі з автоматичними (напівавтоматичними) шлагбаумами, якщо у дільницю наближення до переїзду входять імпульсні (кодові) рейкові кола постійного або змінного струму – 32 с, у решті випадків – 30 с. При встановленні додаткових автоматичних (напівавтоматичних) шлагбаумів додається гарантійний час 10 с на їх закриття;

- при сповіщальній сигналізації з електрошлагбаумами – 40 с.

Для забезпечення необхідного терміну сповіщення допускається затримання відкриття вихідних і маневрових світлофорів. Затримання відкриття маневрових світлофорів за наявності розрахункового терміну сповіщення не обов'язкове.

У першу чергу повинні обладнуватися переїзною сигналізацією переїзди з автобусним рухом, а також розташовані на головних коліях ділянок з інтенсивним рухом поїздів та транспортних засобів, високими швидкостями руху поїздів, незадовільними умовами видимості. На переїздах, обладнаних автоматичною переїзною сигналізацією, власниками переїздів, за узгодженням із Державтоінспекцією, може передбачатися встановлення пристроїв відеонагляду проїзної частини переїзду та автодороги.

На автомобільних дорогах перед переїздами, обладнаними переїзною сигналізацією, застосовуються світлофори з двома горизонтально розташованими та поперемінно мигаючими червоними вогнями, які сигналізують у такому порядку:

- горить червоний вогонь – рух транспортних засобів заборонено;
- червоний вогонь не горить – рух транспортних засобів дозволяється тільки після того, коли водій переконається у відсутності поїзда.

Світлофори встановлюються з правого боку, відповідно до напрямку руху транспортних засобів. В окремих випадках (умови видимості, інтенсивність руху) на протилежному боці дороги можуть встановлюватися додаткові переїзні світлофори, які повторюють показання основних переїзних світлофорів. На окремих переїздах без чергового може бути застосована світлофорна сигналізація з двома поперемінно мигаючими червоними вогнями і одним місячно-білим мигаючим вогнем, які сигналізують:

- горить червоний вогонь, місячно-білий вогонь не горить – рух транспортних засобів заборонено;
- горить місячно-білий мигаючий вогонь, червоний не горить – рух транспортних засобів дозволено, переїзна сигналізація справна;
- червоний і місячно-білий вогні не горять – переїзна сигналізація відключена або несправна – рух транспортних засобів дозволено тільки після того, як водій переконається, що до переїзду не наближається поїзд або інша рухома одиниця залізничного транспорту.

На переїздах, що розташовані на під'їзних та інших коліях і обладнані світлофорною сигналізацією, повинні встановлюватися маневрові світлофори з червоним та місячно-білим сигнальними вогнями. При цьому має забезпечуватися взаємне блокування, яке гарантує включення місячно-білого вогню на переїзних світлофорах тільки після включення червоного вогню на маневрових світлофорах, а включення місячно-білого вогню на маневрових світлофорах за наявності сповіщення про наближення поїзда до переїзду, тільки після включення червоних сигнальних вогнів на переїзних світлофорах. У разі виключення сигналізації або її несправності черговому найближчій станції або поїзному диспетчеру на ділянках з диспетчерською централізацією або іншому працівнику повинно автоматично подаватися сповіщення про несправність переїзної сигналізації. Автоматична світлофорна сигналізація повинна бути відре-

гульована таким чином, щоб початок подавання сигналу зупинки в бік автомобільної дороги забезпечував необхідний термін для звільнення переїзду транспортними засобами. При цьому на переїздах, що розташовані на перегоні, червоні мигаючі вогні на переїзних світлофорах та звукова сигналізація для сповіщення пішоходів включаються, а місячно-білі мигаючі вогні (при їх наявності) гаснуть з моменту подачі сповіщення при вступі поїзда на ділянку наближення. На переїздах, у ділянки наближення до яких входять станційні рейкові кола, сповіщення подається під час вступу поїзда на ділянку наближення чи при відкритті світлофора на дозволяюче показання поїзду і замиканні маршруту через переїзд або при натисненні спеціальної кнопки черговим по станції. Виключення червоних мигаючих вогнів і включення місячно-білих мигаючих вогнів (за їх наявності) відбувається після звільнення переїзду поїздом.

Під час руху поїздів у напрямку, що не відповідає визначеному схемою зміни напрямку на одноколіїних ділянках, а також по неправильній колії на двоколіїних і багатоколійних ділянках, обладнаних для руху в одному напрямку, виключення червоних мигаючих вогнів і включення місячно-білих мигаючих вогнів (за їх наявності) на переїзних світлофорах відбувається після звільнення поїздами ділянок наближення, які розташовані за переїздом відповідно руху поїзда. На переїздах, обладнаних автоматичною світлофорною сигналізацією з автоматичними (напівавтоматичними) шлагбаумами, червоні мигаючі вогні на переїзних світлофорах включаються аналогічно, як на переїздах з автоматичною світлофорною сигналізацією. Через час, визначений розрахунком, бруси шлагбаумів опускаються в горизонтальне положення. При повному звільненні переїзду поїздом загороджувальні бруси автоматичних шлагбаумів підіймаються, після чого червоні вогні на переїзних світлофорах виключаються. Відкриття напівавтоматичних шлагбаумів та виключення мигаючих червоних вогнів на переїзних світлофорах виконується черговим по переїзду натисненням кнопки «Відкриття-підтримання бруса шлагбаума» після звільнення переїзду поїздом.

При сповіщальній сигналізації з електричними шлагбаумами включення червоних мигаючих вогнів переїзних світлофорів та закриття електрошлагбаумів здійснюється черговим по переїзду натисненням кнопки на щитку переїзду після отримання сигналу сповіщальної сигналізації. Відкриття електрошлагбаумів та виключення червоних мигаючих вогнів світлофорів здійснюється після проходження поїзда через переїзд поверненням черговим по переїзду цієї

кнопки у вихідне положення. При світлофорній сигналізації для огороження переїзду з боку залізничної колії встановлюються маневрові світлофори з червоним та місячно-білим сигнальними вогнями, керування якими здійснюється складачами поїздів чи локомотивними бригадами, черговим по переїзду, або автоматично від вступу рухомого складу на коротке рейкове коло, що розташовується у районі переїзду і довжина якого повинна бути достатньою для забезпечення сповіщення на переїзд при зупинці рухомого складу перед маневровим світлофором, що огорожує переїзд.

На переїздах, не обладнаних короткими рейковими колами, управління цими маневровими світлофорами на переїздах без чергового здійснюється з щитків управління, встановлених на щоглах маневрових світлофорів або на окремій колонці, а на переїздах з черговим – зі щитка, встановленого на переїзному посту. При натисненні кнопки відповідного маневрового світлофора на переїзних світлофорах включаються червоні мигаючі вогні, а місячно-білі вогні (при їх наявності) гаснуть, на переїздах з черговим через термін, визначений розрахунком, відбувається переведення брусів шлагбаумів у закрите положення. Маневровий світлофор відкривається на дозволяюче показання з витримкою часу, яка визначається розрахунком в залежності від довжини переїзду. Виключення червоних вогнів та включення місячно-білих вогнів на переїзних світлофорах, а також відкриття шлагбаумів можливе лише після виключення червоного вогню на маневрових світлофорах.

При обладнанні переїзду коротким рейковим колом червоні мигаючі вогні на переїзних світлофорах включаються, а місячно-білі вогні (при їх наявності) гаснуть автоматично при зайнятті рухомим складом короткого рейкового кола, на переїздах з черговим через термін, визначений розрахунком, відбувається автоматичне переведення брусів шлагбаумів у закрите положення. Маневрові світлофори відкриваються на дозволяюче показання з витримкою часу, яка визначається розрахунком у залежності від довжини переїзду. Виключення червоних вогнів та включення місячно-білих вогнів на переїзних світлофорах, а також відкриття шлагбаумів здійснюється після звільнення рейкового кола та включення червоного вогню на маневрових світлофорах.

Переїзди, що перетинають приймально-відправні колії, повинні обслуговуватися черговим працівником і обладнуватися автоматичною світлофорною сигналізацією з напівавтоматичними шлагбаумами. Такі переїзди огорожуються з боку залізничної колії маневро-

вими світлофорами із сигнальними показаннями: місячно-білий, синій та червоні вогні.

Кнопки «Підтримання бруса шлагбаума» та «Відкриття-підтримання бруса шлагбаума» призначені для затримання в необхідних випадках черговим по переїзду закриття відповідно автоматичних та напівавтоматичних шлагбаумів до повного проїзду під брусом автомобіля та унеможливлення пошкодження бруса. При цьому, час затримання шлагбаума черговим по переїзду не повинен перевищувати 5–10 с. На переїздах, обладнаних напівавтоматичними шлагбаумами, кнопка «Підтримання бруса шлагбаума» використовується також для відкриття шлагбаума: черговий по переїзду, натискуючи цю кнопку після проходження поїзда через переїзд та звільнення ділянки наближення, переводить шлагбаум у відкрите положення.

Переїзди з черговим обладнуються загороджувальною сигналізацією. З боку залізничних колій ці переїзди повинні огорожуватися з обох сторін загороджувальними світлофорами, які встановлюються на відстані 15–100 м від ближнього краю переїзду. Як загороджувальні світлофори допускається використовувати станційні світлофори (вхідні, вихідні, маршрутні, маневрові), а у діючих пристроях автоблокування також прохідні та передвихідні світлофори, розташовані на відстані не більше 800 м і не менше 15 м від краю переїздної настилу, за умови видимості переїзду локомотивною бригадою з місця встановлення світлофора та обладнання його необхідними залежностями.

При новому будівництві та модернізації діючих переїздів використання прохідних чи передвихідних світлофорів як загороджувальних не дозволяється. Загороджувальні світлофори встановлюються на одноколійних дільницях з обох боків від переїздів, а на двоколійних та багатоколійних дільницях:

- по правильній колії;
- по неправильній колії на дільницях, що обладнані постійно діючими пристроями двостороннього автоблокування.

Загороджувальні світлофори можуть встановлюватися на дільницях з диспетчерською централізацією на переїздах без чергового, що розташовані на станціях (крім приймально-відправних колій), а також на ділянках віддалення від них на відстані від вхідного світлофора, що не забезпечує розрахунковий час сповіщення на переїзд у разі руху поїздів із швидкістю 20 км/год., при закритих станційних світлофорах. До подачі сповіщення на закриття переїзду на таких загороджувальних світлофорах червоні вогні постійно горять. Вик-

лючення їх повинно здійснюватись при встановленні маршруту приймання або відправлення поїзда, або виконання маневрових переміщень через переїзд. У випадку руху поїзда при забороняючому сигналі станційного світлофора сповіщення на закриття переїзду подається від натиснення кнопки закриття переїзду на пульті чергового по станції (поїзного диспетчера) чи при вступі поїзда на перегін, а виключення загороджувального світлофора повинне здійснюватися після витримки часу, необхідного для завчасного звільнення переїзду транспортними засобами.

В обґрунтованих випадках на переїздах двоколіїних дільниць, обладнаних автоматичною світлофорною сигналізацією з місячно-білим мигаючим вогнем і пристроями сповіщення тільки для поїздів, які прямують по правильній колії, можуть установлюватися загороджувальні світлофори для поїздів, що рухаються по неправильній колії. Червоні вогні на таких загороджувальних світлофорах повинні горіти постійно. Перелік вищевказаних переїздів та порядок їх проїзду установлюється начальником залізниці.

На дільницях з автоматичним блокуванням одночасно з включенням червоних вогнів загороджувальних світлофорів повинні включатися червоні вогні на найближчих до переїзду прохідних світлофорах автоблокування і виключатись кодування рейкових кіл перед загороджувальними світлофорами (перед переїздом). На дільницях з напівавтоматичним блокуванням при включенні червоних вогнів загороджувальних світлофорів на переїзді, розташованому на дільницях наближення до станції, на вхідних світлофорах повинні включатися червоні вогні, а на дільницях наближення до станції включатися кодування кодом «червоно-жовтий». Установлення загороджувальних світлофорів для руху поїздів по неправильній колії дозволяється з лівого боку колії.

Якщо видимість загороджувального світлофора на ділянках, обладнаних напівавтоматичним блокуванням, не забезпечується, перед таким світлофором установлюється попереджувальний світлофор, який має таку саму форму, як і загороджувальний, і подає сигнал жовтим вогнем при червоному вогні основного світлофора й не горить при виключеному вогні основного світлофора.

Щитки управління автоматичними (напівавтоматичними) та електричними шлагбаумами встановлюються на переїздах зовні будівлі поста, у місці задовільної видимості залізничної колії і автомобільної дороги. На переїздах з автоматичними шлагбаумами на щитку розміщуються кнопки:

«Закриття шлагбаумів» із фіксацією положення, неопломбована;  
«Аварійне відкриття шлагбаумів» без фіксації положення, пломбована;

«Підтримання бруса шлагбаума» без фіксації положення, неопломбована;

«Включення загороджувальної сигналізації» з фіксацією положення, пломбована.

На цьому щитку розташовані лампи (світлодіоди) контролю включення загороджувальних світлофорів, контролю вільності й зайнятості ділянок наближення до переїзду – окремо парного і непарного напрямку. При цьому лампа білого (світлодіод зеленого) кольору сигналізує про вільність ділянок, лампа (світлодіод) червоного кольору – про зайнятість.

На переїздах з напівавтоматичними шлагбаумами на щитку розміщуються кнопки:

«Закриття шлагбаумів» із фіксацією положення, неопломбована;  
«Аварійне відкриття шлагбаумів» без фіксації положення, пломбована;

«Відкриття – підтримання бруса шлагбаума» без фіксації положення, неопломбована;

«Включення загороджувальної сигналізації» з фіксацією положення, пломбована.

На цьому щитку розташовані такі ж контрольні лампи (світлодіоди), як і на щитку переїзду з автоматичними шлагбаумами.

На переїздах з електрошлагбаумами встановлюються щитки управління, аналогічні щитку управління напівавтоматичними шлагбаумами. Закриття і відкриття електрошлагбаумів виконується неопломбованою кнопкою «Закриття шлагбаумів» з фіксацією положення. При не натиснутому положенні цієї кнопки електрошлагбауми відкриті, при натиснутому – закриті. Крім кнопок та ламп (світлодіодів), вказаних вище, на щитках, у залежності від обладнання переїздів, можуть бути й інші кнопки та лампи (світлодіоди), призначення і порядок користування якими повинні бути вказані в Інструкції з технічного обслуговування переїзду. У двоповерхових постах чергових переїзду на зовнішній стіні першого поверху або на окремому стояку може встановлюватися дублюючий щиток управління, на якому розміщується кнопка для включення загороджувальної сигналізації.

Переїзди, на яких встановлюється тимчасове чергування, мають бути обладнані механічними або горизонтально-поворотними шлаг-

баумами, забезпечені телефонним зв'язком. На них встановлюються тимчасові службові приміщення для зберігання сигналів, інструменту, інвентарю, необхідної документації. За необхідності чергування на переїзді у темну пору доби, улаштовують електричне освітлення переїзду. У разі незадовільного утримання переїзду, автомобільної дороги або вулиці на підходах до переїзду, чим створюється загроза безпеки дорожнього руху, відповідні посадові особи залізничних дорожніх організацій та Державтоінспекції повинні оперативно внести зміни в організацію дорожнього руху, а при необхідності, до усунення недоліків, заборонити рух автотранспорту через переїзд.

#### ***4.2.3. Технічні засоби регулювання дорожнього руху.***

Дорожні знаки, інформаційні табло, дорожня розмітка, напрямні стовпчики, транспортне та пішохідне огородження різних типів, світлофорне обладнання тощо – усе це технічні засоби організації дорожнього руху (ОДР), які призначені для його регулювання та інформування водіїв про умови, режими й напрямки проїзду. Відсутність будь-якого з них негативно впливає на загальні умови руху по автодорозі чи вулиці та може призвести до виникнення дорожньо-транспортної пригоди.

Сьогодні на автомобільних дорогах загального користування країни налічується близько 940 тис. одиниць дорожніх знаків, більше 1 млн напрямних стовпчиків, 4 млн. пог. м металевих дорожніх огорожень та інших засобів регулювання дорожнього руху.

Кожного року службами автомобільних доріг у регіонах встановлюється або замінюється на нові в середньому 160 тис. одиниць дорожніх знаків, тобто 17% усієї їх кількості. Тільки під час щорічних весняних та осінніх комісійних оглядів виявляється більше 50 тис. одиниць дорожніх знаків, які необхідно встановити, та більше 40 тисяч – замінити.

Облаштування автомобільних доріг технічними засобами організації дорожнього руху виконуються відповідно до ДСТУ 2587, ДСТУ 2734, ДСТУ 2735, ДСТУ 3587, ДСТУ 4100, ДСТУ 4123, ГОСТ 26804.

#### ***Дорожні знаки***

Автомобільні дороги, вулиці і дороги населених пунктів повинні бути обладнані дорожніми знаками згідно з ДСТУ 2586 та ДСТУ 3308, що встановлюються відповідно до проектів організації дорож-

нього руху, узгоджені і затверджені в установленому порядку (мал. 12). Поверхня знаків повинна бути чистою, без пошкоджень, що утруднюють їх сприйняття. Відстань видимості дорожнього знака повинна бути не менше ніж 100 м за ходом руху, а у разі двобічного розміщення дорожнього знаку – в обидва боки. Для дорожніх знаків з світлоповертальною поверхнею у процесі їх експлуатації допускається зниження питомого коефіцієнта сили світла,  $\text{кд} \cdot \text{лк}^{-1} \cdot \text{м}^{-2}$ : для білого кольору – до 15, для жовтого – до 12, для червоного – до 4, для зеленого – до 5, для синього – до 2.

*Малюнок 12*



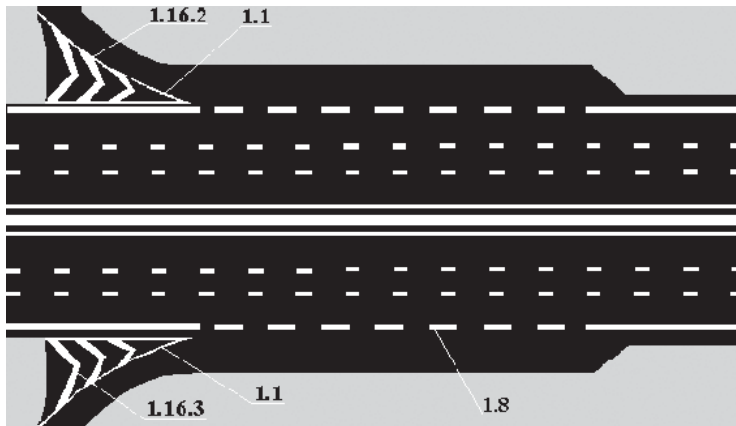
Середня яскравість елементів зображення дорожніх знаків із внутрішнім освітленням не повинна бути менше ніж,  $\text{кд} \cdot \text{м}^{-2}$ : 120 – для білого кольору, 35 – для жовтого, 8 – для зеленого, 12 – для червоного, 5 – для синього. Яскравість елементів чорного кольору не повинна перевищувати 4  $\text{кд} \cdot \text{м}^{-2}$ .

Заміну пошкоджених, а також таких попереджувальних знаків і знаків пріоритету, що не відповідають 4.1.4 і 4.1.5, слід здійснювати протягом доби з моменту виявлення, решти знаків – протягом 3 діб, а тимчасових – терміново. Відсутні дорожні знаки повинні бути установлені негайно. Тимчасово установлені дорожні знаки повинні бути зняті протягом доби після усунення причин, що викликали необхідність їх установлення.

### *Розмітка дорожня*

Розмітку автомобільних доріг, а також вулиць і доріг населених пунктів слід виконувати і наносити відповідно до ДСТУ 2587. Дорожня розмітка у процесі експлуатації повинна бути помітна у будь-який час доби (за умови відсутності снігу та ожеледі на покритті) (мал. 13).

*Малюнок 13*



Дорожня розмітка повинна бути відновлена протягом 30 діб з моменту виявлення пошкодження за таких умов:

- у разі зносу поздовжньої розмітки по площі її елементів більше ніж 30 % – для нітрофарби і 50 % – для термопласту (вимірювання провадиться на ділянці довжиною 50 м);

- якщо фактичне значення відстані видимості розмітки буде менше за нормативні значення відповідно до таблиці 21;

- за питомого коефіцієнта сили світла розмітки, що виконана із світлоповертальних матеріалів, менше ніж 80 – для білого кольору і менше ніж  $48 \text{ кд} \cdot \text{лк}^{-1} \cdot \text{м}^2$  – для жовтого;

- за коефіцієнта зчеплення розмітки менше ніж 0,75 величини фактичного коефіцієнта зчеплення дорожнього покриття, суміжного з розміткою.

Таблиця 21

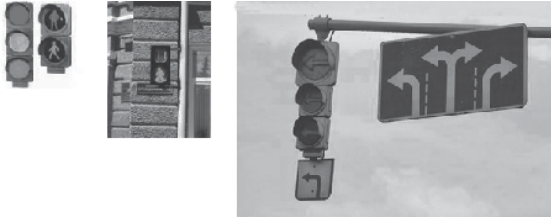
Категорія доріг і вулиць	Максимально допустима швидкість руху легкових автомобілів, км/год	Відстань видимості горизонтальної розмітки, м			Відстань видимості вертикальної розмітки, м
		поздовжньої	поперечної	інших видів	
Дороги загального користування:					
I а	130	200	130	200	200
інші дороги	90	135	135	135	135
ділянки доріг у межах населених пунктів	60	90	70	90	90
Вулично-шляхова мережа населених пунктів: магістральні вулиці і вулиці загальноміського значення	90	135	135	135	135
вулиці і дороги місцевого значення	60	90	70	90	90

Своєчасно встановлені дорожні знаки і розмітка дозволяють також уникнути такої проблеми як дорожні пробки в «час пік».

### ***Дорожні світлофори***

Дорожні світлофори, що встановлюються на автомобільних дорогах, на вулицях і дорогах населених пунктів, на залізничних переїздах повинні відповідати вимогам ГОСТ 25695, а їх розміщення і режим роботи – ГОСТ 23457 (мал. 14). Всі деталі світлофора або елементи його кріплення не повинні мати пошкоджень і руйнувань, що впливають на їх функціонування. Символи, що нанесені на розсіювачі, повинні розпізнаватися на відстані не менше ніж 50 м.

У процесі експлуатації допускається зниження сили світла сигналу світлофора в осьовому напрямку не більше ніж на 30 % значень, установлених ГОСТ 25695. Заміну джерела світла, що вийшло з ладу або не відповідає 4.3.3, слід здійснювати протягом доби з моменту виявлення несправності, а пошкодженої електромонтажної схеми в корпусі світлофора або електричного кабелю – протягом 3 діб.



### ***Дорожні огородження і бортовий камінь***

Установлення дорожніх огороджень на небезпечних для руху ділянках автомобільних доріг, вулиць і доріг населених пунктів, а також на залізничних переїздах повинно відповідати вимогам ДСТУ 2734, ДСТУ 2735, СНіП 3.06.03.

Пофарбування дорожніх огороджень повинно відповідати вимогам ДСТУ 2587. Стояки і балки дорожніх огороджень не повинні мати пошкоджень, що знижують розрахункові показники міцності і довговічності. Пошкоджені елементи дорожніх огороджень підлягають відновленню або заміні протягом 5 діб з моменту виявлення дефектів, а їх пофарбування – протягом доби після відновлення. Окремі бортові камені підлягають заміні протягом 5 діб з моменту виявлення, якщо їх відкрита поверхня має руйнування більше ніж на 20 % площі, а також, якщо на поверхні є сколи глибиною більше ніж 3 см або порушено їх установлення.

### ***Сигнальні стовпчики і маячки***

Сигнальні стовпчики і маячки слід установлювати відповідно до вимог ДСТУ 2735. Сигнальні стовпчики і маячки не повинні мати руйнувань та деформацій і повинні бути виразно помітними у світлу пору доби на відстані не менше ніж 100 м. Сигнальні стовпчики і маячки повинні мати пофарбування, вертикальну розмітку і світлоповертальні елементи відповідно до вимог ДСТУ 2587. Пошкоджені сигнальні стовпчики або світлоповертальні елементи на них повинні бути замінені протягом 5 діб з моменту виявлення пошкодження. Заміну джерела світла, що вийшло з ладу, або пошкодженого елемента маячка слід здійснювати протягом доби з моменту виявлення несправності.

Сигнальні стовпчики призначені для забезпечення видимості краю проїзної частини штучної споруди, зовнішнього краю узбіччя автомобільної дороги, вулиці і позначення небезпечних перешкод у темну пору доби та за несприятливих метеорологічних умов (мал. 15)



Основні переваги:

- надзвичайно висока еластичність;
- стійкість до механічних пошкоджень;
- не завдають шкоди автотранспорту, навіть у випадках наїзду на стовпчик;
- довготривалий термін експлуатації;
- стійкі кольори, які добре контрастують з навколишнім середовищем;

- висока якість світлоповертаючих елементів, вмонтованих в профіль;
- можливість заміни світлоповертаючого елементу;
- гладка поверхня стовпчика.

#### 4.3. Загальний порядок проектування та будівництва доріг

Процес «створення» автомобільних доріг, вулиць та інших елементів вулично-шляхової мережі включає низку послідовних стадій основними з яких є:

- проектування;
- будівництво (реконструкція, ремонт);
- приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт.

**Проектування** – процес створення, прототипу, прообразу передбачуваного або можливого об'єкту, стану. У техніці – розробка проектної, конструкторської та іншої технічної документації, призначеної для здійснення будівництва, створення нового вигляду. В процесі проектування виконуються технічні й економічні розрахунки, графіки, калькуляції та описи.

**Проект** – комплект вказаної документації і матеріалів, результат проектування. Проект будь-якого об'єкту може бути індивідуальним або типовим. При розробці індивідуальних проектів широко застосовуються типові проектні рішення.

**Будівництво автомобільної дороги (вулиці)** – комплекс дорожньо-будівельних робіт, пов'язаних із будівництвом, реконструкцією та капітальним ремонтом автомобільної дороги (вулиці).

**Реконструкція автомобільної дороги (вулиці)** – перебудова автомобільної дороги (вулиці) для поліпшення умов руху, експлуатації,

пропускної можливості, зміни кількості смуг, загальної та проїзної площі, тощо, пов'язана із зміною геометричних розмірів, функціонального призначення, заміною окремих конструкцій, їх елементів, основних техніко-економічних показників. У Законі України «Про реконструкцію та експлуатацію на платній основі автомобільної дороги Київ – Одеса» під реконструкцією автомобільної дороги розуміють комплекс дорожніх робіт, що забезпечує переведення автомобільної дороги у вищу категорію.

#### ***4.3.1. Проектування автомобільних доріг та вулиць***

Проектування вулиць, доріг, дорожніх об'єктів, залізничних переїздів є однією з необхідних стадій розвитку інфраструктури, мережі шляхів сполучення та містобудування, що передують будівництву, реконструкції або проведенню ремонтних робіт. Значення цієї стадії для забезпечення безпеки дорожнього руху під час подальшої експлуатації вулиць, доріг, дорожніх об'єктів, залізничних переїздів у майбутньому неможна недооцінювати. Під час проектування закладаються основи безпечної експлуатації перелічених об'єктів, мінімізація їх шкідливого впливу на організм людини та екологічний стан довкілля. Порядок проектування та конкретні технічні норми закріплені у законах України, постановах Кабінету Міністрів України, відомих нормативно-правових актах.

Основні вимоги до проектування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів сформульовані у Законі України «Про дорожній рух» (стаття 22). Організації та громадяни, які здійснюють розробку типових або індивідуальних проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, зобов'язані передбачати весь комплекс заходів, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, екологічних вимог, з урахуванням специфічних потреб інвалідів (у тому числі встановлення автоматизованих систем керування дорожнім рухом із звуковим сигналом). Зменшення капітальних витрат за рахунок скорочення заходів, що впливають на безпеку дорожнього руху, забороняється. Проекти на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів підлягають експертизі, погодженню в органах державного нагляду за дотриманням законодавства, правил, норм та стандартів з безпеки дорожнього руху на відповідність вимогам правил, нормативів і стандартів з безпеки дорожнього руху та екологічній експертизі, а виявлені відхилення від їх вимог – усуненню.

Основні вимоги щодо будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів викладено у статті 23 Закону України «Про дорожній рух». Зокрема у Законі зазначено, що усі роботи з будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів повинні здійснюватись згідно з проектами та вимогами правил, нормативів і стандартів України з безпеки дорожнього руху. У разі виникнення умов, за яких неможливо реалізувати окремі проектні рішення, виконавець робіт зобов'язаний повідомити про це проектувальника і замовника для розробки додаткових заходів щодо безпеки дорожнього руху.

Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» визначає особливості будівництва автомобільних доріг на умовах концесії. Відповідно до державної програми розвитку автомобільних доріг загального користування та з урахуванням соціально-економічної ефективності таких доріг Кабінет Міністрів України визначає об'єкти концесії у сфері будівництва та/або експлуатації автомобільних доріг і затверджує їх перелік. Рішення щодо будівництва автомобільних доріг на умовах концесії приймає Кабінет Міністрів України на підставі техніко-економічного обґрунтування. У частині передачі концесіонеру права на будівництво автомобільної дороги концесійний договір набирає чинності з моменту набуття права на користування земельними ділянками, наданими в установленому порядку для будівництва автомобільної дороги. Концесіодавець може частково фінансувати (співфінансувати) будівництво автомобільних доріг на умовах концесії в обсягах та порядку, визначених концесійним договором, за рахунок коштів, передбачених у спеціальному фонді державного бюджету для розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування.

Приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах проводиться за участю органів державного нагляду за дотриманням законодавства, правил, норм та стандартів з безпеки дорожнього руху після виконання заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Прийняття в експлуатацію автомобільної дороги є підставою для її включення у разі потреби в установленому порядку до переліку автомобільних доріг загального користування.

Мережу вулиць і доріг населених пунктів слід проектувати у вигляді єдиної системи з урахуванням функціонального призначення окремих вулиць і доріг, інтенсивності транспортного, пішохідного і велосипедного руху, архітектурно-планувальної організації території

і характеру забудови, вимог охорони навколишнього середовища. У складі вулично-дорожньої мережі слід виділяти вулиці і дороги магістрального і місцевого значення. Категорії вулиць і доріг слід призначати відповідно до класифікації.

Територія вулиць і доріг всіх категорій відділяється від інших функціональних територій поселень геодезично зафіксованими межами – червоними лініями. Розбивочне креслення червоних ліній призначається для забезпечення регулювання і містобудівного контролю при забудові, реконструкції і впорядкуванні поселень, при відведенні земельних ділянок, встановленні умов їх використання.

Порядок розробки, узгодження і затвердження проектної документації для будівництва автомобільних доріг і вулиць здійснюється згідно з ДБН А.2.2-3-2004 «Склад, порядок розробки, узгодження і затвердження проектної документації для будівництва», затвердженим Наказом Держбуду України від 20.01.2004 № 8. Ці Норми встановлюють склад, порядок розробки, узгодження і затвердження проектної документації на нове будівництво і реконструкцію будівель і споруд (далі – об'єктів) цивільного призначення і на нове будівництво, реконструкцію і технічне переоснащення об'єктів виробничого призначення (далі – будівництво). Вимоги цих Норм є обов'язковими для застосування юридичними і фізичними особами – суб'єктами господарської діяльності у галузі будівництва незалежно від форм власності.

#### ***Загальні положення:***

- право на розробку проектної документації або її окремих розділів надається юридичним і фізичним особам – суб'єктам господарської діяльності незалежно від форм власності (далі – проєктувальник), які мають ліцензію на цей вид діяльності згідно з законодавством;

- при розробці проектної документації для будівництва враховується містобудівна документація, що діє, затверджена в установленому порядку;

- проектна документація для будівництва повинна відповідати положенням законодавства, регіональним і місцевим правилам забудови, а також вимогам нормативів і нормативних документів;

- авторський нагляд за реалізацією проектних рішень при будівництві об'єкту здійснюється на підставі складеного договору між замовником і генпроектувальником.

Проектні і дослідницькі роботи виконуються на підставі договорів (контрактів), складених між замовниками і проєктувальниками

(ст. 324 Господарського кодексу України). Договір можна укласти на виконання допроектних робіт, комплексу проектних робіт, дослідницьких робіт, окремих стадій і розділів проекту. Не допускається розробка проектної документації без інженерних досліджень на нових земельних ділянках, а при реконструкції об'єктів – без уточнення раніше виконаних інженерних досліджень. Проектування об'єктів здійснюється з дотриманням законодавства України на підставі початкових даних. Початкові дані для виконання проектних робіт на відповідній стадії замовник зобов'язаний надати до початку виконання проектних робіт.

Склад, порядок розроблення, узгодження і затвердження проектної документації, за якою здійснюється будівництво, реконструкція та капітальний ремонт вулиць і доріг, визначаються ДБН А.2.2-3 «Склад, порядок розробки, узгодження і затвердження проектної документації для будівництва», ДБН 360-92 «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень», ДБН Б.2.4-1-94 «Планування і забудова сільських поселень», ДБН В.2.3-5-2001 «Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів», ДБН В.2.3-4-2007 «Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво» та іншими чинними документами з розроблення проектів і кошторисів.

Рішення проектів будівництва, реконструкції та капітального ремонту вулиць і доріг повинні прийматися на основі генерального плану населеного пункту, комплексних схем транспорту та організації дорожнього руху, детальних планів та проектів забудови житлових районів, мікрорайонів і кварталів, планів червоних ліній з урахуванням природно-кліматичних умов і містобудівних особливостей населеного пункту, категорії вулиці (дороги), експлуатаційних і екологічних вимог, умов безпеки руху транспорту та пішоходів, етапності будівництва, реконструкції та капітального ремонту.

Норми містять вимоги до проектування основних елементів вулиць, доріг і площ:

- проїзних частин (центральні та місцеві (бічні) проїзди), тротуарів, пішохідних та велосипедних доріжок, включаючи конструкції дорожнього одягу, зупинок громадського пасажирського транспорту, вуличних автомобільних стоянок;
- вузлів вулиць і доріг, пішохідних переходів в одному та різних рівнях, штучних споруд;
- озеленення, освітлення та водовідведення;
- заходів щодо організації дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища.

Розміщення і будівництво наземних об'єктів житлово-цивільного, промислового призначення та інших капітальних споруд, крім об'єктів транспорту та інженерних мереж, в межах червоних ліній вулиць і доріг забороняється. У виняткових випадках, коли прийняття проєктного рішення без відхилень від цих норм неможливе, дозвіл на такі відхилення при належному обґрунтуванні надається органом, який їх затвердив.

Аналіз зазначених державних будівельних норм дає змогу окреслити основні показники нормативів, які у більшості випадків беруться до уваги під час проєктування об'єктів вулично-дорожньої мережі.

Таблиця 22

<i>Найменування показника норматива</i>
Інтенсивність руху Вибір категорії дороги Розрахунок швидкості руху
Максимальний повздовжній ухил
Максимальний радіус кривої в плані
Відстань видимості
Мінімальні радіуси вертикальних кривих
Кількість смуг руху Ширина смуг руху Ширина проїзної частини Ширина узбіччя Ширина поділяючої смуги Ширина земляного полотна
Розширення на кривій
Поперечний ухил проїзної частини Поперечний ухил проїзної частини на віражу Поперечний ухил узбіччя
Призначення мінімальної висоти насипу, розрахунок водопропускних споруд

Наведений перелік не є вичерпним. Зробити більш детальне ознайомлення з нормативними вимогами до улаштування конкретних елементів вулиць та доріг можна переглянувши відповідний ДБН.

## ***Принципи розрахунку нормативів та проектування автомобільних доріг та вулиць.***

*Принцип максимізації довгочасової ефективності* стверджує, що оптимізація системи повинна вестись за критерієм ефективності, який розраховують за весь термін її служби, а не для окремих проміжків часу.

*Технічний принцип* стверджує, що резерв збільшення ефективності системи треба шукати в її слабкому місці. Наприклад, якщо на дорозі маємо міст з вузькою проїжджою частиною, то збільшення пропускної здатності дороги можливо якщо поширити міст.

*Принцип субоптимізації* стверджує, що незалежна оптимізація кожного з елементів системи в загальному випадку не приводить до оптимальності системи в цілому. Вдосконалення одного елементу може привести до погіршення системи в цілому.

*Принцип взаємодоповнення* стверджує, що водій та дорога повинні взаємно компенсувати недоліки один одного. Дорожнє середовище повинно забезпечувати психологічну ясність напрямку дороги за межами видимості, зорово орієнтувати водія щодо напрямку руху на великі відстані.

*Принцип автономності дії учасників руху* стверджує, що середовище руху повинне забезпечувати мінімальну залежність дій одних водіїв від дій інших. Треба так організувати середовище руху, щоб водії в мережі працювали автономно.

*Принцип явищ з малою ймовірністю* стверджує, що основна задача системи не повинна переглядатися, а основні характеристики системи не повинні значно змінюватись для того, щоб система виявилась придатною також і в ситуаціях, що мають малу ймовірність.

*Принцип забезпечення динамічної достатності* полягає у тому, що умови руху повинні забезпечувати підтримку змінних руху (швидкість, траєкторію) у припустимих межах. У протилежному випадку водій втрачає властивості пристосованості до обставин руху.

*Принцип ієрархії.* Для отримання якісних проектів необхідне послідовне задоволення вимог системи в порядку їх важливості. Відносна важливість вимог встановлюється на основі аналізу діяльності водія.

*Принцип довгострокової ефективності.* Всі елементи системи під час проектування повинні розраховуватися на один і той же термін.

Під час здійснення розробки типових або індивідуальних проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, насамперед, треба передбачає здійснення комплексу заходів, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього

руху. Керуючись цією аксіомою, організації та громадяни (фахівці у цій галузі), що здійснюють розроблення проектної документації мають передбачати наступне:

1) заходи з будівництва інженерних споруд, що дозволяють повністю розділити транспортні та пішохідні потоки в часі та просторі: транспортні розв'язки в різних рівнях, естакади, тунелі, підземні та наземні пішохідні переходи та інші інженерні споруди;

2) техніко-економічне обґрунтування доцільності будівництва, ремонту й реконструкції тієї чи іншої інженерної споруди з погляду необхідності зменшення існуючих конфліктних точок, потенційних та дійсних аварійно-небезпечних ділянок, ділянок де наявні затори в дорожньому русі та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод;

3) заходи щодо поліпшення зорового, об'ємного та просторового орієнтування учасників дорожнього руху;

4) заходи щодо подальшого удосконалення маршрутного орієнтування учасників дорожнього руху для безаварійного розведення транспортних і пішохідних потоків;

5) заходи з безпечного та зручного розташування примикань інших доріг до головної дороги;

6) заходи щодо недопущення будівництва нових автомобільних доріг або залізниць в місцях, де можливі раптові просідання окремих ділянок автомобільної дороги чи залізниці під впливом раптового просідання підземних гірничих виробок, карстових пустот, зсувів або небезпечних ділянок в гірській місцевості.

Ці недоліки особливо актуальними є для центральних районів Донбасу, що підроблені гірничими виробками з глибиною залягання від сотні до півтори тисячі метрів. Ці вимоги не менш актуальні й для тих регіонів, де вугілля, чи інші корисні копалини видобуваються підземним способом. Таким чином, при розробці проектних рішень будівництва доріг у таких регіонах необхідно ретельно вивчати маркшейдерські плани шахт як мінімум за останні 20 років, бо гірничі виробки, що не були своєчасно погашені та закладені породою, де залишились металеві анкерні кріплення, можуть з часом дати раптову посадку навіть через великий проміжок часу. Особливо небезпечними в цьому сенсі є непогашені виробки біля ствольних дворів, що були закріплені залізобетоном. Вони мають велику площу перетину й, раптово просівши разом з непогашеним стволем, можуть призвести до утворення урвищ глибиною в десятки й сотні метрів. Це може призвести до дорожньо-транспортних пригод з неперед-

баченими наслідками. За тих же причин не можна розташовувати шляхи сполучення в безпосередній близькості до таких місць, тому що провалля може раптово утворитися не під прямим кутом до поверхні землі, а під кутом від 60 до 40 градусів. У випадках, коли автомобільну чи залізничну дорогу вже прокладено через підроблені гірничими виробами ділянки, або немає альтернативи інженерного рішення, в проекті будівництва або реконструкції такої дороги необхідно передбачити заходи з тампонажу цих виробок методом закачування спеціальної пило-цементної суміші через свердловини, які пробурені з поверхні. Такі заходи необхідно проводити до забезпечення повної безпеки цих ділянок.

У проектах на будівництво, реконструкцію й ремонт автомобільних доріг необхідно передбачати використання сучасних будівельних матеріалів для будівництва інженерних споруд, що повинні забезпечувати безпеку дорожнього руху. Одним з таких матеріалів є сталеві фібробетон, що створений вченими – будівельниками Донбасу. Він має цілий ряд необхідних властивостей: високу спроможність до розтягування та енергії руйнування (у 10 – 20 разів вищу ніж у бетону), високу морозостійкість і протидію нагріванню, високу міцність у ранньому віці, можливість його нанесення методом торкретування та ін.

Необхідність будівництва інженерних споруд, що дозволяють повністю розділити транспортні й пішохідні потоки в часі та просторі пов'язана з тим, що вони є одним з найефективніших заходів попередження дорожньо-транспортних пригод та уникнення потенційно небезпечних конфліктних місць. Чималі капітальні витрати на проектування та будівництво цих споруд окупляться уникненням втрат від можливих дорожньо-транспортних пригод, що є суттєвим для економіки держави.

Проект на будівництво, ремонт або реконструкцію автомобільної дороги, вулиці обов'язково має містити розділ техніко-економічного порівняння та вибору на його основі оптимального варіанту проектного рішення з погляду найбільш ефективного його використання для забезпечення безпеки дорожнього руху. Головним чинником остаточного прийняття рішення того чи іншого варіанту має бути мінімум витрат на:

- ліквідацію наслідків дорожньо-транспортних пригод;
- затримки транспортних засобів на перехрестях, залізничних, трамвайних переїздах, пішохідних переходах, тощо;
- підвищені витрати пального під час руху на низьких швидкостях;

- підвищене зношення деталей і шин транспортних засобів під час гальмування, зміни напрямку руху, маневрування, зупинки чи початку руху;

- заподіяння екологічної шкоди від підвищених викидів шкідливих речовин в атмосферу;

- утворення підвищеного (в тому числі небезпечного для здоров'я громадян) рівня шумності в населених пунктах;

- шкоду від підвищеного рівня вібрації, що руйнує прилеглі до автомобільної дороги, вулиці житлові будівлі, споруди підприємств, установ та організацій, цінні пам'ятки архітектури, історії і культури;

- будову, експлуатацію та утримання світлофорних об'єктів та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху.

В межах відведення автомобільних доріг не повинно бути споруд, а також дерев, зелених насаджень, рекламоносіїв, інших об'єктів, що заважали б безпечному пересуванню транспортних засобів, зоровому орієнтуванню учасників дорожнього руху.

Заходи щодо маршрутного орієнтування учасників дорожнього руху повинні передбачатися в проектах будівництва, ремонту або реконструкції вулиць і доріг для поліпшення орієнтування водіїв транспортних засобів, зменшення затримок у русі, зниження витрат палива (особливо для транзитного транспорту), рівномірного розподілу транспортних засобів по ширині проїзної частини, легкового та вантажного транспорту, розподілу навантаження на покриття доріг, зменшення чи підвищення інтенсивності дорожнього руху, підвищення пропускної спроможності вулиць та доріг. Ці заходи вже довели свою ефективність та сприяють підвищенню безпеки дорожнього руху.

Безпечне та зручне розташування примикань до головної дороги передбачається в проекті таким чином, щоб була можливість побудувати смугу розгону для плавного вливання транспортних засобів у транспортний потік, та смугу гальмування для виконання маневру повороту не заважаючи останнім учасникам дорожнього руху. При цьому примикання та перетинання з автомобільними дорогами I категорії всіх доріг необхідно передбачати тільки в різних рівнях.

Завершальним етапом стадії проектування є погодження проектно-кошторисної документації (проекту) у відповідних інстанціях. Обов'язковим для власників автомобільних доріг (вулиць) або розробників проектно-кошторисної документації є погодження проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах

відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг з підрозділами Державтоінспекції. Треба нагадати, що такі повноваження Державтоінспекції встановлені Законом України «Про дорожній рух» (статті 52-1), Положенням про Державтоінспекцію МВС України іншими нормативно-правовими актами. Більш докладно про контрольню-наглядові повноваження Державтоінспекції при проектуванні автомобільних доріг буде викладено у розділі 6 Підручника.

#### *4.3.2. Будівництво автомобільних доріг та вулиць*

*Дорожнє будівництво* – це цикл робіт, що включає розрахунки картографії і геодезії, від розтину верхнього шару ґрунту, облаштування подушки і укладання асфальту. Ремонт доріг проводиться з використанням техніки, призначеної для дорожнього будівництва з урахуванням кліматичних умов регіону. До речі, кращими виробниками техніки для дорожнього будівництва є японські концерни. Ремонт доріг, асфальтового покриття відбувається під контролем датчиків горизонтального стеження, дорожні роботи проходять за встановленим технологічним процесом.

Дорожньо-будівельні роботи – актуальне питання, що гостро стоїть сьогодні час по всій території України. І це проблема не тільки регіонів, – ремонт доріг вкрай затребувано в Києві і в Київській області, через кількість автомобілів, які останнім часом створюють багатогодинні пробки, що постійно росте. Очевидний вихід – це проектування, і подальше будівництво автомобільних доріг.

Дорожньо-будівельні роботи у жодному випадку не можна недооцінювати. Стан доріг впливає на життя людей, які стають жертвами дорожньо-транспортних подій, що нерідко трапляються через низьку якість будівництва автомобільних доріг. Від якості будівництва автомобільних доріг залежить можливість пересування людей і обмін вантажами, а також витрати на них. Якісні дороги забезпечують проїзд до місця роботи, можливість своєчасного надання медичної допомоги, та ін. Навіть сьогодні, в багатьох місцях вкрай необхідне будівництво автомобільних доріг з твердим покриттям, оскільки в період весняного і осіннього бездоріжжя близько 10% населення країни залишаються відрізаними від транспортних комунікацій.

Створення дорожньої інфраструктури має первинну важливість, адже будівництво автомобільних доріг забезпечує свободу пересування людей, товарів і послуг. Якісно виконані дорожньо-будівельні

роботи визначають не тільки розвиток окремих шляхів пересування, але і забезпечують умови для розвитку економіки всієї України, розвитку міждержавних торгових відносин, туристичного бізнесу і т. д.

***Правові аспекти будівництва автомобільних доріг та вулиць.***

Нагадаємо, що автомобільна дорога це – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів, що має задовольняти потреби суспільства в автомобільних пасажирських і вантажних перевезеннях.

Поліпшення транспортного сполучення та оптимізація мережі автомобільних доріг відповідно до вимог розвитку економіки держави вимагають будівництва нових автомобільних доріг та збереження від руйнування існуючих. Комплекс дорожньо-будівельних робіт, пов'язаних із будівництвом, реконструкцією та капітальним ремонтом автомобільної дороги, за визначенням Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» і є будівництвом автомобільних доріг. Правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання визначено, в першу чергу, Законом України «Про автомобільні дороги», а також законами України «Про дорожній рух», «Про інвестиційну діяльність», «Про планування і забудову територій», «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» та іншими актами законодавства.

Будівництву автомобільної дороги передують ряд обов'язкових етапів, що починається з вибору земельної ділянки для її розміщення. Порядок вибору земельних ділянок та погодження питань, пов'язаних із вилученням (викупом) та вибором земельних ділянок для розміщення об'єктів, врегульовано Земельним кодексом та постановою Кабінету Міністрів України від 31.03.2004 № 427 «Про затвердження Порядку вибору земельних ділянок для розміщення об'єктів». Відповідно до частин першої та другої статті 151 Земельного кодексу України, особи, зацікавлені у вилученні (викупі), виборі земельних ділянок, зобов'язані погодити з власниками землі і землекористувачами та органами державної влади або органами місцевого самоврядування, згідно з їх повноваженнями, розміри земельних ділянок, передбачені для вилучення (викупу), умови їх вилучення (викупу),

а також розміри земельної ділянки, передбачені для її передачі (надання), умови її передачі (надання) з урахуванням комплексного розвитку території, який би забезпечував нормальне функціонування на цій ділянці і прилеглих територіях усіх об'єктів та умови проживання населення і охорону довкілля.

Вибір місця розташування земельних ділянок здійснюють відповідні сільські, селищні, міські, районні, обласні ради, Верховна Рада Автономної Республіки Крим, місцеві державні адміністрації, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, Кабінет Міністрів України, відповідно до їх повноважень щодо вилучення та передачі (надання) цих ділянок.

Порядок розроблення, терміни і процедури погодження, проведення експертизи, розгляду і затвердження містобудівної документації врегульовані Законом України «Про планування та забудову територій». Планування територій здійснюється на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях відповідними органами державної влади та органами місцевого самоврядування. Порядок вирішення питань забудови земельної ділянки визначений статтею 24 зазначеного Закону.

Виконання будівельних робіт повинно здійснюватись лише за наявності дозволу на виконання будівельних робіт, отриманого з урахуванням статті 29 Закону України «Про планування і забудову територій» та відповідно до Порядку надання дозволу на виконання будівельних робіт, затвердженого наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики від 05.12.2000 № 273. Механізм та строки проведення державної експертизи містобудівної документації визначає Порядок проведення державної експертизи містобудівної документації, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 № 522. Склад та зміст вихідних даних для проектування об'єктів містобудування і механізм їх надання визначається Порядком надання вихідних даних для проектування об'єктів містобудування, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 № 489.

Механізм фінансування капітального будівництва за рахунок коштів державного бюджету з метою забезпечення цільового та ефективного використання державних коштів визначає Порядок державного фінансування капітального будівництва затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2001 № 1764.

Проектно-кошторисна документація та титул будови затверджується відповідно до Порядку затвердження інвестиційних програм

і проектів будівництва та проведення їх державної експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31.10.2007 № 1269, та Порядку затвердження титулів будов (об'єктів), будівництво яких здійснюється із залученням бюджетних коштів або коштів підприємств державної власності, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.09.1997 № 995. Договори підряду в капітальному будівництві укладаються і виконуються в порядку, передбаченому Цивільним та Господарським кодексами України, а також Загальними умовами укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2005 № 668. Загальні умови є обов'язковими для врахування під час укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві незалежно від джерел фінансування робіт, а також форми власності замовника та підрядника (субпідрядників).

Актуальним питанням будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг є фінансування цих робіт.

Законодавством передбачені різні шляхи фінансування будівництва автомобільних доріг:

1) з використанням бюджетних коштів – будівництво, реконструкція, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування;

2) за рахунок бюджетів міст та інших населених пунктів, а також інших джерел фінансування, визначених законодавством – будівництво, реконструкція, ремонт та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

3) за рахунок юридичних або фізичних осіб – будівництво, реконструкція, ремонт та утримання відомчих (технологічних) та автомобільних доріг на приватних територіях;

4) а також будівництво доріг за кошти інвесторів.

Недостатнє фінансування дорожнього господарства стримує оновлення матеріально-технічної бази, негативно впливає на якість автомобільних доріг і споруд на них, не забезпечує швидкого, комфортного, економічного і безпечного перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом. Розподіл коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться, для збереження та розвитку вулично-дорожньої мережі, відповідно до пріоритетів, визначених державними програмами та перспективними планами

розвитку транспортної системи міст та інших населених пунктів, з урахуванням фактичного стану вулично-дорожньої мережі. Залучення фінансових ресурсів суб'єктів інвестиційної діяльності в будівництво автомобільних доріг через механізм концесій є на сьогодні питанням, що потребує окремої уваги. Згідно з цим Законом концесіодавець може частково фінансувати (співфінансувати) будівництво та/або експлуатацію автомобільних доріг на умовах концесії в обсягах та порядку, визначених концесійним договором, за рахунок коштів, передбачених у спеціальному фонді державного бюджету для розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування. Об'єкти концесії у сфері будівництва та/або експлуатації автомобільних доріг можуть бути передані у концесію лише за умови прийняття рішення Кабінетом Міністрів України на підставі техніко-економічного обґрунтування.

Забезпечуючи розвиток автомобільних доріг Урядом України вживаються заходи, спрямовані на: реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування; розроблення механізму спільної участі держави та приватних інвесторів у будівництві автомобільних доріг, порядку вилучення (викупу) земельних ділянок для суспільних потреб, зокрема для будівництва автомобільних доріг; забезпечення будівництва та поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, які з'єднують пункти пропуску через державний кордон з містами України, в яких передбачається проведення заходів фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу; здійснення заходів щодо прискорення будівництва великої кільцевої дороги навколо міста Києва на землях Київської області.

#### ***4.3.3. Розміщення, будівництво, реконструкція та функціонування об'єктів сервісу на землях дорожнього господарства. Узгодження об'єктів зовнішньої реклами вздовж автомобільних доріг загального користування.***

Порядок видачі дозволів на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування об'єктів сервісу на землях дорожнього господарства та згод і погоджень на об'єкти зовнішньої реклами вздовж автомобільних доріг загального користування затверджено Наказом Державної служби автомобільних доріг України від 29.09.2005 № 414. Вимоги цього Порядку поширюються на об'єкти (у тому числі під'їзди до них та виїзди з них), розташовані повністю чи

частково на землях дорожнього господарства або суміжних з ними землях, уздовж автомобільних доріг загального користування.

*Об'єкти сервісу* – станції та пункти технічного обслуговування, пункти миття транспортних засобів, пункти технічного обслуговування (оглядові естакади та ін.), автозаправні та газозаправні станції, придорожні ринки, пункти торгівлі, харчування (споруди побутово-торговельного призначення), у т.ч. влаштовані за допомогою встановлення малих архітектурних форм, стоянки транспортних засобів (стоянки та майданчики для короткочасної зупинки, майданчики для відпочинку, стоянки, що охороняються) та видові майданчики, готелі, мотелі, кемпінги, туалети.

*Власник об'єкта* – суб'єкт підприємницької діяльності, який на свій розсуд може володіти, користуватися, розпоряджатися належним йому майном.

*Місце розміщення об'єкта* – визначена земельна ділянка, на якій розміщується об'єкт сервісу або рекламний засіб.

*Мала архітектурна форма* – невелика споруда для здійснення підприємницької діяльності торговельно-побутового призначення площею до 30 кв. м та висотою до 4 м, яка виконується з полегшених конструкцій і встановлюється тимчасово без улаштування заглиблених у ґрунт фундаментів.

*Пересувний об'єкт сервісу* – невелика мобільна споруда, яка може бути переміщена з одного місця розташування до іншого.

*Зовнішня реклама* – реклама, що розміщується на спеціальних тимчасових і стаціонарних конструкціях, розташованих на відкритій місцевості, а також на зовнішніх поверхнях будинків, споруд, на елементах вуличного обладнання, над проїзною частиною вулиць і доріг.

*Спеціальні конструкції* – рекламоносії, а саме: тимчасові та стаціонарні рекламні засоби (світлові та несвітлові, наземні та не наземні (повітряні), плоскі та об'ємні стенди, щити, панно, транспаранти, троли, таблички, коробки, механічні, динамічні, електронні табло, екрани, панелі, тумби, складні просторові конструкції та ін.), які використовуються для розміщення реклами.

Надання у тимчасове користування земельних ділянок уздовж автомобільних доріг загального користування здійснюється відповідно до чинного законодавства. У разі розміщення об'єкта сервісу на землях, суміжних із землями дорожнього господарства, використання таких земель для облаштування під'їздів до об'єктів і виїздів з них здійснюється шляхом встановлення земельного сервіту. Місце

розташування об'єкта на землях дорожнього господарства може бути попередньо визначене Державною службою автомобільних доріг України, або уповноваженим нею органом, що належить до сфери її управління, з урахуванням програм розвитку доріг, забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки.

При проектуванні, будівництві, реконструкції та експлуатації об'єктів сервісу, рекламних засобів обов'язково мають бути виконані вимоги, передбачені зазначеним Порядком та технічними умовами і, у разі потреби, додатковими експертними висновками щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, надійності конструкцій та охорони довкілля. Розробка проектно-кошторисної документації (далі – ПКД) на будівництво, реконструкцію та облаштування об'єктів сервісу, розміщення рекламних засобів має виконуватися спеціалізованою проектною організацією, яка має відповідну ліцензію. Для виконання будівельних робіт залучаються спеціалізовані організації, які мають відповідну ліцензію. На стадії розробки ПКД суб'єкт підприємницької діяльності (далі – Заявник) повинен одержати в органах безпеки дорожнього руху МВС України технічні умови щодо дотримання вимог з безпеки дорожнього руху. При цьому органи безпеки дорожнього руху МВС України погоджують ПКД і беруть участь у прийнятті об'єкта в експлуатацію у складі Державної технічної комісії. Під час розробки проектів (або схем) організації дорожнього руху на ділянках доріг, де розміщені об'єкти, слід передбачати комплекс обов'язкових заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху транспорту, пішоходів, інших користувачів.

Власник об'єкта сервісу не має права змінювати напрям діяльності об'єкта, зазначеного в дозволі. Він несе відповідальність за технічний та санітарний стан частини автомобільної дороги, на якій облаштовуються перехідно-швидкісні смуги до його об'єкта (якщо інше не передбачено договором з дорожньо-експлуатаційною організацією), з'їздів, під'їздів та проїздів на самому об'єкті.

Видача дозволів на розміщення, будівництво і реконструкцію об'єктів сервісу, згод та погоджень на розміщення спеціальних конструкцій і зовнішньої реклами на землях дорожнього господарства вздовж автомобільних доріг загального користування здійснюється Державною службою автомобільних доріг України на підставі обґрунтувань та висновків.

*Для об'єктів сервісу висновки включають:*

- можливість надання земельної ділянки, яка перебуває в постійному користуванні Служби і на якій планується розміщення об'єкта сервісу, у власність або оренду Заявнику;

- відповідність місця розташування об'єкта нормативним вимогам;

- рекомендації щодо запобігання аваріям, створення безпечних умов для роботи об'єкта дорожнього сервісу і дорожнього руху та збереження навколишнього середовища;

- відповідність місця розташування об'єкта перспективам реконструкції автодороги, ремонтних робіт з розширення проїзної частини та планам розвитку інфраструктури дорожнього сервісу;

- можливість та доцільність будівництва об'єкта дорожнього сервісу на конкретній земельній ділянці;

- наявність інвестиційної привабливості об'єкта дорожнього сервісу на конкретній земельній ділянці.

*Для об'єктів зовнішньої реклами висновки включають:*

- відповідність місця розташування об'єкта нормативним вимогам;

- рекомендації щодо запобігання аваріям, створення безпечних умов для дорожнього руху та збереження навколишнього середовища.

Для отримання технічних умов та дозволу на розміщення конкретного об'єкта сервісу або об'єкту зовнішньої реклами, малої архітектурної форми на землях дорожнього господарства, у т.ч. у межах смуги відведення автомобільних доріг, Заявник подає Службі певний комплект документів (заяву встановленої форми, копію свідоцтва про державну реєстрацію Заявника як суб'єкта підприємницької діяльності в Україні, матеріали земельно-кадастрової інвентаризації земельної ділянки, обґрунтування тощо).

Служба після отримання заяви (клопотання) з необхідними документами проводить обстеження ділянки автомобільної дороги і визначає попередню можливість або неможливість розміщення, будівництва, реконструкції об'єкта сервісу або зовнішньої реклами на даній ділянці; висуває певні вимоги, щодо облаштування під'їзних шляхів, інших заходів забезпечення безпеки дорожнього руху; розглядає можливість надання згоди або погоджує місце встановлення спеціальних конструкцій та розміщення зовнішньої реклами в межах смуг відведення вздовж автомобільних доріг місцевого значення (крім територіальних доріг), зазначає умови щодо виконання робіт з улаштування спеціальних конструкцій, їх експлуатаційного утримання, терміну дії згоди або погодження дозволу (за необхідності); видає тимчасові (на місяць, сезон тощо) дозволи на розміщення пересувних об'єктів сервісу на землях дорожнього господарства

вздовж автомобільних доріг загального користування, які можуть бути розміщені лише у спеціально обладнаних місцях для стоянки транспортних засобів і місцях відпочинку учасників дорожнього руху.

Державна служба автомобільних доріг України або вповноважений нею орган розглядає надані матеріали, готує висновки та приймає остаточне рішення щодо видачі дозволу на розміщення і будівництво об'єктів сервісу на землях дорожнього господарства вздовж автомобільних доріг державного значення та територіальних доріг; розглядає погоджувальну документацію та приймає рішення щодо надання дозволів на будівництво, облаштування або реконструкцію перехідно-швидкісних смуг та виїздів і заїздів до об'єктів сервісу, що розташовані на земельних ділянках, суміжних із землями дорожнього господарства вздовж автомобільних доріг державного значення та територіальних; у разі відмови в розміщенні об'єктів сервісу, малих архітектурних форм або спеціальних конструкцій для зовнішньої реклами на землях дорожнього господарства вздовж автомобільних доріг державного значення та територіальних доріг надсилає Службі або Заявнику мотивоване повідомлення.

Причинами відмови у видачі дозволу, згоди або погодження можуть бути:

- попереднє визначення даної ділянки дороги для іншого об'єкта або споруди;
- віднесення ділянки дороги до аварійно небезпечної або місця чи ділянки концентрації дорожньо-транспортних пригод;
- невідповідність місця розташування об'єкта нормативним вимогам та планам розвитку інфраструктури дорожнього сервісу;
- перспектива реконструкції або розширення автомобільної дороги, яка потягне за собою демонтаж споруд.

Відмова у видачі дозволу на розміщення об'єкта може бути оскаржена заявником відповідно до чинного законодавства. За взаємною згодою сторін може бути визначено інше місце розміщення об'єкта сервісу або зовнішньої реклами.

У технічних умовах на розміщення, реконструкцію або будівництво об'єктів сервісу повинні міститись (з посиланням на норми правила, стандарти та вимоги щодо:

- проектування, у тому числі питання відведення земельної ділянки, визначення її розмірів, стадійності будівництва та інше;
- будівництва;
- облаштування об'єктів;

- експлуатації;
- терміну дії технічних умов (технічні умови на розміщення, реконструкцію або будівництво об'єкта сервісу дійсні протягом не більш одного календарного року з моменту їх видачі);
- рекомендації і роз'яснення.

Наданий дозвіл на розміщення об'єкта вздовж автомобільних доріг загального користування дає заявникові право на виконання вишукувальних робіт та проектування об'єкта відповідно до технічних умов. Після узгодження проектно-кошторисної документації на будівництво об'єкта, отримання документа на право користування (власності) земельною ділянкою та укладання договору з будівельною організацією, яка має відповідну ліцензію, власнику майбутнього об'єкта видається ордер на право виконання робіт (далі – ордер) у межах земель дорожнього господарства. До закінчення робіт і здавання об'єктів в експлуатацію власник об'єкта укладає з дорожньо-експлуатаційною організацією договір про утримання під'їзду до об'єкта сервісу або договір про відшкодування додаткових витрат на ремонт і утримання ділянки дороги, уздовж якої розташовано об'єкт. Об'єкти сервісу, які реконструйовано або побудовано вздовж автомобільних доріг загального користування, повинні бути прийняті в експлуатацію Державною технічною комісією відповідно до вимог Порядку прийняття в експлуатацію, чинних норм та правил. До Державної технічної комісії повинні обов'язково входити представники Служби або уповноваженого нею органу, Державтоінспекції та інших державних органів відповідно до законодавства. Експлуатація об'єкта сервісу до прийняття Державною технічною комісією забороняється.

Питання відповідності розміщення спеціальних конструкцій і зовнішньої реклами перевіряються представниками Служби або уповноваженого нею органу. При невідповідності розміщення даних об'єктів вимогам узгодженого проекту (або схеми) вони підлягають демонтажу (ліквідації) їх власником (розповсюджувачем реклами) або дорожньо-експлуатаційними організаціями. Витрати, пов'язані з демонтажем спеціальних конструкцій і зовнішньої реклами, несуть їх власники (розповсюджувачі реклами).

Представники Служби зобов'язані контролювати умови забезпечення безпеки дорожнього руху та додержання власниками об'єктів визначеного порядку утримання, експлуатації та напрямку діяльності об'єктів, розміщених на ділянках уздовж автомобільних доріг загального користування. Якщо діяльність об'єкта загрожує безпеці

дорожнього руху або порушує екологічні та санітарні вимоги, то експлуатація об'єкта має бути негайно припинена Службою або за поданням підрозділу Державтоінспекції, про що Служба повинна повідомити Державну службу автомобільних доріг України (для об'єктів, розташованих уздовж автомобільних доріг державного значення та територіальних доріг) у 10-денний термін з дати такого припинення. При цьому дія дозволу на розміщення даного об'єкта Державною службою автомобільних доріг України припиняється.

При визначенні можливості розміщення об'єкта на конкретній ділянці автомобільної дороги під час обстеження необхідно встановити:

- забезпеченість видимості у плані, профілі та бічної;
- наявність та характеристики комунікацій та інженерних мереж;
- наявність аварійно небезпечних ділянок, місць концентрації ДТП;
- можливість забезпечення водовідведення та, за потреби, очищення стічних вод;
- умови для забезпечення безпеки дорожнього руху;
- параметри поперечних та поздовжніх ухилів;
- розташування зелених насаджень;
- стан покриття проїзної частини;
- умови для забезпечення збереження довкілля.

Споруди об'єктів сервісу дозволяється розташовувати за межами тротуарів або узбіч на відстані не менше бічної видимості від крайки проїзної частини дороги. При розміщенні об'єкта на перехрещеннях автомобільних доріг наявність об'єкта не повинна зменшувати нормативні відстані трикутника видимості. У технічних умовах на розміщення або реконструкцію об'єктів сервісу слід передбачити обов'язкове їх обладнання засобами зв'язку для виклику аварійних служб, міськими або міжміськими таксофонами. Уведення в експлуатацію нового чи реконструйованого об'єкта сервісу без наявності діючих таксофонів та засобів зв'язку з аварійними службами не дозволяється.

### ***Вимоги щодо розміщення та оснащення об'єктів сервісу:***

1. Окремі стоянки, що охороняються, та майданчики мають бути розділені на місця для легкових та вантажних автомобілів, за потреби – для автобусів (тролейбусів), дорожньої техніки. Вони розташовуються не ближче 10 м до крайки проїзної частини, відокремлюються від неї огороженням або розділювальними смугами і облад-

нуються під'їздами. Мінімальний розмір місця для стоянки: легкового автомобіля – 2,5х5,0 м, вантажного – 3,0х7,0 м, автопоїзда – 3,5х20,0 м.

2. Відповідно до ДБН В.2.3-4-2000, на підходах доріг I, II категорій до великих міст розміри окремої стоянки, майданчика мають бути розраховані на зупинку 25-45 змішаних типів автомобілів. На такому майданчику (стоянці) повинні бути естакада для огляду автомобілів, щит для регулювання світла фар, засоби зв'язку для виклику аварійних служб, міські або міжміські таксофони, туалет, питна вода, місце для вогнища, контейнер для сміття. Зона відпочинку водіїв і пасажирів має бути оснащена столами, лавами та визначеними місцями для розміщення наметів, проведення спортивних або дитячих ігор тощо.

3. Забороняється (згідно з ДСТУ 3587-97) розташовувати об'єкти сервісу та спеціальні конструкції і зовнішню рекламу на відстані ближче ніж 150 м до дорожніх розв'язок та перехресть, мостів, шляхопроводів на автомобільних дорогах загального користування.

4. Забороняється розміщення малих архітектурних форм згідно з Єдиними правилами:

- якщо їх власниками (користувачами) не забезпечено закриті стікання використаної ними води в підземні зливостоки (у межах населених пунктів);

- біля фасадів адміністративних і культових будівель, безпосередньо біля пам'ятників, фонтанів, клумб, оглядових і панорамних майданчиків, скульптурних та інших елементів оздоблення будинків і декоративного благоустрою території;

- ближче ніж за 20 м до перехресть вулиць та пішохідних переходів;

- в охоронних зонах інженерних комунікацій;

- на зупинках маршрутів громадського транспорту та ближче 20 метрів в обидва боки вздовж тротуару від встановленого дорожнього знака, що її позначає (крім малих архітектурних форм, заблокованих з кіосками для продажу проїзних квитків);

- на штучних спорудах автомобільних доріг (крім випадків, коли розміщення цих форм передбачено проектом будівництва або реконструкції, погодженим та затвердженим в установленому порядку);

- на перехідно-швидкісних смугах;

- ближче ніж за 100 м до залізничних переїздів.

5. Малі архітектурні форми (крім малих архітектурних форм, заблокованих з кіосками для продажу проїзних квитків) слід розмі-

щувати на спеціальних площадках за межами тротуарів або узбіч на відстані не менше ніж 2 м від них, але не ближче 10 м від краю проїзної частини дороги. Площадки повинні мати тверде покриття.

6. У населених пунктах малі архітектурні форми (крім кіосків для продажу проїзних квитків на зупинках громадського транспорту) можуть бути розміщені за межею тротуару, пішохідних доріжок та алей на відстані не менше ніж 1 м, але не ближче ніж 5 м до проїзної частини доріг.

7. На дорогах і вулицях, де існуючі будинки, споруди та огорожа розміщені на відстані менше ніж 5 м від проїзної частини, розміщення малих архітектурних форм дозволяється в одну лінію з фасадами будівель, споруд або огорожі.

8. При розміщенні об'єктів сервісу на кривих у плані, у зоні пішохідного переходу має бути забезпечена видимість для зупинки автомобіля.

Кожен об'єкт сервісу повинен бути оснащений:

- площадкою для стоянки автомобілів згідно з вимогами п.4.6.1 цього Порядку;
- тротуарами або пішохідними доріжками до будівель (споруд) об'єкта;
- пристроєм для стоянки не менше ніж п'ять велосипедів;
- засобами зв'язку для виклику аварійних служб та міськими і міжміськими таксофонами;
- освітленням території об'єкта та проїзної частини протягом перехідно-швидкісних смуг або смуг накопичення, під'їзду до об'єкта.

9. Поза межами населених пунктів під'їзди до об'єктів сервісу повинні мати перехідно-швидкісні смуги відповідно до вимог ДБН В.2.3-4-2000, а в населених пунктах – смуги накопичення згідно з ДБН В.2.3-5-2001, ДБН 360-92.

10. Ділянка автомобільної дороги у місці розміщення об'єктів сервісу має бути обладнана дорожніми знаками, розміткою, огороженнями та іншими технічними засобами згідно з проектом (схемою) організації дорожнього руху.

11. Біля кожної малої архітектурної форми має бути зовнішнє штучне освітлення, а також впритул до неї – покриття вдосконаленого типу завширшки:

- з фасаду: за всією його довжиною (незалежно від виду і конструкції споруди) – 2,0 м;
- з боку: вітрини і службового входу – 1,0 м;

- з боку: входу для покупців – 1,5 м.

12. У раї розміщення малої архітектурної форми на відстані більше 2,0 м від тротуару до неї з тротуару повинна бути побудована пішохідна доріжка завширшки не менше ніж 1,5 м.

13. Рівень освітлення території об'єкта сервісу, в тому числі під'їздів до них та перехідно-швидкісних смуг, має відповідати вимогам ДСТУ 3587-97.

14. Станції технічного обслуговування (далі – СТО), окремі пункти миття автомобілів (далі – мийки) та майстерні різного виду можуть бути в комплексі з об'єктами для обслуговування водіїв та пасажирів і розміщені на відстані не менше ніж 50 м від них.

15. Основні вимоги до місць розміщення АЗС, СТО, мийок, майстерень у межах населеного пункту наведені в ДБН 360-92.

16. Рекомендована відстань між сусідніми СТО на автомобільних дорогах загального користування та кількість постів обслуговування наведені в ДБН В.2.3-4-2000 (табл. 8.3).

17. Необхідна кількість АЗС, їх потужність (кількість заправок на добу), відстань між ними визначаються техніко-економічним обґрунтуванням або з урахуванням вимог ДБН В.2.3-4-2000.

18. Територія АЗС має бути розташована (згідно з ДБН В.2.3-4-2000) не ближче ніж 10 м до крайки проїзної частини, відокремлена від неї огороженням або розділювальними смугами та обладнана під'їздами.

### ***Вимоги до розміщення спеціальних конструкцій і зовнішньої реклами:***

1. Спеціальні конструкції і зовнішню рекламу рекомендується розмішувати на прямих горизонтальних ділянках автомобільних доріг довжиною 1 км і більше, які характеризуються спокійним ландшафтом, а також із зовнішнього боку кривої у плані.

2. Спеціальні конструкції і зовнішня реклама повинні розміщуватись із дотриманням вимог техніки безпеки та із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту загального користування та не відтворювати зображення дорожніх знаків.

3. Нижній край спеціальної конструкції і зовнішньої реклами, що розміщується над проїзною частиною, у тому числі на мостах, естакадах тощо, повинен розташовуватися на висоті не менше ніж 5 метрів від поверхні дорожнього покриття.

4. Освітлення зовнішньої реклами не повинно засліплювати учасників дорожнього руху та освітлювати квартири житлових будинків, розташованих поряд.

5. Опори наземних спеціальних конструкцій для зовнішньої реклами, розміщених уздовж проїзної частини доріг, повинні мати вертикальну дорожню розмітку, нанесену світлоповертальними матеріалами, заввишки до 2 метрів від поверхні землі.

6. У місцях, де проїзна частина вулиці межує з цоколями будівель або огорожами, зовнішня реклама може розміщуватися в одну лінію з фасадами будівель або огорожами.

7. Зовнішня реклама не повинна перешкоджати сприйняттю водія технічних засобів організації дорожнього руху. Фундамент спеціальної конструкції повинен бути на одному рівні з поверхнею землі.

8. У разі розміщення зовнішньої реклами в межах охоронних зон інженерних комунікацій необхідне погодження з власниками цих комунікацій.

9. Забороняється розташовувати спеціальні конструкції і зовнішню рекламу:

- на пішохідних доріжках і алеях;
- на аварійно небезпечних ділянках доріг.

10. Відстань від місця розміщення спеціальної конструкції до перехрещень, заїздів та виїздів з об'єктів дорожнього сервісу, пішохідних переходів, мостів, штучних споруд і інженерних комунікацій, а також мінімальна відстань від проїзної частини до найближчого елементу спеціальної конструкції і зовнішньої реклами регламентується чинним законодавством та нормативними актами.

Розповсюджувач реклами зобов'язаний дотримуватись вимог чинного законодавства щодо технічного стану спеціальних конструкцій і зовнішньої реклами, правил техніки безпеки під час їх розташування, реконструкції та експлуатації.

#### ***4.3.4. Приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт на автомобільних дорогах та вулицях***

Приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах проводиться за участю органів державного нагляду за дотриманням законодавства, правил, норм та стандартів з безпеки дорожнього руху після виконання заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху (стаття 23 Закону України «Про дорожній рух»). Приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах

має відповідати загальному Порядку прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2008 № 923. Цей Порядок установлює механізм та умови прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів. Відповідно до Порядку, прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів здійснюється на підставі сертифіката відповідності, що видається Держархбудінспекцією та її територіальними органами. *Сертифікат відповідності* – документ, що засвідчує відповідність закінченого будівництвом об'єкта проектній документації, державним будівельним нормам, стандартам і правилам.

Для одержання сертифіката відповідності замовник або уповноважена ним особа подає письмову заяву згідно з додатком 1. Заява подається інспекції, яка видала дозвіл на виконання будівельних робіт, або інспекції за місцем розташування закінченого будівництвом об'єкта, якщо проводилися будівельні роботи, на виконання яких не вимагається дозвіл. До заяви додаються:

- проектна документація, затверджена в установленому законодавством порядку;

- акт готовності об'єкта до експлуатації, підписаний генпроектувальною та генпідрядною організаціями, субпідрядними організаціями, що здійснювали будівництво, замовником, страховою компанією (у разі, коли об'єкт застрахований) за формою згідно з додатком 2.

Закінчені будівництвом автомобільні дороги, їх черги і пускові комплекси з будівлями та спорудами вартістю понад 5 млн. гривень до пред'явлення їх державним приймальним комісіям попередньо приймаються робочими комісіями. Закінчені будівництвом мости і шляхопроводи (при їх довжині до 25 м.) в міру їх готовності приймаються в експлуатацію робочою комісією до закінчення будівництва автомобільної дороги (черги, пускового комплексу) з подальшим пред'явленням державній приймальній комісії, що приймає автомобільну дорогу (чергу, пусковий комплекс) в цілому. Прийняття в експлуатацію цих об'єктів робочими комісіями оформляється актом за формою А-1, що наведена в додатку 3. Для автомобільної дороги акт робочої комісії складається за формою А-2, додаток 4. Прийняття великих (довжиною понад 100 м) і середніх (довжиною 25-100 м) мостів та шляхопроводів здійснюється державною приймальною комісією і оформляється окремим актом за формою А-3.1, що наведена в додатку 5.

*Робоча комісія* – комісія, яка утворюється в установленому порядку для прийняття виконаних робіт по закінченому будівництвом об'єкту для пред'явлення його державній приймальній комісії.

*Державна приймальна комісія* – комісія, яка утворюється в установленому порядку для прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта.

*Пусковий комплекс* – ділянки автомобільних доріг, які мають самостійне транспортне значення, тобто на яких можливо відкрити постійний рух транспортних засобів і які з'єднують населені пункти, об'єкти сільського господарства, підприємства або групи підприємств між собою, з місцями розробки сировини залізничними станціями, річковими і морськими портами, аеродромами або забезпечують вихід на існуючі автомобільні дороги.

*Черга будівництва автомобільної дороги* – визначена проектною документацією частина об'єкта будівництва, яка складається з одного або кількох пускових комплексів (ділянок автомобільних доріг), що мають самостійне транспортне значення і введення яких в експлуатацію забезпечує надання транспортних послуг.

Прийняття в експлуатацію автомобільних доріг (черг, пускових комплексів) повинно проводитись у період часу, сприятливий візуальному обстеженню, проведенню вимірювань та взяттю проб для оцінки якості робіт та застосованих конструкцій і матеріалів. Не допускається прийняття автомобільних доріг в експлуатацію при наявності на них снігового покриву. Після прийняття в експлуатацію автомобільних доріг (черг, пускових комплексів) необхідно визначити гарантійний термін для основних конструктивних елементів об'єкта.

*Прийняття закінчених будівництвом об'єктів робочими комісіями.*

Після завершення будівництва автомобільної дороги (черги, пускового комплексу), а також дорожніх будівель і споруд, одночасне введення яких в експлуатацію передбачено затвердженням проектом, генеральний підрядник пред'являє вказані об'єкти робочій комісії, яка визначає готовність об'єкта до пред'явлення його державній приймальній комісії для прийняття в експлуатацію.

Робоча комісія утворюється замовником будівництва об'єкта не пізніше ніж у п'ятиденний строк після отримання письмового повідомлення від генерального підрядника про закінчення будівництва об'єкта з проханням утворити робочу комісію.

До складу робочої комісії включаються представники:

- замовника – голови комісії;

- генерального підрядника;
- субпідрядних організацій;
- генерального проектувальника (автор проекту);
- експлуатаційної організації;
- Державної архітектурно-будівельної інспекції;
- органів державного санітарно-епідеміологічного нагляду;
- Державного пожежного нагляду (на підконтрольних об'єктах);
- Державного нагляду з охорони праці;
- охорони навколишнього природного середовища;
- Державної інспекції з енергозбереження;
- профспілкового органу експлуатаційної організації;
- *Державної автомобільної інспекції*;
- інших органів (що здійснюють державний нагляд відповідно до наданих повноважень).

Голова робочої комісії установлює за погодженням з генеральним підрядником порядок роботи комісії. Члени робочої комісії здійснюють свої повноваження на безоплатній основі.

Генеральний підрядник надає робочій комісії комплект документів (зокрема, сертифікати, технічні паспорти, дані лабораторних випробувань та інші документи, які засвідчують якість матеріалів, конструкцій і виробів, що були застосовані при виконанні будівельно-монтажних робіт; акти огляду прихованих робіт і акти проміжного приймання окремих конструкцій; журнали ведення робіт і авторського нагляду (якщо проектом передбачено здійснення авторського нагляду) з аналізом порушень, що мали місце при будівництві, та довідками про їх усунення, матеріали обстежень та перевірок органами державного і відомчого нагляду; результати вимірів параметрів, які характеризують якість будівельно-монтажних робіт та підтверджують відповідність нормативним вимогам тощо).

Робоча комісія до пред'явлення об'єкта державній приймальній комісії для прийняття його в експлуатацію зобов'язана:

- перевірити відповідність виконаних робіт затвердженому проекту, санітарним, протипожежним, радіаційним та екологічним вимогам і нормам, а також вимогам з охорони праці, промислової безпеки та енергозбереження;
- перевірити відповідність виробничої документації нормативним вимогам;
- перевірити відповідність результатів проведених індивідуальних і комплексних випробувань устаткування нормативним показникам;

- провести вибіркову перевірку якості виконаних робіт з проведенням необхідних контрольних замірів і лабораторних випробувань;
- перевірити підготовленість об'єктів до нормальної експлуатації і надання послуг, включаючи виконання заходів щодо забезпечення санітарно-гігієнічних, протипожежних, протирадіаційних і екологічних вимог, рекультиватії та повернення землекористувачам тимчасово використаних земель, дотримання законодавства, правил, норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху, створення безпечних умов праці і захисту природного середовища.

На підставі проведеної перевірки робоча комісія визначає готовність закінченого будівництвом об'єкта до пред'явлення державній приймальній комісії. Результати перевірки робочою комісією готовності закінченого будівництвом об'єкта до пред'явлення державній приймальній комісії оформляються актом робочої комісії.

Робоча комісія у разі відповідності виконаних робіт за обсягами та якістю затвердженому проекту і нормативним вимогам:

- приймає автомобільну дорогу (чергу, пусковий комплекс) для пред'явлення державній приймальній комісії, а об'єкти – в експлуатацію;
- акти на прийнятті робочою комісією в експлуатацію об'єкти (форма А-1, додаток 3);
- складає акт готовності автомобільної дороги (черги, пускового комплексу) до прийняття в експлуатацію (форма А-2, додаток 2), враховуючи раніше прийняті об'єкти.

Акти робочої комісії оформляються генеральним підрядником, підписуються головою та членами робочої комісії і передаються державній приймальній комісії.

У разі виявлення на закінченому будівництвом об'єкті недоліків вони повинні бути усунені у строки, визначені робочою комісією. Після усунення недоліків та підписання робочою комісією відповідного акта закінчений будівництвом об'єкт передається генеральним підрядником замовнику під охорону і зберігання до прийняття в експлуатацію державною приймальною комісією. Експлуатаційне утримання об'єкта до прийняття його державною приймальною комісією в експлуатацію здійснює генеральний підрядник за кошти замовника. Акт робочої комісії, що підтверджує готовність об'єкта до прийняття його в експлуатацію державною приймальною комісією, складається робочою комісією в трьох примірниках, які після підписання зберігаються у замовника. До актів робочої комісії додаються:

- відомість виконаних робіт (додаток 6);
- відомість недоробок із строками їх усунення (додаток 7);
- відомість дефектів із строками їх виправлення (додаток 8);
- відомість контрольних замірів і випробувань (додаток 9);
- ситуаційна схема автомобільної дороги (черги, пускового комплексу) з найменуванням прийнятих робіт (додаток 10);
- інші документи;
- перелік документів, які прийняті на зберігання (додаток 11).

***Прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів державними приймальними комісіями.***

Державна комісія з прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта (далі – державна приймальна комісія) утворюється, якщо об'єкти збудовано:

- із залученням коштів державного та місцевих бюджетів, коштів республіканського бюджету Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та інших джерел фінансування для доріг державного значення незалежно від їх розміру та 30 млн. гривень і більше для доріг місцевого значення або із залученням іноземних кредитів під гарантію Кабінету Міністрів України незалежно від розташування об'єкта – рішенням центрального органу виконавчої влади (Укравтодор), до сфери управління якого належать автомобільні дороги;

- із залученням коштів державного та місцевих бюджетів, коштів республіканського бюджету Автономної Республіки Крим, м. Севастополя, а також коштів інших джерел фінансування у розмірі до 30 млн. гривень для доріг місцевого значення, – Службою автомобільних доріг області, Автономної Республіки Крим, м. Севастополя, до сфери управління якої належать автомобільні дороги.

Центральний орган виконавчої влади (Укравтодор) зобов'язаний протягом 10 днів після надходження звернення від замовника утворити відповідно до цього Порядку державну приймальну комісію. Строк прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта (автомобільної дороги (черги, пускового комплексу)) державною приймальною комісією установлюється центральним органом виконавчої влади, що утворив комісію (Укравтодор), і не повинен перевищувати 30 днів. Усі члени комісії повідомляються про це письмово не пізніше 5 днів до дня початку роботи комісії. Підготовку акта про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта для підписання членами державної приймальної комісії забезпечує замовник.

До складу державних приймальних комісій включаються представники:

- органу, що утворив комісію;
- замовника;
- виконавчого комітету місцевої ради, на території якої розташовано закінчений будівництвом об'єкт;
- генерального підрядника;
- експлуатаційної організації;
- генерального проектувальника (автор проекту);
- державної архітектурно-будівельної інспекції.
- представників відповідних органів (у випадках, визначених законодавством):

- Державного пожежного нагляду;
- Мінприроди;
- Мінпраці;
- Держкоменергозбереження;
- Держатомрегулювання;
- Державної автомобільної інспекції;
- Держгірпромнагляду;
- Держенергонагляду;
- Державного санітарно-епідеміологічного нагляду.

Головою державної приймальної комісії призначається представник органу, що утворив комісію.

Замовник, генеральний підрядник разом із генеральним проектувальником подають державній приймальній комісії проектну та виробничу документацію, пред'являють виконані будівельно-монтажні роботи, змонтоване технологічне обладнання (для будівель дорожніх служб та об'єктів соціально-культурного призначення) та документальне підтвердження відповідності виконаних робіт вихідним даним на проектування об'єкта. На закінченому будівництвом об'єкті повинні бути виконані всі передбачені проектною документацією та державними нормами роботи, змонтоване і випробуване обладнання (для будівель дорожніх служб та об'єктів соціально-культурного призначення).

Державні приймальні комісії зобов'язані:

- перевірити усунення недоробок і дефектів у строки, визначені робочою комісією, та готовність автомобільної дороги до прийняття в експлуатацію;
- перевірити відповідність проекту потужностей, які вводяться в дію, і фактичної вартості автомобільної дороги (черги, пускового

комплексу) та кошторисної вартості будівництва, що передбачена затвердженим проектом.

Державні приймальні комісії приймають в експлуатацію закінчені будівництвом автомобільні дороги (черги, пускові комплекси) тільки в тому випадку, якщо на них виконані всі роботи згідно із затвердженою проектно-кошторисною документацією та державними нормами, змонтоване та випробуване обладнання і вони підготовлені до експлуатації. Державна приймальна комісія не має права вимагати виконання на закінченому будівництвом об'єкті додаткових видів робіт, крім передбачених проектом будівництва та наданими для цього об'єкта вихідними даними.

До акта державної приймальної комісії додаються відомість виконаних робіт, перелік документації, що пред'явлена державній приймальній комісії, перелік додаткових робіт, які не передбачені проектом, акти робочих комісій із всіма додатками, архітектурно-технічний паспорт тощо. Після перевірки пред'явлених документів, огляду автомобільної дороги (черги, споруди), вибіркового контролю замірів і перевірок окремих конструктивних елементів члени комісії роблять висновок щодо готовності об'єкта для прийняття його в експлуатацію і приймають відповідне рішення. Про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта складається акт. Акт державної приймальної комісії підлягає затвердженню у 15-денний строк органом, що утворив цю комісію, та реєструється в державній архітектурно-будівельній інспекції, яка видала дозвіл на виконання будівельних робіт. Не допускається затвердження акта про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта за відсутності підписів окремих членів державної приймальної комісії. Члени державної приймальної комісії, що відмовилися підписати акт, зобов'язані у письмовій формі подати голові комісії та органу, який вони представляють, обґрунтування своєї відмови. Керівник зазначеного органу зобов'язаний взяти безпосередню участь у врегулюванні спірних питань та може підписати акт замість члена комісії, який відмовився від підпису. Члени комісії не вправі ставити додаткові умови, крім передбачених наданими технічними умовами на проектування.

Голова державної приймальної комісії повинен подати в орган, який утворив державну приймальну комісію, такі документи:

- акт про прийняття автомобільної дороги (черги, пускового комплексу) в експлуатацію;

- коротку доповідну записку до акта про прийняття, яка містить висновки комісії про готовність автомобільної дороги (черги, пускового комплексу) до нормальної експлуатації (додаток 12);

- проект рішення органу, що утворив державну приймальну комісію, про затвердження акта державної приймальної комісії.

У разі неготовності об'єкта до експлуатації державна приймальна комісія складає відповідний акт з висновками та обґрунтуваннями. На підставі цього акта центральний орган виконавчої влади (Укравтодор), що утворив комісію, надає замовнику рекомендації щодо усунення недоліків. Для прийняття в експлуатацію зазначеного об'єкта державна приймальна комісія може бути утворена повторно лише після усунення виявлених недоліків, але не раніше ніж через 30 днів після завершення роботи попередньої комісії.

Голова та члени державної приймальної комісії несуть персональну відповідальність за виконання покладених на них функцій.

#### 4.4. Експлуатація автомобільних доріг

Автомобільні дороги, вулиці і дороги населених пунктів та залізничні переїзди повинні на період їх експлуатації підтримуватися у справному стані і забезпечувати безпеку руху транспортних засобів та пішоходів.

*Експлуатація автомобільної дороги* – комплекс заходів з технічної та економічної (комерційної) експлуатації автомобільних доріг. Також це – дії власника, балансоутримувача або концесіонера, спрямовані на забезпечення безперервного та безпечного функціонування автомобільної дороги відповідно до стандартів і норм з утримання автомобільних доріг (для концесіонера – ще положень концесійного договору). *Технічна експлуатація автомобільної дороги* – комплекс дорожніх робіт з ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг, що забезпечує нормативний транспортно-експлуатаційний стан автомобільної дороги. *Комерційна експлуатація автомобільної дороги* – комплекс заходів з організації платного проїзду по автомобільній дорозі та отримання плати за проїзд. *Експлуатаційна готовність автомобільної дороги* – транспортно-експлуатаційний стан автомобільної дороги, який відповідає стандартам і нормам з утримання автомобільних доріг загального користування. Експлуатаційне утримання направлене на забезпечення споживчих властивостей автомобільних доріг – сукупності транспортно-експлуатаційних

показників, що безпосередньо відповідають інтересам користувачів та чинним нормам.

Транспортно-експлуатаційний стан міських вулиць та доріг характеризується забезпеченою швидкістю руху, пропускну здатністю, рівнем навантаження рухом, несучою здатністю дорожнього одягу, станом аварійності транспорту та наявністю сервісного обслуговування, санітарним станом та рівнем пагубного впливу на навколишнє природне середовище.

До технічних параметрів, що визначають транспортно-експлуатаційний стан міських вулиць та доріг, належать:

- геометричні параметри всіх елементів міських вулиць та доріг, їх інженерного обладнання і штучних споруд вулично-дорожньої мережі;

- міцність дорожнього одягу;
- рівність, шорсткість, слизкість дорожнього покриття;
- кількість, повнота та вид технічних засобів регулювання дорожнього руху.

До експлуатаційних параметрів міських вулиць та доріг належать:

- інтенсивність та склад дорожнього руху;
- наявність місць концентрації дорожньо-транспортних пригод (ДТП), кількість ДТП;

- показник слизкості дорожнього покриття протягом періодів з несприятливими погодними умовами;

- стан і працездатність зливостоків та інших водовідвідних споруд;

- стан елементів інженерного обладнання міських вулиць та доріг;

- стан технічних засобів регулювання дорожнього руху;

- рівень засміченості дорожнього покриття;

- показники шуму та загазованості повітря.

Геометричні параметри міських вулиць та доріг, їх інженерного обладнання і штучних споруд вулично-дорожньої мережі повинні відповідати державним будівельним нормам, встановленим для даної категорії міської вулиці (дороги), або прийнятим в проектній документації. Відхилення фактичних розмірів не повинно перевищувати вимог відповідних нормативних документів. Міцність дорожнього одягу визначається загальним модулем пружності дорожньої конструкції, фактичний показник якого повинен бути не меншим потрібного для відповідного типу дорожнього покриття та характеру руху транспортних засобів. Рівність дорожнього покриття не повин-

на бути гіршою за ту, що відповідає гранично допустимому значенню її показника.

Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони (далі – Правила) поширюються на автомобільні (позаміські) дороги, міські вулиці і дороги загального користування, залізничні переїзди (далі – дорожні об'єкти) в межах смуги їх відчуження та червоних ліній і є обов'язковими для їх власників або уповноважених ними органів, організацій, що здійснюють ремонт і утримання дорожніх об'єктів (далі – дорожньо-експлуатаційні організації) і користувачів. Правила користування, ремонту і утримання приватних і відомчих дорожніх об'єктів та правила їх охорони встановлюються власниками цих об'єктів за погодженням з органами Державтоінспекції.

Ремонт і утримання дорожніх об'єктів (крім залізничних переїздів), що перебувають у загальнодержавній власності, здійснюється дорожньо-експлуатаційними організаціями, які належать до сфери управління «Укравтодору», а тих, що перебувають у комунальній власності, – відповідними комунальними дорожньо-експлуатаційними організаціями, яким право на експлуатаційне утримання вулично-дорожньої мережі надано виконкомом місцевої Ради депутатів. Ремонт і утримання залізничних переїздів у межах смуги відчуження залізниць здійснюється власниками залізничної колії або уповноваженими ними органами. Власники дорожніх об'єктів або уповноважені ними органи, дорожньо-експлуатаційні організації, користувачі дорожніх об'єктів та спеціалізовані служби організації дорожнього руху зобов'язані забезпечувати зручні і безпечні умови руху, сприяти збільшенню пропускної спроможності дорожніх об'єктів, запобігати травмуванню учасників дорожнього руху, пошкодженню транспортних засобів і дорожніх об'єктів, забрудненню навколишнього середовища.

#### ***4.4.1. Основні вимоги до транспортно-експлуатаційного стану дорожніх об'єктів***

Основними вимогами до транспортно-експлуатаційного стану дорожніх об'єктів є відповідність контрольованих показників окремих їх елементів і об'єктів у цілому ДСТУ 3587 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану».

### **Покриття проїзної частини.**

Покриття проїзної частини не повинно мати осідань, вибоїн, напливів чи інших деформацій, що утруднюють рух транспортних засобів. Стан покриття проїзної частини та інших елементів дороги повинні перевірятися організаціями, які їх експлуатують – щодавно. Гранично допустимі пошкодження площі покриття, а також терміни ліквідації з моменту їх виявлення повинні відповідати наведеним у таблиці 23.

Таблиця 23

Категорія та група вулиць і доріг		Пошкодження (наявність ям) на 100 000 м <sup>2</sup> покриття, м <sup>2</sup> , не більше ніж	Термін ліквідації пошкоджень, діб, не більше ніж
категорія	група		
I	A	0,3 (1,5)	1 (5)
II	B	0,5 (3,0)	1 (5)
III	B	1,0 (5,0)	3 (7)
IV-V	Проїзди	3,0 (7,0)	5 (10)

**Примітка 1.** У дужках наведено значення пошкоджень і терміни їх ліквідації для весняного та осіннього періодів.

**Примітка 2.** Вимоги до експлуатаційного стану проїзної частини вулиць і доріг поширюються на з'їзди з них в межах радіусу заокруглення.

**Гранична глибина окремих осідань, вибоїн** не повинна перевищувати 4 см для доріг I – III категорій і груп A, B вулиць і доріг населених пунктів; 6 см – для решти категорій і груп. **Гранична висота напливів** не повинна перевищувати 2 см для доріг I – III категорій і груп A, B і B вулиць і доріг населених пунктів; 4 см – для решти категорій і груп. У разі перевищення зазначених розмірів окремих осідань, ям, вибоїн, напливів терміни їх ліквідації не повинні перевищувати зазначені в таблиці 1. **Поперечні ухили проїзної частини дороги на віражах** повинні відповідати СНіП 2.05.02 і не мати відхилень, що перевищують 10 %. У разі перевищення зазначених відхилень їх ліквідація повинна бути виконана протягом найближчого будівельного сезону. **Рівність покриття проїзної частини** повинна відповідати вимогам таблиці 24.

Таблиця 24

Назва показника	Категорія доріг				Група доріг		
		I	II	III	IV-V	A	Б
Рівність за штовхоміром, см/км,							
не більше ніж	90	110	150	220	80	150	230
Рівність за ПКРС-2, см/км,							
не більше ніж	—	—	—	—	400	790	1050
Число просвітів під триметровою							
рейкою, що перевищує контрольне, %, не більше ніж	6	9	12	14	6	9	12

У разі невідповідності рівності покриття вимогам, наведеним у таблиці 24, термін їх ліквідації не повинен перевищувати періоду будівельного сезону. Коефіцієнт зчеплення колеса автомобіля з вологим покриттям проїзної частини вулиць і доріг має відповідати наведеному в таблиці 25.

Таблиця 25

Характеристика ділянок доріг	Мінімальне значення коефіцієнта зчеплення
Ділянки прямі або на кривих радіусами 1000 м і більше, горизонтальні або з поздовжніми ухилами не більше ніж 30 %, з укріпленими узбіччями, без перехрещень і прилягань в одному рівні (легкі умови руху)	0,30
Ділянки на кривих у плані радіусами від 250 до 1000 м, на спусках і підйомах з ухилами від 30 % до 60 %, ділянки у зонах звуження проїзної частини під час реконструкції (утруднені умови руху)	0,35
Ділянки з видимістю менше ніж розрахункова, підйоми і спуски з ухилами, що перевищують розрахункові, зони перехрещень в одному рівні (небезпечні умови руху)	0,45

**Примітка.** Значення коефіцієнта зчеплення наведено для умов вимірювання приладом ПКРС-2 відповідно до метрологічних вимог.

У разі зменшення коефіцієнта зчеплення термін виконання робіт з його відновлення повинен відповідати наведеному в таблиці 26.

### **Люки оглядових колодязів та дощоприймачі.**

Люки оглядових колодязів (малюнок 16) повинні відповідати вимогам ГОСТ 3634-99 «Люки чавунні для оглядових колодязів». Відхилення висотної позначки кришки люка відносно рівня покриття проїзної частини не повинно перевищувати 1,0 см.

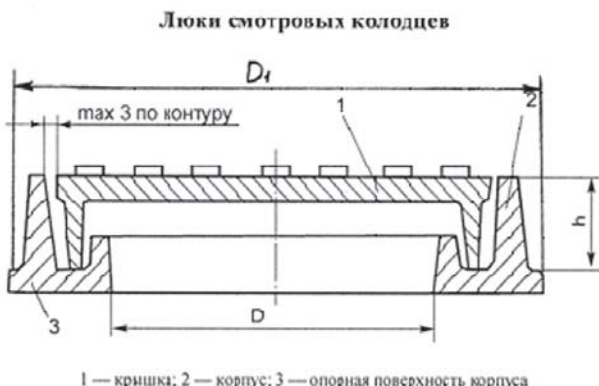
Таблиця 26

Роботи з підвищення зчіпних якостей покриття	Термін виконання робіт, днів, не більше ніж
– за умови зносу шорсткої поверхні покриття	протягом будівельного сезону
– за умови випітнювання органічних в'язучих речовин	4
– у разі забруднення	1*

**Примітка.** Після усунення дефектів, зазначених в таблиці 4 коефіцієнти зчеплення за характеристиками ділянок доріг повинні відповідати даним таблиці 3.

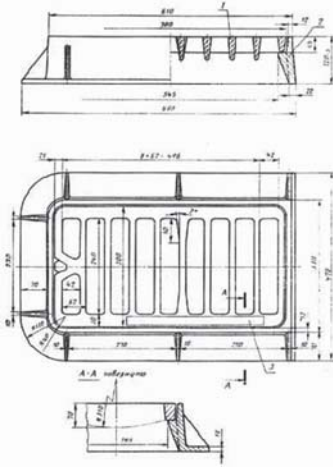
\* Тільки для автомобільних доріг.

Малюнок 16



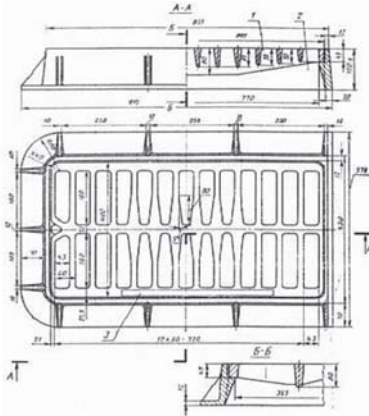
Дощоприймачі (малюнок 17) повинні відповідати вимогам ГОСТ 26008-83 «Дощоприймачі чавунні для колодязів. Технічні умови». Відхилення висотної позначки решітки дощоприймального колодязя відносно рівня покриття проїзної частини не повинно перевищувати 2,0 см.

**МАЛИЙ ПРЯМОКУТНИЙ  
ДОЩОПРИЙМАЧ (тип ДМ)**



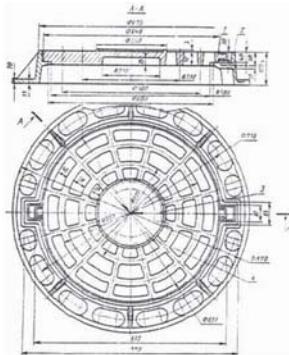
- 1 – ґрати;
- 2 – корпус;
- 3 – позначення справжнього стандарту, тип дощоприймача, рік випуску і товарний знак

**ВЕЛИКИЙ ПРЯМОКУТНИЙ  
ДОЩОПРИЙМАЧ (тип ДБ)**



- 1 – ґрати;
- 2 – корпус;
- 3 – позначення справжнього стандарту, тип дощоприймача, рік випуску і товарний знак

**КРУГЛИЙ ДОЩОПРИЙМАЧ  
(тип ДК)**



- 1 – ґрати;
- 2 – корпус;
- 3 – устаткування справжнього стандарту, тип дощоприймача і рік випуску;
- 4 – товарний знак

Усунення недоліків в утриманні люків оглядових колодязів та дощоприймачів, виконується у термін не більше ніж 7 діб з моменту їх виявлення. Зруйновані кришки і решітки повинні бути негайно огорожені і позначені відповідними технічними засобами організації дорожнього руху. Їх заміна повинна бути проведена протягом доби з моменту виявлення. Відновлення дорожнього одягу у разі розриття проїзної частини вулиць і доріг необхідно здійснювати негайно після засипання і ущільнення ґрунту в розриті. До відновлення дорожнього одягу місце розриття і підходи до нього повинні бути огорожені і позначені відповідними технічними засобами організації дорожнього руху. Засміченість дорожнього покриття вулиць і доріг повинна бути ліквідована протягом доби з моменту виявлення для груп А і Б, трьох діб – для групи В.

#### ***Узбіччя і розділювальні смуги.***

Узбіччя і розділювальні смуги, що не відокремлені від проїзної частини бордюром, не повинні бути нижче за рівень прилеглої кромки проїзної частини більше ніж на 4,0 см, а величина поперечного ухилу узбіччя не повинна відрізнятись від вимог СНіП 2.05.02 більше ніж на 10 %. Підвищення узбіччя і розділювальної смуги над проїзною частиною у разі відсутності бордюру не допускається. Руйнування поверхні ґрунтових узбіччя, розділювальних смуг і укосів земляного полотна не допускається глибиною більше ніж 4 см. Усунення дефектів узбіччя і розділювальних смуг слід здійснювати протягом 10 діб з моменту виявлення. Стан поверхні укріпних і зупиночних смуг повинен відповідати 4.1. Усунення дефектів укріпних і зупиночних смуг слід здійснювати протягом 10 діб з моменту виявлення. Трави, що застосовуються для укріплення узбіччя, розділювальних смуг, укосів земляного полотна, повинні скошуватися не рідше ніж один раз на місяць в період весна – осінь.

#### ***Зелені насадження.***

Розміщення зелених насаджень на автомобільних дорогах загального користування повинно відповідати вимогам таблиці 27.

*Таблиця 27*

Категорія дороги	Відстань від кромки проїзної частини до найближчого краю стовбура дерева (краю чагарнику), м, не менше ніж
I	14,00
II	11,25
III	9,50
IV	9,00
V	8,25

Розміщення зелених насаджень на узбіччях і укосах земляного полотна автомобільних доріг не допускається. Зелені насадження на узбіччях і укосах доріг повинні бути ліквідовані протягом 10 діб з моменту виявлення. Розміщення зелених насаджень на вулицях і дорогах населених пунктів повинно відповідати вимогам таблиці 28.

Таблиця 28

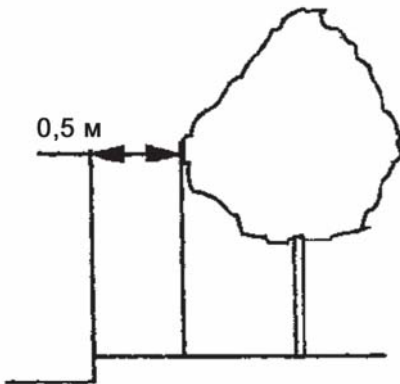
Відстань від кромки проїзної частини вулиць до найближчого краю, не менше ніж, м	
стовбура дерева	чагарнику
4	1,5

**Примітка.** Висота чагарників у разі їх розміщення від краю проїзної частини на відстані від 1,5 м до 5 м не повинна перевищувати 0,5 м.

Відстань між кромкою проїзної частини вулиць і доріг населених пунктів і кронаю дерев повинна бути не менше ніж 0,5 м відповідно до малюнка 18.

**Примітка.** Відповідальність за дотримання вимоги 3.4.3 покладається на організацію, яка обслуговує ділянку дороги.

Малюнок 18



На спрямівних острівцях дозволяється розміщення чагарників і декоративних зелених насаджень висотою до 0,2 м. Зелені насадження не повинні погіршувати видимість технічних засобів організації дорожнього руху, а також спеціальних знаків, що застосовуються для водіїв електротранспорту. Зелені насадження на вулицях і дорогах населених пунктів не повинні перешкоджати руху транспортних засобів, пішоходів і при-

биральних машин, а також забезпеченню видимості. Перевірка розміщення зелених насаджень на відповідність вимогам і їх поточна підрізка (рубка) здійснюється протягом місяця від дня виявлення недоліків.

### *Мости і шляхопроводи.*

У місцях сполучення насипу земляного полотна із стояками мостів і шляхопроводів не допускається осідання глибиною більше ніж 4 см. У місцях сполучення прольотних будов не допускаються відкриті шви шириною більше ніж 2 см. На перехрещеннях в різних рівнях не дозволяється розташовувати водовідвідні трубки в прольотних будовах над смугами руху. На штучних спорудах з недостатнім габаритом проїзної частини дозволяється збільшувати висоту бордюрів тільки шляхом установлення металевих бар'єрних огорожень. На штучних спорудах і на підходах до них необхідне дотримання плавності сполучення бар'єрних огорожень. Металеві огороження бар'єрного типу повинні відповідати ДСТУ 2735-94 «Огороження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Вимоги безпеки дорожнього руху». Недоліки повинні бути усунені протягом 2 діб з моменту їх виявлення.

### *Залізничні переїзди.*

Не допускається відхилення верху головок рейок трамвайних або залізничних колій, розташованих в межах проїзної частини, відносно поверхні покриття більше ніж на 2 см. На залізничних переїздах автомобільних доріг верх настилу із зовнішнього боку колій повинен відповідати рівню верху головок рейок, а з внутрішнього боку колій він не повинен перевищувати позначку головок рейок на 3 см. Відхилення, що перевищують вказані значення, мають бути усунені протягом 2 діб з моменту їх виявлення. Не допускається оголення арматури залізничних настилів залізничних переїздів. У разі інтенсивності пішохідного руху більше ніж 100 чол/год переїзди повинні облаштовуватися пішохідними доріжками і звуковими сигналами, а переїзди, розташовані у населених пунктах, повинні мати ці облаштування незалежно від інтенсивності пішохідного руху.

Електричне освітлення повинні мати переїзди усіх категорій. Освітленість у межах переїздів повинна бути не менше ніж: I категорії – 5 лк, II категорії – 3 лк, III – 2 лк, IV – 1 лк. На перехрещеннях з дорогами I і II категорій та магістральними вулицями загальноміського значення повинні бути установлені світильники на підходах до переїзду – на відстані 100 м від крайньої рейки.

Відновлення пошкоджених і зруйнованих шлагбаумів, розсіювачів залізничних світлофорів, ремонт і заміна електродзвоників, а також електроламп сигналізації та освітлення повинно здійснюватися протягом доби. Проведення ремонту несправного зв'язку на переїздах, що охороняються, повинно здійснюватися протягом 3 год.

Несправності сигналізації на переїзді повинні бути ліквідовані протягом 4 год, а зруйнована (після дорожньо-транспортної пригоди) сигналізація повинна бути відновлена протягом доби. У разі недотримання зазначених вимог переїзд повинен бути взятий під тимчасову охорону.

У смузі відводу залізниці ремонт і утримання проїзної частини автомобільних доріг і вулиць до шлагбаумів залізничних переїздів, а у разі відсутності – до світлофорної сигналізації або дорожніх знаків 1.29, 1.30, узбіч, тротуарів, дорожніх знаків і дорожньої розмітки виконуються:

- на дорогах загального користування – дорожньо-експлуатаційними організаціями;
- на відомчих і приватних дорогах їх власниками або уповноваженими ними органами;
- на вулицях і дорогах населених пунктів, що знаходяться у комунальній власності, дорожньо-експлуатаційними підрозділами відповідних комунальних організацій; на решті доріг колійними залізничними службами.

#### ***Автомобільні стоянки та АЗС.***

Автомобільні стоянки та АЗС повинні бути розташовані не ближче ніж 10 м до кромки проїзної частини, відокремлені від неї огороженням згідно з ДСТУ 2735-94 «Огородження дорожні і на-прямні пристрої. Правила використання. Вимоги безпеки дорожнього руху» або розділювальними смугами і обладнані під'їздами. Під'їзди до АЗС повинні мати перехідно-швидкісні смуги: у населених пунктах – відповідно до ДБН 360; поза населеними пунктами – відповідно до СНиП 2.05.02. На дорогах загального користування біля АЗС повинні розміщуватися огорожені автостоянки місткістю не менше ніж на 15 вантажних автомобілів.

#### ***Дорожні знаки та дорожня розмітка.***

Автомобільні дороги, вулиці і дороги населених пунктів повинні бути обладнані дорожніми знаками згідно з ДСТУ 2586-94 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування» та ДСТУ 3308-96 «Знаки маршрутні для міського електротранспорту. Технічні умови та правила застосування», що установлюються відповідно до проектів організації дорожнього руху, узгоджені і затверджені в установленому порядку. Поверхня знаків повинна бути чистою, без пошкоджень, що утруднюють їх сприйняття. Відстань видимості дорожнього знака повинна бути не менше ніж 100 м за ходом руху, а у разі двобічного розміщення дорожнього знаку – в обидва боки.

Заміну пошкоджених, а також таких попереджувальних знаків і знаків пріоритету, що не відповідають 4.1.4 і 4.1.5, слід здійснювати протягом доби з моменту виявлення, решти знаків – протягом 3 діб, а тимчасових – терміново. Відсутні дорожні знаки повинні бути установлені негайно. Тимчасово установлені дорожні знаки повинні бути зняті протягом доби після усунення причин, що викликали необхідність їх установлення.

Розмітку автомобільних доріг, а також вулиць і доріг населених пунктів слід виконувати і наносити відповідно до ДСТУ 2587-94 «Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування». Дорожня розмітка у процесі експлуатації повинна бути помітна у будь-який час доби (за умови відсутності снігу та ожеледі на покритті). Дорожня розмітка повинна бути відновлена протягом 30 діб з моменту виявлення пошкодження (у разі зносу поздовжньої розмітки; якщо фактичне значення відстані видимості розмітки буде менше за нормативні значення тощо).

#### ***Дорожні світлофори.***

Дорожні світлофори, що установлюються на автомобільних дорогах, на вулицях і дорогах населених пунктів, на залізничних переїздах повинні відповідати вимогам ГОСТ 25695-91 «Світлофори дорожні. Типи. Основні параметри», а їх розміщення і режим роботи – ГОСТ 23457-86 «Технічні засоби організації дорожнього руху. Правила застосування». Всі деталі світлофора або елементи його кріплення не повинні мати пошкоджень і руйнувань, що впливають на їх функціонування. Символи, що нанесені на розсіювачі, повинні розпізнаватися на відстані не менше ніж 50 м. У процесі експлуатації допускається зниження сили світла сигналу світлофора в осьовому напрямку не більше ніж на 30 % значень, установлених ГОСТ 25695-91. Заміну джерела світла, що вийшло з ладу або не відповідає 4.3.3, слід здійснювати протягом доби з моменту виявлення несправності, а пошкодженої електромонтажної схеми в корпусі світлофора або електричного кабелю – протягом 3 діб.

#### ***Дорожні огородження і бортовий камінь.***

Установлення дорожніх огорожень на небезпечних для руху ділянках автомобільних доріг, вулиць і доріг населених пунктів, а також на залізничних переїздах повинно відповідати вимогам ДСТУ 2734-94 «Огороження дорожні тросового типу. Загальні технічні умови», ДСТУ 2735-94 «Огороження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Вимоги безпеки дорожнього руху», СНіП 3.06.03-85 «Будівельні норми і правила. Автомобільні дороги».

Пофарбування дорожніх огорожень повинно відповідати вимогам ДСТУ 2587-94 «Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування». Стояки і балки дорожніх огорожень не повинні мати пошкоджень, що знижують розрахункові показники міцності і довговічності. Пошкоджені елементи дорожніх огорожень підлягають відновленню або заміні протягом 5 діб з моменту виявлення дефектів, а їх пофарбування – протягом доби після відновлення. Окремі бортові камені підлягають заміні протягом 5 діб з моменту виявлення, якщо їх відкрита поверхня має руйнування більше ніж на 20 % площі, а також, якщо на поверхні є сколи глибиною більше ніж 3 см або порушено їх установлення.

#### **Сигнальні стовпчики і маячки.**

Сигнальні стовпчики і маячки слід установлювати відповідно до вимог ДСТУ 2735-94 «Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Вимоги безпеки дорожнього руху». Сигнальні стовпчики і маячки не повинні мати руйнувань та деформацій і повинні бути виразно помітними у світлу пору доби на відстані не менше ніж 100 м. Сигнальні стовпчики і маячки повинні мати пофарбування, вертикальну розмітку і світлоповертальні елементи відповідно до вимог ДСТУ 2587-94. Пошкоджені сигнальні стовпчики або світлоповертальні елементи на них повинні бути замінені протягом 5 діб з моменту виявлення пошкодження. Заміну джерела світла, що вийшло з ладу, або пошкодженого елемента маячка слід здійснювати протягом доби з моменту виявлення несправності.

#### **Зовнішнє освітлення.**

Рівень освітлення доріг, вулиць та площ у населених пунктах повинен відповідати таблиці 29.

Таблиця 29

Вулиці, дороги та площі	Найбільша інтенсивність руху в обох напрямках, тис. авт./год	Середня яскравість покриття, кл/м <sup>2</sup> , не менше ніж	Середня горизонтальна освітленість покриття, лк, не менше ніж
Магістральні вулиці і дороги загальноміського значення; площі *: головні, вокзальні, транспортні, передмостові та багатофункціональних транспортних вузлів	Більше ніж 3	1,6	20
	Більше ніж 1 до 3	1,2	20
	Від 0,5 до 1	0,8	15
	Менше ніж 0,5	0,6	15

Вулиці, дороги та площі	Найбільша інтенсивність руху в обох напрямках, тис. авт./год	Середня яскравість покриття, кл/м <sup>2</sup> , не менше ніж	Середня горизонтальна освітленість покриття, лк, не менше ніж
Магістральні вулиці і дороги районного значення, площі перед громадськими будовами та спорудами (стадіонами, театрами, виставками, торговельними центрами, колгоспними ринками та іншими місцями масового відвідування)	Більше ніж 2	1,0	15
	Більше ніж 1 до 2	0,8	15
	Від 0,5 до 1	0,6	10
	Менше ніж 0,5	0,4	10
Вулиці та дороги місцевого значення: житлові вулиці, дороги промислових та комунально-складських зон; проїзди; вулиці і дороги сільських населених пунктів: головні вулиці, житлові вулиці, проїзди, площі перед громадськими будовами та спорудами селищного значення	0,5 і більше	0,4	6
	Менше ніж 0,5	0,2	4
* Норма середньої яскравості або середньої освітленості покриття проїзної частини в межах транспортного перехрещення в двох і більше рівнях повинна відповідати освітленню основної магістралі, на якій воно розташоване.			

Рівень освітлення небезпечних ділянок, площ, бульварів, пішохідних вулиць і переходів, а також непроїзних частин вулиць і доріг населених пунктів повинен відповідати таблиці 30.

Таблиця 30

Освітлювані об'єкти	Середня освітленість горизонтальної поверхні, не менше ніж, лк
Місця концентрації ДТП та аварійно-небезпечні ділянки в населених пунктах	20
Перехрестя	20
Тротуари, що відділені від проїзної частини	4

Освітлювані об'єкти	Середня освітленість горизонтальної поверхні, не менше ніж, лк
Посадочні майданчики маршрутних транспортних засобів	20
Пішохідні містки	10
Наземні пішохідні переходи	20
Автостоянки	4
Підземні пішохідні переходи	40
Пішохідні вулиці	10
Пішохідні доріжки бульварів та скверів, що прилягають до вулиць	6

Середня горизонтальна освітленість відособленого трамвайного полотна повинна бути 4 лк. норма освітлення трамвайного полотна, яке розташовано на проїзній частині вулиці, повинна відповідати нормі освітлення вулиці. Вмикання зовнішніх освітлювальних установок з газорозрядними лампами слід здійснювати у вечірні сутінки у разі зниження рівня природного освітлення до 20 лк, а з лампами розжарювання – 10 лк; вимикання – у ранішні сутінки у разі природного освітлення 10 лк. Рівень освітлення тунелів повинен відповідати таблиці 31.

Таблиця 31

Режим освітлення	Середня горизонтальна освітленість, лк, не менше ніж, на відстані від початку в'їздного порталю, м, не менше ніж						
		5	25	50	75	100	125 та більше
Денний для тунелів* довжиною, м до 100 понад 100	1000	750	500	200	60	–	
	1000	750	500	300	150	60	
Вечірній та нічний	60	60	60	60	60	60	

\*Для тунелів довжиною до 60 м з прямолінійною трасою штучне освітлення повинно відповідати нормам для вечірнього і нічного режимів освітлення.

Зміну режимів освітлення транспортних тунелів з денного на нічний і навпаки слід проводити у разі досягнення рівня природного освітлення 100 лк. Середня горизонтальна освітленість проїздів під шляхопроводами та мостами в темну пору доби повинна бути не менше ніж 30 лк. Частка діючих світильників як у сутінковому, так і у нічному режимах освітлення повинна становити не менше ніж 95 %. У цьому разі не дозволяється розташування двох і більше непрацюючих світильників підряд. У разі інтенсивності руху пішоходів більше ніж 40 чел./год, а транспортних засобів в обох напрямках – понад 100 авт./год вимикання частини зовнішнього освітлення не допускається. У разі наявності зовнішнього освітлення на пішохідних переходах, зупинках маршрутних транспортних засобів, перехрестях, в місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод, кривих в плані радіусом менше ніж 500 м поза населеними пунктами та менше ніж 150 м в населених пунктах, залізничних переїздах вимикання зовнішнього освітлення у темну пору доби не допускається.

Джерела світла, що перегоріли, необхідно замінити протягом однієї доби з моменту виявлення. Відмови у роботі зовнішніх освітлювальних обладнань, пов'язані з обривом електричних дротів або пошкодженням (руйнуванням) опор, необхідно усувати протягом доби з моменту виявлення.

Якість робіт по ремонту та утриманню об'єктів повинна відповідати вимогам комфортності, економічності та безпеки дорожнього руху. Особи, винні в порушенні вимог, передбачених цими Правилами, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством.

#### ***4.4.2. Класифікація робіт з ремонту та утримання автомобільних доріг та міських вулиць***

Роботи з ремонту і утримання міських вулиць та доріг повинні бути спрямовані на забезпечення та збереження їх технічно справного і естетичного стану, підвищення транспортно-експлуатаційних якостей та продовження строків служби всіх елементів і споруд вулично-дорожньої мережі при одночасному поновленні та упорядкуванні застосування технічних засобів регулювання дорожнього руху, дорожньої розмітки та огорож. Класифікація робіт з ремонту та утриманню доріг та вулиць регламентовано ВБН Г.1-218-530:2006 «Класифікатор робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування» (затверджено Державною службою автомобільних доріг України) та КТМ 204 України 010-94 «Технічні

правила ремонту і утримання міських вулиць та доріг (затверджено Держжитлокомунгоспом України). Ці норми встановлюють перелік робіт, які повинні виконуватись при експлуатаційному утриманні автомобільних доріг загального користування і міських вулиць та призначені для їх планування і виконання.

В залежності від характеру, обсягів і періодичності роботи по ремонту і утриманню міських вулиць та доріг поділяються на такі види:

- капітальний ремонт;
- середній ремонт;
- поточний ремонт;
- утримання.

*Капітальний ремонт* – це комплекс заходів з відновлення транспортно-експлуатаційних якостей вулично-дорожньої мережі, приведення показників міцності дорожнього одягу, несучої здатності і габаритів дорожньо-транспортних споруд у межах державних будівельних норм, які відповідають категорії вулиці (дороги), що підлягає ремонту. Під час капітального ремонту геометричні параметри міської вулиці (дороги) змінюються тільки у межах, що не потребують реконструкції дорожнього об'єкта. Капітальний ремонт повинен проводитись комплексно на усіх спорудах і елементах вулиці (дороги) по усій довжині ремонтної ділянки і складатись з усіх видів робіт, передбачених проектом чи актом дефектів.

До *середнього ремонту* відносяться роботи, пов'язані з періодичним відновленням шару зносу дорожнього покриття, забезпеченням достатньої шорсткості та рівності, поліпшенням експлуатаційних якостей елементів вулично-дорожньої мережі.

*Поточний ремонт* здійснюється для запобігання та негайної ліквідації дрібних деформацій і руйнувань дорожнього одягу, інженерного обладнання, елементів і конструкцій дорожньо-транспортних споруд.

Обсяги робіт для середнього ремонту не повинні перевищувати 40 %, для поточного ремонту – 20 % загальної площі дорожнього покриття вулиці, дороги, дорожньо-транспортної споруди. У разі необхідності середній ремонт може передбачати ліквідацію усіх дрібних деформацій і руйнувань покриття дорожніх об'єктів, що входять до номенклатури робіт їх поточного ремонту.

*Утримання* міських дорожніх об'єктів полягає у регулярному виконанні, робіт сезонного характеру, які забезпечують їх належну чистоту і нормальні умови експлуатації, в тому числі і у випадках діяння несприятливих погодних факторів.

Механізоване прибирання міських вулиць та доріг здійснюється згідно з проектом, який повинен бути розроблений на всі види виконуваних протягом року робіт на період, не менше 5 років. Проектна документація на поточний ремонт міських вулиць та доріг, а також на утримання їх елементів та обладнання не розроблюється. Для капітального і середнього ремонтів проектна документація розроблюється у повному або скороченому вигляді в залежності від обсягів ремонтних робіт.

Номенклатура робіт за кожним видом ремонту і утримання міських вулиць та доріг, а також порядок їх проведення визначаються КДІ-204-12 Укр. 214-92 «Інструкція про порядок проведення ремонту та утримання об'єктів міського благоустрою».

Види робіт з експлуатаційного утримання, терміни їх виконання, склад і обсяги по кожній ділянці дороги та окремій дорожній споруді встановлюють на підставі результатів обстежень і оцінки їхнього фактичного стану, інженерних вишукувань, випробувань, які зафіксовані у відомостях дефектів та інших документах. Роботи з експлуатаційного утримання автомобільних доріг і дорожніх споруд включають технічний нагляд за дорогою, дорожніми спорудами та смугою відводу для своєчасного виявлення та усунення дефектів, забезпечення роботи елементів дороги і споруд в різні періоди року, утримання їх в експлуатаційному стані згідно з вимогами, інженерно-технічні та аварійні роботи.

За елементами автомобільної дороги виконуються такі роботи з експлуатаційного утримання:

1. Щодо полотна та водовідводу:

- профілювання та планування узбіч і укосів на окремих ділянках;
- ліквідація неорганізованих з'їздів;
- профілювання ґрунтових автомобільних доріг та об'їздів;
- ліквідація розмивів, промоїн, деформацій і руйнувань земляного полотна;
- розчищення земляного полотна від обвалів, зсувів, селевих виносів, осипів та каменепадів, снігових лавин;
- прочищення водовідвідних каналів;
- догляд за водовідводом з поверхні дорожнього одягу і земляного полотна, в тому числі біля автобусних зупинок, майданчиків відпочинку, павільйонів та ін.

2. Стосовно дорожнього одягу та покриття:

- засипання кам'яними матеріалами місць виступу органічних в'язучих на поверхню покриття;

- розборка ділянок доріг;
  - відновлення та заміна окремих бордюрів.
3. Відповідно штучних споруд:
- ліквідація пошкоджень елементів штучних споруд (бар'єрних та перильних огорожень, настилів, стояків та підпірних стінок, дренажних систем, конусів, ремонт кам'яної кладки, штукатурки та ін.);
  - усунення деформацій, тріщин, руйнувань захисних шарів;
  - фарбування елементів мостових споруд чи їх окремих елементів;
  - антисептування та заміна пошкоджених елементів дерев'яних мостів;
  - заміна дефектних заклепок, болтів;
  - ліквідація незначних пошкоджень наплавних мостів;
  - ліквідація розмивів та відновлення, укріплення берегів у зоні штучних споруд;
  - виявлення тріщин і сколювань на бетонних елементах і своєчасне прийняття запобіжних заходів;
  - видалення сторонніх предметів для забезпечення стоку зливних та паводкових вод;
  - заготовка щитів, закриття восени і відкриття весною отворів труб;
  - утримання та обслуговування наплавних мостів – збирання та розбирання сезонних (тимчасових) споруд, догляд за підйомними та розбірними механізмами, наплавними засобами;
  - улаштування реперів на підходах до штучних споруд та міток на прогонових будовах для інструментального спостереження за проблемними мостами;
  - гідрофобізація елементів мостів.
4. Стосовно дорожніх пристроїв і облаштування доріг:
- усунення пошкоджень елементів архітектурно-художнього оформлення та благоустрою автомобільних доріг;
  - фарбування елементів облаштування автомобільних доріг;
  - забезпечення освітлення на ділянках доріг у межах населених пунктів, транспортних розв'язках та штучних спорудах, на яких відповідними органами встановлено потребу освітлення;
  - встановлення лічильників для підрахунку інтенсивності руху автотранспорту;
  - утримання служби та засобів технологічного дорожнього зв'язку;
  - організація та обслуговування інформаційного забезпечення;
  - організація та обслуговування комп'ютерних мереж.

## 5. Щодо організації та безпеки дорожнього руху:

- заміна та встановлення відсутніх окремих дорожніх знаків, шлагбаумів і стовпчиків, знаків індивідуального проектування, світлоповертальних елементів, усунення незначних пошкоджень огорожень, напрямних пристроїв;

- відновлення або нанесення нової вертикальної та горизонтальної розмітки, влаштування огорожень протяжністю до 1000 м;

- влаштування тимчасової горизонтальної розмітки;

- оборка гірських схилів уздовж доріг.

## 6. Відносно озеленення:

- влаштування алейних чи декоративних насаджень;

- видалення та заміна старих дерев;

- прибирання старих, повалених та аварійних дерев, які створюють або можуть створити аварійну ситуацію;

- обрізання дерев, що заважають видимості водіям транспортних засобів;

- ліквідація чагарникової порослі на узбіччях і смузі відводу, укосах, розділювальній смузі, бермах;

- періодичне скошування трави, боротьба з бур'янами у межах земляного полотна на узбіччях і в смузі відводу, бермах; підсівання травосуміші на окремих місцях;

- догляд за придорожніми лісонасадженнями;

- вирощування саджанців в розсадниках та посадка їх замість видалених, забезпечення елементами декоративного оформлення;

- засівання багаторічними травосумішами поверхні укосів насипів і виїмок, розділювальної смуги, місць біля майданчиків зупинок транспортних засобів, майданчиків відпочинку, влаштування квітників з додаванням гумусового ґрунту і проведення агротехнічних заходів.

## 7. Стосовно лінійних будівель та споруд, об'єктів благоустрою:

- штукатурка, фарбування і побілка, вставка шибок, ліквідація пошкоджень перегородок, стін, покрівель, вікон, підлоги, опалення, огорож та інших елементів, мережі ліній зв'язку і електромереж, трубопроводів;

- влаштування джерел питної води, громадських туалетів, зупинок громадського транспорту.

## 8. Щодо прибирання:

- забезпечення санітарного стану та естетичного вигляду смуги відводу;

- прибирання сторонніх предметів з проїзної частини;

- знепилювання та систематичне очищення проїзної частини, узбіччя, майданчиків відпочинку, автопавільйонів, переходів пішохідних доріжок і тротуарів від сміття та бруду;

- очищення від бруду елементів огороження і перил, дорожніх знаків;

- очищення від бруду та сміття мостів та труб.

*Аварійні роботи* – роботи з термінового усунення ситуацій, які загрожують безпечному руху транспортних засобів і виникли не прогнозовано у процесі експлуатації доріг. Аварійні роботи призначаються за результатами обстежень (в тому числі комісійних) автомобільних доріг, штучних споруд та будівель.

До таких видів робіт належать:

*а) ліквідація:*

- пошкоджень, руйнувань та деформацій покриття доріг (ямковість, просадки, здіблення тощо);

- локальних руйнувань земляного полотна (розмиви, зсуви, промоїни тощо);

- окремих пошкоджень елементів штучних споруд, будівель та комунікацій; розмивів, дефектів укріплення та інших руйнувань, що характеризуються порушенням меж та умов безпечної експлуатації споруди, але ще не перейшли в аварію;

*б) влаштування:*

- засобів організації дорожнього руху;

- транспортних огорожень;

- засобів освітлення.

Аварійні роботи, які проводяться в несприятливих погодних і техногенних умовах, при неможливості забезпечення нормативних вимог є тимчасовими. При виконанні тимчасових аварійних робіт складається акт із зазначенням дефектів, характеру несприятливих погодних умов або техногенної ситуації.

#### **4.4.3. Оцінка транспортно-експлуатаційного стану міських вулиць та доріг**

Оцінку транспортно-експлуатаційного стану міських вулиць та доріг виконують на підставі результатів їх оглядів і обстежень:

- *поточних оглядів*, які постійно здійснюють майстри або виконробі міських дорожньо-експлуатаційних організацій;

- *сезонних (періодичних) оглядів*, які здійснюють керівники міських дорожньо-експлуатаційних організацій щонайменше 2 рази на рік по закінченню зимового та літнього сезонів;

● *спеціальних (детальних) обстежень*, які здійснюють спеціалізовані організації (дорожні лабораторії, проектні або науково-дослідні та інші організації) через кожні 3–4 роки на підставі укладених договорів з власниками міських вулиць та доріг або їх експлуатаційними дорожніми організаціями, а також комісіями, які призначаються Міністерством України з питань житлово-комунального господарства.

Огляди виконують, як правило, візуально, а оцінку транспортно-експлуатаційного стану міських вулиць та доріг визначають експертним шляхом. Обстеження виконують з використанням спеціального устаткування, приладів і пересувних дорожніх лабораторій. Під час оглядів виявляють та фіксують пошкодження дорожнього покриття, бордюрів, дорожніх огорож та інших елементів інженерного обладнання міських вулиць та доріг, перевіряють працездатність зливостоків та інших водовідних споруд, технічний стан і видимість технічних засобів регулювання дорожнього руху, наявність інших відхилень і дефектів, що порушують нормальну експлуатацію вулично-дорожньої мережі. Під час обстежень виконують спеціальні заміри для визначення міцності дорожнього одягу, рівності та шорсткості (слизькості) дорожнього покриття, проводять облік інтенсивності дорожнього руху і, у разі необхідності, заміряють шум і загазованість повітря в межах червоних ліній міських вулиць та доріг.

Обстеження міських вулиць та доріг може бути лінійним або вибірковим. Під час лінійних обстежень транспортно-експлуатаційні показники визначають суцільно по всій довжині міської вулиці (дороги), а під час вибіркового – тільки на окремих її контрольних ділянках або точках. Довжина контрольної ділянки під час вибіркового обстеження рівності та шорсткості (слизькості) дорожнього покриття повинна становити 50–500 м. Під час лінійних обстежень міцності дорожнього одягу заміри його загального модуля пружності слід виконувати через 50 м, під час вибіркового – в контрольних точках. Контрольні точки призначають на кожній характерній ділянці міської вулиці (дороги), які мають однакову конструкцію дорожнього одягу, пошкодження (дефекти) дорожнього покриття, інтенсивність руху транспортних засобів і можуть бути віднесені до одного типу місцевості за умов зволоження. Обстеження міцності дорожнього одягу виконують у найбільш несприятливий по зволоженню дорожньої конструкції період року (розрахунковий період) і, в першу чергу, на міських вулицях та дорогах, рівність дорожнього покриття яких

не відповідає вимогам КТМ 204 України 010-94 «Технічні правила ремонту і утримання міських вулиць та доріг.

Інтенсивність дорожнього руху визначають на перехрестях в контрольних точках кожного напрямку руху.

Інструментальні обстеження, оброблення їх результатів і визначення показників транспортно-експлуатаційного стану міських вулиць та доріг виконують у відповідності з чинними нормативними документами. Фактичні значення показників транспортно-експлуатаційного стану вулиць та доріг, отримані внаслідок проведення обстежень, порівнюють з гранично допустимими, після чого визначають вид, склад та обсяги ремонтних робіт, які необхідно виконати для забезпечення їх нормальної експлуатації.

#### **4.4.4. Особливості літнього утримання автомобільних доріг та вулиць**

Автомобільні дороги загального користування та міські вулиці та дороги повинні надійно функціонувати будь-якої пори року і за будь-яких погодних умов. Під час планування робіт по утриманню вулиць та доріг (визначення обсягів робіт, потреби в робочій силі, машинах, механізмах і технологічних матеріалах) слід приймати циклічну систему, згідно якої кожен вид робіт періодично повторюється через певні проміжки часу.

Режим (періодичність) літнього прибирання міських вулиць та доріг устанавлюється, виходячи з норм гранично допустимої засміченості покриття, г/м<sup>2</sup> (грам на 1 м лотка для проїзної частини з інтенсивністю руху транспорту понад 60 авт./год.)

Таблиця 32

Внутрішньоквартальні проїзди до житлових та громадських будинків, тротуари, пішохідні вулиці та алеї	20
Проїзна частина магістральних вулиць і доріг, житлових вулиць із заасфальтованими прилеглими проїздами та дворами	30
Проїзна частина житлових вулиць із незаасфальтованими прилеглими проїздами і дворами, внутрішньоквартальні проїзди, які ведуть до комунально-побутових об'єктів	50
Проїзна частина вулиць та доріг у промислових і комунально-складських зонах	80
Внутрішньоквартальні проїзди, які ведуть до технологічних та будівельних майданчиків	110

Для міських вулиць та доріг може бути призначена така періодичність прибирання покриття проїзної частини вулиць та доріг з приведеною інтенсивністю руху, тис. авт. за добу в обох напрямках, не рідше:

Таблиця 33

До 1	1 раз на тиждень
1 – 2	2 рази на тиждень
2 – 4	1 раз на 2 доби
1 – 8	1 раз на добу
8 – 12	2 рази на добу
12 – 16	3 рази на добу
16 – 20	4 рази на добу
Понад 20	5 разів на добу

Для більш точного визначення періодичності прибирання міських вулиць та доріг виконують розрахунки на основі фактичної інтенсивності накопичення сміття за результатами натурних обстежень, гранично допустимих норм засміченості покриття і коефіцієнтів якості прибирання, які залежать від способу прибирання дорожнього покриття.

Основною технологічною операцією під час літнього утримання міських вулиць та доріг є підмітання покриття з подальшим вивезенням сміття на звалище. Підмітання дорожнього покриття слід здійснювати вдень від 7 до 21 години, причому після висихання покриття, зволоження якого могло статися внаслідок дощу або миття. Проїзну частину міських вулиць та доріг з інтенсивним рухом транспортних засобів (понад 60 авт./год.) підмітають тільки у лотках, посередині (якщо вона має 6 і більше смуг руху) і у резервних зонах на площах і майданах. При меншій інтенсивності руху підмітання здійснюють по всій ширині проїзної частини. Внутрішньоквартальні проїзди, місця вуличної стоянки автомобілів, тротуари, пішохідні вулиці й доріжки (алеї) також підмітають по всій їх ширині.

Вулиці з односторонніми проїздами, а також середину проїзної частини та резервні зони на площах і майданах прибирають підмітально-прибиральними машинами, які обладнані двома лотковими щітками. Робоча швидкість підмітально-прибиральної машини під час підмітання лотка проїзної частини повинна становити 5–8, а її

середини – 8–12 км/год. Витрати води під час знепилювання зони роботи підбирача підмітально-прибиральної машини мають становити 0,02–0,05 л/мг, залежно від рівня засміченості дорожнього покриття. Крім того необхідно враховувати природню вологість сміття, що зумовлює необхідність коригування режиму роботи системи зволоження в процесі підмітання.

Прибирання міських вулиць та доріг шляхом миття дорожнього покриття може застосовуватись там, де проїзна частина обладнана системою закритого зливостоку і має поздовжній ухил понад 7 % (для внутрішньоквартальних проїздів – понад 5 %). Миття покриття проїзної частини магістральних вулиць та доріг слід проводити вночі – з 23 до 6 години ранку, а вдень – виконувати миття тільки лотків проїзної частини. На вулицях та дорогах місцевого значення миття покриття та лотків проїзної частини може виконуватись як вдень, так і вночі. Миття внутрішньоквартальних проїздів і тротуарів виконується тільки вдень – від 7 до 19 години.

Для міських вулиць та доріг може бути призначена така періодичність миття покриттів, не рідше:

Таблиця 34

До 1 тис. авт. за добу в обох напрямках	1 раз на 2 тижні
1 – 8 тис. авт.	1 раз на тиждень
8 – 16 тис. авт.	2 рази на тиждень
Понад 16 тис. авт.	1 раз на 2 доби

тротуарів з інтенсивністю пішохідного руху, чол./год:

Таблиця 35

До 50	1 раз на тиждень
50 – 100	2 рази на тиждень
Понад 100	1 раз на добу
тротуарів в зонах торговельних об'єктів, вокзалів, зупинок громадського транспорту	1 раз на добу

У ту добу, коли проводиться миття, кількість підмітань дорожнього покриття зменшується на одиницю.

Проїзну частину вулиць та доріг, яка має 2 або 4 смуги руху, мийуть однією поливально-мийною машиною: спочатку один бік, потім другий. Якщо проїзна частина складається з більшої кількості смуг руху, миття дорожнього покриття здійснюється двома проходами колони поливально-мийних машин. Під час миття перша (головна) машина колони мие середину проїзної частини, інші – слідуєть за нею виступами з перекриттям смуги, яку мила попередня, на 0,7–1 м. Поливально-мийна машина, яка замикає колону, здійснює завершальну операцію миття проїзної частини – мие лоток. Інтервал між поливально-мийними машинами в колоні має бути 10–20 м.

Під час миття лотка проїзної частини забороняється викидання водяним струменем забруднень на тротуар або зелені насадження. Механізоване миття тротуарів дозволяється тільки у випадках, коли вони межують з проїзною частиною, а лунки дерев обладнані поребриком, який виступає на висоту не менше 7 см над поверхнею покриття тротуару. Не рекомендується мити тротуари та внутрішньоквартальні проїзди, які не обладнані поребриком або бордюром, а також покриття тротуарів із плит без заповнених стиків. Забороняється мити дорожнє покриття, якщо температура повітря становить 0° С і нижче.

На вулицях та дорогах, де тротуари межують з проїзною частиною, щоб уникнути повторного засмічення лотків, спочатку прибирають тротуари, а потім проїзну частину. Недоступні для прибиральної машини місця на тротуарах та внутрішньоквартальних проїздах прибирають вручну. Прибирання недоступних місць повинне закінчуватись не пізніше, ніж за 20–30 хв. до проходження прибиральної машини.

Механізоване прибирання залишків технологічних матеріалів, які застосовуються для боротьби із зимовою слизькістю доріг, та ґрунтових наносів проводиться автогрейдером, навантажувачем і підмітально-прибиральною або поливально-мийною машиною. Спочатку автогрейдер, який рухається у напрямку транспортного потоку, розпушує відкладення, відокремлює їх від покриття і укладає валиком у лотку проїзної частини на відстані 0,3–0,5 м від бордюру. Потім навантажувачем, який рухається назустріч напрямку руху, бруд навантажують до самоскидів, які наближаються до нього заднім ходом і після завантаження від'їжджають у напрямку руху транспортного потоку. Завершує прибирання лотка підмітально-прибиральна або поливально-мийна машина. Залишки технологічних матеріалів

та ґрунтови наноси слід прибирати, поки вони ще не зовсім протряхли. У противному разі за 15–20 хв. до початку прибирання відкладення необхідно зволожувати поливально-мийною машиною. Під час очищення лотків від залишків технологічних матеріалів та ґрунтових наносів вручну їх підгортають пібиральними лопатами або скребками у купи і навантажують до самоскидів.

На вулицях та дорогах, де є система закритого зливостоку, для завершальної операції очищення лотка проїзної частини після навантаження залишків технологічних матеріалів та ґрунтових наносів доцільно використовувати поливально-мийну машину. Зливостоки очищують навесні після звільнення від талих вод та після прибирання з лотків технологічних матеріалів. Повторюють цю операцію до початку зимового сезону за потребою.

Очищення зливоприймальних колодязів за допомогою мулососної машини здійснюють так. Воду з цистерни машини через шланг нагнітають у колодязь для розмивання осаду. Потім пульпу, яка утворилася, всмоктують у цистерну машини із спеціальними відсіками, де від води відокремлюється пісок та бруд. Під час наповнення мулового відсіку вода, що знаходиться в ньому, освітлюється і перетікає через зазори у відділення для мулової води. Як тільки муловий відсік цистерни заповниться, воду із відділення для мулової води зливають у колодязь. Під час очищення зливоприймальних колодязів поливально-мийною машиною, яка має довгий шланг із наконечником, воду під тиском подають до колодязя, в якому сильним струменем осад розмивається і сплавляється по зливостоку. Застосування поливально-мийних машин ефективно, коли засмічення колодязів не перевищує  $0,1 \text{ м}^3$ .

Труби зливостоків очищують гідравлічним методом спеціально призначеними для цього машинами: чисту воду із цистерни насосом подають до напірного рукава високого тиску, на кінці якого закріплено струминну розливальну головку. Вода, виходячи через сопло головки, створює реактивну силу, внаслідок чого головка рухається вперед по трубі, захоплюючи за собою рукав і одночасно розмиваючи осад у трубі. Очищення зливостоків починають виконувати з долішніх ділянок системи і закінчують на її горішніх ділянках.

У період листопаду, для запобігання засміченості зливостоків, слід обмежувати прибирання покриттів із використанням поливально-мийних машин. Листя із куп та важкодоступних місць прибирають всмоктуючим шлангом, яким обладнані підмітально-прибиральні машини.

Урни, які встановлено на тротуарах вздовж бордюру проїзної частини, чистять вакуумною підмітально-прибиральною машиною із всмоктуючим шлангом: дорожній робітник вводить до урни забірне сопло всмоктуючого шланга, по якому сміття надходить до бункера машини. Урни, які розміщені від бордюру на відстані, більшій за робочу довжину всмоктуючого шланга, очищують вручну. Якщо проїзд по тротуару неможливий, сміття із урн перевантажують до візка і транспортують в ньому до контейнерів, які розміщені на спеціально призначених для цього майданчиках. З контейнерів сміття перевантажують до сміттєвозу і транспортують на звалище.

#### **4.4.5. Особливості зимового утримання автомобільних доріг**

Умовно усі роботи щодо утримання автомобільних доріг та вулиць у придатному для експлуатації стані, що виконуються зимою, поділяються на три основні напрямки: снігоочищення, видалення снігу та сколу, ліквідація ожеледі та боротьба із слизькістю доріг. Все це обумовлюється природно-кліматичними особливостями місцезнаходження України.

*Енциклопедична довідка: клімат України переважно помірно континентальний, лише на півдні Криму має ознаки субтропічного. Для клімату України характерна часта зміна погод, що пов'язано з надходженням циклонів. Середньомісячна температура січня від  $-8^{\circ}\text{C}$  — на північному сході України та високогір'ї Карпат; до  $+4^{\circ}\text{C}$  — на південному березі Криму. Тривалість безморозного періоду коливається від 150–160 днів на півночі, до 200–210 днів на півдні та 270 днів на Південному березі Криму. У зимовий період випадає достатня кількість опадів у вигляді дощу або снігу (мокрого снігу).*

Отже підготовка до зимового утримання автомобільних доріг і вулиць та безпосередньо утримання у зимовий період є щорічним періодичним етапом у діяльності власників доріг та вулиць майже для всієї території України.

При зимовому утриманні доріг та вулиць виконуються такі роботи:

- заготівля матеріалів (пісок, шлак, кам'яні висівки, суміші тощо);
- влаштування придорожніх баз і майданчиків протиожеледних матеріалів та під'їзних автомобільних доріг до них;
- виготовлення, влаштування постійних снігозахисних споруд (парканів, ґрунтових валів тощо) та їх періодичне поновлення;

- виготовлення, встановлення (перестановка), відновлення та демонтаж тимчасових снігозатримуючих засобів (щитів, огорожень, сіток тощо);

- обробка доріг протиожеледними матеріалами при зимовій слизькості та ожеледиці;

- патрульне снігоочищення автомобільних доріг, розчищення їх від снігових заносів, усунення ущільненого снігового шару з поверхні проїзної частини, прибирання і відкидання снігових валів з узбіч;

- прибирання снігу та льоду на автобусних зупинках, майданчиках відпочинку, павільйонах тощо;

- очищення від снігу та льоду елементів мостових споруд та труб, а також зони спряжіння з насипом, підферменних майданчиків, опорних частин прольотних будов, опор, конусів та регуляційних споруд, підходів і сходів;

- проведення протилавинних заходів;

- виготовлення і встановлення сигнальних віх.

Залежно від інтенсивності руху та температури повітря, очищення проїзної частини від опадів у вигляді снігу без застосування хімічних реагентів починають не пізніше, як через 0,5 год. після початку снігопаду і повторюють через кожні 1,5–2 год. по мірі накопичення снігу. Після закінчення снігопаду виконують завершальні роботи – сніг згрібають та підмітають. Снігоочищення вулиць і доріг населених пунктів після закінчення снігопаду або завірюхи повинне проводитися в терміни, зазначені у таблиці 36.

Таблиця 36

Група доріг і вулиць за їх транспортно-експлуатаційними характеристиками	Нормативна тривалість снігоочищення, год, не більше ніж
А	4
Б	5
В	6

У випадках, коли середня інтенсивність руху транспортних засобів перевищує 120 авт./год., застосовують комбінований спосіб снігоочищення засобами механізації та хімічних реагентів – механохімічний.

Процес механохімічного способу снігоочищення складається із циклів (технологічних етапів), які повторюються у суворому порядку:

- *виримування* (проміжок часу від початку снігопаду до моменту внесення технологічних матеріалів у сніг, необхідний для того, щоб виключити утворення вільних розчинів на дорожньому покритті у результаті контакту технологічних матеріалів із снігом);
- *обробка дорожнього покриття технологічними матеріалами* (кристалічними реагентами або піскосольовою сумішшю);
- *інтервал* (етап припинення робіт, протягом якого на обробленому технологічними матеріалами покритті накопичується і переміщується колесами транспортних засобів сніг);
- *згрібання та підмітання снігу* (плужно-щітковими снігоочисниками).

Кількість циклів залежить від тривалості снігопаду.

Для ліквідації зимової слизькості залежно від температури повітря витрата на оброблення дорожнього покриття вулиць і доріг населених пунктів протиковзними матеріалами і сумішами повинна відповідати встановленим у ДСТУ 3587 нормам.

Роботи з усунення зимової слизькості на автомобільних дорогах повинні проводитися у такій послідовності:

- наземні пішохідні переходи, зтяжні підйоми і спуски, криві малого радіуса або їх сполучення в плані і поздовжньому профілі, ділянки доріг з незабезпеченою видимістю у плані та поздовжньому профілі, штучні споруди із звуженою проїзною частиною, криві в плані з відсутністю віражу, майданчики зупинок маршрутних транспортних засобів, майданчики для короткочасної зупинки маршрутних транспортних засобів, що безпосередньо прилягають до проїзної частини доріг, місця злиття, переплетення і розгалуження транспортних потоків;
- інші ділянки доріг державного значення.

Усунення зимової слизькості на автомобільних дорогах загального користування здійснюється з моменту її виявлення до повної ліквідації. Повне снігоочищення на автомобільних дорогах загального користування здійснюється після закінчення снігопаду або завірюхи, крім віднесених до категорії стихійних лих, і не повинно перевищувати 8 год. Зазначені терміни ліквідації зимової слизькості повинні бути уточнені і визначені індивідуально для кожного первинного підрозділу з експлуатації доріг з урахуванням технічних параметрів ділянок, що обслуговуються, їх протяжності, розміщення баз протиковзних матеріалів, використовуваних механізмів, заданого

рівня забезпечення безпеки дорожнього руху і погодно-кліматичних умов України.

Формування снігових валів не допускається:

а) на автомобільних дорогах:

- на перехрещеннях усіх доріг в одному рівні і на залізничних переїздах в зоні трикутника видимості;

- ближче ніж 6 м від наземних пішохідних переходів;

- на ділянках доріг, обладнаних дорожніми огороженнями, парапетами або підвищеним бордюром;

- на тротуарах і пішохідних доріжках;

- на зупинкових і посадкових майданчиках маршрутних транспортних засобів;

- в місцях виїзду з прилеглих територій;

б) на вулично-шляховій мережі:

- на перехрестях;

- на пішохідних переходах (на довжину, що дорівнює ширині переходів, але не менше ніж 5 м);

- на зупинках маршрутних транспортних засобів на довжину не менше ніж 45 м і 65 м відповідно для одиночних і спарених тролейбусів або автобусів, у тому числі на довжину не менше ніж 10 м у напрямку руху після встановленого дорожнього знаку, що позначає місце зупинки маршрутних транспортних засобів;

- на трамвайному полотні;

- в місцях в'їзду у двори і на внутрішньоквартальні території;

- на решітках дощоприймальних колодязів.

#### **4.5 Порядок проведення дорожніх робіт.**

##### **Заходи забезпечення безпеки дорожнього руху**

Порядок огороження та організацію безпеки дорожнього руху на ділянках та місцях проведення робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування встановлює стандартом Укравтодору «Безпека дорожнього руху. Порядок огороження та організація дорожнього руху в місцях проведення дорожніх робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг» (далі доріг).

**Дорожні роботи** – роботи, пов'язані з будівництвом, реконструкцією, ремонтом чи утриманням автомобільної дороги (вулиці), штучних споруд, споруд дорожнього водовідводу, інженерного об-

лаштування, встановленням (ремонт, заміною) технічних засобів організації дорожнього руху.

Основні положення та типові схеми організації дорожнього руху (далі ОДР) зазначеного вище стандарту, застосовують під час будівництва, реконструкції, ремонті і утриманні доріг, штучних споруд, проведенні аварійних та інших робіт у межах смуги відведення доріг.

Під час реконструкції, ремонті доріг, у проектній та (або) технологічній документації на реконструкцію, ремонт ділянки дороги повинно бути передбачено застосування тимчасових типових або тимчасових індивідуальних схем ОДР на період виконання робіт у межах смуги відведення дороги. Індивідуальні схеми підлягають погодженню з місцевим органом Державтоінспекції.

**Ділянка, місце проведення робіт** – це площа, обмежена зонами дії технологічного транспорту, машин і механізмів, розміщенням технологічного обладнання і складуванням матеріалів для проведення дорожніх, аварійних та інших робіт в межах смуги відведення дороги.

Проведення робіт на діючій ділянці дороги фізичні та юридичні особи здійснюють після огороження та облаштування технічними засобами ОДР ділянки, місця проведення робіт згідно з тимчасовою схемою ОДР, наданій у:

- проектній (технологічній) документації на реконструкцію або ремонт ділянки дороги;
- ордері (або дозволі), одержаному в установленому порядку від власника дороги або уповноваженого ним органу.

Ділянки дороги, на яких виконують аварійні роботи, роботи з поточного ремонту та утримання доріг, ліквідації недоліків експлуатаційного стану, визначених перевіркою згідно з ДСТУ 3587, операційний контроль якості робіт слід облаштовувати за тимчасовими типовими схемами ОДР (додаток 13).

Тимчасові типові схеми ОДР (далі – типові схеми), що наведені у додатку А, застосовують відповідно до виду і технології виконання робіт з урахуванням умов дорожнього руху на визначеній ділянці дороги. Якщо умови виконання робіт чи умови руху не відповідають жодній з приведених типових схем, розробляється тимчасова індивідуальна схема облаштування ділянки проведення робіт засобами ОДР з частковим використанням рішень типових схем та урахуванням руху технологічного транспорту (при його наявності).

Тимчасова індивідуальна схема ОДР повинна бути оформлена згідно з вимогами ГСТУ 218-03450778.092. Дозволяється виконувати схему у будь-якому масштабі в поздовжньому напрямку дороги з

додержанням поперечного масштабу параметрів дороги (1:1000 або 1:500) та зазначенням відстаней у метрах між технічними засобами ОДР. Умовні позначення на схемі – згідно з таблицею 37.

Проведення робіт з влаштування дорожньої розмітки слід здійснювати за типовими схемами:

- А.1...А.3 при нанесенні позначок ліній горизонтальної поздовжньої дорожньої розмітки;
- А.4 ...А.6 при нанесенні горизонтальної поздовжньої дорожньої розмітки розмітною або самохідною машиною;
- А.7 ... А.14 при нанесенні горизонтальної дорожньої розмітки по трафаретах або лекалах;
- А.15 при нанесенні вертикальної дорожньої розмітки у межах узбіччя або розділювальної смуги дороги.

При фарбуванні (нанесенні вертикальної розмітки) бордюрів, елементів штучних споруд, посадочних площадок автобусних зупинок, укріпленні узбіччя, ремонті та влаштуванні тротуарів, рух транспорту організують згідно з типовою схемою А.15.

При проведенні робіт за межами проїзної частини (скошування трави, вирубка чагарнику, ремонт та утримання водовідвідних споруд, нанесення вертикальної розмітки, очищення і ремонт дорожніх знаків, дорожніх огорожень, напрямних пристроїв тощо) та при складуванні матеріалів на узбіччі дороги застосовують типову схему А.16.

При виконанні робіт з утримання проїзної частини дороги, ямковому ремонті покриття, ремонті швів цементобетонних покриттів, ліквідації деформацій дорожнього одягу, влаштуванню поверхневої обробки, застосовують типову схему А.17 (за необхідності з світлофорним регулюванням). Проведення робіт одночасно з протилежних напрямків дороги не дозволяється.

По типовим схемам А.17, А.23 ... А.25 організують дорожній рух при виконанні натурних випробувань та досліджень покриття, взяття вирубок (проб), визначення шорсткості, вимірювання коефіцієнта зчеплення переносними пристроями, проведення геодезичних зйомок на проїзній частині дороги.

При проведенні тривалих робіт на одній смузі руху або робіт по всій ширині проїзної частини дороги, а також при капітальному ремонті штучних споруд, рух транспорту організується по об'їзду згідно з типовими схемами А.18 ... А.21.

## Умовні позначення на схемах

Позначення	Найменування
Згідно з ДСТУ 4159 та ГСТУ 218-03450778.092	Елементи дороги, знаки дорожні згідно з ДСТУ 4100, огороження дорожні та напрямні пристрої згідно з ДСТУ 2735, світлофори дорожні згідно з ДСТУ 4092
о (К, В)	Конуси, віхи згідно з ГСТУ 218-03449261-095
Щ	Щити згідно з ГСТУ 218-03449261-095
БО та БП	Бар'єр огорожувальний та бар'єр поперечний згідно з ГСТУ 218-03449261-095
	Робітник з візком, на якому закріплені дорожні знаки
	Робітник з курвіметром (наносить позначки ліній повздожньої розмітки)
	Робітники, які натягують шнур (канат)
	Робітник, який наносить позначки лінії розмітки
	Автомобіль, обладнаний для нанесення позначок лінії розмітки
	Автомобіль з причепом для транспортування розміточної машини
	Розміточна машина з ручним управлінням
	Машина прикриття
	Самохідна розміточна машина
	Зона виконання робіт
	Напрямок нанесення позначок лінії розмітки
	Напрямок руху транспорту
	Знак-сигналізатор безпеки

**Примітка.** На схемах:

- не наведені постійно діючі дорожні знаки для визначеної ділянки дороги;
- розміри у дужках надані для ділянок у межах населеного пункту;
- дорожні знаки, які позначені зірочкою (\*) у межах населеного пункту не встановлюються

При використанні мережі існуючих доріг для об'їзду місць проведення робіт на кожному перехресті цих доріг встановлюють тимчасові дорожні знаки 1.4.1–1.4.3 (напрямок повороту) та 5.57.1–5.57.2 (напрямок об'їзду), а перед об'їздом на головній дорозі – 5.56 (схема об'їзду) та 5.57.1 або 5.57.2.

При виконанні робіт на проїзній частині ділянок доріг з трьома смугами руху застосовують типові схеми А.22, А.23.

При виконанні робіт з утримання та ремонту ділянок доріг з чотирма смугами руху застосовують типові схеми А.24 ... А.26.

У разі проведення робіт на розв'язках у різних рівнях повинні бути розроблені тимчасові індивідуальні схеми ОДР з застосуванням рішень, наведених на типовій схемі А.27.

В місцях початку виконання робіт при капітальному ремонті і реконструкції доріг І категорії слід застосовувати типову схему А.28, а на ділянках переходу руху транспорту через розділювальну смугу – типові схеми А.29, А.30.

При виконанні робіт з утримання і ремонту розділювальної смуги дороги І категорії, з обох напрямків руху встановлюють дорожні знаки 1.37 (дорожні роботи).

Якщо жодна з тимчасових типових схем, наведених в додатку 13, не враховує у повній мірі умови руху користувачів дороги та (або) умови виконання робіт на визначеній ділянці дороги, розробляють тимчасову індивідуальну схему ОДР. До обладнання ділянки дороги тимчасовими технічними засобами ОДР згідно із наведеною у дозволі тимчасовою схемою та виконання належних заходів, забороняється вести будь-які роботи і завозити матеріали, конструкції та дорожньо-будівельну техніку на місце проведення робіт. Термінові обмеження або заборону руху на ділянці дороги застосовують у випадках, пов'язаних з стихійними явищами, а також у разі виконання аварійних робіт.

Перед початком проведення дорожніх робіт виконавець робіт (майстер) попередньо повинен визначитись щодо:

- місця виконання робіт на зміну технологічних особливостей і терміну їх проведення, необхідності будівництва об'їзду;
- тимчасової типової схеми ОДР на ділянці проведення робіт залежно від виду робіт, технології їх виконання згідно з додатком А цього стандарту чи розробити тимчасову індивідуальну схему й узгодити її в установленому порядку;
- необхідності застосування тимчасової стримувальної системи та вибору її конструкції на ділянці виконання робіт;

- необхідної кількості тимчасових технічних засобів ОДР для облаштування ділянки виконання робіт, їх видів, типів, типорозміру, у тому числі – застосування пересувного знака небезпеки;

- штучного освітлення ділянки дороги при виконанні робіт у темну пору доби, освітлення у місці стоянки машин та механізмів.

**Виконавець робіт** – це фізична особа, до обов'язків якої за посадовою інструкцією входить організація виконання робіт у межах смуги відведення дороги.

***Облаштування місця проведення робіт технічними засобами ОДР.***

До початку проведення робіт, визначену ділянку або місце виконання робіт слід облаштувати тимчасовими технічними засобами згідно з тимчасовою схемою ОДР. Постійні дорожні знаки, дія яких розповсюджується на ділянку проведення робіт і суперечить прийнятій схемі ОДР, повинні бути зняті або заохлені на період виконання робіт. Перед ділянкою на період виконання робіт допускається встановлювати транспаранти, які інформують про місце і характер робіт. Транспаранти слід розмішувати за межами узбіччя дороги разом з першим тимчасовим знаком 1.37 (дорожні роботи). При прибутті до місця проведення робіт транспортний засіб з технічними засобами ОДР встановлюють на узбіччі або на роздільвальній смузі у напрямку виконання робіт, на відстані 30 м ... 40 м від їх початку. Розвантажувати тимчасові технічні засоби ОДР слід по мірі їх встановлення від початку визначеної ділянки дороги у напрямку виконання робіт.

На ділянці дороги в першу чергу встановлюють найбільш віддалені попередні та інформаційно-вказівні тимчасові дорожні знаки на узбіччі, потім – в безпосередній близькості на проїзній частині та на узбіччі, далі – облаштовують знаками об'їзди (при їх наявності), поперечними та поздовжніми тимчасовими огороженнями, пішохідними містками (при необхідності), світлофорами тощо. Останніми встановлюють дорожні знаки на узбіччі смуги руху протилежного напрямку.

При наявності знака небезпеки, його переміщення на нове місце повинно відбуватися у межах позначеної конусами або віхами смуги руху, на якій виконують роботи. Розміщення знака небезпеки від місця безпосереднього виконання робіт (підрозділу, який виконує роботи) повинно бути на відстані 30 м ... 50 м.

Під час будівництва, реконструкції, ремонту і утримання доріг, штучних споруд, проведенні аварійних та інших робіт у межах смуги

відведення доріг застосовують наступні тимчасові технічні засоби організації дорожнього руху:

- пересувний знак-сигналізатор небезпеки;
- дорожні знаки;
- розмітка дорожня;
- світлофори;
- тимчасова стримувальна система для транспорту;
- огороження дорожні тимчасові;
- тимчасові містки для пішоходів.

#### ***Пересувний знак-сигналізатор небезпеки***

Для позначення місця безпосереднього виконання дорожніх або аварійних робіт на діючих дорогах і вулицях слід застосовувати пересувний знак-сигналізатор небезпеки (далі – знак небезпеки) згідно з Технічними умовами, розробленими, узгодженими та затвердженими у встановленому порядку.

***Пересувний знак-сигналізатор небезпеки*** – це тимчасовий технічний засіб організації безпеки дорожнього руху, призначений для позначення місця безпосереднього виконання дорожніх і аварійних робіт, а також місця проведення робіт у темну пору доби на діючих дорогах, вулицях, залізничних переїздах. У разі задовільних погодних умов, у світлу пору доби, при проведенні робіт на ділянці дороги протяжністю менш ніж 100 м, знак небезпеки дозволяється не застосовувати.

Знаки небезпеки монтуються на вантажному причепі до легкових авто чи малогабаритних вантажівок (мал. 19, 20) Верхня та нижня рами обрамлені шевронами та обклеєні світлоповертаючою плівкою.

*Малюнок 19*



*Малюнок 20*



### ***Знаки небезпеки призначені для:***

- супроводу негабаритних автопоїздів при перевезенні дорожньо-будівельної та іншої техніки чи обладнання;
- огороження місць розслідування ДТП органами ДАІ;
- попередження учасників дорожнього руху про небезпечну ситуацію при виконанні дорожніх, ремонтних та будівельних робіт на проїзних частинах, обочинах автодоріг, мостів, вулиць і т. ін.

### ***Дорожні знаки***

Дорожні знаки для облаштування місць проведення робіт повинні відповідати Технічним умовам на їх виготовлення та вимогами ДСТУ 4100. Місця встановлення знаків зазначені на тимчасовій схемі ОДР для визначеної ділянки будівництва, реконструкції або ремонту дороги. Знаки слід встановлювати на узбіччі і розділювальній смузі на переносних опорах на висоті 1,9 м ... 2,1 м в населеному пункті і 1,7 м ... 1,9 м – за його межами. На проїзній частині знаки встановлюють на опорах, бар'єрах згідно з ГСТУ 218-03449261-095 на висоті 0,6 м ... 1,5 м. Відстань від краю знака до краю проїзної частини або діючої смуги руху повинна бути не менша ніж 1,0 м.

### ***Розмітка дорожня***

Тимчасову дорожню розмітку згідно з ДСТУ 2587 із застосуванням самоклеючої пластикової стрічки, спеціальної фарби тощо на час виконання робіт передбачають у індивідуальній тимчасовій схемі ОДР.

### ***Світлофори***

В місцях в'їзду на односмугову ділянку дороги, де не забезпечена видимість протилежного з'їзду до неї, для почергового пропуску зустрічного транспорту слід використовувати світлофори типу 1. Режим роботи світлофора встановлюють відповідним розрахунком, який урахує час проїзду ділянки. Світлофори встановлюють на стояках на висоті 2,0 м ... 3,0 м від поверхні проїзної частини і на відстані 1,0 м ... 2,0 м від краю проїзної частини. Місця встановлення світлофорів зазначені у тимчасовій схемі ОДР. На стояку світлофора слід передбачити встановлення дорожнього знака 2.5 (перевага зустрічного руху) або 2.6 (перевага перед зустрічним рухом) згідно з ДСТУ 4100 залежно від інтенсивності зустрічного руху транспорту на ділянці виконання робіт.

### ***Тимчасова стримувальна система для транспорту***

Тимчасову стримувальну систему слід застосовувати для поздовжнього та поперечного огороження ділянки проведення робіт згідно з ДСТУ Б В.2.3-10. Система повинна перекидати ділянку виконання

робіт та підхід до неї і мати амортизаційні пристрої. У якості тимчасових стримувальних систем застосовують огороження у вигляді металевих, поліетиленових, залізобетонних блоків або інші збірно-розбірні конструкції огорожень парапетного типу. Допускається використання збірних бетонних блоків розмірами не менше 2000 мм х 300 мм х 500 мм, які застосовують у дорожній галузі. Бетонні блоки встановлюють з проміжком (відстанню між блоками) не більше ніж 1,5 м. Блоки повинні бути з'єднані між собою єдиним сталевим канатом діаметром від 10 мм згідно з ГОСТ 2688 або ГОСТ 3067 (ГОСТ 3068, ГОСТ 3070, ГОСТ 3071), пропущеним через закладні деталі блоків по всій довжині небезпечної зони.

#### ***Огороження дорожні тимчасові***

Щити огороджувальні, бар'єри огороджувальні та поперечні, віхи та конуси напрямні, стрічки та шнури сигнальні слід застосовувати відповідно до їх призначення згідно з ГСТУ 218-03449261-095 та тимчасовими схемами ОДР.

***Бар'єри огороджуючі пустотілі*** застосовуються для тимчасової чи постійної розмітки або розділення смуг руху, виключення окремих площ з руху (мал. 21).

***Стрічка огороджуюча червоно-біла застосовується*** для позначення особливо небезпечних місць для пішоходів – гострих виступів, частин конструкцій, риштувань (мал. 22).

*Малюнок 21*



*Малюнок 22*



#### ***Тимчасові містки для пішоходів***

В місцях переходу пішоходів через проїзну частину, узбіччя, розділювальну смугу при наявності на них рову, траншеї тощо слід передбачити тимчасовий місток шириною не менше 1,0 м з перилами висотою 1,0 м. Місце розташування містка повинно бути зазначено на індивідуальній схемі ОДР.

Також під час будівництва, реконструкції, ремонту і утримання доріг, штучних споруд, проведення аварійних та інших робіт у межах смуги відведення доріг можливе застосування ***об'їзду місць проведення робіт.***

Об'їзд влаштовують із розрахунку забезпечення безпечного руху транспорту на весь період виконання робіт з реконструкції або ремонту ділянки дороги. Об'їзд по всій довжині повинен мати тверде покриття. Ширина проїзної частини об'їзду не повинна бути меншою:

- для односмугового руху транспорту – 3,5 м;
- двосмугового – 6,0 м.

Ширина узбіччя – 1,5 м ... 1,75 м.

Дозволяється організація двостороннього руху по односмуговому об'їзду з використанням світлофорної сигналізації.

Мінімальні радіуси кривих в плані на об'їзді визначають залежно від обмеження швидкості руху транспорту згідно з ДБН В.2.3-4, але не менше 30 м. Розширення проїзної частини – згідно з ДБН В.2.3-4. Поздовжні похили на ділянці об'їзду встановлюють залежно від величини дозволеної швидкості руху транспорту на об'їзді згідно з ДБН В.2.3-4, але не більше 10 %. Поперечний ухил проїзної частини встановлюють залежно від дорожньо-кліматичної зони згідно з ДБН В.2.3-4. Профіль може бути двосхилим або односхилим (у бік від дороги). При застосуванні у якості об'їзду мережі існуючих доріг, вулиць необхідно передбачити встановлення на перехрестях знаків пріоритету та знаків індивідуального проектування для позначення напрямку головної дороги.

В'їзд і виїзд на об'їзд слід розташовувати:

- не ближче 20 м від місця проведення робіт;
- у місцях, де забезпечена взаємна оглядовість та видимість учасників дорожнього руху, у тому числі технологічного транспорту.

Криву у плані в'їзду та виїзду на об'їзд слід виконувати трьома спряженими радіусами  $3R-R-6R$ , де  $R$  – не менше 12 м. Поздовжні похили на ділянках в'їзду та виїзду на об'їзд повинні бути не більше 4 %, радіуси вертикальних кривих – не менше 600 м.

### ***Завершальні роботи***

По закінченню робіт реконструкції або ремонту на ділянці дороги прибирають залишки будівельних матеріалів і сміття, встановлюють постійні дорожні знаки у відповідності до проекту чи схеми ОДР для існуючого стану дороги. В останню чергу ліквідують з'їзди і виїзди з дороги на об'їзд, знімають тимчасові технічні засоби ОДР у зворотній послідовності їх встановлення.

Прийняття в експлуатацію закінченої реконструкцією або капітальним ремонтом ділянки дороги здійснюють згідно з ПОР-218-141 та виконання заходів щодо ОДР, зазначених в ордері або дозволі. Завершена реконструкцією або капітальним ремонтом ділянка дороги підлягає невідкладній передачі організації, що утримує цю дорогу,

згідно з установленим ордером порядком, про що складається відповідний акт. Лише після цього можливе відновлення руху транспорту на даній ділянці дороги. До підписання акта передачі ділянки дороги до експлуатаційного утримання, відповідальність за забезпечення безпеки руху на ділянці дороги несе виконроб підприємства, яке виконувало роботи.

### **Висновок до розділу**

Ми з'ясували, що автомобільна дорога – це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів. Межі автомобільної дороги визначаються смугами відчуження автомобільних (позаміських) доріг, вулиці – так званими червоними лініями міських вулиць і доріг відповідно.

Автомобільні дороги, вулиці населених пунктів та залізничні переїзди поділяються за значенням та категоріями. Категорія автомобільної дороги (вулиці, залізничного переїзду) впливає на вимоги, які висуваються до їх проектування, (параметри основних складових елементів), ремонту та утримання.

Процес «створення» автомобільних доріг, вулиць та інших елементів вулично-шляхової мережі включає низку послідовних стадій, основними з яких є: проектування, будівництво (реконструкція, ремонт), приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт. Надалі для забезпечення безпеки дорожнього руху велике значення має стан належного утримання автомобільних доріг та вулиць, інших дорожніх об'єктів, згідно з чинними нормативами та стандартами. Автомобільні дороги, вулиці і дороги населених пунктів та залізничні переїзди повинні на період їх експлуатації підтримуватися у справному стані і забезпечувати безпеку руху транспортних засобів та пішоходів. Оцінку транспортно-експлуатаційного стану міських вулиць та доріг виконують на підставі результатів їх оглядів і обстежень. За результатами обстежень власники автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів або уповноважені ним будівельно-експлуатаційні підприємства мають вживати заходів щодо приведення вулично-дорожньої мережі у належний стан.

Залежно від характеру, обсягів і періодичності, роботи з ремонту й утримання міських вулиць та доріг поділяються на капітальний, середній, поточний ремонт та утримання.

Під час проведення будь-яких видів дорожніх робіт мають бути вжиті заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та учасників дорожнього процесу.

## Контрольні питання до розділу:

1. Який вигляд має класифікація автомобільних доріг та вулиць?
2. Залежності від чого автомобільні дороги поділяють на категорії?
3. Що таке автомобільна дорога загального користування?
4. На які категорії поділяються залізничні переїзди?
5. Який правовий режим користування платними автомобільними дорогами?
6. Що таке європейська автомобільна дорога?
7. Що належить до основних елементів автомобільної дороги (вулиці)?
8. Що таке штучні споруди?
9. Які існують варіанти розв'язок доріг та вулиць?
10. Яким чином визначаються межі (границі) перехрестя?
11. Що таке снігозахисні споруди?
12. Що таке тротуар?
13. Що належить до основних елементів залізничного переїзду?
14. Які існують види шлагбаумів на залізничних переїздах?
15. Що відноситься до технічних засобів регулювання дорожнього руху?
16. Який нормативний акт встановлює основні вимоги до призначення, розмірів та розміщення дорожніх знаків?
17. Що таке будівництво автомобільної дороги (вулиці)?
18. Які основні вимоги висуваються до проектування автомобільних доріг та вулиць?
19. Які існують принципи розрахунку нормативів та проектування автомобільних доріг та вулиць?
20. Здійснення якого комплексу заходів треба передбачати під час розробки типових або індивідуальних проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів?
21. Які правові аспекти будівництва автомобільних доріг та вулиць?
22. Що таке мала архітектурна форма?
23. Що необхідно встановити під час обстеження при визначенні можливості розміщення об'єкта на конкретній ділянці автомобільної дороги?
24. Які існують вимоги щодо розміщення та оснащення об'єктів сервісу?

25. Які існують вимоги до розміщення спеціальних конструкцій і зовнішньої реклами?
26. Який порядок приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт на автомобільних дорогах та вулицях?
27. Які представники включаються до складу робочої комісії?
28. Які представники включаються до складу державної комісії?
29. Що таке експлуатація автомобільної дороги?
30. Які основні вимоги до розміщення та утримання зелених насаджень на автомобільних дорогах загального користування?
31. Які основні вимоги до зовнішнього освітлення автомобільних доріг та вулиць?
32. Які існують види та періодичність ремонту автомобільних доріг та вулиць?
33. Яким чином здійснюється оцінка транспортно-експлуатаційного стану міських вулиць та доріг?
34. Які особливості утримання вулично-дорожньої мережі у зимовий період?
35. Які особливості утримання вулично-дорожньої мережі у літній період?

### **Рекомендована література до розділу:**

1. Гальперина З. М., Особенности строительства и эксплуатации автомобильных дорог / Гальперина З. М., Евстигнеева А. А.; Всероссийский НИИ проблем научно-технического прогресса и информации в строительстве / В. А. Беренфельд (науч. ред.). – М., 2004. – 42 с.
2. ДБН 360-92 «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень».
3. ДБН В.2.3-4-2007 «Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво».
4. ДБН В.2.3-5-2001 «Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів».
5. ДСТУ 3587-97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану».
6. ДСТУ 4092-2002 «Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки».
7. ДСТУ 4100-02 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування».

8. Збірник нормативних документів по нагляду за станом автомобільних доріг та вулиць, частина 1; [для службового користування] / під загальн. ред. О. М. Кав'юка. – Тернопіль, УДАІ УМВС України в Тернопільській області, 2008. – 531 с., 16 с. іл.

9. Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України: [1-е офіційне видання станом на 01.08.2009] / Під заг. ред. С. Г. Коломійця, С. М. Протченка; редкол.: С. І. Будник, В. М. Бесчастний, Г. В. Георгієнко та ін. У 3 ч. – Частина 1. – К. : ДДАІ МВС України, Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2009. – 700 с.

10. Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України: [1-е офіційне видання станом на 01.08.2009] / Під заг. ред. С. Г. Коломійця, С. М. Протченка; редкол.: С. І. Будник, В. М. Бесчастний, Г. В. Георгієнко та ін. У 3 ч. – Частина 2. – К. : ДДАІ МВС України, Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2009. – 846 с.

11. Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України: [1-е офіційне видання станом на 01.08.2009] / Під заг. ред. С. Г. Коломійця, С. М. Протченка; редкол.: С. І. Будник, В. М. Бесчастний, Г. В. Георгієнко та ін. У 3 ч. – Частина 3. – К. : ДДАІ МВС України, Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2009. – 486 с.

12. Кизима С. С., Основи експлуатації автомобільних доріг : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / Кизима С. С.; Нац. транспорт. ун-т. – К., 2002. – 232 с.

13. Методичні рекомендації по застосуванню дорожніх знаків, дорожньої розмітки та маршрутному орієнтуванню / А. Присяжнюк, С. Каракай, І. Матусевич та ін. – К. : МВС України, НДЦ БДР, 2004. – 165 с.

14. О классификации улично-дорожной сети в городах Украины (дискуссия). / Е. Рейцен, И. Савченко // Містобудування та терит. планув. – 2003. – № 16. – С. 199-204.

15. Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони: постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 № 198.

16. Проблемы проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог: сб. науч. тр. / Московский автомобильно-дорожный ин-т (государственный технический ун-т). Уральский филиал / Р. В. Ванунц (отв. ред.). – М., 2001. – 285с.: ил.

## **Розділ 5. НАГЛЯДОВІ ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВТОІНСПЕКЦІЇ З ПИТАНЬ УТРИМАННЯ, ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ТА ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ**

### **5.1. Структура, завдання підрозділів організації дорожнього руху ДАІ**

Державтоінспекція є головним органом, на який покладається забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, що входить до системи органів Міністерства внутрішніх справ України.

Загальна структурна система органів та підрозділів Державтоінспекції на сьогодні має дуже логічний організаційно-ієрархічний вигляд та будується з урахуванням адміністративно-територіального устрою України на основі принципу субординації. До складу Державтоінспекції входять Департамент Державтоінспекції МВС, управління (відділи) Державтоінспекції головних управлінь, управлінь МВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі, Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем, спеціальний підрозділ дорожньо-патрульної служби особливого призначення при Департаменті Державтоінспекції МВС, відділи (відділення) Державтоінспекції з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах, автомобільно-технічної інспекції та реєстраційно-екзаменаційної роботи, підрозділи дорожньо-патрульної служби. МВС через Департамент Державтоінспекції організовує роботу, пов'язану із забезпеченням безпеки дорожнього руху.

Державтоінспекція у своїй діяльності керується Конституцією України, законами України, постановами Верховної Ради України, указами і розпорядженнями Президента України, декретами, постановами і розпорядженнями Кабінету Міністрів України, зокрема Положенням про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ, нормативними актами МВС.

Відповідно до Положення про Державтоінспекцію (пункт 3), основними її завданнями є:

- реалізація в межах своєї компетенції державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація контролю за додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу автотранспортних засобів;

- удосконалення регулювання дорожнього руху для забезпечення його безпеки та підвищення ефективності використання транспортних засобів;
- виявлення та припинення фактів порушення безпеки дорожнього руху, а також виявлення причин і умов, що сприяють їх учиненню.

Відділи, відділення, сектори, групи *служби організації дорожнього руху* (далі – ОДР) є структурними підрозділами Державтоінспекції. Вони входять відповідно до структури Департаменту Державтоінспекції, управлінь (відділів) Державтоінспекції головних управлінь, управлінь МВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі, відділів (відділень) Державтоінспекції з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах тощо (схема 1). Наказ МВС України від 28.07.2007 № 259 «Про затвердження примірної структури підрозділів ДАІ, підпорядкованих ГУМВС, УМВС» містить примірну структуру (перелік посад) відділення (групи) організації дорожнього руху відділу (відділення) Державтоінспекції з обслуговування адміністративної території міста (району) (таблиця 38).

Схема 1

### СТРУКТУРА ПІДРОЗДІЛІВ ОДР ДЕРЖАВТОІНСПЕКЦІЇ МВС УКРАЇНИ



**Перелік посад відділення (групи) ОДР у складі відділу (відділення)  
Державтоінспекції з обслуговування адміністративної території міста,  
району, району в місті**

Назва підрозділів і посад	Категорія посади	Примітка
Відділення, група організації дорожнього руху		
Начальник відділення	Начальницький склад	1*
Старший інспектор	Начальницький склад	2*
Інспектор	Начальницький склад	3*

*Примітка 1\**: Типові функціональні обов'язки начальника відділення організації дорожнього руху надані у додатку 18.

*Примітка 2\**: Типові функціональні обов'язки старшого інспектора відділення організації дорожнього руху надані у додатку 19.

*Примітка 3\**: Типові функціональні обов'язки інспектора відділення організації дорожнього руху надані у додатку 20.

**Головним завданням служби є здійснення контролю і нагляду за проектуванням, будівництвом, реконструкцією, ремонтом, утриманням та облаштуванням автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших об'єктів, що впливають на безпеку дорожнього руху; контроль за дотриманням вимог безпеки під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, руху великовагових і великогабаритних транспортних засобів.**

Працівники служби ОДР виконують свої функціональні обов'язки в тісній взаємодії з відповідними службами МВС України, службами і підрозділами ГУМВС, УМВС, міськрайорганів внутрішніх справ, міністерствами, відомствами, органами місцевого самоврядування, держадміністраціями, дорожніми, комунальними, залізничними, проектними, науково-дослідними, архітектурно-планувальними організаціями і установами, профілюючими учбовими закладами, фізичними та юридичними особами, для створення необхідних дорожніх умов щодо безпечного і безперешкодного руху транспорту і пішоходів.

*До функцій служби організації дорожнього руху належить:*

**1. Розгляд та погодження проектів** на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, а

також автозаправних станцій, станцій технічного обслуговування автомобілів, автостоянок, комплексів дорожнього сервісу, рекламоносіїв та інших дорожніх споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг; *проектів детального планування* та забудови окремих територій населених пунктів; генпланів окремих забудов у населених пунктах; проектів комплексних схем організації руху (КСОР) та спорудження ліній міського електричного транспорту; *проектів та схем організації дорожнього руху, АСКДР, паспортів автобусних маршрутів* тощо.

2. *Здійснення нагляду за дотриманням правил, стандартів і технічних норм*, якими встановлюються вимоги щодо забезпечення безпеки дорожнього руху під час будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного стану доріг, вулиць, залізничних переїздів, штучних споруд, ліній міського електричного транспорту, об'єктів дорожнього сервісу, встановлення рекламоносіїв, а також встановлення й експлуатації технічних засобів організації дорожнього руху.

3. *Виявлення ділянок з вичерпною пропускнуою спроможністю та ускладненими умовами руху автотранспорту і пішоходів, аварійно-небезпечних ділянок і місць концентрації ДТП (з веденням їх обліку), вивчення дорожніх умов, що сприяють виникненню ДТП, проведення аналізу та вжиття заходів* щодо підвищення безпеки дорожнього руху.

4. *Участь у роботі містобудівних і технічних рад, комісій із приймання в експлуатацію доріг, вулиць, залізничних переїздів, штучних споруд, ліній міського електричного транспорту, об'єктів дорожнього сервісу, ТЗОДР, автоматизованих систем керування дорожнім рухом (АСКДР).*

5. *Внесення пропозицій* щодо забезпечення безпеки дорожнього руху до центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, юридичним особам тощо.

6. *Розгляд і погодження стандартів та нормативів з безпеки дорожнього руху, відповідно до чинного законодавства.*

7. *Узгодження дозволів (ордерів) організаціям і підприємцям на провадження будь-яких робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг та червоних ліній вулиць, а також робіт з установки й обслуговування технічних засобів організації дорожнього руху, встановлення рекламоносіїв.*

8. *Видача в установленому порядку дозволів на рух автотранспортних засобів з великогабаритними, великоваговими вантажами, узгодження маршрутів дорожнього перевезення небезпечних вантажів, контроль за здійсненням таких перевезень.*

9. *Організація навчання та прийняття іспитів у водіїв-перевізників небезпечних вантажів, уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів, видача відповідних свідоцтв та їх облік.*

З метою виконання завдань, що стоять перед Державтоінспекцією ***співробітники служби ОДР мають право:***

1) Готувати у встановленому порядку запити й одержувати від юридичних осіб та індивідуальних підприємців зведення про дотримання ними нормативно-правових актів і технічних норм в області забезпечення безпеки дорожнього руху, а також пояснення за фактами їхнього порушення.

2) Видавати посадовим і службовим особам та громадянам подання (вимоги) (додаток 14) та обов'язкові для виконання приписи (додаток 15) про усунення порушень законодавства, у тому числі правил, нормативів і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху.

3) Складати протоколи за адміністративні правопорушення, відповідно до вимог Кодексу України про адміністративні правопорушення.

4) Вимагати надання для розгляду і погодження проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, а також автозаправних станцій, станцій технічного обслуговування автомобілів, автостоянок, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд, дозволи на розміщення зовнішньої реклами в межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг; проектів детального планування та забудови окремих територій населених пунктів; генпланів окремих забудов у населених пунктах; проектів комплексних транспортних схем та спорудження ліній міського електричного транспорту; паспорти маршрутів транспорту загального користування.

5) Брати участь в експертизі проектів генеральних планів населених пунктів.

6) Погоджувати подані в установленому порядку схеми обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт; проекти та схеми організації дорожнього руху, установлення будь-яких світлових сигналів, дорожніх знаків, нанесення лінії дорожньої розмітки, розміщення огорожувальних пристроїв, зелених насаджень та зовнішнього освітлення доріг, облаштування, реконструкції, ремонту та ліквідації залізничних переїздів, розміщення в смугах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг кіосків, павільйонів, рекламоносіїв, пересувних тор-

гівельних пунктів та інших споруд; маршрути руху пасажирського транспорту.

7) Видавати в установленому порядку дозволи на рух великогабаритних, великовагових транспортних засобів; узгоджувати маршрути дорожнього перевезення небезпечного вантажу автотранспортом та здійснювати контроль за дотриманням при цьому відповідними посадовими і службовими особами та громадянами норм, правил та стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху.

8) Вносити пропозиції керівництву підрозділу ДАІ (з подальшим інформуванням керівництва дорожніх і комунальних організацій) щодо необхідності тимчасового обмеження чи заборони дорожнього руху на ділянках доріг і вулиць у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф та в інших випадках створення небезпеки для дорожнього руху, оперативних змін в організації дорожнього руху на окремих ділянках доріг і вулиць, залізничних переїздах.

9) Забороняти чи припиняти проведення на дорогах і вулицях ремонтно-будівельних та інших робіт, здійснюваних з порушенням вимог технічних норм, що стосується забезпечення безпеки дорожнього руху.

10) Разом з іншими зацікавленими міністерствами та відомствами розробляти проекти законодавчих, інших нормативних правових актів і технічних норм, що стосується забезпечення безпеки дорожнього руху, вносити пропозиції стосовно їх удосконалення; визначати пріоритетні теми і напрямки наукових досліджень у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, а також у впровадженні в практичну діяльність наукових розробок.

11) Використовувати спеціальні технічні і транспортні засоби для контролю за станом доріг і вулиць, ТЗОДР, ваговими та габаритними характеристиками транспортних засобів.

12) Здійснювати контроль за дотриманням юридичними, фізичними особами та громадянами-суб'єктами підприємницької діяльності правил, норм і стандартів з безпеки дорожнього руху при проведенні робіт із встановлення та обслуговування технічних засобів організації дорожнього руху і при виявленні порушень видавати обов'язкові для виконання приписи.

13) Відвідувати дорожні, комунальні, залізничні, проектні, науково-дослідні, автотранспортні підприємства й організації для виконання контрольних та профілактичних функцій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

14) Організовувати, проводити та брати участь в роботі комісій щодо обстеження автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів.

15) Вимагати від посадових осіб включення представників служби ОДР до складу робочих, державних приймальних комісій з прийняття в експлуатацію автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, штучних споруд на них, об'єктів, що розташовані в смузі відведення автомобільних доріг, червоних ліній вулиць, а також робіт із капітального ремонту зазначених об'єктів.

16) Проводити обстеження навчальних організацій та установ, що здійснюють навчання та прийняття іспитів у водіїв-перевізників небезпечних вантажів, уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів, та визначати можливість укладання (розірвання) угоди на здійснення такої діяльності.

Компетенція щодо розгляду та узгодження Державтоінспекцією МВС України питань, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, відповідно до чинного законодавства визначена у Положенні про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ, затвердженому Постановою Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 № 341, наказі МВС України від 05.12.2007 № 458 «Про затвердження типових положень про підрозділи Державної автомобільної інспекції МВС України», розпорядженні МВС України від 06.08.2009 № 683 «Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху»

Отже, в межах наділеної компетенції *Департамент ДАІ МВС України*:

І. Спільно з Міністерством транспорту та зв'язку України встановлює маршрути, за якими здійснюється без дозволу рух транспортних засобів та їх составів загальною масою до 40 тонн включно, якщо вони не є великогабаритними і контейнеровозів загальною масою до 44 тонн включно та заввишки від поверхні дороги до 4,35 м включно.

II. Узгоджує:

- умови та режим руху великогабаритних та великовагових транспортних засобів, маршрути дорожнього перевезення небезпечних вантажів з видачею відповідного дозволу (узгодження);

- умови та режим руху великовагових та великогабаритних транспортних засобів та їх составів, маршрути дорожнього перевезення небезпечних вантажів при міжобласних перевезеннях у разі, коли обов'язкове їх супроводження патрульним автомобілем ДАІ, з видачею відповідного дозволу (узгодження);

- паспорти маршрутів руху автобусів, які здійснюють перевезення пасажирів, при міжнародних перевезеннях;
- проекти на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт автомобільних доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями населених пунктів, проекти і схеми організації дорожнього руху, маршрутизації на вказаних дорогах;
- проекти АСКДР, комплексних транспортних схем та генеральних планів населених пунктів з кількістю населення понад 1 млн. чол.;
- проекти розміщення, будівництва, реконструкції та ремонту об'єктів дорожнього сервісу у межах смуги відведення автомобільних доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями населених пунктів;
- дозволи (згоди) на встановлення рекламоносіїв у межах смуги відведення автомобільних доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями населених пунктів;
- застосування у порядку експерименту технічних засобів регулювання дорожнього руху, які не встановлені чинними стандартами, використання на дорожніх знаках індивідуального проектування піктограм, логотипів, логознаків та інших зображень, крім символів аеропорту й автомагістралі.

***Управління (відділ) Державної інспекції ГУМВС, УМВС України в автономній республіці Крим, областях, містах Києві і Севастополі, в межах наділеної компетенції:***

## **II. Узгоджує:**

- умови та режим руху великогабаритних та великовагових транспортних засобів, маршрути дорожнього перевезення небезпечних вантажів з видачею відповідного дозволу (узгодження), за виключенням міжнародних перевезень;
- паспорта маршрутів автобусів, які здійснюють перевезення пасажирів, при міжобласних перевезеннях та перевезеннях по території обслуговування;
- проекти на поточний ремонт автомобільних доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що з'єднуються з вулицями населених пунктів;
- проекти на будівництво, реконструкцію, капітальний і поточний ремонт автомобільних доріг місцевого значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями населених пунктів, а також проекти і схеми організації дорожнього руху на вказаних дорогах;

- проекти АСКДР, комплексних транспортних схем та генеральних планів населених пунктів з кількістю населення від 100 тис. до 1 млн. чол.;

- вибір земельних ділянок під розміщення об'єктів дорожнього сервісу в межах смуги відведення автомобільних доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями населених пунктів, територіальних автомобільних доріг та червоних ліній магістральних вулиць населених пунктів;

- проекти розміщення, будівництва, реконструкції та ремонту об'єктів дорожнього сервісу, інших капітальних споруд, кіосків, павільйонів і пересувних торговельних пунктів у межах смуги відведення територіальних автомобільних доріг і червоних ліній магістральних вулиць населених пунктів, після їх попереднього розгляду територіальними підрозділами ДАІ;

- дозволи (згоди) на встановлення рекламоносіїв у межах смуги відведення територіальних автомобільних доріг і червоних ліній магістральних вулиць населених пунктів;

- обладнання ТЗРДР місць виконання дорожніх робіт на автомобільних дорогах, у тому числі на їх ділянках, що суміщаються з вулицями населених пунктів;

- облаштування, будівництво, реконструкцію, ремонт та закриття залізничних переїздів на автомобільних дорогах загального користування, у тому числі на їх ділянках, що суміщаються з вулицями населених пунктів;

- установа будь-яких світлових сигналів, ТЗРДР, розміщення зелених насаджень та влаштування зовнішнього освітлення на автомобільних дорогах, у тому числі на їх ділянках, що суміщаються з вулицями населених пунктів;

### III. Видає технічні умови на:

- розроблення проектів на будівництво, реконструкцію, капітальний і поточний ремонт автомобільних доріг загального користування, у тому числі їх ділянок, що з'єднуються з вулицями населених пунктів, а також проектів і схеми організації дорожнього руху на вказаних дорогах;

- розроблення проектів АСКДР, комплексних транспортних схем та генеральних планів населених пунктів з кількістю населення понад 100 тис. чол.;

- розміщення, будівництво, реконструкцію та ремонт об'єктів дорожнього сервісу, інших капітальних споруд, кіосків, павільйонів і пересувних торговельних пунктів у межах смуги відведення авто-

мобільних доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями населених пунктів, територіальних автомобільних доріг та червоних ліній магістральних вулиць населених пунктів;

- установлення рекламоносіїв у межах смуги відведення автомобільних доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями населених пунктів, територіальних автомобільних доріг та червоних ліній магістральних вулиць населених пунктів;

- облаштування, будівництво, реконструкцію, ремонт залізничних переїздів на автомобільних дорогах загального користування, у тому числі на їх ділянках, що суміщаються з вулицями населених пунктів.

***Відділи (відділення) Державтоінспекції У(В)ДАІ ГУМВС, УМВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві і Севастополі, в межах наділеної компетенції:***

I. Узгоджують:

- умови та режим руху великогабаритних та транспортних засобів, маршрути дорожнього перевезення небезпечних вантажів при перевезеннях у межах території обслуговування, з видачею відповідного дозволу (узгодження);

- паспорти маршрутів руху автобусів, які здійснюють перевезення пасажирів по території обслуговування;

- маршрути руху пасажирського транспорту загального користування, розташування зупинок на вулицях і дорогах по території обслуговування;

- проекти на будівництво, реконструкцію, капітальний і поточний ремонт вулиць і доріг населених пунктів, а також проекти та схеми організації дорожнього руху на вказаних дорогах і вулицях;

- проекти АСКДР, комплексних транспортних схем та генеральних планів, населених пунктів з кількістю населення до 100 тис. чол.;

- проекти детального планування та забудови окремих територій населених пунктів, генплани окремих забудов у населених пунктах, проекти спорудження ліній електричного транспорту;

- вибір земельних ділянок під розміщення об'єктів дорожнього сервісу в межах смуги відведення обласних, районних автомобільних доріг і червоних ліній вулиць місцевого значення (для населених пунктів);

- проекти розміщення, будівництва, реконструкції та ремонту об'єктів дорожнього сервісу, інших капітальних споруд, дозволи на

розміщення кіосків, павільйонів і пересувних торговельних пунктів у межах смуги відведення обласних, районних автомобільних доріг і червоних ліній вулиць місцевого значення (для населених пунктів);

- дозволи (згоди) на встановлення рекламоносіїв у межах смуги відведення обласних, районних автомобільних доріг та червоних ліній вулиць місцевого значення (для населених пунктів);

- обладнання ТЗРДР місць виконання дорожніх робіт на вулицях і дорогах населених пунктів;

- облаштування, будівництво, реконструкцію, ремонт та закриття залізничних переїздів на вулицях і дорогах населених пунктів;

- встановлення будь-яких світлових сигналів, ТЗРДР, розміщення зелених насаджень та влаштування зовнішнього освітлення на вулицях і дорогах населених пунктів;

- аварійні дозволи (ордери) на виконання робіт на вулицях і дорогах в межах території обслуговування.

II. Видають технічні умови на:

- розроблення проектів на будівництво, реконструкцію, капітальний і поточний ремонт вулиць і доріг населених пунктів, а також проекти та схеми організації дорожнього руху на вказаних дорогах і вулицях;

- розроблення проектів АСКДР, комплексних транспортних схем та генеральних планів, населених пунктів з кількістю населення до 100 тис. чол.;

- розроблення проектів детального планування та забудови окремих територій населених пунктів, генпланів окремих забудов у населених пунктах, проекти спорудження ліній електричного транспорту;

- розміщення, будівництво, реконструкцію та ремонт об'єктів дорожнього сервісу, інших капітальних споруд, кіосків, павільйонів і пересувних торговельних пунктів у межах смуги відведення обласних, районних автомобільних доріг і червоних ліній вулиць місцевого значення (для населених пунктів);

- встановлення рекламоносіїв у межах смуги відведення обласних, районних автомобільних доріг і червоних ліній вулиць місцевого значення (для населених пунктів);

- облаштування, будівництво, реконструкцію, ремонт залізничних переїздів на вулицях і дорогах населених пунктів;

- встановлення будь-яких світлових сигналів, ТЗРДР, розміщення зелених насаджень та влаштування зовнішнього освітлення на вулицях і дорогах населених пунктів;

Департамент ДАІ МВС України має право розглядати та узгоджувати будь-які питання щодо забезпечення безпеки дорожнього руху (у тому числі ті, які зазначені у цьому параграфі). За дорученням керівництва Департаменту Державтоінспекції питання, які входять до його компетенції, можуть розглядатися та узгоджуватися Управліннями (відділами) ДАІ ГУМВС, УМВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі. Управління (відділ) ДАІ ГУМВС, УМВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі має право розглядати та узгоджувати питання, які належать до компетенції територіальних відділів (відділень) Державтоінспекції. За рішенням керівництва Управління (відділу) ДАІ ГУМВС, УМВС питання, які належать до їх компетенції, можуть розглядатися та узгоджуватися територіальними підрозділами ДАІ.

## 5.2. Контрольно-наглядові функції ДАІ у галузі організації дорожнього руху та нагляду за станом доріг

Правова теорія та наука до контрольно-наглядових органів влади України відносить: Конституційний Суд України, Прокуратуру України, а також державні інспекції (у тому ж числі – Державна автомобільна інспекція). Ці суб'єкти публічного права відносяться до державних органів влади, які здійснюють визначені законодавством контрольно-наглядові функції. При цьому, така діяльність для цих органів є основною.

Контрольно-наглядові функції Державтоінспекції визначені у Законі України «Про дорожній рух». Відповідно до статті 52 Закону, Державтоінспекція здійснює *державний контроль* у сфері дорожнього руху спрямований на забезпечення дотримання міністерствами, іншими центральними органами державної виконавчої влади та об'єднаннями, а також громадянами вимог законодавства України про дорожній рух (на відміну від інших центральних органів виконавчої влади, які мають здійснювати відомчий контроль). Для здійснення відповідного державного контролю Державтоінспекція наділяється певними повноваженнями у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, закріпленими у статті 52-1 Закону України «Про дорожній рух». Частина цих повноважень безпосередньо стосується діяльності з нагляду за станом доріг, вулиць та залізничних переїздів.

***Контрольні і наглядові функції служби організації дорожнього руху здійснюються шляхом:***

- контролю за дотриманням будівельних норм, правил, стандартів при проектуванні доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, ліній міського електричного транспорту, КСОДР, АСКДР, об'єктів дорожнього сервісу, зовнішньої реклами та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць;
- контролю за ходом будівництва та реконструкції доріг і вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, об'єктів дорожнього сервісу, ліній міського електричного транспорту, за встановленням технічних засобів регулювання дорожнього руху, зовнішньої реклами;
- контролю за проведенням ремонтних робіт, утриманням доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, установкою й експлуатацією технічних засобів організації дорожнього руху;
- обстеження ділянок (місць) концентрації ДТП на дорогах і вулицях;
- обстеження місць скоєння ДТП;
- контролю за перевезенням небезпечних, негабаритних та великовагових вантажів.

***5.2.1. Контроль за дотриманням будівельних норм, правил, стандартів при проектуванні доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, ліній міського електричного транспорту, КСОДР, АСКДР, об'єктів дорожнього сервісу, зовнішньої реклами та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць***

Контроль за дотриманням будівельних норм, правил, стандартів при проектуванні здійснюється під час перевірки:

- генеральних планів, планів детального планування, забудови населених пунктів, КСОДР;
- проектної документації на будівництво (реконструкцію) і ремонт доріг загального користування, вулиць, а також дорожніх споруджень на них; залізничних переїздів; ліній міського електричного транспорту, автозаправних станцій, станцій технічного обслуговування автомобілів, автостоянок, комплексів дорожнього сервісу, об'єктів зовнішньої реклами, та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць; АСКДР.

До розгляду приймається проектна документація (при розгляді документації на встановлення реклами — дозвіл або згода видана компетентним органом оператору реклами), що розроблена юридичними, фізичними особами, які мають відповідну ліцензію (дозвіл), при наявності листа на розгляд та документа, що підтверджує оплату за перевірку проектної документації на відповідність наданим технічним умовам та чинним нормативно-правовим актам з безпеки дорожнього руху. Лист реєструється в канцелярії та розглядається керівництвом У(В)ДАІ ГУМВС, УМВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві і Севастополі.

Висновок (погодження) за результатами розгляду підписується керівниками У(В)ДАІ ГУМВС, УМВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві і Севастополі. На основних кресленнях (схеми ОДР), дозволах, згодах, паспортах тощо робиться відмітка про погодження (вихідний № (номер), дата), ставиться підпис виконавця та завіряється печаткою (штампом). При наявності недоліків, порушень правил, норм, стандартів безпеки дорожнього руху проектна документація не погоджується, а замовнику направляється лист із конкретними пропозиціями та зауваженнями. Погодження здійснюється у строки, передбачені чинними нормативно-правовими актами.

Результати розгляду проектної документації заносяться в прошнурований, пронумерований та зареєстрований у встановленому порядку в канцелярії підрозділу ДАІ журнал висновків (узгоджень) з розгляду проектно-кошторисної документації на будівництво і реконструкцію автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, ліній міського електричного транспорту, генеральних планів міст, проектів забудови населених пунктів. Додатково може вестися електронна версія журналу.

## АЛГОРИТМ РОЗГЛЯДУ ДЕРЖАВТОІНСПЕКЦІЄЮ ПРОЕКТНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ



### **5.2.2. Контроль за будівництвом і реконструкцією доріг і вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, об'єктів дорожнього сервісу, ліній міського електричного транспорту, за встановленням технічних засобів регулювання дорожнього руху, зовнішньої реклами**

Контроль за будівництвом, реконструкцією доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, об'єктів дорожнього сервісу, ліній міського електричного транспорту здійснюється шляхом:

- проведення контрольних перевірок;
- участі в роботі комісій (робочих і державних) із приймання споруджуваних об'єктів в експлуатацію.

Контроль за виконанням організаціями і посадовими особами вимог проектно-кошторисної документації, забезпеченням безпеки дорожнього руху в місцях виконання будівельних робіт, а також дозволу-ордера на проведення довгострокових (більше 1 доби) робіт забезпечується **контрольними плановими, вибірковими та позачерговими перевітками** споруджуваних об'єктів і в ході повсякденного нагляду.

Повсякденний нагляд за забезпеченням безпеки дорожнього руху в зоні проведення будівельних робіт, наявністю та справністю тех-

нічних засобів організації дорожнього руху крім інспекторів служби організації дорожнього руху здійснюється інспекторським складом дорожньо-патрульної служби ДАІ під час нагляду за дорожнім рухом.

Контрольні перевірки проведення будівельних робіт на вулично-дорожній мережі здійснюються інспекторським складом служби організації дорожнього руху на кожному етапі будівництва з метою своєчасного виявлення відхилень від проекту та вжиття заходів щодо їх усунення, але не рідше одного разу на місяць (для довгострокових об'єктів). Результати контрольних перевірок доповідаються рапортом.

Кінцевим етапом контролю за ходом будівництва об'єктів є участь у роботі комісій (робочі і державні) із приймання їх в експлуатацію. Усі виявлені під час робочої комісії відхилення від проекту, перелік невиконаних робіт, недоліки, що впливають на безпеку дорожнього руху, викладаються в акті робочої комісії та відмічаються у відомостях недоробок і дефектів. У ході роботи державної комісії перевіряються усунення недоробок і дефектів, виявлених робочою комісією, і готовність об'єкта до введення в експлуатацію. За наявності не усунутих недоробок і дефектів, перешкоджаючих забезпеченню безпечного руху по автомобільній дорозі, посадова особа Державтоінспекції акт державної комісії не підписує, а наявні зауваження викладає письмово і передає їх голові державної комісії.

До складу робочих комісій із приймання закінчених будівництвом чи реконструкцією автомобільних доріг (ділянок автомобільних доріг) та будь-яких об'єктів на них повинні включатися представники Державтоінспекції (перелік служб та їх представників (посадових осіб), які включаються до складу робочої комісії наведено у параграфі 4.3.4):

- автомобільних доріг загального користування – співробітники служби організації дорожнього руху У(В)ДАІ ГУМВС, УМВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві і Севастополі;

- вулиць населених пунктів (крім тих, що співпадають з напрямком автомобільних доріг загального користування) – співробітники служби організації дорожнього руху територіальних підрозділів ДАІ.

До складу державних комісій із приймання закінчених будівництвом чи реконструкцією автомобільних доріг (ділянок автомобільних доріг), об'єктів на них, повинні включатися співробітники служби організації дорожнього руху того підрозділу ДАІ МВС України, який погодив відповідну проектну документацію. За наслідками участі в

роботі державної комісії складається рапорт (у якому зазначаються виявлені недоліки або готовність об'єкта до введення в експлуатацію), який реєструється в канцелярії та доповідається керівництву У(В)ДАІ ГУМВС, УМВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві і Севастополі.

Інформація про об'єкти дорожнього сервісу (які введені в експлуатацію) вноситься відповідальним за цю роботу працівником У(В)ДАІ до Єдиної автоматизованої системи обліку об'єктів дорожнього сервісу Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України. Контроль за веденням, повнотою і достовірністю інформації несе начальник відділу (відділення, сектору, групи) організації дорожнього руху У(В)ДАІ.

### ***5.2.3. Контроль за ремонтом, утриманням доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, установкою й експлуатацією технічних засобів організації дорожнього руху***

Контроль здійснюється шляхом проведення контрольних перевірок вулиць і доріг. При виконанні дорожньо-комунальними організаціями невідкладних робіт з усунення пошкоджень доріг і дорожніх споруджень, а також аварійних робіт здійснюється контроль за дотриманням терміну їхнього виконання та відповідністю облаштування місця виконання робіт типовим схемам організації дорожнього руху. У випадку, якщо ці роботи не можуть бути закінчені протягом доби, відповідно до аварійного ордеру, від виконавця робіт вимагається розроблення та узгодження проектів і схем організації руху у встановленому порядку.

Копія погодженої схеми організації руху заноситься в контрольну-спостережну справу і направляється у відповідний підрозділ дорожньо-патрульної служби для забезпечення повсякденного нагляду. При виконанні робіт з утримання доріг і вулиць (нанесення дорожньої розмітки, прибирання сміття, мийка знаків, дорожніх огорожень, направляючих пристроїв, світлофорів тощо) проекти і схеми організації руху не вимагаються. У цьому випадку здійснюється контроль за своєчасністю надання інформації стосовно проведення таких робіт дорожньо-експлуатаційними організаціями та контролюється дотримання типових схем організації дорожнього руху.

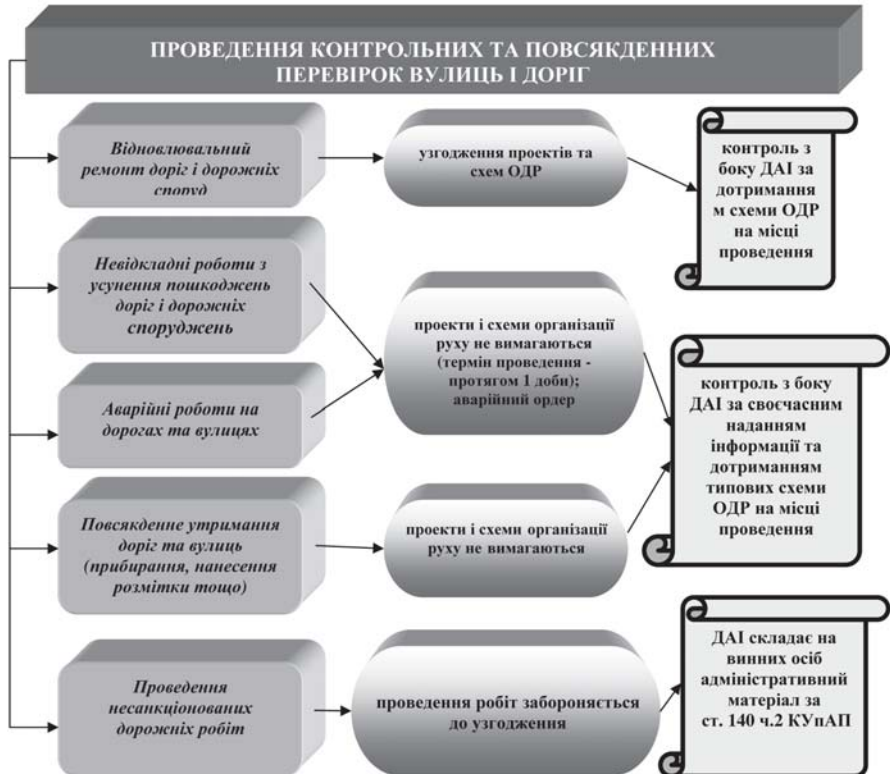
Повсякденний нагляд за виконанням дорожньо-будівельними, дорожньо-експлуатаційними й іншими організаціями умов узгод-

ження і термінів виконання робіт на дорогах і вулицях здійснюється співробітниками ДПС і служби ОДР.

До повного облаштування ділянки дорожніх робіт тимчасовими дорожніми знаками і засобами огороження, що забезпечують безпеку дорожнього руху, приймаються заходи щодо недопущення розміщення на автомобільних дорогах і вулицях дорожніх машин, інвентарю і матеріалів для ремонту.

Схема 3

**АЛГОРИТМ ДІЙ ДЕРЖАВТОІНСПЕКЦІЇ ЩОДО КОНТРОЛЮ  
ЗА РЕМОНТОМ, УТРИМАННЯМ ДОРІГ І ВУЛИЦЬ,  
ДОРОЖНІХ СПОРУДЖЕНЬ, ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДІВ**



Узгодження проектів і схем організації руху при проведенні відновлювального ремонту доріг і дорожніх споруджень проводять:

- автомобільних доріг загального користування – співробітники служби організації руху У(В)ДАІ ГУМВС, УМВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві і Севастополі;
- вулиць населених пунктів (крім тих, що співпадають з напрямком автомобільних доріг загального користування) – співробітники служби організації руху відділів (відділень) ДАІ У(В)ДАІ ГУМВС, УМВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві і Севастополі.

Відступи від проектів і схем організації руху допускаються тільки при наявності письмового дозволу посадових осіб, що затвердили і погодили їх.

Журнальний облік місць проведення робіт на вулично-дорожній мережі (терміни, відповідальні виконавці тощо) ведеться підрозділами, що погодили відповідні схеми організації дорожнього руху, а також підрозділами, на території обслуговування яких ведуться роботи.

Контроль за експлуатаційним станом автомобільних доріг, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, установкою й експлуатацією технічних засобів організації дорожнього руху здійснюється шляхом проведення:

- комісійного обстеження (весняного та осіннього) доріг і вулиць;
- спеціальних перевірок (дорожніх і комунальних організацій, готовності дорожніх і комунальних організацій до зимового утримання доріг і вулиць, залізничних переїздів, маршрутів транспорту загального користування, ділянок вулично-дорожньої мережі, прилеглих до територій дитячих і навчальних закладів і т. ін.);
- контрольних перевірок (за результатами усунення недоліків та виконання приписів);
- обстеження місць і ділянок концентрації ДТП та місць скоєння ДТП; перевірок виконання приписів ДАІ (контрольні перевірки);
- повсякденного огляду ділянок вулично-дорожньої мережі.

*Комісійне сезонне обстеження* доріг і вулиць проводиться двічі на рік у весняний та осінній періоди. Конкретні терміни початку перевірки залежать від кліматичних умов у регіоні. Тривалість перевірки доріг (включаючи підготовку акта перевірки) не повинна перевищувати 30 діб. Комісійні сезонні обстеження (перевірки) проводяться комісією, що призначається спільною вказівкою, (роз-

порядженням) Державної служби автомобільних доріг України, Департаментом Державтоінспекції МВС України, Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також їх відповідних підрозділів на місцях та органів місцевого самоврядування, з ініціативи і на підставі пропозицій будь-якого з наведених відомств. За результатами перевірок складаються акти обстеження, які підписуються усіма членами комісії, визначаються обсяги робіт з усунення недоліків, призначаються узгоджені терміни виконання робіт, які не повинні перевищувати встановлені нормативами безпеки руху. Працівниками Державтоінспекції видаються приписи відповідальним виконавцям.

*Повсякденні перевірки* утримання та обладнання автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів проводяться для встановлення їх відповідності нормативним документам, що відносяться до забезпечення безпеки дорожнього руху, виявлення на них небезпечних для руху ділянок, причин концентрації ДТП та внесення дорожнім, комунальним та іншим організаціям, установам і підрозділам пропозицій щодо усунення виявлених недоліків. Щоквартально згідно з графіком, який затверджено керівництвом підрозділу ДАІ, перевіряються всі дороги, вулиці та залізничні переїзди, які знаходяться на території обслуговування. Дороги державного значення перевіряються щотижнево. При виявленні в діях відповідних посадових осіб, громадян, громадян-суб'єктів підприємницької діяльності порушень правил, норм і стандартів з безпеки дорожнього руху, відповідальність за які передбачена Кодексом України про адміністративні порушення, на винних складається адміністративний протокол та видається припис на усунення недоліків. Результати перевірок утримання та обладнання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів щотижня доповідаються рапортом. Okремо ведеться облік виданих приписів та складених протоколів.

У кожному підрозділі ДАІ ведеться облік залізничних переїздів. До картки обліку заноситься інформація щодо технічного й експлуатаційного стану переїзду, його власника, інтенсивності руху транспортних засобів та потягів, наявності на переїзді технічних засобів регулювання дорожнього руху, результати обстежень, вжиті заходи тощо. Щоквартально складається узагальнююча довідка про результати проведеної роботи.

Різновидом спеціальної перевірки є обстеження стану вулично-дорожньої мережі біля навчальних закладів, які здійснюються працівниками служби ОДР спільно з адміністрацією шкіл, коледжів,

ліцеїв і т.д. під час проведення Всеукраїнської акції «Увага! Діти – на дорозі!» з 20 серпня до 20 вересня щорічно. Серед першочергових заходів акції – обстеження вулично-дорожньої мережі біля дитячих та навчальних закладів, погодження з органами влади маршрутів руху шкільних автобусів, встановлення відповідних дорожніх знаків, розмітки, транспортного та пішохідного огороження, влаштування пристроїв примусового зниження швидкості, зовнішнього освітлення, тощо.

*Позапланові перевірки* утримання та облаштування вулично-дорожньої мережі, залізничних переїздів проводяться під час обстеження місць скоєння дорожньо-транспортних пригод та виникнення місць (ділянок) концентрації ДТП.

У випадку виявлення недоліків в утриманні та обладнанні автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, які загрожують безпеці дорожнього руху, працівник Державтоінспекції:

- негайно повідомляє про це керівника (або чергового) підрозділу Державтоінспекції, вживає заходів щодо позначення перешкод, які створюють небезпеку дорожньому руху, відповідними дорожніми знаками чи огорожувальними пристроями;

- терміново інформує про це відповідні дорожні, комунальні чи залізничні організації для вжиття заходів щодо усунення загрози безпеки дорожньому руху та в невідкладних випадках особисто організує ліквідацію виявленої перешкоди;

- складає протокол при наявності в діях посадових осіб або громадян порушень, відповідальність за які визначається відповідними статтями Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Контроль за виконанням приписів ДАІ здійснюється для своєчасного і якісного виконання дорожніми, комунальними, залізничними та іншими організаціями або громадянами робіт, своєчасного реагування згідно з чинним законодавством на бездіяльність посадових осіб та громадян. Для цього протягом тижня з часу закінчення визначеного терміну виконання робіт, ретельно перевіряються всі заплановані заходи, про що робиться відмітка в копії припису. При невиконанні припису працівник Державтоінспекції складає протокол відносно посадової особи, відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення, та видає інший припис з новими термінами виконання запланованих робіт. Діловодство у справах про адміністративні порушення ведеться згідно з установленим порядком.

**АЛГОРИТМ ДІЙ ПРАЦІВНИКА ДЕРЖАВТОІНСПЕКЦІЇ  
У ВИПАДКУ ВИЯВЛЕННЯ НЕДОЛІКІВ В УТРИМАННІ  
ТА ОБЛАДНАННІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ, ВУЛИЦЬ  
ТА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДІВ**



**5.2.4. Обстеження місць скоєння ДТП.**

***Аналіз дорожньо-транспортних пригод, які скоєні за умов незадовільного утримання доріг, вулично-дорожньої мережі***

Первинним документом обстеження ділянки дороги в місці скоєння дорожньо-транспортної пригоди є акт обстеження дорожніх умов (далі – акт) (додаток 2), який є обов’язковим додатком до протоколу огляду місця ДТП. Акт і протокол складаються безпосередньо на місці пригоди і є основою заповнення картки обліку дорожньо-транспортних пригод. Обстеження місць скоєння ДТП

проводиться для виявлення незадовільних дорожніх умов, які сприяли або стали причиною скоєння дорожньо-транспортної пригоди.

Обстеження проводяться комісією в складі працівника ДАІ, представника дорожньо-комунальної організації, яка обслуговує ділянку дороги (вулиці). Обстеженню підлягають місце скоєння ДТП та зона впливу прилеглої ділянки вулично-дорожньої мережі. При неможливості обстеження дорожніх умов у місці скоєння ДТП безпосередньо під час оформлення первинних матеріалів пригоди (темний час доби, атмосферні опади тощо) обстеження проводяться не пізніше 24 годин з моменту скоєння ДТП. Особлива увага звертається на стан дорожнього покриття, узбіччя (рівність, коефіцієнт зчеплення, наявність пошкоджень, сторонніх предметів, снігу, ожеледі, інших перешкод), наявність та справність штучного освітлення, наявність зелених насаджень (відстань), технічних засобів регулювання дорожнього руху (знаки, розмітка, огороження, світлофори тощо), видимість у плані та профілі, облаштування місць виконання робіт відповідно до погоджених схем та інше.

В акті зазначаються фактичні характеристики дорожньої ділянки, а також встановлені недоліки та порушення діючих нормативів безпеки дорожнього руху. За результатами обстеження та аналізу параметрів в акті робиться висновок про можливість впливу незадовільних дорожніх умов на механізм скоєння дорожньо-транспортної пригоди та настання її наслідків. В акті обстеження ділянки дороги, де сталася ДТП, необхідно відображати наявний стан експлуатаційного утримання дороги. У картці обліку дорожньо-транспортних пригод слід фіксувати лише ті недоліки в утриманні доріг, які стали супутньою або безпосередньою причиною скоєння конкретної дорожньо-транспортної пригоди, та за які складено адміністративний протокол за статтею 140 частиною 4 КУпАП. У всіх випадках встановлення незадовільних дорожніх умов при розслідуванні ДТП відповідним посадовим особам дорожньо-експлуатаційних організацій направляється припис щодо усунення недоліків.

У кожному підрозділі ДАІ щомісячно аналізується аварійність за умов незадовільного стану вулично-дорожньої мережі, зв'язуються картки обліку ДТП з актами обстежень. При необхідності до карток вносяться корективи. Довідки дорожнім і комунальним організаціям про стан аварійності видаються тільки після звірки даних з картками обліку ДТП та актами обстеження дорожніх умов у місцях аварій. Водночас, Департамент Державтоінспекції неодноразово наголошу-

вав на тому, що під час оформлення ДТП незадовільні умови утримання вулично-дорожньої мережі, що, стали безпосередньою або супутньою причиною скоєння автопригоди фіксуються не завжди, а відповідна інформація до карток обліку ДТП не вноситься, що в свою чергу, створює підґрунтя для уникнення посадовими особами дорожніх і комунальних підприємств відповідальності.

Для обліку та аналізу дорожньо-транспортних пригод, а також причин та умов, що сприяли їх виникненню працівниками Державтоінспекції за фактами ДТП складаються відповідні картки обліку та вноситься інформація до автоматизованої системи обліку та аналізу дорожньо-транспортних пригод «Дорожньо-транспортна пригода». Заповнення карток обліку здійснюється відповідно до вимог Наказу МВС України від 28.12.2005 № 1242 «Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення». Під час складання карток, у нашому випадку, інтерес становить заповнення розділу 3 «Дорожні умови», який має відбивати об'єктивну інформацію.

У розділі 3 «Дорожні умови» фіксується така інформація:

- поля «Тип покриття», «Стан покриття», «Освітленість», «Штучні споруди», «Елементи ділянки» дороги (вулиці), «Інженерно-транспортне облаштування», «Технічні засоби організації дорожнього руху», «Погодні умови» заповнюються цифровими кодами згідно з довідником кодів;

- наявні недоліки в утриманні дороги (вулиці), які стали супутньою або безпосередньою причиною скоєння ДТП, заповнюються цифровими кодами згідно з довідником кодів;

- якщо місце ДТП характеризується кількома показниками одночасно, указуються цифрові індекси всіх показників;

- у разі, коли місце пригоди не характеризується жодним з наведених у довіднику кодів показників, дана позиція чи поле картки не заповнюється;

у полі «Місце концентрації ДТП» зазначається цифра 1 у разі, якщо перехрестя вулиць чи доріг, зупинки пасажирського транспорту загального користування, пішохідні переходи, залізничні переїзди, штучні споруди та інші елементи вулично-шляхової мережі, ділянки доріг є місцем концентрації ДТП і цифра 0 – якщо ні. Коди наявних недоліків в утриманні дороги (вулиці)

**Найменування незадовільних дорожніх умов**  
(відповідно до наказу МВС України від 28.12.2005 № 1242)

01	Слизьке покриття
02	Нерівне покриття
03	Наявність на покритті ямок та руйнувань
04	Незадовільний стан узбіччя
05	Наявність перешкод на проїзній частині
06	Невідповідність обладнання залізничного переїзду нормативним вимогам
07	Наявність дерев, опор освітлення, рекламоносіїв, розміщених із порушенням чинних норм
08	Відсутність тротуарів (пішохідних доріжок) у населених пунктах
09	Невідповідність транспортного та/або пішохідного огороження нормативам
10	Невідповідність огороження місць проведення дорожньо-будівельних робіт нормативам
11	Відсутність дорожніх знаків, передбачених дислокацією, або їх неправильне застосування
12	Відсутність світлофорів, передбачених дислокацією, або їх несправність
13	Відсутність дорожньої розмітки або її неправильне застосування
14	Обмеження видимості на перехресті, повороті, залізничному переїзді, пішохідному переході
15	Незабезпеченість відведення води з проїзної частини
16	Винос бруду
17	Сніг
18	Сніговий накат
19	Ожеледиця
20	Ніч, штучне освітлення не увімкнуте
21	Ніч, штучне освітлення відсутнє
22	Ніч, штучне освітлення не відповідає нормативним вимогам

### **5.3. Взаємодія підрозділів Державтоінспекції з власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів**

У загальноприйнятому розумінні взаємодія – це процес безпосереднього або опосередкованого впливу суб'єктів одне на одного, який породжує причинну обумовленість їхніх дій і взаємозв'язок. Цей процес потребує активності та взаємної спрямованості дій тих суб'єктів, які беруть в ньому участь. Сутність взаємодії при зйшенні наглядю за станом доріг міститься в узгодженні і об'єднанні зусиль підрозділів Державтоінспекції МВС України з органами управління автомобільними дорогами, власниками вулиць та залізничних переїздів (як по цілям, завданням, способам їх виконання так і по місцю та часу), щодо відповідності зазначених об'єктів діючим нормам та стандартам, забезпечення безпечної їх експлуатації.

Організація взаємодії за цілями, завданнями і заходами міститься у визначенні ролі і місця кожного органу управління, зокрема Державтоінспекції, в досягненні поставленої мети, виконанні кожного поставленого завдання і проведення кожного наміченого заходу. Організація взаємодії за місцем проведення спільних заходів складається із узгодження зусиль за адміністративно-територіальним поділом, напрямками, маршрутами, районами, об'єктами та ділянками вулично-дорожньої мережі. Організація взаємодії за часом – це узгодження зусиль за термінами (періодичністю) виконання завдань проведення заходів, а також за іншими тимчасовими показниками. Організація взаємодії між суб'єктами (органами) управління автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами включає: визначення кола виконавців і їх конкретних обов'язків при виконанні заходів з наглядю за безпечним станом об'єктів; узгодження зусиль виконавців за способами виконання задач, місцем і часом; призначення головних виконавців заходів, відповідаючих за безпосередню координацію зусиль взаємодіючих учасників; встановлення порядку обміну інформацією між виконавцями створення зв'язку взаємодії; здійснення контролю (моніторингу) ефективності проведення взаємних заходів.

*Основними видами взаємодії підрозділів Державтоінспекції з власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів є:*

- проведення спільних нарад за участю представників органів (підрозділів) взаємодії;
- утворення у разі потреби спільних комісій, робочих груп тощо для координації дій під час погдження генеральних планів забудови

міст, проектування, будівництва та реконструкції автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, штучних споруд, прийняття в експлуатацію завершених будівництвом об'єктів;

- обмін інформацією, що стосується стану та утримання вулично-дорожньої мережі;
- утворення спільних комісій для обстеження вулично-дорожньої мережі;
- проведення спеціальних перевірок готовності дорожніх і комунальних організацій до експлуатації доріг та вулиць у зимовий період;
- спільні обстеження місць (ділянок) концентрації ДТП;
- спільне погодження розміщення зовнішньої реклами у межах смуг відведення автомобільних доріг і залізничних переїздів;
- спільне встановлення місць переїзду автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів транспортними засобами на гусеничному ходу для виконання сільськогосподарських робіт;
- спільне погодження та визначення умов і режиму проїзду великогазових та великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.

Особливості приведених заходів більш-менш визначені у діючих нормативно-правових актах. Певні види взаємодії розглядалися або будуть розглянуті в інших розділах підручника. Детальніше розглянемо особливості проведення спільних обстежень вулично-дорожньої мережі та реалізації заходів щодо усунення недоліків в утриманні та експлуатації автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, які виявляються під час їх проведення.

Підрозділами Державтоінспекції спільно зі службами автомобільних доріг, органами місцевого самоврядування, Укрзалізницею та іншими власниками залізничних переїздів щороку організуються та проводяться сезонні (осінні та весняні) комісійні огляди доріг, вулиць, залізничних переїздів під час яких комплексно перевіряється стан утримання вулично-дорожньої мережі, повнота її облаштування технічними засобами організації дорожнього руху, стан зовнішнього освітлення тощо. Ініціаторами таких оглядів виступають Державна служба автомобільних доріг України, Державна адміністрація залізничного транспорту України, органи місцевого самоврядування. Наказами (рішеннями) по відповідному органу створюються комісії за участю представників підрозділів Державтоінспекції (служби ОДР).

При проведенні комплексної перевірки використовуються дані контрольно-наглядової справи на дорогу, що перевіряється, зокрема:

- дислокація дорожніх знаків, схеми розмітки, паспорта світлофорних об'єктів;
- статистика аварійності;
- акти попередніх перевірок;
- плани робіт дорожніх і комунальних організацій у частині забезпечення безпеки руху;
- проекти (схеми) організації дорожнього руху.

При проведенні комплексної перевірки основна увага приділяється:

- стану проїзної частини, узбіч, тротуарів, пішохідних і велосипедних доріжок;
- забезпеченню видимості на кривих в плані і подовжньому профілі, перетинах і примиканнях;
- стану і устаткуванню залізничних переїздів, зупинок маршрутних транспортних засобів;
- стану дорожніх огорож, освітлення, дорожніх споруд (мостів, шляхопроводів, естакад, тунелів, віадуків, підземних і надземних пішохідних переходів);
- позначенню і устаткуванню пішохідних переходів;
- огорожі місць виробництва робіт на проїзній частині, організації і стану їх об'їздів;
- штучному освітленню на перетинах в різних рівнях, на ділянках дороги, що проходять через населені пункти, на зупинках громадського транспорту;
- стану дорожніх знаків, розмітки і світлофорів;
- відповідності режимів роботи світлофорних об'єктів документації, що діє;
- системі інформаційного, маршрутного орієнтування водіїв, зокрема для вантажного і транзитного транспорту;
- стану стоянок і майданчиків відпочинку.

При комплексній перевірці вулиць разом з вищезгаданими питаннями перевіряється також експлуатаційний стан:

- люків оглядових колодязів і ґрат дощоприймачів;
- зовнішнього освітлення в зоні розташування шкіл, суспільнокультурних організацій;
- обладнаних стоянок біля культурних, торговельних і спортивних центрів, адміністративних будівель;
- устаткування й облаштування маршрутів транспорту загально-го користування (автобусів, тролейбусів, трамваїв);
- проїзній частині в місцях перетину з трамвайними коліями.

При перевірці стану залізничних переїздів основна увага приділяється:

- відповідності його категорії умовам руху;
- геометричним елементам дороги на підходах до переїзду;
- забезпеченню видимості переїзду і залізничного полотна, поїзда, що наближається, з місця водія;
- устаткуванню переїзду дорожніми знаками, світловою і звуковою сигналізацією, світлофорами, шлагбаумами, штучним освітленням, огорожами, габаритними комірами;
- наявності пішохідних доріжок;
- перебуванню проїзної частини на переїзді і підходах;
- наявності розмітки проїзної частини дороги на підходах до переїзду і вертикальної розмітки на дорожніх спорудах.

Результати комісійних оглядів доріг, вулиць або залізничних переїздів оформлюються відповідними актами (додаток 25). Акт містить терміни проведення обстеження, відомості про членів комісії (посадових осіб Державтоінспекції, виконавчих органів місцевого самоврядування, дочірніх підприємств (філій) Державної служби автомобільних доріг України, що діють в АР Крим, у всіх областях України та в м. Севастополі, дистанцій Укрзалізниці тощо), назву автомобільної дороги (конкретні кілометри), вулиці (перехрестя), залізничного переїзду та наявні недоліки в їх утриманні (розміри, прив'язки), підписи членів комісії тощо. Кількість примірників акту має відповідати кількості суб'єктів (установ, державних органів або підрозділів), представники яких брали участь в обстеженні.

Для усунення недоліків, встановлених під час обстеження працівниками ОДР ДАІ готуються відповідні вимоги та приписи (додатки 23, 24), які містять конкретні заходи щодо усунення виявлених недоліків, приведення елементів вулично-дорожньої мережі у відповідність до чинних правил, норм та тандартів. Приписи або вимоги на усунення недоліків надаються власникам автомобільних доріг, вулиць або залізничних переїздів, тим організаціям, установам, підприємствам, до обов'язків яких належить проведення зазначених видів робіт.

У великих містах, за рішенням відповідних органів виконавчої влади в

АР Крим, областях, містах Києві і Севастополі, а також органів місцевого самоврядування, комплексна перевірка може проводитися за стадіями (перевірка стану дороги, технічних засобів організації дорожнього руху, стаціонарного електричного освітлення). При цьому

акти перевірок готуються після закінчення кожної перевірки, а загальна тривалість перевірки не повинна перевищувати встановлених термінів.

За наслідками участі в комплексній перевірці служба ОДР ДАІ готує інформацію і огляд (додаток 22) в органи виконавчої влади, що призначили перевірку.

Найтиповішими та найпоширенішими недоліками, які мають місце, є ямковість проїзної частини, знаходження у непридатному для використання стані тротуарів та пішохідних доріжок, відсутність належного інформування учасників дорожнього руху на автомобільних дорогах державного значення, відсутність або невідповідність вимогам дорожніх знаків, зокрема знаків пріоритету у населених пунктах тощо. Особливе занепокоєння Державтоінспекції викликає відсутність зовнішнього освітлення на ділянках автомобільних доріг, які проходять через населені пункти. Першочерговими заходами для вирішення цього питання повинно бути відновлення (влаштування) зовнішнього освітлення, у першу чергу в місцях розташування пішохідних переходів, позначення наземних пішохідних переходів червоно-білою дорожньою розміткою та транспортними світлофорами типу 7 (із сигналами жовтого кольору), нанесення на підходах до пішохідних переходів шумових смуг, відновлення (установлення) транспортного огороження на розділювальній смузі та пішохідного огороження на узбіччях доріг, упровадження інших заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху тощо, у тому числі обмеження максимально дозвolenої швидкості руху перед пішохідними переходами до 60 км/год.

Істотну роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху в зимовий період відіграє ступінь підготовленості дорожніх і комунальних організацій до експлуатації дороги і вулиць в зазначений період. У зв'язку з цим на власників автомобільних доріг і вулиць покладається обов'язок провести низку організаційно-господарських заходів щодо підготовки і забезпечення діяльності вказаних організацій в зимових умовах. Підрозділи ДАІ спільно з власниками автомобільних доріг і вулиць завчасно проводять спеціальну перевірку готовності дорожніх і комунальних організацій до експлуатації дороги і вулиць у зимовий період.

Спеціальна перевірка готовності дорожніх і комунальних організацій до експлуатації дороги і вулиць у зимовий період проводиться з 1 вересня до 15 листопада за участю представників організацій комунального і дорожнього господарства.

При перевірці готовності основна увага звертається на:

- наявність снігоочищувальної техніки (бульдозерів, грейдерів, екскаваторів, піскопосипачів);
- підготовку піскобаз до роботи, оснащення їх технікою (екскаваторами, бульдозерами);
- створення запасів протиожиледних матеріалів (піску, технічної солі, хлоридів), зокрема на небезпечних для руху ділянках (затяжні підйоми, спуски, криві малого радіусу);
- організацію безперервного чергування;
- підготовку проїзної частини, узбіч, штучних споруд, смуги відведення до експлуатації в зимовий період;
- наявність захисту на снігозаносних ділянках;
- наявність запасу дорожніх знаків, застережливих про слизькі ділянки;

Результати перевірки зазначаються в акті (додаток 21), який надається для вживання заходів у відповідні органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування або іншим особам, у власності яких знаходяться дороги.

Процес взаємодії підрозділів Державтоінспекції з власниками автомобільних вулиць та доріг, залізничних переїздів, іншими органами державного управління здійснюється через реалізацію ними (підрозділами ДАІ) своїх контрольно-наглядових функцій. Зокрема, діяльність щодо покращення умов дорожнього руху вимагає від підрозділів Державтоінспекції проведення наступних заходів:

1. Посилення контролю за станом утримання автомобільних доріг, які співпадають з напрямками міжнародних транспортних коридорів. Направлення інформації до обласних державних адміністрацій та служб автомобільних доріг щодо доцільності включення до планів робіт на попередні роки заходів з реконструкції (ремонту) зазначених доріг.

2. Організація та проведення ревізії встановлених на вулично-дорожній мережі пристроїв примусового зниження швидкості транспортних засобів. Надання приписів (вимог) на демонтаж тих з них, які встановлені з порушенням вимог державного стандарту. Внесення пропозицій власникам вулично-дорожньої мережі щодо встановлення їх (пристроїв примусового зниження швидкості транспортних засобів) у аварійно небезпечних місцях.

3. Забезпечення контролю за усуненням недоліків, виявлених під час проведення цільових заходів під умовною назвою «Дорога». Інформування органів прокуратури на місцях про порушення влас-

никами вулично-дорожньої мережі законодавства з питань безпеки дорожнього руху.

4. Розширення практики використання засобів зовнішньої реклами для пропаганди безпеки дорожнього руху. Постійне здійснення контролю за рекламоносцями з такою рекламою (зовнішній вигляд конструкції, стан розміщених сюжетів, справність освітлення тощо).

5. Вихід з пропозиціями до місцевих органів виконавчої влади щодо організації перевірки дотримання адміністраціями ринків вимог проектної документації стосовно функціонального планування території ринку, огороження території ринку від проїзної частини дороги та організації контролю за паркуванням транспортних засобів.

Для інформування керівництва МВС України щодо реагування місцевих органів виконавчої влади на пропозиції підрозділів Державтоінспекції стосовно удосконалення організації дорожнього руху, реконструкції вулично-дорожньої мережі, будівництва світлофорних об'єктів та автоматизованих систем керування дорожнім рухом, ліквідації місць концентрації дорожньо-транспортних пригод посадовим особам підрозділів Державтоінспекції рекомендується:

а) проводити особисті зустрічі з керівниками місцевих органів виконавчої влади з метою виділення необхідного фінансування на реалізацію заходів, передбачених регіональними (обласних, міських, районних тощо) програмами з безпеки дорожнього руху. У випадку відсутності таких програм ініціювати їх розроблення та взяти активну участь у їх затвердженні;

б) аналізувати роботу обласних державних адміністрацій, служб автомобільних доріг, місцевих органів виконавчої влади тощо стосовно реалізації пропозицій щодо удосконалення організації дорожнього руху, які направлялися на їх адресу підрозділами Державтоінспекції упродовж року.

Актуальність питання утримання доріг (особливо міжнародних транспортних коридорів) загострюється також і через проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року. Відсутність належних умов для вболівальників, які прибудуть до країни власним автотранспортом, не тільки погіршить імідж країни як європейської держави, але й створить суттєві проблеми в дорожньому русі.

Покращення умов дорожнього руху вимагають від підрозділів Державтоінспекції органів державної влади та місцевого самоврядування, власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів проведення спільних заходів, спрямованих на:

- удосконалення організації дорожнього руху в місцях проведення заходів;

- влаштування додаткових стоянок для автотранспорту поблизу футбольних стадіонів, на яких відбуватимуться матчі Євро-2012;
- встановлення додаткових знаків маршрутного орієнтування, із зазначенням на них напрямків руху до стадіонів, де будуть відбуватися футбольні матчі;
- реконструкцію вулично-дорожньої мережі (розширення проїзної частини, будівництво тротуарів та велосипедних доріжок, встановлення пішохідних та транспортних огорожень, будівництво світлофорних об'єктів, впровадження автоматизованих систем керування дорожнім рухом тощо) в містах, де будуть проводитися футбольні матчі;
- перегляд маршрутів руху пасажирського транспорту з урахуванням значного збільшення кількості пасажирів на період проведення Євро-2012;
- розробку комплексних схем організації дорожнього руху в містах, відбуватимуться матчі Євро-2012.

#### **5.4. Документація та контрольно-наглядові справи служби організації дорожнього руху**

Ведення службової документації у підрозділах організації дорожнього руху здійснюється відповідно до вимог наказів МВС України від 20.01.2004 № 55 «Про вимоги щодо оформлення документів в системі МВС України», від 24.11.2003

№ 1440 «Про затвердження Інструкції про організацію діловодства у системі МВС України» та від 26.02.2009 № 77 «Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху».

#### ***Перелік службової документації відділів (відділень, груп) організації дорожнього руху ДАІ***

##### **I. Журнали та книги**

1. Журнал обліку висновків по розгляду проектно-кошторисної документації на будівництво і реконструкцію автомобільних шляхів, вулиць, шляхових споруд, залізничних переїздів, ліній міського електричного транспорту, генеральних планів міст, проектів забудови населених пунктів.\*

2. Журнал обліку виданих приписів ДАІ. \*\*
3. Журнал обліку погоджень ордерів, проектів (схем) організації дорожнього руху і строків виконання ремонтно-будівельних робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах. \*\*\*
4. Журнал обліку навчальних груп зі спеціальної підготовки водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі. \*
5. Книга видачі ДОПНВ-свідоцтв. \*
6. Книга обліку надходження та витрати бланків суворої звітності (ДОПНВ-свідоцтв / свідоцтв про спеціальну підготовку). \*

## II. Папки-накопичувачі матеріалів

1. Папка-накопичувач з планами роботи (довідки про виконання пунктів плану). \*\*\*
2. Папка-накопичувач матеріалів комісійних сезонних обстежень (весняних та осінніх) всієї вулично-дорожньої мережі (акти обстежень, рапорти). \*\*\*
3. Папка-накопичувач матеріалів перевірок мережі автомобільних доріг, вулиць (акти обстежень, рапорти). \*\*
4. Папка-накопичувач матеріалів обстежень залізничних переїздів (відомості залізничних переїздів, акти обстежень, рапорти). \*\*
5. Папка-накопичувач матеріалів обстежень місць виконання дорожніх робіт на вулично-дорожній мережі (результати обстежень, рапорти). \*\*
6. Папка-накопичувач матеріалів обстежень дорожніх умов на маршрутах автобусного сполучення, які готуються до відкриття (заяви, копії інформацій щодо наявності на вулично-дорожній мережі (за вказаним маршрутом руху) МКДТП, копії листів узгодження паспортів автобусних маршрутів, документи, що підтверджують сплату коштів за надані послуги). \*\*\*
7. Папка-накопичувач копій виданих приписів ДАІ (приписи ДАІ, відповіді). \*\*
8. Папка-накопичувач копій складених протоколів ДАІ (протоколи ДАІ). \*\*
9. Папка-накопичувач копій направлених інформацій до місцевих органів влади, прокуратури та ін.). \*\*\*
10. Папка-накопичувач матеріалів стосовно місць концентрації ДТП (картки ДТП, картки місць концентрації ДТП, акти обстеження місць концентрації ДТП). \*\*\*
11. Папка-накопичувач матеріалів обстежень місць скоєння ДТП (акти обстежень). \*\*

12. Наглядова справа щодо впровадження та супроводження бази даних АІПС «Комплекс дорожнього сервісу» (картки об'єктів, схеми розташування ТЗРДР). \*

13. Наглядова справа з дислокації світлофорних об'єктів (адресна програма, схема розміщення ТЗРДР, циклограми роботи, добова програма роботи світлофорного об'єкта, пофазний роз'їзд транспортних засобів та руху пішоходів). \*\*

14. Папка-накопичувач інформації щодо дислокації та результатів обстеження розміщення рекламоносіїв (адресна програма, рапорти про результати обстежень, інформації та ін.). \*\*

15. Папка-накопичувач матеріалів щодо маршрутного орієнтування на вулично-дорожній мережі території обслуговування (схеми, інформації, приписи та ін.). \*\*

16. Папка-накопичувач матеріалів щодо обліку місць паркування в населених пунктах (перелік місць паркування, рішення місцевих органів влади, приписи та ін.). \*\*\*

17. Папка-накопичувач матеріалів щодо контролю за перевезенням небезпечних вантажів (заяви, документи, що є підставою для видачі узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу, документи, що підтверджують сплату коштів за надані послуги). \*

18. Папка-накопичувач матеріалів щодо контролю за перевезенням негабаритних та великовагових вантажів (заяви, що є підставою для видачі дозволу, узгодження дорожніх, залізничних та ін. організацій). \*

19. Папка-накопичувач звітних даних щодо контролю за перевезенням небезпечних вантажів та стосовно нагляду за станом утримання вулично-дорожньої мережі (звіти встановленої форми). \*\*\*

### **III. Функціональні обов'язки\*\*\***

**IV. Картографічний аналіз ДТП** (карти територій та окремо районних центрів, які обслуговуються підрозділом, з відповідними відмітками місць скоєння ДТП, масштаб 1:5000, 1:10000). \*\*

#### ***Примітки:***

\* – стосується обласних (міських) апаратів ДАІ;

\*\* – стосується територіальних (районних) підрозділів ДАІ;

\*\*\* – стосується обласних (міських) апаратів ДАІ та підпорядкованих підрозділів.

Контрольно-наглядова справа є інформаційно-аналітичною збіркою даних, на основі яких проводиться аналіз стану безпеки дорожнього руху, рівня проектування, будівництва і експлуатації автомобільних доріг і вулиць, ефективності діяльності підрозділів ОДР.

Окрім перерахованого вище переліку обов'язкової службової документації в підрозділі служби організації дорожнього руху можуть формуватися контрольно-наглядові справи на автомобільні дороги і вулиці у міру складання, розробки і надходження інформації, що відноситься до конкретної автомобільної дороги або вулиці. Контрольно-наглядова справа може вестися на декілька автомобільних доріг і вулиць у випадку, якщо вони не виходять за адміністративні межі одного району, міста і району в місті.

Інформація, що поступає, заноситься в контрольно-наглядові справи за розділами:

- «параметри й облаштування дороги, експлуатаційні організації»;
- «транспортні і пішохідні потоки»;
- «технічні засоби організації дорожнього руху»;
- «дорожньо-транспортні події»;
- «контроль при проектуванні, будівництві, реконструкції, ремонті і експлуатації дороги»;
- «контроль за зимовим змістом»;
- «залізничні переїзди».

Розділи контрольно-наглядової справи повинні містити такі відомості:

*«параметри і облаштування дороги, експлуатаційні організації»:*

- категорію і призначення автомобільної дороги або вулиці;
- межі зон обслуговування;
- структуру управління, основні посадові обов'язки керівників експлуатаційних організацій, номери телефонів, відомості про інші способи зв'язку;

*«транспортні і пішохідні потоки»:*

- інтенсивність, склад і напрям руху транспортних, пішохідних потоків на автомобільних дорогах, вулицях, в транспортних вузлах;
  - відомості про місцеположення і тип пішохідних переходів;
- «технічні засоби організації дорожнього руху»:*
- дислокацію дорожніх знаків;
  - схеми організації дорожнього руху;

- схеми дорожньої розмітки;
- відомості про місця розташування і режими роботи світлофорних об'єктів;

***«дорожньо-транспортні події»:***

- відомості про місця концентрації ДТП;
- заходи щодо виявлення і ліквідації місць концентрації ДТП, їх результати;
- копії листів у відповідні організації по питаннях зниження аварійності і тяжкості наслідків ДТП;

***«контроль при проектуванні, будівництві, реконструкції, ремонті і експлуатації доріг»:***

- копії узгоджених матеріалів (проектної документації, проектів (схем) організації дорожнього руху, планів по облаштуванню місць дорожніх робіт і інше);
- копії висновків або актів приймальних комісій з приймання об'єктів, що будуються (що реконструюються), в експлуатацію;
- копії актів перевірок експлуатаційного стану автомобільних доріг і вулиць, об'єктів дорожнього сервісу;
- копії листів, розпоряджень, протоколів про адміністративні правопорушення;

***«контроль за зимовим змістом»:***

- копії акту готовності дорожніх організацій до експлуатації в зимовий період;
- копії листів, розпоряджень і протоколів, пов'язаних з експлуатаційним станом автомобільних доріг і вулиць в зимовий період;

***«залізничні переїзди»:***

- картки на залізничні переїзди;
- копії актів перевірки залізничних переїздів;
- копії листів, розпоряджень і протоколів, пов'язаних із змістом і устаткуванням залізничних переїздів.

Разом із звичайною формою ведення контрольно-наглядової справи допускається використання магнітних, електронних і інших носіїв інформації, за умови можливості поєднання облікових баз даних з базою даних ДДАІ МВС.

## **5.5. Відповідальність громадян та посадових осіб органів державної влади, місцевого самоврядування, інших суб'єктів господарювання за порушення правил утримання, користування автомобільними дорогами, принципи її застосування**

*Юридична відповідальність* – це передбачені законом вид і міра державно-владного (примусового) визнання особою втрат благ особистого, організаційного і майнового характеру за вчинене правопорушення.

Загальними та обов'язковими ознаками юридичної відповідальності є те, що вона:

1. Спирається на державний примус у формі каральних і правовідновлюючих (компенсаційних) способів. Держава покликає вживати певних заходів примусу до суб'єктів (фізичних або юридичних осіб), які вчинили правопорушення. Ці примусові заходи мають правовий характер і є мірою легального державного примусу: вони здійснюються лише компетентними органами у визначених законом формах.

2. Виражається в обов'язку особи зазнавати певних втрат – позбавлення конкретних благ особистого (позбавлення волі, посади та ін.), організаційного і майнового характеру (конфіскація майна, штраф) за свою вину, тобто нести кару, яка є новим, додатковим, юридичним обов'язком, що не існував до правопорушення.

3. Настає лише за вчинені або вчинювані правопорушення у разі встановлення складу правопорушення. Ця вимога є обов'язковою при покладанні кримінальної або адміністративної відповідальності. Суб'єктом юридичної відповідальності може бути лише особа (фізична або юридична), винна в порушенні правових розпоряджень.

4. Здійснюється компетентним органом у суворій відповідності з законом, а саме – з санкціями норм права, якими встановлюються вид і міра втрат. Юридична відповідальність є реалізацією санкції правової норми в конкретному випадку стосовно конкретної особи.

5. Здійснюється в ході правозастосовної діяльності з дотриманням певного процедурно-процесуального порядку і форм, встановлених законом (цивільно– процесуальним, кримінально-процесуальним, законом про адміністративні правопорушення). Поза процесуальною формою юридична відповідальність неможлива.

Залежно від галузевої належності правової норми, що порушена та шкідливості (суспільної небезпечності) наслідків, що настали, громадяни та посадові особи за порушення правил, норм та стан-

дартів під час проектування, будівництва, ремонту, утримання та користування автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами можуть притягуватися до кримінальної, адміністративної, цивільної та дисциплінарної відповідальності.

*Кримінальна відповідальність* – різновид ретроспективної юридичної відповідальності, що полягає у застосуванні міри кримінального покарання до фізичних осіб, винних у вчиненні злочину. Закон України «Про дорожній рух» встановлює, що власники доріг, вулиць та залізничних переїздів, керівні працівники дорожньо-експлуатаційних організацій несуть відповідальність, в тому числі і кримінальну, якщо дорожньо-транспортна пригода сталася з їх вини. Стаття 288 Кримінального Кодексу України встановлює кримінальну відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, вчинене особою, відповідальною за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, або особою, яка виконує такі роботи, якщо це порушення спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або смерть. Проведення дізнання, досудового слідства та притягнення винної особи до кримінальної відповідальності здійснюється відповідно до норм Кримінально-процесуального Кодексу України.

Самостійним видом ретроспективної юридичної відповідальності є *цивільно-правова відповідальність*. Це відповідальність фізичної чи юридичної особи за порушення договірних зобов'язань, за заподіяння позадоговірної майнової шкоди, а також за порушення особистих майнових прав. Завданням цивільно-правової відповідальності є захист прав власника. Так, відповідно до статті 14 Закону України «Про дорожній рух» учасники дорожнього руху мають право на безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху. Згідно із Законом України «Про автомобільні дороги», власники автомобільних доріг та вулиць відповідають за відшкодування збитків користувачам автомобільних доріг загального користування у порядку, визначеному законом.

*Дисциплінарна відповідальність* – різновид юридичної ретроспективної відповідальності працівника за порушення трудової дисципліни з застосуванням до нього догани та звільнення. Законодавством, статутами й положеннями про дисципліну для окремих категорій працівників можуть бути передбачені інші дисциплінарні стягнення.

Адміністративна відповідальність також є різновидом ретроспективної юридичної відповідальності, під якою розуміють покладення на порушників загальнообов'язкових правил, що діють в управлінні та в інших сферах, адміністративних стягнень, котрі тягнуть для цих осіб обтяжливі наслідки майнового чи морального характеру. Під адміністративною відповідальністю слід розуміти застосування уповноваженим органом чи посадовою особою адміністративного стягнення до особи, яка вчинила правопорушення, що за своїм характером не тягне за собою, відповідно до чинного законодавства, кримінальну відповідальність. Адміністративній відповідальності притаманні ознаки, що властиві й юридичній відповідальності. В основі адміністративної відповідальності лежить адміністративне правопорушення, кримінальної відповідальності – злочин, дисциплінарної – дисциплінарний проступок, матеріальної – спричинення матеріальної шкоди.

Між адміністративним правопорушенням та особою, яка накладає адміністративне стягнення, відсутні службові стосунки. За цією ознакою адміністративна відповідальність відрізняється від дисциплінарної, для якої наявність таких взаємин є необхідною у мовою. На відміну від кримінального покарання, яке автоматично тягне за собою наявність судимості, застосування адміністративної відповідальності таких наслідків не передбачає. Адміністративне стягнення, згідно з чинним законодавством, діє протягом року з моменту його застосування. Заходи адміністративної відповідальності застосовуються відповідно до законодавства, що регламентує провадження у справах про адміністративні правопорушення. Отже, адміністративна відповідальність має особливості, що вирізняють її з-поміж інших видів відповідальності.

За порушення правил, норм та стандартів під час проектування, будівництва, ремонту, утримання та користування автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами адміністративна відповідальність встановлюється статтями 128-1, 139, 140, 188-28 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

***Стаття 128-1. Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху.***

*Порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах, в установах та організаціях усіх форм власності під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них або встановлення на них інших предметів додаткового обладнання, не передбаченого конст-*

ружцією транспортного засобу, а також під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд, – тягне за собою накладення штрафу від ста до ста двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, – тягнуть за собою накладення штрафу від ста п'ятдесяти до ста вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Об'єктом** правопорушення є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також у сфері управління.

**Об'єктивна сторона** цього правопорушення полягає у порушенні правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд (у цьому випадку нас цікавить лише ця частина норми).

**Суб'єктивна сторона** цього правопорушення характеризується наявністю вини у формі умислу або необережності.

**Суб'єктами** правопорушення можуть бути лише посадові особи, до компетенції яких входить відповідальність за додержання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху.

**Постанову в адміністративній справі** виносять начальник або заступник начальника відділення (відділу, управління, департаменту), командир або заступник командира окремого підрозділу Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, начальник відділу внутрішніх справ або особа, яка виконує його обов'язки.

**Стаття 139. Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення.**

Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху, самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для дорожнього руху, в тому числі забруднення дорожнього покриття, або невжиття необхідних заходів щодо їх усунення та попередження інших учасників руху про небезпеку, що виникла, або невжиття поса-

довими особами, відповідальними за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, утримання автомобільних доріг та вулиць, громадянами – суб'єктами господарської діяльності заходів щодо заборони руху підвідомчих технологічних транспортних засобів, сільськогосподарської техніки і машин на гусеничному ходу автомобільними дорогами і вулицями, покриття яких може бути пошкоджене, – тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від двадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, і накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, утримання автомобільних доріг та вулиць, громадян – суб'єктів господарської діяльності – від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин.

Порушення, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів чи іншого майна, – тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин і накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, утримання автомобільних доріг та вулиць, громадян – суб'єктів господарської діяльності – від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин.

**Об'єктом** правопорушення коментованої статті є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього та залізничного руху, а для частини 2 даної статті, що спричинили настання реальних наслідків у вигляді пошкодження транспортних засобів, вантажів чи іншого майна – також відносини у сфері власності.

**Об'єктивна сторона** правопорушень, передбачених коментованою статтею, полягає у пошкодженні автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху, самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху, створенні перешкод для дорожнього руху, в тому числі забрудненні дорожнього покриття або невжиття необхідних заходів щодо їх усунення та попередження інших учасників руху про небезпеку, що виникла, або невжитті посадовими особами, відповідальними за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів,

утримання автомобільних доріг та вулиць, громадянами – суб'єктами господарської діяльності заходів щодо заборони руху підвідомчих технологічних транспортних засобів, сільськогосподарської техніки і машин на гусеничному ходу автомобільними дорогами і вулицями, покриття яких може бути пошкоджене.

*Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху* – це протиправний (умисний або за необережністю) вплив на ці предмети (засоби, устаткування), коли з ладу виводяться окремі їхні частини, елементи та механізми, внаслідок чого вони стають повністю або частково непридатними для експлуатації відповідно до свого цільового призначення. Такі пошкодження мають бути не пов'язані з порушеннями Правил дорожнього руху, які призвели до ДТП. Тобто склад адміністративного правопорушення передбаченого статтею 139 КУпАП матиме місце у тому випадку, якщо ці пошкодження виникли не в наслідок ДТП. Інакше такі дії необхідно кваліфікувати за статтею 124 КУпАП.

*Самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху* – це такі дії, які вчинені сторонніми особами без дозволу власника цих технічних засобів або Державтоінспекції, крім випадків крайньої необхідності.

*Створення перешкод для дорожнього руху* – це навмисні або необережні дії учасників дорожнього руху та інших осіб, що призвели до розміщення (появи) у межах смуги руху транспортних засобів або пішоходів нерухомих об'єктів, інших перешкод, в тому числі забруднення дорожнього покриття, що змушує учасників дорожнього руху маневрувати або зменшувати швидкість аж до зупинки.

*Суб'єктивна сторона* правопорушень, передбачених коментованою статтею, характеризується наявністю як умислу, так і необережності.

*Суб'єктами* правопорушення можуть бути фізичні та посадові особи.

*Постанову в адміністративній справі* за правопорушення, передбачені частинами 1 та 2 коментованої статті, виносить суд.

***Стаття 140. Порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт.***

*Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху при утриманні автомобільних доріг і вулиць,*

залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху при виникненні умов, які загрожують безпеці руху, або неприйняття своєчасних заходів до відновлення безпечних умов для руху, — тягнуть за собою накладення штрафу на посадових осіб від шістдесяти до вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення визначеного законодавством порядку погодження з Державною автомобільною інспекцією: встановлення рекламоносіїв, технічних засобів організації дорожнього руху, проведення будь-яких робіт на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах, розроблення проектної документації на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та об'єктів дорожнього сервісу, здійснення пасажирських перевезень за встановленими маршрутами руху транспортних засобів загального користування, — тягне за собою накладення штрафу на громадян від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб, громадян — суб'єктів господарської діяльності — від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення нормативів щодо обладнання на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах місць: провадження робіт, залишення дорожніх машин, будівельних матеріалів, конструкцій тощо, а так само неусунення після закінчення робіт перешкод і неприведення автомобільної дороги, вулиці, залізничного переїзду в стан, що гарантує безперешкодний і безпечний рух транспортних засобів та пішоходів, — тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб, громадян — суб'єктів господарської діяльності — від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення, передбачені частинами першою, другою або третьою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, — тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і накладення штрафу на посадових осіб, громадян — суб'єктів господарської діяльності від п'ятдесяти до шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб.

**Об'єктом** правопорушень, передбачених коментованою статтею, є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху,

а для частини 4 цієї статті, що спричинили настання реальних наслідків у вигляді пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна є також відносини у сфері власності.

Диспозиції 1-4 частин коментованої статті є бланкетними. Для притягнення посадових осіб (громадян – суб'єктів господарської діяльності) до адміністративної відповідальності потрібно встановити факт порушення відповідних правил чи неналежне виконання своїх обов'язків зазначеним особами при утриманні автомобільних доріг і вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд тощо. Склад правопорушень, передбачених частинами 1–3 є формальним, частиною 4 – матеріальний, тобто для притягнення до адміністративної відповідальності обов'язковим є настання відповідних наслідків – створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

**Об'єктивна сторона** цих правопорушень полягає у порушенні правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху при утриманні автомобільних доріг і вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, невжитті заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху при виникненні умов, які загрожують безпеці руху, або неприйнятті своєчасних заходів до відновлення безпечних умов для руху, а також порушенні визначеного законодавством порядку погодження з Державною автомобільною інспекцією: встановлення рекламоносіїв, технічних засобів організації дорожнього руху, проведення будь-яких робіт на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах, розроблення проектної документації на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та об'єктів дорожнього сервісу, здійснення пасажирських перевезень за встановленими маршрутами руху транспортних засобів загального користування та порушенні нормативів щодо обладнання на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах місць: провадження робіт, залишення дорожніх машин, будівельних матеріалів, конструкцій тощо, а так само не усунення після закінчення робіт перешкод і не приведення автомобільної дороги, вулиці, залізничного переїзду в стан, що гарантує безперешкодний і безпечний рух транспортних засобів та пішоходів.

**Суб'єктивна сторона** правопорушень, передбачених коментованою статтею, характеризується наявністю як умислу, так і необережності.

*Суб'єктами* правопорушень, передбачених частиною 1 коментованої статті, можуть бути лише посадові особи, до компетенції яких належить додержання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху при утриманні автомобільних доріг і вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, вжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху при виникненні умов, які загрожують безпеці руху, або прийняття своєчасних заходів до відновлення безпечних умов для руху.

Підрозділ Державтоінспекції спільно з місцевими органами виконавчої влади та власниками вулично-дорожньої мережі повинні визначитися щодо переліку посадових осіб органів місцевого самоврядування (у тому числі тих, які відповідають за інженерне забезпечення населених пунктів (електро-, тепло-, водо, газопостачання), комунальних, дорожніх і залізничних організацій, які відповідають за утримання вулиць і доріг населених пунктів, автомобільних доріг загального користування та залізничних переїздів.

*Суб'єктами* правопорушень, передбачених частиною 2 коментованої статті, є посадові особи, які здійснили встановлення рекламносіїв, технічних засобів організації дорожнього руху, проведення будь-яких робіт на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах, розроблення проектної документації на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та об'єктів дорожнього сервісу, пасажирські перевезення за встановленими маршрутами руху транспортних засобів загального користування без погодження з Державною автомобільною інспекцією.

*Суб'єктами* правопорушень, передбачених частинами 3, 4 коментованої статті, можуть бути як посадові особи, так і громадяни – суб'єкти господарської діяльності .

*Постанову в адміністративній справі* за правопорушення, передбачені частинами 1, 2 та 3 коментованої статті виносять начальник або заступник начальника відділення (відділу, управління, департаменту), командир або заступник командира окремого підрозділу Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, начальник відділу внутрішніх справ або особа, яка виконує його обов'язки, частиною 4 коментованої статті – суд.

**Стаття 188-28. Невиконання законних вимог посадових осіб Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ.**

*Невиконання законних вимог (приписів) посадових осіб Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ щодо усунення*

порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, — тягне за собою накладення штрафу від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

*Припис* — безпосередньо виражене в тексті нормативно-правового акта державне владне веління. Є первинним елементом системи права та зовнішнім виявом правової норми. Має подвійну природу. З одного боку, припис включається до структури нормативного документа (пункту, статті), а з іншого — є елементом внутрішнього змісту акта, що визначає взаємозв'язок та взаємодію з іншими правовими положеннями акта. *Обов'язкові компоненти змісту припису:* адресат, характер відносин між владним органом і адресатом; характер поведінки суб'єктів, об'єкт права. *Необхідні ознаки припису:* нормативність, тобто загальний характер і можливість застосування до невизначеного кола осіб та числа ситуацій; правовий характер, що відбивається у чіткому вираженні в приписі змісту права, обов'язків та заборон, які регламентують поведінку суб'єктів права; обов'язковість припису, що зумовлюється його походженням від держави та рівнем поширення на суб'єктів; процедурність, що визначає особливий порядок прийняття, зміни чи відмови припису; юридична сила припису, що характеризує його підпорядкованість і взаємодію з іншими нормативними установленнями та можливість породжувати юридичні наслідки. Припис охороняється державою, у т. ч. засобами примусового характеру.

**Об'єктом** правопорушення є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також в сфері управління.

Припис надається керівнику підприємства, установи, організації, де позначаються конкретні недоліки (порушення), які виявлені співробітником Державтоінспекції. Для усунення недоліків (порушень) в приписі вказуються конкретні заходи, що підлягають виконанню. Приписом керівнику підприємства, установи, організації пропонується представити в підрозділ Державтоінспекції інформацію про вжиті заходи і вказується дата надання такої інформації, а також заходи впливу (дисциплінарні), які здійснив керівник до осіб, що сприяли порушенням.

**Об'єктивна сторона** цього правопорушення полягає у невиконанні припису Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ щодо усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху.

Невиконання припису посадової особи Державтоінспекції полягає в тому, що керівник підприємства, установи, організації, де виявлені недоліки, не вжив конкретних заходів, щодо усунення порушень правил, норм та стандартів, що забезпечують безпеку дорожнього руху, або не повністю виконав всі заходи, які були вказані у припису.

*Суб'єктивна сторона* цього правопорушення характеризується наявністю вини у формі умислу.

*Суб'єктами* правопорушення можуть бути лише посадові особи, до компетенції яких входить відповідальність за додержання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. Підрозділ Державтоінспекції спільно з місцевими органами виконавчої влади та власниками вулично-дорожньої мережі повинні визначитися щодо переліку посадових осіб органів місцевого самоврядування (у тому числі тих, які відповідають за інженерне забезпечення населених пунктів (електро-, тепло-, водо-, газопостачання), комунальних, дорожніх і залізничних організацій, які відповідають за утримання вулиць і доріг населених пунктів, автомобільних доріг загального користування та залізничних переїздів.

*Постанову в адміністративній справі* виносить суд.

Процедура оформлення працівниками Державтоінспекції матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визначена в Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, затвердженій наказом МВС України від 26.02.2009 № 77.

У разі виявлення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху працівник Державтоінспекції МВС відповідно до статті 255 КУпАП складає протокол про адміністративне правопорушення (додаток 16), копія якого під підпис вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснює порушникові його права і обов'язки, відповідно до статті 63 Конституції України та статті 268 КУпАП.

Протокол підписується особою, яка його склала, і особою, яка вчинила адміністративне правопорушення; за наявності свідків і потерпілих протокол про адміністративне правопорушення може бути підписаний також цими особами. У разі відмови порушника від підписання протоколу про адміністративне правопорушення в протоколі робиться запис про це, який засвідчується підписом свідків.

Особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, має право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, а також викласти мотиви своєї відмови від його підписання, які долучаються до протоколу.

При складанні протоколу про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 139, 140 КУпАП, до нього може додаватись акт обстеження ділянки вулично-шляхової мережі (додаток 17) з відповідними замірами та схемою про:

- пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, трамвайних колій чи технічних засобів регулювання дорожнього руху;
- самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху;
- перешкоду для дорожнього руху, у тому числі забруднення шляхового покриття;
- пошкодження асфальтобетонного покриття доріг унаслідок руху машин на гусеничному ході;
- умови та стан шляху, які загрожують безпеці дорожнього руху;
- порушення нормативів щодо обладнання на дорогах місць проведення ремонтних робіт, залишення дорожніх машин, будівельних матеріалів, конструкцій тощо;
- порушення або невиконання правил на підприємствах, в установах та організаціях під час розроблення та виготовлення транспортних засобів і деталей до них або інших предметів їх додаткового обладнання, під час проектування, реконструкції та ремонту шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд.

Згаданий акт складається працівником ДАІ за участю двох свідків, які його підписують. При цьому зазначаються прізвища, ім'я та по батькові, адреси проживання свідків. У подальшому цей акт використовується як доказ у справі про адміністративне правопорушення (стаття 251 КУпАП).

Під час складання протоколу про адміністративне правопорушення, передбаченого статтею 188-28 КУпАП, щодо невиконання законних вимог посадових осіб Державтоінспекції МВС щодо усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, додається акт обстеження ділянки вулично-шляхової мережі та копія раніше надісланого (врученого) листа.

## Висновок до розділу.

Державтоінспекція є головним органом, на який покладається забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. У складі Державтоінспекції створена та функціонує служба організації дорожнього руху, завданнями якої є здійснення контролю і нагляду за проектуванням, будівництвом, реконструкцією, ремонтом, утриманням та облаштуванням автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших об'єктів, що впливають на безпеку дорожнього руху; контроль за дотриманням вимог безпеки під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, руху великовагових і великогабаритних транспортних засобів. Для виконання покладених на Державтоінспекцію функцій з нагляду за станом доріг її працівники наділяються певним обсягом компетенції. Свої контрольно-наглядові функції у галузі організації дорожнього руху та нагляду за станом доріг підрозділи Державтоінспекції здійснюють у межах наданої компетенції з дотриманням вимог чинного законодавства.

## Контрольні питання до розділу:

1. Який вигляд має структура підрозділів організації дорожнього руху Державтоінспекції МВС України?
2. Що належить до функцій служби організації дорожнього руху?
3. Які права мають співробітники служби ОДР для виконання завдань, що стоять перед Державтоінспекцією?
4. Яким шляхом здійснюються контрольно-наглядові функції служби організації дорожнього руху?
5. Який порядок розгляду Державтоінспекцією проектної документації на будівництво (реконструкцію) і ремонт доріг загального користування, вулиць, а також дорожніх споруджень на них; залізничних переїздів?
6. Яким шляхом контролює Державтоінспекція будівництво, реконструкцією доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, об'єктів дорожнього сервісу, ліній міського електричного транспорту?
7. Який порядок узгодження Державтоінспекцією проектів і схем організації руху при проведенні відновлювального ремонту доріг і дорожніх споруджень?
8. Який порядок дій працівника Державтоінспекції у випадку виявлення недоліків в утриманні та обладнанні автомобільних доріг,

вулиць та залізничних переїздів, які загрожують безпеці дорожнього руху?

9. Які статті Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачають відповідальність за порушення правил, норм та стандартів під час проектування, будівництва, ремонту, утримання та користування автомобільними дорогами, вулицями, залізничними переїздами тощо?

#### **Рекомендована література до розділу:**

1. Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: науково-практичний коментар / За заг. ред. В. К. Колпакова / С. М. Протченко, М. М. Уздемир, М. Ю. Веселов та ін. – Донецьк : ДЮО ЛДУВС імені Е. О. Дідоренка, 2010. – 267 с.

2. Відповідальність за порушення правил безпеки та організації дорожнього руху : [збірник] / В. М. Зарецька (ред.), О. О. Костенко (упоряд.). – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 48 с.

3. Гусаров С. М., Адміністративно-правові засади управлінської діяльності державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Гусаров Сергій Миколайович / Національний ун-т внутрішніх справ. – Х., 2002. – 19 с.

4. Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України : [1-е офіційне видання станом на 01.08.2009] / Під заг. ред. С. Г. Коломійця, С. М. Протченка; редкол.: С. І. Будник, В. М. Бесчастний, Г. В. Георгієнко та ін. У 3 ч. – Частина 1. – К. : ДДАІ МВС України, Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2009. – 700 с.

5. Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України: [1-е офіційне видання станом на 01.08.2009] / Під заг. ред. С.Г. Коломійця, С.М. Протченка; редкол.: С. І. Будник, В. М. Бесчастний, Г. В. Георгієнко та ін. У 3 ч. – Частина 2. – К. : ДДАІ МВС України, Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2009. – 846 с.

6. Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України: [1-е офіційне видання станом на 01.08.2009] / Під заг. ред. С. Г. Коломійця, С. М. Протченка; редкол.: С. І. Будник, В. М. Бесчастний, Г. В. Георгієнко та ін. У 3 ч. – Частина 3. – К. : ДДАІ МВС України, Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2009. – 486 с.

7. Лебідь Н. В., Адміністративно-правовий статус державних інспекцій в Україні: автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Н. В. Лебідь; Нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2004. – 20 с.

8. Микитюк М. А., Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 [Електронний ресурс], Держ. ун-т внутр. справ. – Л., 2008. – 20 с.

9. Поленина С. В. Научные основы типологии нормативно-правовых актов в СССР / Поленина С. В., Сильченко Н. В. – М. : Наука, 1987. – 152 с.

10. Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : наказ МВС України від 26.02.2009 № 77.

11. Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху: розпорядження МВС України від 06.08.2009 № 683.

12. Собакарь А. О., Основи безпеки дорожнього руху: навч. посіб. / Собакарь А. О., Холмянський Я. Д., Тараненко С. М.; за ред. В. М. Бесчастного / – К. : Знання, 2007. – 312 с., 20 с. іл.

**Розділ 6. ВИЯВЛЕННЯ, ОБЛІК, ОБСТЕЖЕННЯ  
ТА ПЛАНУВАННЯ ЗАХОДІВ ПОКРАЩЕННЯ БЕЗПЕКИ  
ДОРОЖНЬОГО РУХУ ДІЛЯНОК І МІСЦЬ КОНЦЕНТРАЦІЇ  
ДТП НА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ ЗАГАЛЬНОГО  
КОРИСТУВАННЯ ТА ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ  
АДМІНІСТРАТИВНИХ ТЕРИТОРІЙ МІСТ (районів)**

**6.1 Порядок визначення ділянок і місць концентрації  
ДТП та їх оцінка**

Для визначення ролі дорожніх умов у виникненні ДТП і для вживання заходів з підвищення безпеки руху в місцях їх виникнення слід проводити аналіз умов і причин подій. Для аналізу використовують відомості про причини і умови ДТП, а також наявні в дорожній організації дані про дорожні умови на ділянках (місцях) ДТП, зібрані в ході їх діагностики. При вивченні кожного ДТП, пов'язаного з незадовільними дорожніми умовами, необхідно встановити конкретні недоліки в змісті та інженерному облаштуванні автомобільних доріг, що сприяли його виникненню.

Результатом аналізу повинні бути заходи з усунення наявних недоліків. У випадках, коли оперативного усунути причини ДТП в повному об'ємі неможливо, власники автомобільних доріг і вулиць розробляють і здійснюють узгоджені з Державтоінспекцією заходи щодо організації руху і визначають перспективні заходи (програми) по підвищенню безпеки руху на небезпечних ділянках, які включають в план робіт дорожніх організацій. Аналіз розподілу ДТП за протяжністю доріг необхідно проводити щорічно для виявлення ділянок (місць) концентрації подій, вивчення причин їх виникнення на певних ділянках і призначення заходів щодо вдосконалення дорожніх умов на цих ділянках. Ділянки (місця) концентрації ДТП виявляють з урахуванням інтенсивності транспортних потоків шляхом аналізу розподілу аварійності за ділянками з розрахунковою протяжністю і за роками аналізованого періоду.

*До місць концентрації ДТП слід відносити ділянки доріг протяжністю до 150 м у населеному пункті та протяжністю до 250 м за його межами, на яких протягом трьох останніх повних календарних років, кількість ДТП становить дванадцять та більше, або чотири та більше з потерпілими, а значення коефіцієнта пригод перевищує 1,44 – за умови врахування всіх ДТП (з потерпілими та з матеріальним збит-*

ком), або 0,40 – за умови врахування ДТП тільки з потерпілими. Про виявлення нового місця концентрації (ділянки) ДТП доповідається рапортом начальнику ДАІ, у якому зазначається необхідність наближення до нього патрулів ДПС, проведення додаткового обстеження вулично-дорожньої мережі, впровадження заходів щодо вдосконалення ОДР та покращення дорожніх умов.

Виявлення ділянок (місць) концентрації ДТП на автомобільних дорогах загального користування проводиться власниками автомобільних доріг, щорічно в першому кварталі поточного року на основі аналізу лінійного розподілу ДТП. Спочатку слід аналізувати лінійний розподіл аварійності з потерпілими, а потім ДТП з потерпілими та матеріальним збитком.

Всі визначені ділянки (місця) концентрації ДТП підлягають комісійному обстеженню власниками доріг, за участю представників Державтоінспекції МВС України та наукової установи, для аналізу причин виникнення аварійності та призначення заходів спрямованих на ліквідацію ділянок (місць) концентрації ДТП в першому півріччі для складання дорожніми організаціями планів з виконання заходів щодо ліквідації ділянок (місць) концентрації ДТП і їх фінансування.

За результатами обстеження, ділянку (місце) концентрації ДТП необхідно ставити на облік дорожньому підприємству, яке обслуговує конкретну ділянку дороги та територіальним підрозділам Державтоінспекції МВС України. Оцінка кожної нової ділянки чи місця концентрації ДТП за ступенем небезпеки повинна здійснюватись шляхом визначення Кпр за даними аварійності протягом трьох попередніх років перед призначенням заходів з підвищення безпеки руху.

Коефіцієнт пригод (Кпр) для ділянок (місць) концентрації ДТП визначають відповідно для кількості ДТП з постраждалими, або загальної їх кількості за формулою:

*Формула 1*

$$K_{np} = \frac{10^6 \cdot z}{t \cdot 365 \cdot NL}, \text{ пригод./1 млн. автомобіле-кілометрів пробігу}$$

де  $z$  – кількість ДТП на ділянці (місці) концентрації ДТП, шт.;  
 $N$  – середньорічна добова інтенсивність руху за останній рік періоду спостереження за розподілом ДТП на ділянці дороги, авт/добу;

$t$  – кількість років спостереження за розподілом ДТП ( в даному випадку три роки);

$L$  – довжина ділянки, км (не враховується для коротких ділянок протяжністю менш ніж один кілометр).

*Приклад: 1*

– МК ДТП м. Дніпропетровськ, Донецьке шосе-вул. Березинська,  
–  $N$  – середньорічна добова інтенсивність руху визначена оперативним методом, складає – 31 237 авт/добу;

–  $z$  – кількість ДТП в МК з потерпілими за два роки складає – 9 ДТП.

– – кількість років спостереження за розподілом ДТП – 2 роки  
 $= 1000000 \times 9/2 \times 36 \ 5 \times 31237 = 0,39$ .

Методика визначення інтенсивності руху транспорту на вулично-дорожній мережі оперативним методом обліку.

Наприклад: інтенсивність руху за період обліку – 10хв з 10 до 11 години дорівнює 120 автомобілів. Визначаємо інтенсивність руху за годину

$$N_{\text{година}} = 120 \times 6 = 720 \text{ авт/год,}$$

*Таблиця 40*

Години доби	Коефіцієнт розподілу інтенсивності за годинами – Кгодина	Години доби	Коефіцієнт розподілу інтенсивності за годинами – Кгодина	Години доби	Коефіцієнт розподілу інтенсивності за годинами – Кгодина
0-1	0,35	8-9	7,89	16-17	8,60
1-2	0,70	9-10	6,13	17-18	6,62
2-3	0,49	10-11	6,69	18-19	5,07
3-4	0,70	11-12	5,92	19-20	4,65
4-5	1,62	12-13	6,25	20-21	2,89
5-6	1,83	13-14	6,90	21-22	1,90
6-7	3,17	14-15	5,99	22-23	1,90
7-8	5,42	15-16	7,12	23-24	1,20

Добову інтенсивність руху за даними годинної з урахуванням коефіцієнту (Кгодина) визначаємо за формулою

$$N_{\text{доба}} = M_{\text{година}} \times$$

Коефіцієнти	Дні тижня											
	понеділок	вівторок	среда	четвер	п'ятниця	субота	неділя					
К тижня	1,036	1,029	1,074	1,116	1,122	0,996	0,657					
К місяць	Місяці року											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	1,00	0,92	0,79	1,00	1,26	1,01	0,99	1,02	1,01	0,98	1,03	1,0

Уявимо що інтенсивність визначалась у понеділок у липні, тоді визначаємо середньорічну добову інтенсивність за формулою:

$$N_{\text{пробігу}} = \frac{N_{\text{місяць}} \cdot M_{\text{місяць}}}{M_{\text{місяць}}}$$

У разі сезонного коливання добової інтенсивності руху більше ніж на 20 %, інтенсивність руху визначають інтерполяцією за формулою:

Формула 2

$$N = \frac{Z_1 \cdot N_1 + Z_2 \cdot N_2 + \dots + Z_n \cdot N_n}{Z_1 + Z_2 + \dots + Z_n}$$

де  $Z_1, Z_2, \dots, Z_n$  – кількість ДТП за відповідні сезони (місяці) року, шт.;

$N_1, N_2, \dots, N_n$  – середньодобова інтенсивність руху за сезони (місяці) року, в які скоєно ДТП, авт/добу.

**Місяця концентрації ДТП** – це обмежені за довжиною ділянки вулиць або доріг (до 50 метрів), зупинки пасажирського транспорту загального користування, пішохідні переходи, залізничні переїзди, штучні споруди та інші елементи ВДМ, на яких має місце критерій, зазначений у таблиці 41, а значення коефіцієнта пригод перевищує 0,40 – за умови врахування ДТП тільки з потерпілими.

**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 таблиці 41, а значення коефіцієнта пригод перевищує 0,40 – за умови врахування ДТП тільки з потерпілими.

Таблиця 41

**Критерії віднесення до місця (ділянки) концентрації ДТП**

Міста	Кількість населення, чол.	Кількість ДТП з потерпілими, що скоєні протягом:	
		одного року	двох років
Найбільші	Більше 1, 0 млн.	≥ 5	≥ 8
Більші	500 тис. – 1,0 млн.	≥ 4	≥ 6
Великі	250 тис. – 500 тис.	≥ 3	≥ 4
Середні	100 тис. – 250 тис.	≥ 3	≥ 4
Малі	Менше 100 тис.	≥ 3	≥ 4

Під час визначення ділянки (місця) концентрації ДТП за даними лінійного розподілу аварійності з постраждалими, в картку обліку ділянки (місця) концентрації ДТП слід заносити дані про наявну аварійність з матеріальним збитком для детального аналізу причин скоєння ДТП. Дані щодо інтенсивності руху на автомобільних дорогах повинні надаватись дорожніми підприємствами.

Оцінка кожної нової ділянки (місця) концентрації ДТП за ступенем небезпеки здійснюється шляхом визначення коефіцієнта пригод (Кпр) згідно з формулою 1. Адресу ділянки (місця) концентрації ДТП слід визначати за розміщенням адреси першої та останньої ДТП на ділянці їх концентрації ( $км+м - км+м$ ). Довжина ділянки (місця) концентрації ДТП дорівнює фактичній довжині і визначається як різниця між місцем скоєння (адресою) останньої та першої ДТП на визначеній ділянці їх концентрації. На визначені ділянки (місця) концентрації ДТП власники доріг повинні попередньо скласти картки обліку ділянок (місць) концентрації ДТП.

У картках обліку ділянок (місць) концентрації ДТП необхідно зазначати наступні дані про аварійність:

- 1) точне місце скоєння ДТП (км + м);
- 2) дату та час скоєння кожної ДТП;

3) день тижня;

4) вид ДТП;

5) причини та обставини, за яких сталася ДТП:

- недоліки в організації дорожнього руху чи незадовільний стан утримання ділянки дороги, що сприяли виникненню ДТП, якщо такі відмічені в картці обліку ДТП чи протоколах огляду місця скоєння ДТП;

- особливості виникнення кожної ДТП, що можна визначити із складеної схеми ДТП чи опису причин скоєння ДТП, які зафіксовані в картці обліку ДТП (такі як: при «наїзді на пішохода» останній рухався вздовж дороги чи переходив дорогу, на пішохідному переході чи поза ним тощо; при «зіткненні» – лобове, дотичне тощо);

- порушення Правил учасниками дорожнього руху (якщо це зафіксовано в картці обліку ДТП чи протоколах огляду місця скоєння ДТП);

6) тяжкість наслідків (кількість людей, що загинули або були поранені);







7) номер облікової картки ДТП;





8) схему ділянки (місця) концентрації ДТП із зазначенням ситуації, геометричних характеристик плану, поздовжнього та поперечного профілю на цих та суміжних ділянках.

До зняття ділянки чи місця концентрації ДТП з обліку, Кпр коригувати не дозволяється.

Під час аналізу ДТП аналізуються такі види ДТП, відповідно до таблиці 42.

Таблиця 42

Вид ДТП	Шифр ДТП	Умовні позначення
1	2	3
Зіткнення	01	
Перекидання	02	
Наїзд на транспортний засіб, що стоїть	03	
Наїзд на перешкоду	04	
Наїзд на пішохода	05	
Наїзд на велосипедиста	06	

1	2	3
Наїзд на гужовий транспорт	07	
Наїзд на тварин	08	
Падіння пасажирів	09	
Падіння вантажів	10	

Ділянки та місця концентрації ДТП за ступенем небезпеки дорожніх умов для руху транспортного потоку оцінюються як малонебезпечні, небезпечні та дуже небезпечні в залежності від значення коефіцієнта пригод ( $K_{пр}$ ), наведеного в таблицях 42 та 43.

Таблиця 42

**Оцінка ділянок (місць) концентрації ДТП за ступенем небезпеки для руху транспортного потоку за умови врахування ДТП з постраждалими**

Граничні значення коефіцієнта пригод, ( $K_{пр}$ )	Ступінь небезпеки дорожніх умов для руху транспортного потоку
0,41 – 0,80	малонебезпечні
0,81 – 1,20	небезпечні
> 1,20	дуже небезпечні

Таблиця 43

**Оцінка ділянок (місць) концентрації ДТП за ступенем небезпеки для руху транспортного потоку при врахуванні всіх ДТП (з постраждалими та з матеріальним збитком)**

Граничні значення коефіцієнта пригод, ( $K_{пр}$ )	Ступінь небезпеки дорожніх умов для руху транспортних потоків
1,45 – 1,70	малонебезпечні
1,71 – 1,96	небезпечні
> 1,96	дуже небезпечні

## 6.2 Облік ділянок (місць) концентрації ДТП

Виявлене нове місце концентрації ДТП береться на облік відповідними комунальними організаціями, що підпорядковані міським виконавчим органам влади. На кожну ділянку (місце) концентрації ДТП заводиться наглядова справа, до якої включається картка обліку МК ДТП. До неї заносяться всі дорожньо-транспортні пригоди, що скоєні в цьому місці (на ділянці) з часу її постановки на облік. 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 адмінматеріалах.

Ділянки (місця) концентрації ДТП на автомобільних дорогах виявляються на підставі лінійного аналізу аварійності. При цьому на схемі автомобільної дороги, яка виконана в масштабі не менше 1:1000, у межах обслуговування підрозділу ДАІ умовними знаками позначаються місця скоєння автопригод, у т. ч. з матеріальними збитками, із зазначенням їх виду, дати та реєстраційного номера картки ДТП. На вказаній схемі додатково позначаються всі розв'язки, перехрестя, примикання, об'єкти дорожнього сервісу тощо. Для населених пунктів картографічний аналіз здійснюється шляхом нанесення умовних позначок ДТП на карту (схему) міста (району), яка виконана в масштабі 1:5000 чи 1:10000. Місця, у яких кількість ДТП досягла граничних значень (критеріїв), позначаються на карті (схемі) шляхом обведення їх зони контуром червоного кольору і підлягають постановці на облік протягом доби.

**Картографічний аналіз ДТП** (карти територій та окремо районних центрів, які обслуговуються підрозділом, з відповідними відмітками місць скоєння ДТП, масштаб 1:5000, 1:10000).

Картографічний аналіз проводиться для визначення ділянок (місць) на вулично-шляховій мережі міста (іншого населеного пункту).

Картографічний аналіз здійснюється шляхом нанесення спеціальними позначками місць скоєння ДТП на карти територій та окремо районних центрів, які обслуговуються підрозділом, з відповідними відмітками місць скоєння ДТП.

При цьому повинні бути вказані:

- вид ДТП умовними позначками, які наносяться червоним кольором для ДТП з потерпілими та синім або чорним – для ДТП з матеріальними збитками;
- дата скоєння ДТП;
- реєстраційний номер обліку ДТП.

Нанесення позначок про ДТП здійснюється в тижневий термін після скоєння ДТП.

Картка обліку ділянки (місця) концентрації ДТП у тижневий термін після призначення заходів на кожен ділянку (місце) концентрації ДТП складається представниками дорожнього підприємства. Інформація про кожну пригоду в таких картках повинна відповідати картці обліку ДТП, яка складається працівниками Державтоінспекції. В 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.

У картці або на окремому аркуші, що додається до неї, також фіксуються всі результати проведених обстежень у вигляді масштабної схеми (1:500) відповідної ділянки вулично-дорожньої мережі з відображенням геометричних параметрів проїзної частини, тротуарів та інших споруд у межах червоних ліній (смуг відведення автомобільних доріг), відомості про дорожні умови, існуюча схема організації дорожнього руху та позначення ДТП. Схема організації дорожнього руху виконується відповідно до вимог ДСТУ 4159 та ГСТУ 218-03450778.092. До картки обліку вносяться заходи, що пропонується впровадити для усунення недоліків в організації дорожнього руху і незадовільних дорожніх умов, які призвели до виникнення ділянки (місця) концентрації ДТП та здійснюється контроль за їх виконанням. У разі виконання заходів у картці робиться відмітка про їх виконання.

Картка обліку ділянки (місця) підлягає остаточному оформленню у тижневий термін після комісійного обстеження ділянки (місця) концентрації ДТП та визначення заходів щодо вдосконалення дорожніх умов. На зворотній стороні картки обліку ділянки (місця) концентрації ДТП необхідно схематично нанести ситуацію (у вигляді ескізу довільного масштабу чи копії електронного паспорта дороги, або ксерокопії схеми організації дорожнього руху відповідної ділянки (місця) концентрації ДТП ).

Копії карток ділянок (місць) концентрації ДТП дорожні підприємства у тижневий термін повинні надати структурним підрозділам, відповідальним за експлуатаційне утримання ділянок автомобільних доріг для реалізації призначених заходів, територіальним підрозділам Державтоінспекції МВС України для контролю виконання заходів та, з річними звітами, центральному органу управління автомобільними дорогами.

Після обстеження всіх попередньо виявлених та існуючих ділянок (місць) концентрації ДТП на дорогах загального користування, які обслуговує конкретне дорожнє підприємство, необхідно скласти загальний Акт наявності ділянок (місць) концентрації ДТП, в якому вказується назва дорожнього підприємства, назви доріг, адреси ділянок (місць) концентрації ДТП та їх загальна кількість. Акт завіряється членами комісії.

Остаточне рішення про взяття на облік нової ділянки (місця) концентрації ДТП повинно прийматися на підставі щоквартального аналізу ДТП з урахуванням їх характеру, причин, часу та дати скоєння. Зазначений аналіз здійснюється в територіальних підрозділах Державтоінспекції.

Ділянки і місця концентрації ДТП позначаються протягом 5 днів з часу виявлення дорожніми знаками 1.39 «Інша небезпека (аварійно-небезпечна ділянка)» згідно з ДСТУ 2586 разом з табличкою 7.2.1 «Зона дії».

Якщо матеріалами розгляду ДТП встановлено, що останні були скоєні під впливом певних тимчасових обставин, що не мають систематичного характеру для даної ділянки (місця) (різке погіршення погодних умов, проведення аварійних робіт тощо), фізичного стану учасників дорожнього руху (алкогольне або наркотичне сп'яніння, різке погіршення фізичного стану тощо) або інших причин, не пов'язаних з дорожньою ситуацією та існуючою організацією дорожнього руху, то такі дорожньо-транспортні пригоди при визначенні ділянок (місць) концентрації ДТП допускається не враховувати, про що спільно з представниками територіального ДАІ готується обґрунтований висновок.

Створюється комісія з числа представників комунальних господарств, місцевої влади та Державтоінспекції та складається відповідний акт обстеження, в якому визначаються першочергові заходи. Після чого надсилається інформація до органів місцевої влади для прийняття рішення про виділення ціленаправленого фінансування за проведення робіт з удосконалення організації дорожнього руху з метою ліквідації умов та причин скоєння ДТП. При необхідності для належного обґрунтування та розрахунків вартості робіт. Щодо виконання запропонованих заходів з покращення безпеки дорожнього руху в ділянках (місцях) концентрації ДТП можливе залучення представників наукових установ.

Картки та всі матеріали до них (схеми ОДР, копії приписів ДАІ та інформацій, а також всі письмові відповіді) зберігаються у нагля-

довій справі з моменту виявлення місця (ділянки) концентрації і протягом двох років після зняття даного місця з обліку.

Щороку представники дорожнього підприємства повинні подавати в центральний дорожній орган інформацію про роботу на ділянках і місцях концентрації ДТП за поточний рік. Копію зазначеної інформації слід також надавати до Державтоінспекції МВС України.

Зняття з обліку ділянок (місць) концентрації ДТП слід здійснювати за результатами аналізу лінійного розподілу ДТП під час щорічного комісійного обстеження ділянок (місць) концентрації ДТП. Зняття з обліку проводиться спільним рішенням представників власника ділянки дороги, Державтоінспекції МВС України та наукової установи за умови виконання запланованих заходів і досягнення значень Кпр, що не перевищує 0,4 за даними аварійності за три останні роки після взяття на облік ділянки (місця). Рішення про зняття з обліку ділянок і місць концентрації ДТП необхідно оформити актом. Картка обліку ділянки (місця) концентрації ДТП після зняття з обліку повинна зберігатись три роки. Після зняття з обліку ділянок (місць) концентрації ДТП дорожні знаки 1.39 «Інша небезпека» з табличками 7.2.1 «Зона дії» необхідно демонтувати в тижневий термін, якщо їх наявність не передбачена іншими причинами.

У кожному підрозділі шоквартально аналізується хід виконання заходів щодо ліквідації причин і умов виникнення ділянок (місць) концентрації ДТП, їх ефективність, стан аварійності тощо. Готуються відповідні звіти та направляється інформація органам виконавчої влади щодо фінансування запропонованих заходів.

### **6.3 Обстеження ділянок (місць) концентрації ДТП та планування заходів покращання безпеки дорожнього руху**

Обстеження ділянок (місць) концентрації ДТП виконується для встановлення і фіксації існуючих дорожніх умов та недоліків в організації дорожнього руху, що сприяли їх виникненню. Обстеження ділянок (місць) концентрації ДТП проводиться візуально, або із застосуванням, у разі необхідності, спеціальних приладів та засобів у відповідності з вимогами нормативних документів. При цьому вивчається безпосередньо ділянка (місце) концентрації ДТП та ділянки (зони впливу), яка до неї примикає:

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

Під час щорічного комісійного обстеження ділянок (місць) концентрації ДТП необхідно встановити і зафіксувати існуючі дорожні умови та перевірити наявність чи відсутність недоліків в експлуатаційному стані та утриманні автомобільних доріг, організації дорожнього руху, що сприяли виникненню зафіксованих видів ДТП та можуть впливати в подальшому на виникнення аварійності на даній ділянці дороги.

При оцінці стану покриття та інших елементів вулиць (доріг) слід керуватися Державним стандартом України ДСТУ 3587 – 97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану»; технічних засобів регулювання – ДСТУ 4100-2002 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування» та ДСТУ 4092-2002 «Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки»; дорожньої розмітки – ДСТУ 2587-94 «Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування», ПКМУ № 198 «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів». Розроблення планів і здійснення заходів з удосконалення дорожніх умов на ділянках і місцях концентрації ДТП слід виконувати позачергово.

Під час обстеження ділянок і місць концентрації ДТП необхідно визначати відповідність стану геометричних параметрів і характеристик автомобільних доріг чинним нормативним документам та проекту (схеми) організації дорожнього руху, слід ретельно обстежити дорожні умови на суміжних з ними ділянках по 300 м в обох напрямках руху; за умови складних ділянок пересіченої місцевості – додатково по 500 м в обох напрямках руху для виявлення впливу дорожніх умов на суміжних ділянках на аварійність виявленої ділянки (місця) концентрації ДТП.

При комісійному обстеженні необхідно:

- визначити інтенсивність руху, якщо такі дані не були отримані попередньо;
- провести додаткові заміри транспортно-експлуатаційних показників дорожніх покриттів;
- визначити відповідність геометричних параметрів і характеристик, стану облаштування автомобільних доріг та застосування технічних засобів чинним нормативним документам та проекту (схеми) організації дорожнього руху;
- детально проаналізувати види ДТП та причини їх скоєння, в тому числі з урахуванням сезонного утримання доріг та пори доби (день, ніч, сутінки);

- визначити заходи підвищення безпеки руху шляхом ліквідації недоліків в експлуатаційному утриманні, експлуатаційному стані доріг та ліквідації причин, пов'язаних з виникненням аварійності на даній ділянці дороги.

Якщо після виявлення, постановки на облік та проведення обстеження ділянки (місця) концентрації ДТП у ньому змінюються умови дорожнього руху чи параметри транспортних потоків, у картці обліку необхідно зробити відповідні відмітки та відкоригувати намічені заходи з додатковим внесенням корективів в паспорт вулиці.

Під час обстеження ділянки (місця) концентрації ДТП вивчаються і позначаються в картці або на окремій схемі в масштабі 1:500, що додається до неї:

- наявність та розташування місць тяжіння транспорту та пішоходів (прохідних та воріт підприємств та установ, торговельних закладів, місць масового відпочинку, автовокзалів, вокзалів, дитячих та навчальних закладів, спортивних споруд, пунктів харчування тощо);

- наявність поблизу них спеціальних майданчиків для зупинки та тимчасового зберігання транспорту, їх відповідність вимогам ДБН;

- інтенсивність і склад транспортних потоків, їх розподіл за напрямками руху та інтенсивність пішохідних потоків (підраховані в години «пік» і найбільш аварійний час доби);

- швидкість руху транспортних засобів (на перегонах), їх затримка на перехрестях та потоки насичення;

- за обліковими картками інженерного обстеження дорожніх умов на небезпечних ділянках параметри плану і профілю ділянок вулично-шляхової мережі (відповідність ширини проїзної частини й кількості смуг для руху, наявність додаткових смуг для руху на підйом, перед перехрестями, перехідно-швидкісних смуг, поширення та наявність віражів на кривих малого радіусу, повздовжні ухили на підходах тощо);

- видимість транспортних засобів, що рухаються конфліктуючими напрямками, оглядовість технічних засобів регулювання дорожнього руху (ТЗРДР) та їх відповідність нормативам;

- стан проїзної частини;

- наявність тротуарів, пішохідних доріжок (особливо в районі зупинок міського громадського пасажирського транспорту), їх стан;

- розташування зупинок пасажирського транспорту загального користування (зупинки нерейсового транспорту повинні бути роз-

ташовані на відстані не менше 20 м за перехрестями (пішохідними переходами), а рейсового – перед перехрестями (пішохідними переходами) та їх обладнання (наявність заїзних кишень, посадкових майданчиків та відповідність їх параметрів нормативним);

- наявність пішохідних переходів, відповідність їх розміщення основним напрямкам пішохідних потоків та вимогам нормативних документів;

- обладнання дорожніми знаками, розміткою, достатність інформування про їх розташування пішоходів;

- розташування технічних засобів регулювання дорожнього руху, його відповідність дислокаціям та вимогам ДСТУ;

- наявність світлофорного регулювання, режим його роботи;

- характерні порушення правил дорожнього руху.

Не пізніше триденного строку після обстеження місця (ділянки) концентрації ДТП спеціалізованим, дорожнім, комунальним, залізничним та іншим відповідним організаціям направляються вимоги (подання) щодо впровадження технічних засобів регулювання дорожнього руху, пропозиції стосовно проведення реконструктивних, будівельних та інших необхідних робіт з удосконалення дорожніх умов, організації дорожнього руху. Реєстрація вимог (подань) ведеться в журналі, а їх копії та копії пропозицій додаються до карток обліку ділянок (місць) концентрації ДТП.

За результатами обстеження дорожніх умов та виявлення недоліків в організації дорожнього руху, що сприяли виникненню місця (ділянки) концентрації дорожньо-транспортних пригод, намічаються заходи щодо їх усунення. Заходи з удосконалення дорожніх умов на ділянках (місцях) концентрації ДТП слід розробляти з урахуванням видів ДТП, детального аналізу причин їх скоєння, за даними карток обліку ДТП та за висновками обстеження місць (ділянок) концентрації ДТП. Основним принципом призначення заходів з безпеки дорожнього руху на ділянках (місцях) концентрації ДТП є ліквідація недоліків в експлуатаційному утриманні та технічному стані автомобільних доріг, які пов'язані з виникненням ділянок (місць) концентрації ДТП.

Заходи з удосконалення дорожніх умов на ділянках і місцях концентрації ДТП розділяють на три групи: термінові, сезонні, перспективні (схема 5).



**термінові** (впровадження заходів здійснюється на підставі вимог (подань) ДАІ);

**сезонні** (впроваджуються протягом будівельного сезону на підставі інформації Державтоінспекції, які направляються до обласних служб автомобільних доріг та обласних (міських, районних) державних адміністрацій);

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

Виявлені ділянки (місця) концентрації ДТП слід позначати протягом 5 днів, з часу взяття на облік, дорожніми знаками 1.39 «Інша небезпека (аварійно – небезпечна ділянка)» разом з табличкою 7.2.1 «Зона дії».

При визначенні заходів, пріоритет слід надавати зміненню організації дорожнього руху та незначним реконструктивним заходам щодо параметрів вулично-шляхової мережі, виконуваним дорожньо-комунальними організаціями, а саме:

- введенню світлофорного регулювання відповідно до вимог нормативних документів або вдосконаленню режимів роботи існуючих світлофорних об'єктів в тому числі передбачення їх в режимі цілодобової роботи;

- приведенню розміщення дорожніх знаків та пішохідних огорожень відповідно до вимог ДСТУ, в тому числі заміни знаків 2.1 «Дати дорогу» на знаки 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено», введенню обґрунтованих обмежень на рух транспортних засобів та пішоходів;

- нанесенню необхідної дорожньої розмітки (згідно з розробленими та затвердженими схемами організації дорожнього руху);

- влаштуванню шумових смуг на під'їздах до МК ДТП;

- упорядкуванню розміщення зупинок міського пасажирського транспорту 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 тимчасових споруд, що їх обмежують, в тому числі малих архітектурних форм, кіосків та т.ін.;

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

- влаштуванню штучного освітлення або доведенню його рівня до нормативного, в тому числі нанесення вертикальної розмітки на електроопорах зовнішнього освітлення.

- відповідно до вимог ДСТУ, влаштуванню «елементів примусового зниження швидкості»

- відповідно до вимог ДСТУ, влаштуванню «вставок дорожніх розмічальних»

- в якості експерименту виконанню наземних пішохідних переходів, піднятих над проїзною частиною, конструктивно у вигляді «елементів примусового зниження швидкості»

Заходи з підвищення безпеки руху та зниження аварійності на ділянках (місцях) концентрації ДТП чи суміжних з ними ділянках підлягають виконанню у повному обсязі у терміни, зазначені в картці обліку ділянки (місця) концентрації ДТП. Контроль виконання запланованих заходів на ділянках (місцях) концентрації ДТП необхідно здійснювати при комісійних обстеженнях, за участю представників дорожнього підприємства, Державтоінспекції та спеціалістів наукової установи згідно із встановленим терміном виконання заходів.

У разі виконання запланованих заходів, коли не досягнуто зменшення аварійності, необхідно розробити додаткові заходи, направлені на підвищення безпеки руху.

Щороку, при річній звітності, власники доріг повинні надавати центральному органу управління автомобільними дорогами та У(В) ДАІ головних управлінь, управлінь МВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі інформацію про роботу на ділянках (місцях) концентрації ДТП.

До вищезазначеної інформації потрібно також додавати:

- 1) Картки обліку ділянок (місць) концентрації ДТП, взятих на облік у поточному році.

- 2) Акт наявності ділянок і місць концентрації ДТП.

- 3) Акт про зняття з обліку ділянок (місць) концентрації ДТП.

## Висновок до розділу.

Для усунення причин та умов, що сприяють створенню аварійних ситуацій та виникненню ДТП на вулично-дорожній мережі, треба проводити їх аналіз та вивчення. Визначення місць концентрації ДТП, яке здійснюється на підставі обліку та аналізу автопригод на певній ділянці (перехресті) автомобільної дороги, вулиці проводиться для подальшого обстеження таких місць на предмет наявності недоліків у параметрах та облаштуванні елементів вулично-дорожньої мережі.

Виявлення ділянок (місць) концентрації ДТП на автомобільних дорогах загального користування проводиться власниками автомобільних доріг щорічно в першому кварталі поточного року на основі аналізу лінійного розподілу ДТП. Для встановлення і фіксації існуючих дорожніх умов та недоліків в організації дорожнього руху, що сприяли виникненню ДТП виконується обстеження ділянок (місць) концентрації ДТП. Обстеження таких ділянок (місць) проводиться візуально або із застосуванням, у разі необхідності, спеціальних приладів та засобів, відповідно до вимог нормативних документів. Під час обстеження ділянок (місць) концентрації ДТП встановлюються і фіксуються існуючі дорожні умови, перевіряються наявність чи відсутність недоліків в експлуатаційному стані та утриманні автомобільних доріг, організації дорожнього руху, що сприяли виникненню зафіксованих видів ДТП та можуть впливати в подальшому на виникнення аварійності на даній ділянці дороги. На підставі результатів обстежень розробляються заходи з усунення наявних недоліків, удосконалення умов та організації дорожнього руху. Заходи з удосконалення дорожніх умов на ділянках і місцях концентрації ДТП розділяють на три групи: термінові, сезонні, перспективні. При визначенні заходів пріоритет слід надавати зміненню організації дорожнього руху та незначним реконструктивним заходам щодо параметрів вулично-шляхової мережі

Заходи з підвищення безпеки руху та зниження аварійності на ділянках (місцях) концентрації ДТП чи суміжних з ними ділянках, підлягають виконанню у повному обсязі у терміни зазначені в картці обліку ділянки (місця) концентрації ДТП. Контроль виконання запланованих заходів на ділянках (місцях) концентрації ДТП необхідно здійснювати при комісійних обстеженнях, за участю представників дорожнього підприємства, Державтоінспекції та спеціалістів

наукової установи згідно із встановленим терміном виконання заходів.

### **Контрольні питання до розділу:**

1. Що таке місця концентрації ДТП?
2. Що таке ділянка концентрації ДТП?
3. Які критерії віднесення до місця (ділянки) концентрації ДТП?
4. Які дані про аварійність зазначаються у картках обліку ділянок (місць) концентрації ДТП?
5. Яким чином проводиться облік ділянок (місць) концентрації ДТП?
6. Яким шляхом здійснюється картографічний аналіз ДТП?
7. Який порядок зняття з обліку ділянок (місць) концентрації ДТП?
8. Що необхідно зробити при комісійному обстеженні ділянок і місць концентрації ДТП?
9. На які групи розділяють заходи з удосконалення дорожніх умов на ділянках і місцях концентрації ДТП?

### **Рекомендована література до розділу:**

1. Порядок визначення ділянок і місць концентрації ДТП дорожньо-транспортних пригод на дорогах загального користування: СОУ 45.2-00018112-007:2008.

2. Поліщук В. П., До питання управління безпекою руху на автомобільних дорогах загального користування // Вісник національного транспортного університету. В 2-х частинах : Ч. 2. – К. : НТУ, 2007. – Вип. 15. – С. 113-121.

3. Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху: розпорядження МВС України від 06.08.2009 № 683.

4. Святенко А. А., Участь підрозділів ДАІ у виявленні та ліквідації аварійно-небезпечних ділянок на автошляхах: науково-методичні рекомендації / Святенко А. А., Холмянський Я. Д., Якимчук В. М. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2008. – 92 с.

5. Уздемир М. М., Методика моніторингу, ліквідації та превенції місць концентрації ДТП в умовах зростання рівня автомобілізації: науково-практичні рекомендації / Уздемир М. М., Холмянський Я. Д., Собакарь А. О. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2009. – 82 с.

## ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ ТА ТЕРМІНОЛОГІЯ У СФЕРІ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

*У цьому підручнику основні поняття використані в такому значенні:*

**Автомобільна дорога** – частина території, призначена для руху транспортних засобів з усіма розташованими на ній штучними спорудами та засобами організації дорожнього руху, яка знаходиться за межами населених пунктів і обмежена по ширині краєм смуги відведення.

**Активна безпека дороги** – це комплекс конструктивних якостей дороги та дорожньої інфраструктури, що дозволяє запобігати виникненню аварійних ситуацій та ДТП. До елементів активної безпеки дороги належать:

- добрі зчпні якості дорожнього покриття;
- еліпсоподібна конструкція дорожнього одягу та дорожнього покриття, котра дозволяла б безпечно з'їхати автомобілю на узбіччя у випадку, якщо водій заснув за кермом під час руху;
- елементи відводу зайвої вологи з дорожнього покриття (еліпсоподібна форма дорожнього покриття, дощові канавки та дощоприймачі);
- дорожні знаки та дорожня розмітка, а також засоби, що забезпечують їх добру видимість та інформативність;
- грамотно складені та встановлені схеми маршрутного орієнтування водіїв;
- оптимальне світлофорне та інше регулювання дорожнього руху, встановлення знаків і розміщення розмітки пішохідних переходів;
- освітлення проїзної частини та узбіччя в темну пору доби.

**Архітектурне облаштування** – архітектурні споруди та декоративні насадження, що призначені для забезпечення естетичного вигляду автомобільних доріг.

**Безпека дорожнього руху** – стан процесу дорожнього руху, що визначає ступінь захищеності його учасників від дорожньо-транспортних пригод і їх наслідків.

**Будівництво автомобільної дороги** – комплекс дорожньо-будівельних робіт, пов'язаних із будівництвом, реконструкцією та капітальним ремонтом автомобільної дороги.

**Відведені майданчики для паркування** – майданчики для паркування, розміщені в межах проїзної частини вулиці, дороги або тротуару

та обладнані відповідно до вимог Правил паркування транспортних засобів і Правил дорожнього руху.

**Вулиця** – автомобільна дорога, призначена для руху транспорту і пішоходів, прокладання наземних і підземних інженерних мереж у межах населених пунктів. Смуга міської або сільської території, обмежена геодезично-фіксованими границями – червоними лініями, яка призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами – складовими елементами вулиці.

**Ділянка (місце) концентрації дорожньо-транспортних пригод (МК ДТП)** – обмежена по довжині ділянка дороги (вулиці), що представляє підвищену небезпеку і характеризується стійким і не випадковим рівнем скоєння дорожньо-транспортних пригод.

**Дорожнє покриття** – укріплені верхні шари дороги, що сприймають навантаження від транспортних засобів.

**Дорожній рух** – сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів чи без таких у межах доріг (вулиць).

**Дорожньо-транспортна пригода (ДТП)** – подія, що сталася під час руху дорожнього транспортного засобу, унаслідок якої загинули або травмовані люди, ушкоджені транспортні засоби, вантажі, елементи дороги (вулиці) чи завдані інші матеріальні збитки.

**Екологічна безпека дороги** – це комплекс конструктивних якостей дороги та дорожньої інфраструктури, що дозволяють знизити шкідливий вплив на довкілля.

До елементів екологічної безпеки відносять такі:

- дорожнє покриття, що не виділяє в оточуюче середовище шкідливі речовини навіть за високих температур повітря;
- спеціальні огороження в місцях примикання до дороги лісових масивів, що запобігає потраплянню тварин на проїзну частину;
- продумане (мінімальне) встановлення світлофорних об'єктів, які в режимі «червоного світла» викликають тривалі затримки транспорту, що у свою чергу призводить до:

а) підвищеного зношення гуми, й, відповідно, викиду шкідливих речовин;

б) підвищеного викиду шкідливих газів під час рушання з місця;

в) підвищеної шумності та вібрації.

**Експлуатаційна готовність автомобільної дороги** – транспортно-експлуатаційний стан автомобільної дороги, який відповідає стан-

дартам і нормам з утримання автомобільних доріг загального користування.

**Експлуатація автомобільної дороги** – дії концесіонера, спрямовані на забезпечення безперервного та безпечного функціонування автомобільної дороги, відповідно до стандартів і норм з утримання автомобільних доріг, положень концесійного договору.

**Елементи дороги (вулиці)** – одна чи декілька проїзних частин, крайові запобіжні та перехідно-швидкісні смуги, тротуари, узбіччя, пішохідні та велосипедні доріжки, трамвайні лінії, смуги зелених насаджень, центральні розділювальні смуги між проїзними частинами зустрічних напрямків руху, розділювальні смуги між основною проїзною частиною і місцевими (бічними) проїздами, між проїзними частинами і тротуарами, укоси насипів і виїмок, підпірні стінки, шумозахисні пристрої, технічні та резервні смуги, зупинки громадського транспорту, розміщені в межах смуги відведення або червоних ліній автостоянки, малі архітектурні форми, об'єкти дорожнього сервісу, штучні споруди та підземно-наземні інженерні комунікації, технічні засоби регулювання дорожнього руху тощо.

**Забезпечення безпеки дорожнього руху** – діяльність, спрямована на створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху та попередження причин виникнення дорожньо-транспортних пригод, зниження тяжкості їхніх наслідків.

**Залізничний переїзд** – перехрещення дороги (вулиці) із залізничними коліями на одному рівні.

**Земляне полотно** – ґрунтова конструкція автомобільної дороги.

**Зовнішня реклама** – реклама, що розміщується на спеціальних тимчасових і стаціонарних конструкціях, розташованих на відкритій місцевості, а також на зовнішніх поверхнях будинків, споруд, на елементах вуличного обладнання, над проїзною частиною вулиць і доріг.

**Інженерне облаштування** – спеціальні споруди та засоби, призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху (освітлення, технологічного зв'язку, вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, примусового зниження швидкості руху тощо).

**Комфортні умови дорожнього руху** – це такі умови, що відповідають усім вимогам комфорту, умовам життя, перебування, обстановки, забезпечують зручність, спокій та затишок.

**Концесіодавець** – держава в особі Кабінету Міністрів України або органу виконавчої влади, уповноваженого ним на проведення кон-

цесійного конкурсу, укладення концесійного договору та виконання зобов'язань, що впливають з нього.

**Концесійний договір** – зареєстрований в установленому порядку договір, за яким концесіонер зобов'язується здійснювати будівництво та/або експлуатацію автомобільної дороги, а концесіодавець – надати концесіонеру права на будівництво та/або експлуатацію автомобільної дороги на строк дії договору.

**Концесія** – надання концесіодавцем на підставі концесійного договору на платній та строковій основі концесіонеру права на будівництво та/або експлуатацію автомобільної дороги за умови взяття концесіонером на себе зобов'язань щодо її будівництва та/або експлуатації.

**Місце для паркування** – місце стоянки одного транспортного засобу на майданчику для паркування, позначене дорожньою розміткою, відповідно до Правил дорожнього руху.

**Населений пункт** – міське чи сільське поселення з єдиною системою транспорту і вулично-дорожньої мережі.

**Об'єкти дорожнього сервісу** – спеціально облаштовані місця для зупинки маршрутних транспортних засобів, майданчики для стоянки транспортних засобів, майданчики відпочинку, видові майданчики, автозаправні станції, пункти технічного обслуговування, готелі, пункти приймання їжі та питної води, автопавільйони, туалети, урни, контейнери для сміття, інші споруди, у тому числі тимчасові, призначені для торгівлі, громадського харчування, технічного, побутового та комунального обслуговування учасників дорожнього руху.

**Орган управління** – орган, призначений для управління автомобільними дорогами (вулицями), забезпечення їх функціонування, розвитку та фінансування.

**Організація дорожнього руху** – комплекс організаційно-правових і організаційно-технічних заходів щодо керування рухом на дорогах і вулицях, які забезпечують безпеку дорожнього руху згідно до вимог чинного законодавства.

**Пасивна безпека дороги** – це комплекс конструктивних якостей елементів дорожнього профілю, що дозволяють знизити ступінь важкості травм, отриманих у ДТП, та запобігти руйнуванню автомобіля.

До елементів пасивної безпеки дороги належать такі:

- конструкція узбіччя, що гарантує швидке зупинення ТЗ (комбінація асфальту з гравієм досить великої фракції для забезпечення підвищеного коефіцієнту зчеплення);

- зелені насадження кущового типу на узбіччі для уловлювання та гальмування автомобіля;
- уловлюючі глухі кути на гірських дорогах;
- різноманітні огороження уловлюючого типу;

відсутність травмонебезпечних і вибухонебезпечних елементів у смузі відводу дороги і т.ін.

**Післяаварійна безпека дороги** – це конструктивні та інформативні якості дорожньої інфраструктури, що допомагають врятувати життя та знизити важкість травм людей, які потрапили в ДТП.

До елементів післяаварійної безпеки дороги відносять такі:

- наявність телефонів для виклику швидкої медичної допомоги; встановлення дорожніх знаків, що інформують про знаходження поблизу медичного пункту та станції технічного обслуговування тощо.

**Проїзна частина** – частина автомобільної дороги, безпосередньо призначена для руху транспортних засобів.

**Противарійна безпека дороги** – це комплекс її конструктивних якостей і особливостей будівництва, що дозволяють запобігти ДТП з великими людськими жертвами та тяжкими травмами.

До елементів противарійної безпеки дороги відносять такі:

- будівництво дороги в місцях, де неможлива тектонічна активність та відсутня підробка будівельної ділянки підземними гірничими виробками;
- встановлення захисних каркасів у місцях можливого сходу каменевих чи сніжних лавин;
- встановлення капітальних залізобетонних огорожень у місцях, де дорога прокладена поруч із прірвою, що запобігає падінню автомобіля в прірву, а також сприяє усуненню висотобоязні у недосвідчених водіїв;
- надання конструкції дороги спроможності сприймати розтягувальні та згинальні деформації без порушення цілісності дорожнього покриття та інших елементів дорожнього профілю та дорожньої інфраструктури.

**Смуга відведення** – земельні ділянки, що надаються в установленому порядку для розміщення автомобільної дороги.

**Смуга руху** – смуга проїзної частини, позначена або не позначена розміткою, яка має ширину, визначену нормами для руху транспорту в один ряд.

**Спеціально обладнані майданчики для паркування** – майданчики для паркування, розміщені поза межами проїзної частини вулиці,

дороги або тротуару та обладнані відповідно до вимог цих Правил паркування транспортних засобів і Правил дорожнього руху.

**Споруди дорожнього водовідводу** – споруди, призначені для відводу поверхневих та ґрунтових вод від земляного полотна та проїзної частини (бокові канами, водовідвідні канами, нагірні канами, водо-пропускні труби, відкриті та закриті дренажні системи, зливово каналізація тощо).

**Технічні засоби** – спеціальні технічні засоби, призначені для організації та регулювання дорожнього руху (дорожні знаки, інформаційні табло, дорожня розмітка, сигнальні стовпчики, транспортні та пішохідні огороження різних типів, світлофорне обладнання тощо).

**Технічні засоби організації дорожнього руху (ТЗОДР)** – спеціальні технічні засоби, призначені для організації та регулювання дорожнього руху – дорожні знаки (у тому числі зі змінною інформацією), інформаційні табло (у тому числі керовані), дорожня розмітка, світлофорне обладнання, напрямні пристрої, транспортні та пішохідні огороження різних типів, елементи примусового зниження швидкості тощо.

**Учасник дорожнього руху** – особа, яка бере безпосередню участь у процесі дорожнього руху як пішохід, водій або пасажир транспортного засобу, погонич тварин.

**Штучні споруди** – інженерні дорожні споруди, призначені для руху транспортних засобів і пішоходів через природні та інші перешкоди, а також сталого функціонування автомобільної дороги чи вулиці (транспортні розв'язки, мости, шляхопроводи, естакади, акведуки, віадуки, тунелі, надземні та підземні пішохідні переходи, наплавні мости та поромні переправи, розв'язки доріг, підпірні стінки, труби, сходи, галереї, уловлювальні з'їзди, снігозахисні споруди, протилавинні і протисельові споруди тощо).

## ДОДАТКИ

*Додаток 1*

Начальникові \_\_\_\_\_  
(найменування органу  
державного архітектурно-будівельного контролю)  
\_\_\_\_\_  
(прізвище, ім'я та по батькові)

### **ЗАЯВА про видачу сертифіката відповідності**

\_\_\_\_\_  
(найменування об'єкта згідно з проєктом, характер будівництва:  
нове, реконструкція,

\_\_\_\_\_  
реставрація, капітальний ремонт, технічне пероснащення тощо)

\_\_\_\_\_  
(місцезнаходження об'єкта)

\_\_\_\_\_  
(код об'єкта згідно з Державним класифікатором будівель та споруд ДК 018-2000)

До заяви додаються:

1. Проектна документація, затверджена у встановленому законодавством порядку, на \_\_\_\_\_ арк.
2. Акт готовності об'єкта до експлуатації на \_\_\_\_\_ арк.

\_\_\_\_\_  
(дата)

\_\_\_\_\_  
(підпис)

М.П.

**АКТ**  
**готовності об'єкта до експлуатації**

м. \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

\_\_\_\_\_ (найменування об'єкта згідно з проектом, характер будівництва:  
нове, реконструкція,

\_\_\_\_\_ реставрація, капітальний ремонт, технічне переоснащення тощо)

\_\_\_\_\_ (адреса місцезнаходження об'єкта)  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (код об'єкта згідно з Державним класифікатором будівель та споруд ДК 018-2000)

1. Будівництво здійснювалось генеральним підрядником \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (найменування організації),

який виконав \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (зазначаються види робіт)  
\_\_\_\_\_

та субпідрядними організаціями, \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (найменування організації)  
\_\_\_\_\_

які виконали \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (зазначаються види виконаних робіт)  
\_\_\_\_\_

2. Проектна документація на будівництво розроблена генеральним про-  
ектувальником \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (найменування організації),  
\_\_\_\_\_

який виконав роботи з підготовки \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (назва частин або розділів проектної доккментациї)

та субпідрядними організаціями \_\_\_\_\_  
(найменування організації)

які виконали \_\_\_\_\_  
зазначаються види виконаних робіт)

3. Проектна документація затверджена \_\_\_\_\_  
(назва, дата і номер  
розпорядчого документа замовника)

4. Дозвіл на виконання будівельних робіт виданий \_\_\_\_\_  
(прізвище,  
ім'я та по батькові, посада,  
найменування органу державного архітектурно-будівельного контролю)

\_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ р. № \_\_\_\_\_

5. Будівельно-монтажні роботи виконано у період з:

\_\_\_\_\_ (початок робіт – місяць, рік)

\_\_\_\_\_ (закінчення робіт – місяць, рік)

6. Основні показники об'єкта (крім житлових будинків) – потужність, продуктивність, виробнича площа, протяжність, місткість, обсяг, пропускна, провізна спроможність, кількість робочих місць (заповнюється в одиницях виміру, відповідно до цільової продукції або основних видів послуг):

Основний показник	Одиниця виміру	За проектом		За архітектурно-технічним паспортом	
		загальний	у тому числі пускового комплексу або черги	загальний	у тому числі пускового комплексу або черги

Випуск продукції (надання послуг), яка передбачена проектом в обсязі, що відповідає нормам освоєння проектних потужностей, у початковий період \_\_\_\_\_  
(початок випуску продукції із зазначенням обсягу)

Житловий будинок характеризується такими показниками:

Основний показник	Одиниця виміру	За проектом	За архітектурно-технічним паспортом
Загальна площа квартир Кількість поверхів Загальний будівельний об'єм у тому числі підземних частин Площа вбудованих, вбудовано-прибудованих та прибудованих приміщень			

Тип квартири	За проектом			За архітектурно-технічним паспортом		
	кількість квартир	площа квартир, кв. метрів		кількість квартир	площа квартир, кв. метрів	
		загальна	житлова		загальна	житлова
Однокімнатна						
Двокімнатна						
Трикімнатна						
Чотирикімнатна і більше						
Усього квартир						

7. На об'єкті виконані згідно з державними будівельними нормами всі роботи, передбачені проектною документацією, обладнання встановлено згідно з актами про його прийняття після індивідуального та комплексного випробування комісіями (перелік актів додається).

8. Заходи з охорони праці, забезпечення вибухонебезпеки, пожежної безпеки, охорони навколишнього природного середовища і антисейсмічні заходи, передбачені проектом \_\_\_\_\_

(відомості про проведення)

Характеристика заходів додається до цього акта.

9. Перелік видів робіт, строки виконання яких перенесені через несприятливі погодні умови і які будуть виконані:

Перелік робіт	Строки виконання	Організація – виконавець (прізвище, ім'я та по батькові її керівника)	Підпис керівника
---------------	------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------

10. Інвестиційна вартість за затвердженою проектною документацією: усього \_\_\_\_\_ тис. гривень, у тому числі витрати, пов'язані з будівельно-монтажними роботами, \_\_\_\_\_ тис. гривень, витрати, пов'язані з придбанням машин, обладнання та інвентарю, \_\_\_\_\_ тис. гривень.

11. Вартість основних фондів, які приймаються в експлуатацію \_\_\_\_\_ тис. гривень, у тому числі: витрати, пов'язані з будівельно-монтажними роботами, \_\_\_\_\_ тис. гривень, витрати, пов'язані з придбанням машин, обладнання та інвентарю, \_\_\_\_\_ тис. гривень.

Вважати закінчений будівництвом об'єкт готовим до експлуатації

Замовник \_\_\_\_\_  
(посада) (підпис) (прізвище, ім'я та по батькові)

Генпроектувальник \_\_\_\_\_  
(посада) (підпис) (прізвище, ім'я та по батькові)

Генпідрядник \_\_\_\_\_  
(посада) (підпис) (прізвище, ім'я та по батькові)

Субпідрядні організації \_\_\_\_\_  
(посада) (підпис) (прізвище, ім'я та по батькові)

Страхова компанія \_\_\_\_\_  
(посада) (підпис) (прізвище, ім'я та по батькові)

ПОГОДЖЕНО:

\_\_\_\_\_ (найменування органу місцевого самоврядування/місцевої державної адміністрації)

\_\_\_\_\_ (дата) \_\_\_\_\_ (підпис)

\_\_\_\_\_ (посада, прізвище ім'я та по батькові)

\_\_\_\_\_ (найменування уповноваженого органу)

\_\_\_\_\_ (дата) \_\_\_\_\_ (підпис)

\_\_\_\_\_ (посада, прізвище ім'я та по батькові)

М.П.

«ЗАТВЕРДЖЕНО»

\_\_\_\_\_ (назва органу, що затвердив акт  
робочої комісії)

\_\_\_\_\_ (П.І.Б., підпис відповідальної особи)

від « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

М.П.

**АКТ**  
**робочої комісії про прийняття в експлуатацію**  
**закінчених будівництвом будівлі, споруди, приміщення**

м. \_\_\_\_\_ « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Робоча комісія утворена \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (назва розпорядчого документа, назва організації замовника, що утворив комісію)

від « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_

у складі:

Голови – представника замовника \_\_\_\_\_ (П.І.Б., посада)

Членів комісії – представників:

Генерального підрядника \_\_\_\_\_ (П.І.Б., посада)

Субпідрядних організацій \_\_\_\_\_ (П.І.Б., посада)

Генерального проектувальника  
(автор проекту) \_\_\_\_\_ (П.І.Б., посада)

Експлуатаційної організації \_\_\_\_\_ (П.І.Б., посада)

Державної архітектурно-будівельної інспекції \_\_\_\_\_

(П.І.Б., посада)

Органу державного санітарно-епідеміологічного нагляду \_\_\_\_\_

(П.І.Б., посада)

Органу державного пожежного нагляду \_\_\_\_\_

(П.І.Б., посада)

Органу Держгірпромнагляду \_\_\_\_\_

(П.І.Б., посада)

Органу Держенергонагляду \_\_\_\_\_

(П.І.Б., посада)

Органу охорони навколишнього природного середовища \_\_\_\_\_

(П.І.Б., посада)

Органу державної інспекції з енергозбереження \_\_\_\_\_

(П.І.Б., посада)

Професійних спілок (на об'єктах виробничого призначення) \_\_\_\_\_

(П.І.Б., посада)

Державної автомобільної інспекції \_\_\_\_\_

(П.І.Б., посада)

Керуючись Порядком прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 22.09.2004 № 1243, правилами, які викладені в ДБН В.2.3-4-2000 «Автомобільні дороги», **ВСТАНОВИЛА:**

1. Генеральним підрядником \_\_\_\_\_

(назва організації)

пред'явлено до прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом \_\_\_\_\_

(назва будівлі, споруди, приміщення)

яка входить до складу \_\_\_\_\_

(назва об'єкта)

2. Будівництво виконано на підставі рішення (постанови, розпорядження, наказу) від «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (назва органу, який виніс рішення)

3. Будівництво здійснювалось генеральним підрядником, який виконав \_\_\_\_\_,

\_\_\_\_\_ (види робіт)

та субпідрядними організаціями, які виконали \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (назва організацій та види виконаних робіт)

4. Проектна документація на будівництво розроблена проектними організаціями \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (назва організацій)

5. Проектна документація затверджена \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (назва організації, яка затвердила проектну документацію)

«\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_

6. Будівельно-монтажні роботи виконувались у терміни:

початок робіт \_\_\_\_\_ закінчення робіт \_\_\_\_\_  
(місяць і рік) (місяць і рік)

при тривалості будівництва, місяців:

за нормою або за проектом організації будівництва \_\_\_\_\_;

фактично \_\_\_\_\_

7. Робочій комісії надана така документація: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (виконавча документація згідно з п. 2.4 та додатком 25)

8. Представлена до прийняття в експлуатацію будівля, споруда, приміщення має такі основні показники:

---

(потужність, продуктивність, виробнича площа, протяжність, місткість тощо)

9. Технологічні та архітектурно-будівельні рішення по будівлі, споруді, приміщенню характеризуються такими даними:

---

(стислі технічні характеристики

---

з планування, кількість поверхів, основні матеріали

---

та конструкції, інженерне та технологічне устаткування)

10. Устаткування встановлено згідно з актами про його прийняття після індивідуального та комплексного випробування робочими комісіями (перелік актів наведений у додатку \_\_\_\_ до цього акта) у кількості:

згідно з проектом \_\_\_\_\_ одиниць;

фактично \_\_\_\_\_ одиниць.

11. Заходи з охорони праці, забезпечення вибухобезпеки, пожежобезпеки, охорони навколишнього природного середовища та антисейсмічні заходи, передбачені проектом

---

(відомості про виконання)

Характеристика заходів додається до акта.

12. Зовнішні надвірні комунікації холодного та гарячого водопостачання, каналізації, тепlopостачання, газопостачання, енергозабезпечення та зв'язку забезпечують нормальну експлуатацію будівлі, споруди, приміщення та прийняті міськими експлуатаційними організаціями. Перелік довідок міських експлуатаційних організацій додається до акта.

13. Виявлені недоробки та дефекти повинні бути усунені в терміни, указані в додатку до цього акта.

14. Інвестиційна вартість за затвердженою проектно-кошторисною документацією: усього \_\_\_\_\_ тис. грн, у тому числі: витрати на будівельно-монтажні роботи \_\_\_\_\_ тис. грн, машини, обладнання та інвентар \_\_\_\_\_ тис. грн.

15. Вартість основних фондів, які приймаються в експлуатацію, \_\_\_\_\_ тис. грн, у тому числі: витрати на будівельно-монтажні роботи \_\_\_\_\_ тис. грн, машини, обладнання та інвентар \_\_\_\_\_ тис. грн.

**Рішення робочої комісії**

Представлене до прийняття \_\_\_\_\_

---

(назва будівлі, споруди, приміщення)

**ПРИЙНЯТИ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ**

Голова робочої комісії \_\_\_\_\_  
(підпис)

Члени робочої комісії \_\_\_\_\_  
(підпис)

**АКТ**  
**робочої комісії про готовність закінченого**  
**будівництвом об'єкта для пред'явлення державній**  
**приймальній комісії**

від « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

\_\_\_\_\_ (повна адреса розташування об'єкта)

\_\_\_\_\_ (Код об'єкта  
згідно з ДК  
018-2000)

\_\_\_\_\_ (назва об'єкта згідно з проектом)

Робоча комісія створена

\_\_\_\_\_ (назва розпорядчого документа,  
назва організації замовника, що утворив комісію)

від « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_

за повідомленням генерального підрядника про закінчення будівництва від  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

у складі:

**ГОЛОВИ**

(представник замовника) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (П.І.Б., посада)

Генерального  
підрядника \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (П.І.Б., посада, назва організації)

Субпідрядних  
організацій \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (П.І.Б., посада, назва організації)

Генерального  
проектувальника  
(автор проекту) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (П.І.Б., посада, назва організації)

Експлуатаційної організації \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Державної архітектурно-будівельної інспекції \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Органу державного санітарно-епідеміологічного нагляду \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Органу державного пожежного нагляду \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Органу охорони навколишнього природного середовища \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Органу Держгірпромнагляду \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Органу Держенергонагляду \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Органу державної інспекції з енергозбереження \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Професійних спілок (на новозбудованих та реконструйованих об'єктах) \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Державної автомобільної інспекції \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Інші органи, що здійснюють державний нагляд відповідно до призначення об'єкта.

Робоча комісія працювала згідно з порядком роботи, погодженим генеральним підрядником.

Керуючись Порядком прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 22.09.2004 № 1243, правилами, які викладені в ДБН В.2.3-4-2000 «Автомобільні дороги», робоча комісія ВСТАНОВИЛА:

1. Генеральним підрядником \_\_\_\_\_  
(назва організації)

пред'явлено до прийняття в експлуатацію закінчений будівництвом

\_\_\_\_\_ (назва об'єкта)

2. Будівництво здійснювалось генеральним підрядником, який виконав

\_\_\_\_\_,  
(види робіт)

та субпідрядними організаціями, які виконали \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (назва організацій та види виконаних робіт)

3. Проектна документація на будівництво розроблена проектними організаціями \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (назви організацій)

4. Проектна документація затверджена \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (назва органу, який затвердив проектну документацію на об'єкт)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_

5. Будівельно-монтажні роботи виконувались у терміни:

початок робіт: \_\_\_\_\_ закінчення робіт: \_\_\_\_\_  
(місяць і рік) (місяць і рік)

6. Робочій комісії пред'явлена документація \_\_\_\_\_  
(виконавча документація)

згідно з п. 2.4 та додатком 23 або номер додатка до акта)

Указані документи є обов'язковим додатком до цього акта.

7. Об'єкт має такі показники:

(потужність, продуктивність, виробнича площа, протяжність, місткість тощо)

- а) потужність (протяжність дороги) \_\_\_\_\_ км;  
б) ширина земляного полотна \_\_\_\_\_ м;  
в) ширина проїзної частини \_\_\_\_\_ м;  
г) габарити і розрахункові навантаження штучних споруд \_\_\_\_\_;  
г) дорожній одяг (включаючи мости і шляхопроводи) \_\_\_\_\_

Конструктивні шари дорожнього одягу із зазначенням товщини згідно з проектом	від ПК	до ПК	км	Примітка

д) будівлі та споруди дорожньої служби, об'єкти соціально-культурного призначення:

Основні показники об'єкта	Одиниця виміру	За проектом		За архітектурно-технічним паспортом	
		загальний	у тому числі пускового комплексу чи черги	загальний	у тому числі пускового комплексу чи черги

8. Устаткування встановлено згідно з актами про його прийняття після індивідуального та комплексного випробування і прийняття його комісіями (перелік актів наведений у додатку до цього акта) в кількості:

за проектом \_\_\_\_\_ одиниць;

фактично \_\_\_\_\_ одиниць.

9. Заходи з охорони праці, забезпечення вибухобезпеки, пожежобезпеки, охорони навколишнього природного середовища і антисейсмічні заходи та безпека дорожнього руху, передбачені проектом \_\_\_\_\_

(відомості про виконання)

Характеристика заходів наведена в додатку до акта.

10. Виявлені дефекти і недоробки повинні бути усунені в терміни, вказані в додатку до цього акта.

11. Інвестиційна вартість за затвердженою проектною документацією: усього \_\_\_\_\_ тис. грн, у тому числі: витрати на будівельно-монтажні роботи \_\_\_\_\_ тис. грн, машини, обладнання та інвентар \_\_\_\_\_ тис. грн.

Рішення робочої комісії

---

(назва об'єкта згідно з проектом)

---

Об'єкт уважати прийнятим від генерального підрядника і готовим до представлення державній приймальній комісії.

Голова робочої комісії \_\_\_\_\_  
(підпис)

Члени робочої комісії \_\_\_\_\_  
(підпис)



УКРАЇНА

Форма А-3.1

«ЗАРЕЄСТРОВАНО»

«ЗАТВЕРДЖЕНО»

НАКАЗ УКРАВТОДОРУ \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(назва інспекції державного архітектурно-будівельного контролю)

від «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_ від «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(П.І.Б., підпис  
відповідальної особи)

\_\_\_\_\_  
(П.І.Б., підпис  
відповідальної особи)

М.П.

М.П.

**АКТ**  
**державної приймальної комісії про прийняття**  
**в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта**

від «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

\_\_\_\_\_  
(повна адреса розташування об'єкта)

\_\_\_\_\_  
(Код об'єкта згідно  
з ДК 018-2000)

\_\_\_\_\_  
(назва об'єкта згідно з проектом, характер  
будівництва (нове, реконструкція,  
реставрація, технічне переоснащення тощо))

Державна приймальна комісія утворена

\_\_\_\_\_  
(назва розпорядчого документа та органу, що утворив комісію)

№ \_\_\_\_\_ від «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

у складі:

ГОЛОВИ (представник органу виконавчої влади чи органу місцевого самоврядування, що утворив комісію) \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Членів комісії – представників:

Виконавчого комітету місцевої ради \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Замовника \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Генерального підрядника \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Генерального проектувальника  
(автор проекту) \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Експлуатаційної організації \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада, назва організації)

Державної архітектурно–  
будівельної інспекції \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Органу державного санітарно–  
епідеміологічного нагляду \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Органу державного пожежного  
нагляду \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Представників відповідних органів (у випадках, визначених законодавством):

Мінприроди \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Мінпраці \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Держгірпромнагляд \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Держенергонагляд \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Держкоменергозбереження \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Держатомрегулювання \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Державної автомобільної інспекції \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Професійних спілок  
(на новозбудованих  
та реконструйованих  
виробничих об'єктах) \_\_\_\_\_  
(П.І.Б., посада)

Державній приймальній комісії надано:

Затверджену проектну документацію з унесеними в процесі будівництва в установленому порядку змінами та доповненнями.

Акт комісії про прийняття устаткування після комплексного випробування з комплектом виробничої та виконавчої документації від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Акт комісії про прийняття устаткування після індивідуального випробування з комплектом виробничої та виконавчої документації від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Акт робочої комісії (у разі прийняття в експлуатацію автомобільних доріг, їх черг і пускових комплексів з будівлями та спорудами вартістю понад 5 млн. гривень та капітального ремонту автомобільних доріг понад 10 млн. грн, а також об'єктів житлового громадського призначення (III, IV і V категорій складності) від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.).

Виконавчу документацію (згідно з переліком, затвердженим наказом Держбуду України від 27.01.2005 № 21).

Керуючись Порядком прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 22.09.2004 № 1243, правилами, які викладені в ДБН В.2.3-4-2000 «Автомобільні дороги», державна приймальна комісія **ВСТАНОВИЛА:**

1. Будівництво здійснено \_\_\_\_\_  
на підставі рішення, \_\_\_\_\_  
розпорядження тощо \_\_\_\_\_  
(назва документа та органу, який його виніс)  
№ \_\_\_\_\_ від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

2. Будівництво здійснено генеральним підрядником  
\_\_\_\_\_  
(назва організації)  
який виконав \_\_\_\_\_,  
(види робіт)  
та субпідрядними організаціями \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(назви організацій та види виконаних робіт)  
\_\_\_\_\_ \*

3. Проектна документація на будівництво розроблена:  
генеральним проєктувальником \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(назва організації)  
який виконав \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(назва частини або розділів документації)  
та субпідрядними організаціями \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(назви організацій та види виконаних робіт)  
\_\_\_\_\_ \*

4. Проектна документація \_\_\_\_\_  
затверджена \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(назва розпорядчого документа і органу (організації), який її затвердив)  
№ \_\_\_\_\_ від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

\* При кількості організацій більше трьох перелік та види виконаних робіт наводяться в додатку до акта.

5. Дозвіл на виконання \_\_\_\_\_

будівельних робіт \_\_\_\_\_

виданий \_\_\_\_\_

(П.І.Б., посада, назва інспекції)

№ \_\_\_\_\_ від «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

6. Будівельно-монтажні роботи здійснено в терміни:

Початок робіт \_\_\_\_\_ Закінчення робіт \_\_\_\_\_

(місяць, рік)

(місяць, рік)

7. Пред'явлений до прийняття в експлуатацію об'єкт (для всіх, крім житлових, будинків) має такі основні показники (потужність, продуктивність, виробнича площа, протяжність, місткість, обсяг, пропускна, провізна здатність, кількість робочих місць тощо (заповнюється на всіх об'єктах в одиницях виміру відповідно до цільової продукції або основних видів послуг):

Основні показники об'єкта	Одиниця виміру	За проектом		За архітектурно-технічним паспортом	
		загальний	у тому числі пускового комплексу чи черги	загальний	у тому числі пускового комплексу чи черги

Випуск продукції (надання послуг), яка передбачена проектом в обсязі, що відповідає нормам освоєння проектних потужностей в початковий період, \_\_\_\_\_

(факт початку випуску продукції із зазначенням обсягу)

Пред'явлений до прийняття в експлуатацію житловий будинок має такі показники:

Таблиця 1

Основні показники об'єкта	Одиниця виміру	За проектом	За архітектурно-технічним паспортом
Загальна площа квартир	кв. м		
Кількість поверхів	поверх		
Загальний будівельний об'єм	куб. м		
у тому числі підземної частини	куб. м		
Площа вбудованих, вбудовано-прибудованих та прибудованих приміщень	кв. м		

Таблиця 2

Тип квартири	За проектом			За архітектурно-технічним паспортом		
	кількість квартир	площа квартир, кв. метрів		кількість квартир	площа квартир, кв. метрів	
		загальна	житлова		загальна	житлова
Однокімнатні						
Двокімнатні						
Трикімнатні						
Чотирикімнатні і більше						
Усього квартир						

Пред'явлена до прийняття в експлуатацію автомобільна дорога має такі показники:

- а) потужність (протяжність дороги) \_\_\_\_\_ км;  
 б) ширина земляного полотна \_\_\_\_\_ м;  
 в) ширина проїзної частини \_\_\_\_\_ м;  
 г) ширина розділової смуги \_\_\_\_\_ м;  
 ґ) габарити і розрахункові навантаження штучних споруд \_\_\_\_\_ ;  
 д) дорожній одяг (включаючи мости і шляхопроводи) \_\_\_\_\_

Конструктивні шари дорожнього одягу із зазначенням товщини згідно з проектом	Від ПК	До ПК	Км	Примітка

Пред'явлений до прийняття в експлуатацію міст (шляхопровід, інша штучна споруда) має такі основні показники:

- а) потужність (довжина) \_\_\_\_\_ м;  
 б) габарит \_\_\_\_\_ ;  
 в) кількість та довжина прольотних будов \_\_\_\_\_ ;  
 г) розрахункові навантаження \_\_\_\_\_ ;  
 ґ) ширина проїзної частини \_\_\_\_\_ м;  
 д) ширина тротуарів \_\_\_\_\_ м;  
 е) тип опор \_\_\_\_\_ ;  
 є) дорожнє покриття \_\_\_\_\_ ;  
 ж) тип фундаментів \_\_\_\_\_ .

8. На об'єкті виконані згідно з державними будівельними нормами всі роботи, передбачені проектною документацією, змонтоване і випробуване обладнання, проведені пусканалагоджувальні роботи згідно з технологічним регламентом, створені безпечні умови для праці виробничого персоналу та перебування людей, відповідно до вимог нормативно-правових актів з охорони праці, пожежної безпеки, екологічних та санітарних норм, виконані заходи з безпеки дорожнього руху \_\_\_\_\_

(може бути наведена інформація про виконання інших, передбачених проектною документацією, заходів)

9. Зовнішні надвірні комунікації холодного та гарячого водопостачання, каналізації, тепlopостачання, газопостачання, енергопостачання та зв'язку забезпечують нормальну експлуатацію об'єкта та прийняті міськими експлуатаційними організаціями. Перелік довідок міських експлуатаційних організацій наведений у додатку до акта.

10. Недоробки та дефекти, виявлені робочою комісією (акт від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_\_ р. № \_\_\_\_\_ ) (додається), ліквідовані.

11. Перелік видів робіт, строки виконання яких перенесені через несприятливі погодні умови, будуть виконані:

Перелік робіт	Строки виконання	Організація – виконавець, П.І.Б.	Підпис

12. Інвестиційна вартість будівництва за затвердженою проектно-кошторисною документацією: усього \_\_\_\_\_ тис. грн, у тому числі: витрати на будівельно-монтажні роботи \_\_\_\_\_ тис. грн, машини, обладнання та інвентар \_\_\_\_\_ тис. грн.

13. Вартість основних фондів, які приймаються в експлуатацію, \_\_\_\_\_ тис. грн, у тому числі: витрати на будівельномонтажні роботи \_\_\_\_\_ тис. грн, витрати на машини, обладнання та інвентар \_\_\_\_\_ тис. грн.

## РІШЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПРИЙМАЛЬНОЇ КОМІСІЇ

Пред'явлений державній приймальній комісії \_\_\_\_\_

---

(назва об'єкта згідно з проектом  
(автомобільна дорога (черга, пусковий комплекс),  
об'єкт житлово-громадського призначення))

### ПРИЙНЯТИ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ

Голова державної  
приймальної комісії \_\_\_\_\_  
(підпис, П.І.Б.)

Члени державної  
приймальної комісії \_\_\_\_\_  
(підписи, П.І.Б.)

*Примітка.* Згідно з пунктом 27 Порядку прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 22.09.2004 № 1243 Акт державної приймальної комісії підлягає затвердженню у 15-денний строк та реєструється в інспекції державного архітектурно-будівельного контролю, яка видала дозвіл на виконання будівельних робіт.

До акта робочої (державної)  
приймальної комісії

**ВІДОМІСТЬ**  
виконаних робіт по будівництву  
(реконструкції, капітальному ремонту)

(найменування дороги, черги або пускового комплексу)

Номери глав зведеного кошторисного розрахунку	Найменування робіт згідно з главами зведеного кошторису	Одиниця виміру	Кількість (обсяг)		Вартість, млн. грн.	
			за проєктом	фактична	кошторисна	фактична
1	2	3	4	5	6	7
1	Освоєння траси і підготовчі роботи	км				
2	Земляне полотно	км/тис. куб. м				
3	Штучні споруди					
	а) залізобетонні труби	шт./пог.м				
	б) малі мости, в т.ч. металеві залізобетонні	шт./пог.м				
	в) мости і шляхопроводи понад 25 м, в т.ч. металеві залізобетонні	шт./пог.м				
4	Дорожній одяг за типами:	тис.кв. м./км				
	а)					
	б)					
	в)					
5	Улаштування зв'язку	км				
6	Будівлі і споруди дорожньої і автотранспортної служб:					
	а) лінійні житлові будинки	шт./кв. м.				
	б) виробничі будівлі	шт.				
	кв. м.					



Продовження табл.

1	2	3	4	5	6	7
10	Інші роботи і витрати: а) б) в) і т. ін.	тис. грн.				
11	Утримання служби замовника. Авторський нагляд	тис. грн.				
12	Проектно-вишукувальні роботи РАЗОМ по главах 1-12	тис. грн.				
	Кошторисний прибуток	тис. грн.				
	Кошти на покриття ризику всіх учасників будівництва	тис. грн.				
	Кошти на покриття додаткових витрат, пов'язані з інфляційними процесами	тис. грн.				
	Податки, збори, обов'язкові платежі РАЗОМ по зведеному кошторисному розрахунку	тис. грн.				
	Податок на додану вартість	тис. грн.				

ВСЬОГО по зведеному кошторисному розрахунку

\* Довжина зазначається в односторонньому обчисленні.

Замовник:

Підрядник:

Керівник організації

Керівник організації

\_\_\_\_\_ (підпис)

\_\_\_\_\_ (П.І.Б.)

\_\_\_\_\_ (підпис)

\_\_\_\_\_ (П.І.Б.)

**ВІДОМІСТЬ**  
**недоробок, що підлягають усуненню згідно**  
**з рішенням робочої комісії**

\_\_\_\_\_ ,  
(найменування автомобільної дороги,  
черги або пускового комплексу)  
за станом на « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ р.

№ з/п	Найменування і місце робіт (км і ПК)	Одиниця виміру	Кількість за одиницю виміру, тис. грн	Кошторисна вартість	Загальна кошторисна вартість, тис. грн	Строки усунення	Виконавець
1	2	3	4	5	6	7	8

Голова робочої комісії \_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_ (П.І.Б.)

Члени робочої комісії \_\_\_\_\_  
(підписи)

\_\_\_\_\_ (П.І.Б.)

**ВІДОМІСТЬ**  
**дефектів, що підлягають виправленню, виявлених робочою**  
**комісією під час огляду готовності до приймання**

\_\_\_\_\_,  
 (найменування автомобільної дороги,  
 черги або пускового комплексу)

за станом на « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

№ з/п	Місце робіт (км і ПК)	Найменування виявлених дефектів	Одиниця виміру	Кількість усунення дефектів	Метод	Строки виконання	Виконавець
1	2	3	4	5	6	7	8

Голова робочої комісії \_\_\_\_\_  
 (підпис)

\_\_\_\_\_ (П.І.Б.)

Члени робочої комісії \_\_\_\_\_  
 (підписи)

\_\_\_\_\_ (П.І.Б.)

**ВІДОМІСТЬ**  
**контрольних замірів і випробувань, що проведені**  
**при огляді готовності до приймання**

(найменування дороги, черги або пускового комплексу)

№ з/п	Найменування замірів і випробувань	Місце (км і ПК)	Дані			
			ліворуч		праворуч	
			по проєкту	фактично	по проєкту	фактично
1	2	3	4	5	6	7
1	Ширина проїзної частини					
2	Товщина верхнього шару асфальтобетонного покриття					
3	Поперечний ухил					

Голова робочої комісії \_\_\_\_\_  
 (підпис)

\_\_\_\_\_ (П.І.Б.)

Члени робочої комісії \_\_\_\_\_  
 (підписи)

\_\_\_\_\_ (П.І.Б.)

## СИТУАЦІЙНА СХЕМА ОБ'ЄКТА І ФОТОДОКУМЕНТИ

---

(найменування дороги, черги або пускового комплексу)

протяжністю \_\_\_\_\_ км

*(На схемі умовними знаками з розфарбуванням олівцями указуються збудовані земляне полотно, мости, типи покриття, лінійні будівлі, а також кілометраж усього об'єкта й обов'язково виділяються однокольоровим обведенням прийняті черги, пускові комплекси і споруди за даним актом)*

Довідка. Введено в експлуатацію з початку будівництва об'єкта з урахуванням очікуваного вводу за цим актом:

Всього \_\_\_\_\_ км

В тому числі за типами покриттів:

1. \_\_\_\_\_ км

2. \_\_\_\_\_ км

3. \_\_\_\_\_ км

До цього акта додаються \_\_\_\_\_ шт. фотодокументів.

Замовник \_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(П.І.Б.)

Підрядник \_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(П.І.Б.)

**ОПИС ДОКУМЕНТІВ**

що прийняті на зберігання \_\_\_\_\_  
(вказати, якою організацією)

по \_\_\_\_\_  
(найменування дороги, черги або пускового комплексу)

з \_\_\_\_\_ км до \_\_\_\_\_ км

№ з/п	Найменування документів	Кількість аркушів
1	2	3

Здав \_\_\_\_\_  
(підпис) \_\_\_\_\_  
(організація, посада, П.І.Б.)

Прийняв \_\_\_\_\_  
(підпис) \_\_\_\_\_  
(організація, посада, П.І.Б.)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

**ДОПОВІДНА ЗАПИСКА**  
**(приблизний зміст)**

Державна приймальна комісія призначена \_\_\_\_\_  
(найменування документа,

\_\_\_\_\_  
органу, який призначив державну приймальну комісію, дата, номер)

в період з \_\_\_\_\_ до \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. прийняла в експлуатацію

\_\_\_\_\_  
(найменування об'єкта)

в \_\_\_\_\_ області протяжністю \_\_\_\_\_ (ПК – ПК).

Проектно-кошторисна документація на будівництво (реконструкцію, капітальний ремонт) \_\_\_\_\_  
(найменування об'єкта)

затверджена \_\_\_\_\_  
(найменування документа, органу, дата, номер)

з такими основними показниками \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(категорія, протяг, ширина земляного полотна та ін.)

В результаті огляду в натурі встановлено, що будівництво (реконструкція, капітальний ремонт) виконано згідно з проектом, будівельними нормами і правилами та відповідає вимогам щодо прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом (реконструкцією, капітальним ремонтом) об'єктів.

В процесі будівництва (реконструкції, капітального ремонту) мали місце викладені в акті відступи від технічного проекту, які не вплинули на міцність та інші експлуатаційні якості

\_\_\_\_\_  
(найменування об'єкта)

Внесені зміни були своєчасно погоджені замовником і проектною організацією. Комісія погоджується з цими змінами.

Кошторисна вартість будівництва \_\_\_\_\_ тис. грн.

Фактичні витрати на об'єкт \_\_\_\_\_, що вводиться,  
склали \_\_\_\_\_ тис. грн.

Державна приймальна комісія прийняла в експлуатацію

\_\_\_\_\_  
(найменування об'єкта)

протяжністю \_\_\_\_\_ (км – км) і просить \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(найменування органу, що затверджує акт)

затвердити відповідний акт від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_\_ р.

Голова державної

приймальної комісії \_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_  
(П.І.Б.)

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_\_ р.

Тимчасові типові схеми ОДР при проведенні робіт

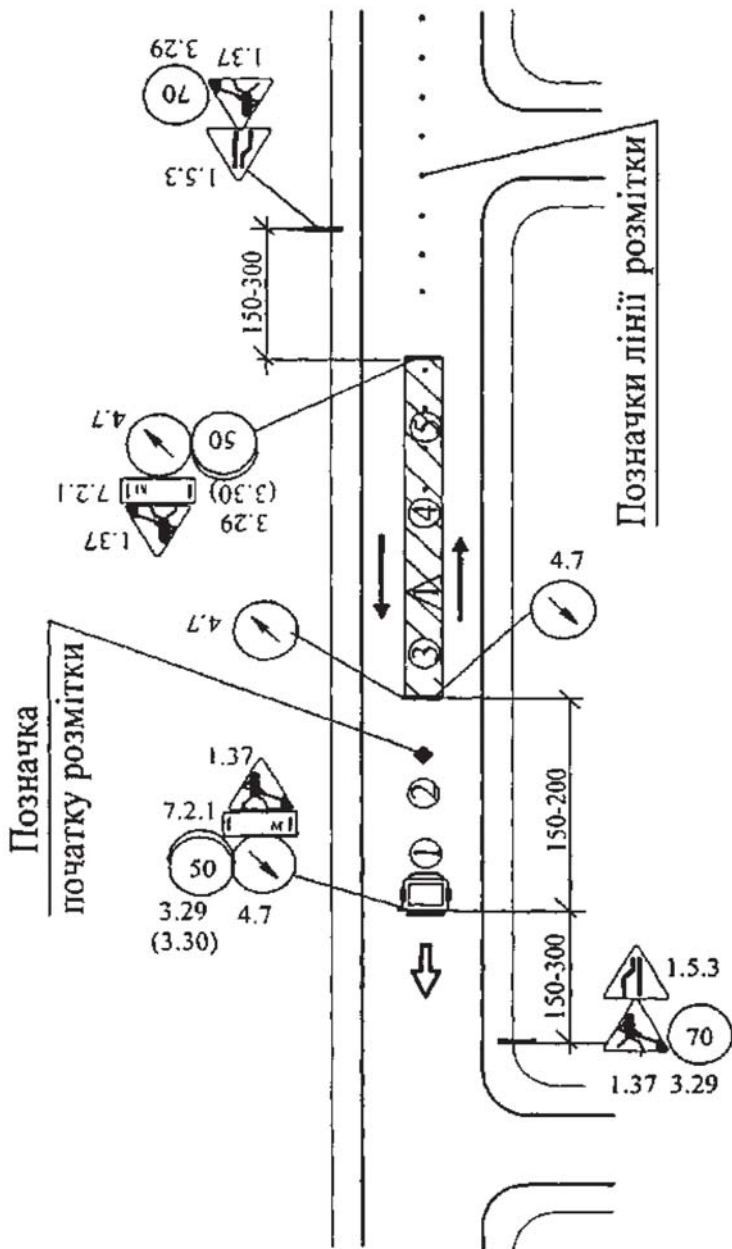


Схема А.1 Нанесення позначок лінії освої розмітки вручну

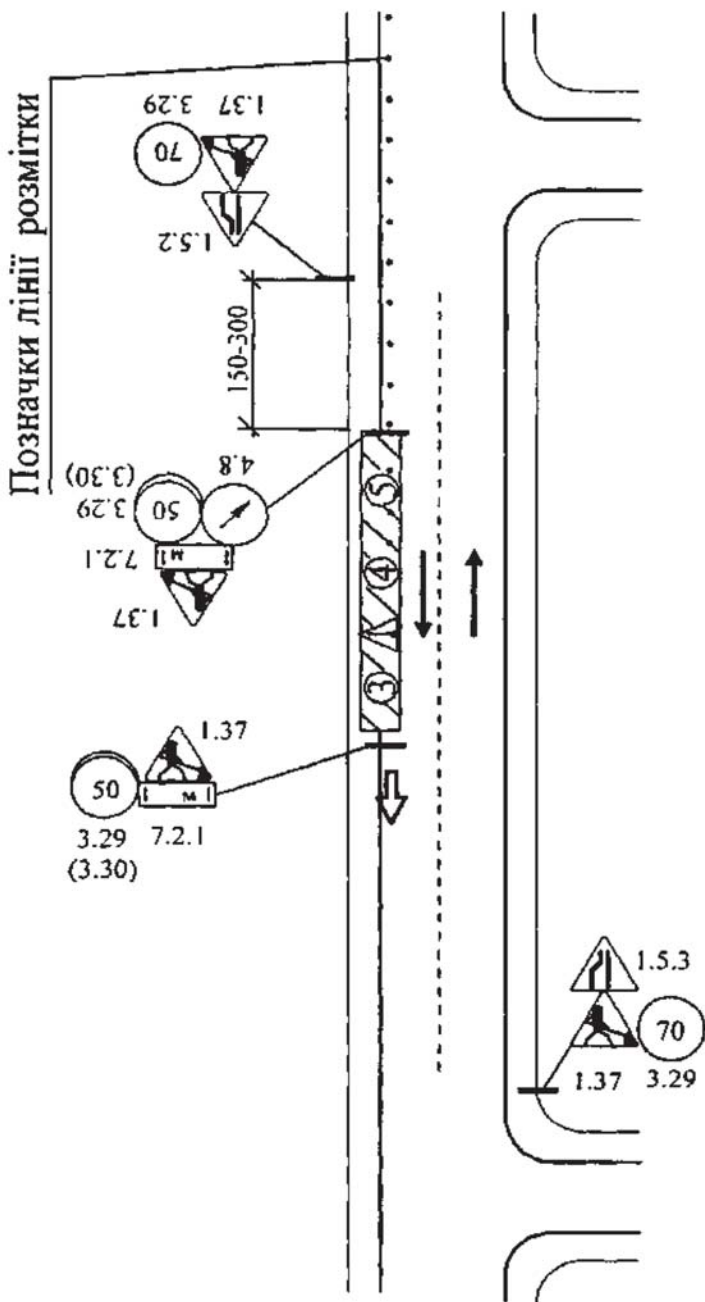


Схема А.2 Нанесення позначок лінії крайової розмітки вручну

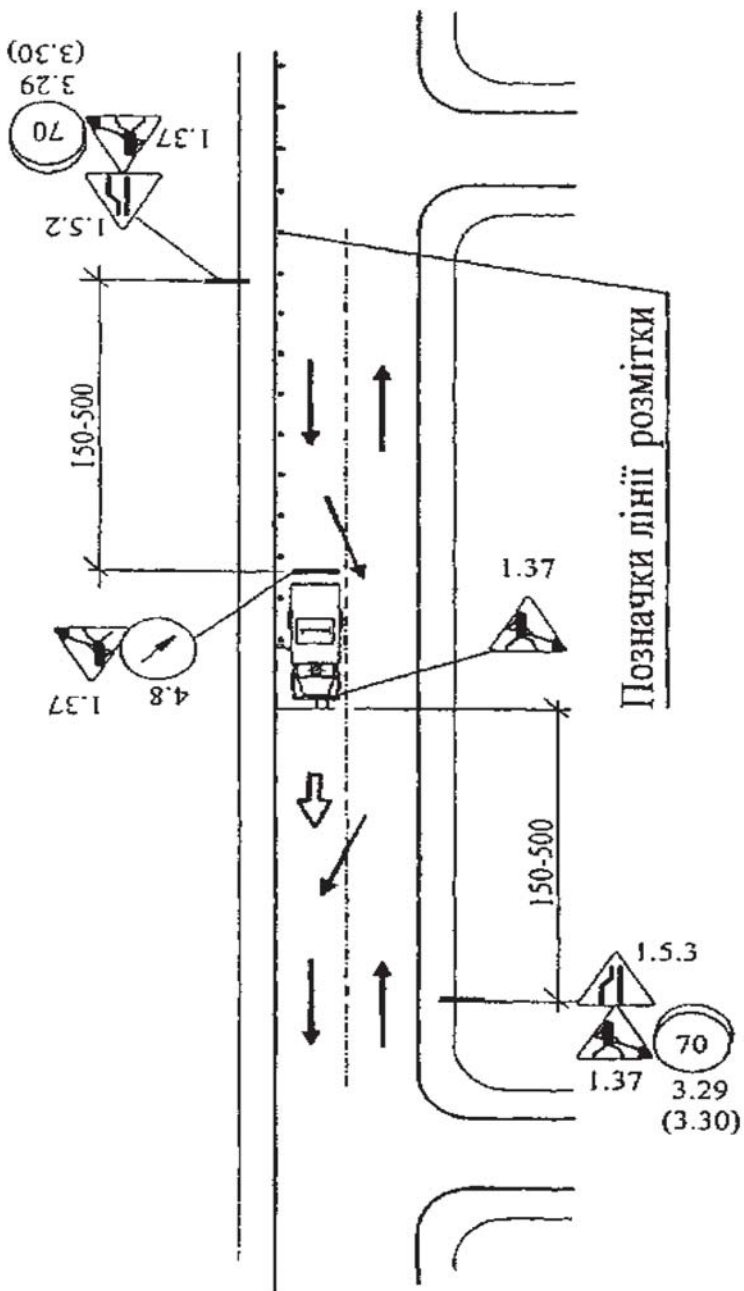


Схема А.3 Нанесення позначок лінії крайової розмітки автомобілем

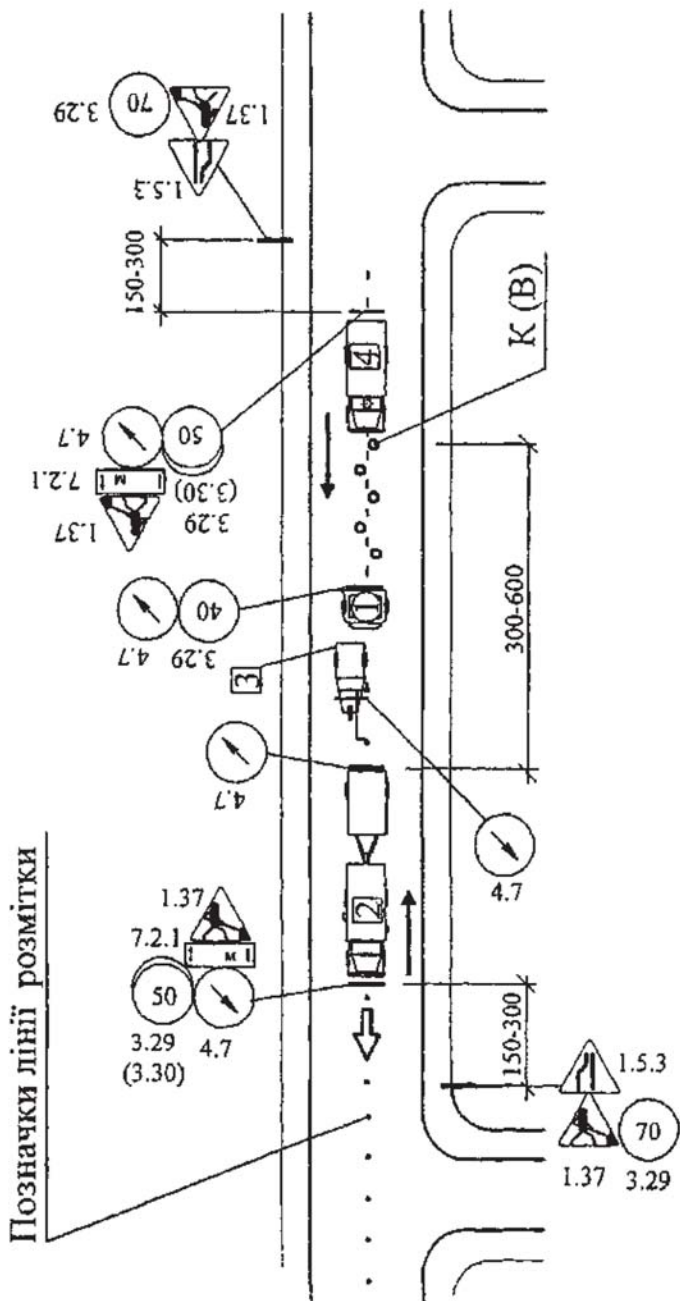


Схема А.4 Нанесення осової лінії розміткою машиною з ручним керуванням

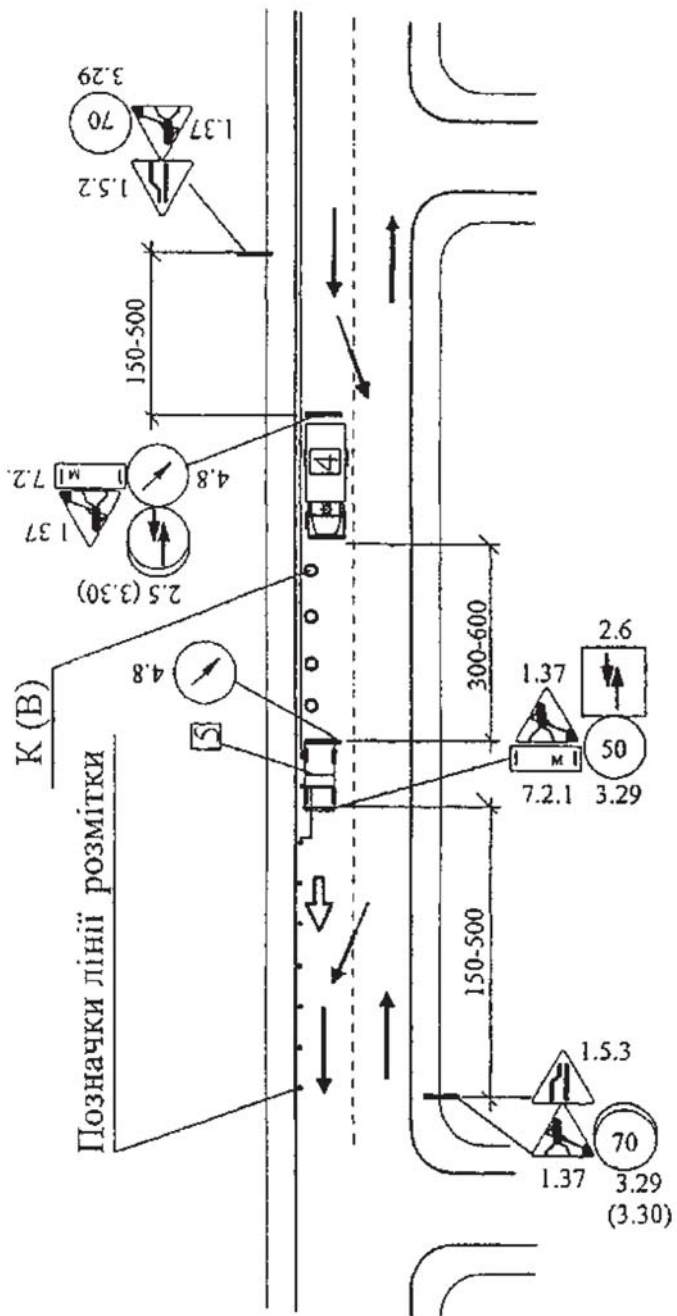


Схема А.5 Нанесення крайової лінії самохідною машиною



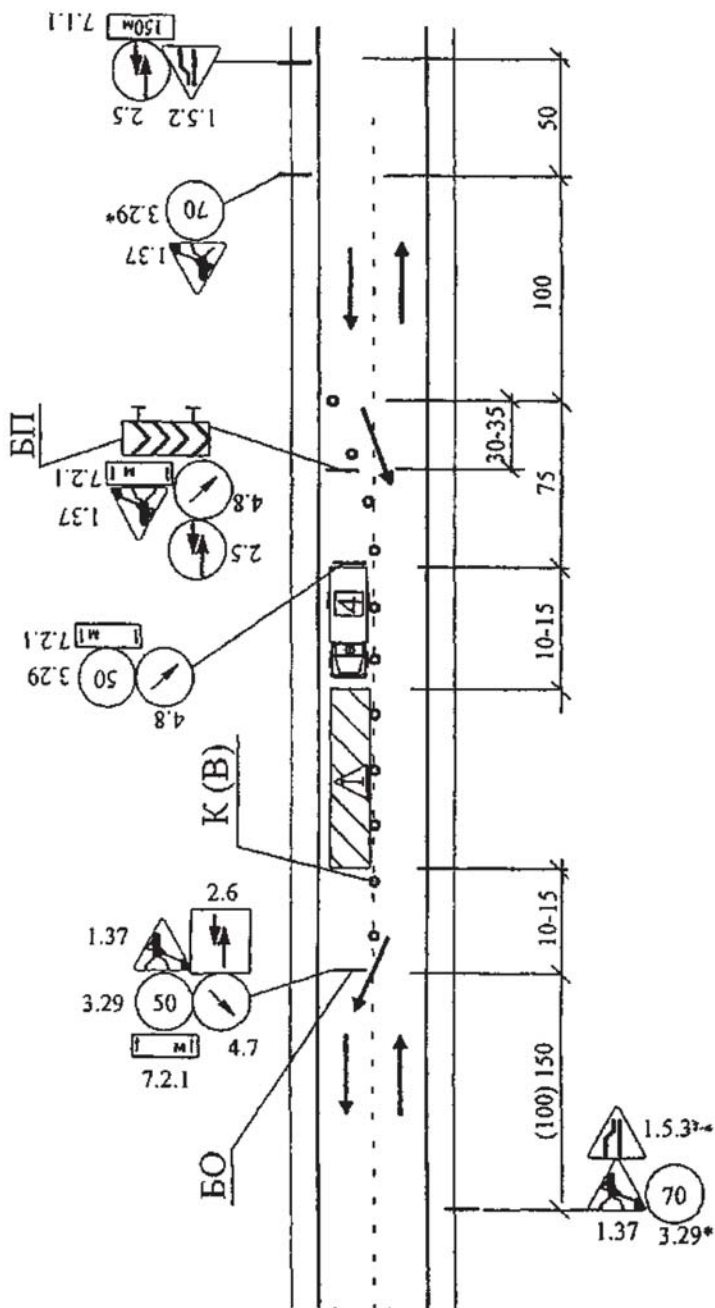


Схема А.7 Нанесення розмітки по трафаретах або лекалах на 2-х смугових дорогах за допомогою ручної розміточної машини

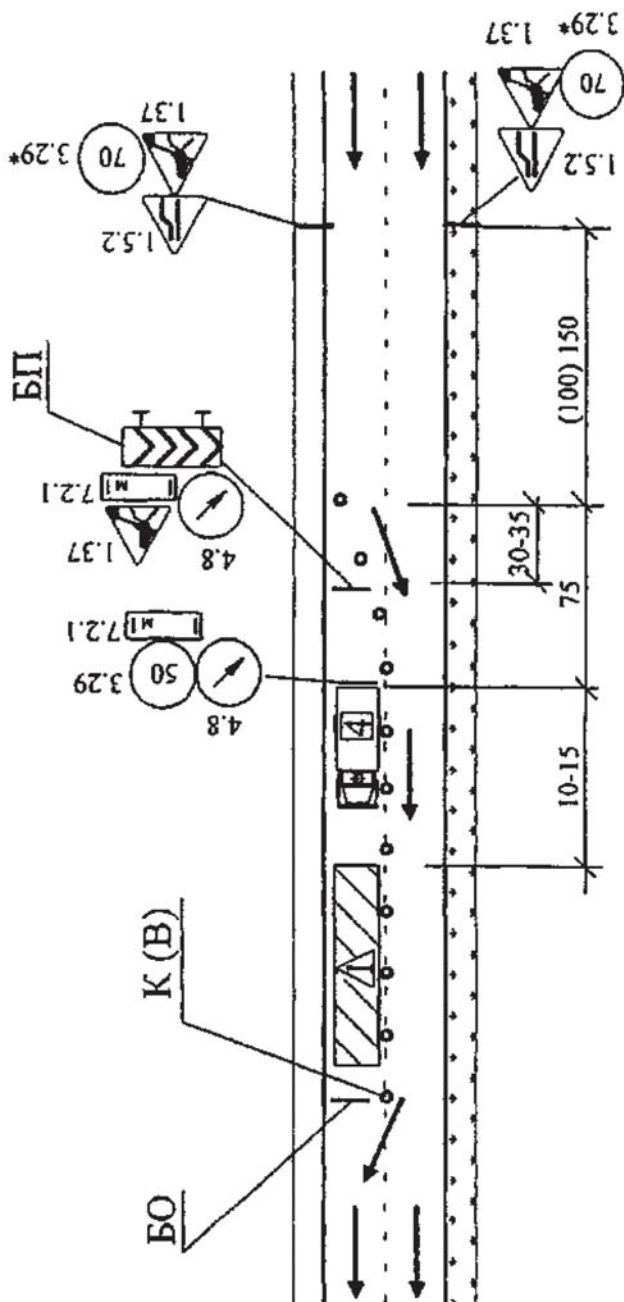


Схема А.8 Нанесення розмітки по трафаретах або лекалах на правій смузі дороги I категорії з чотирма смугами руху

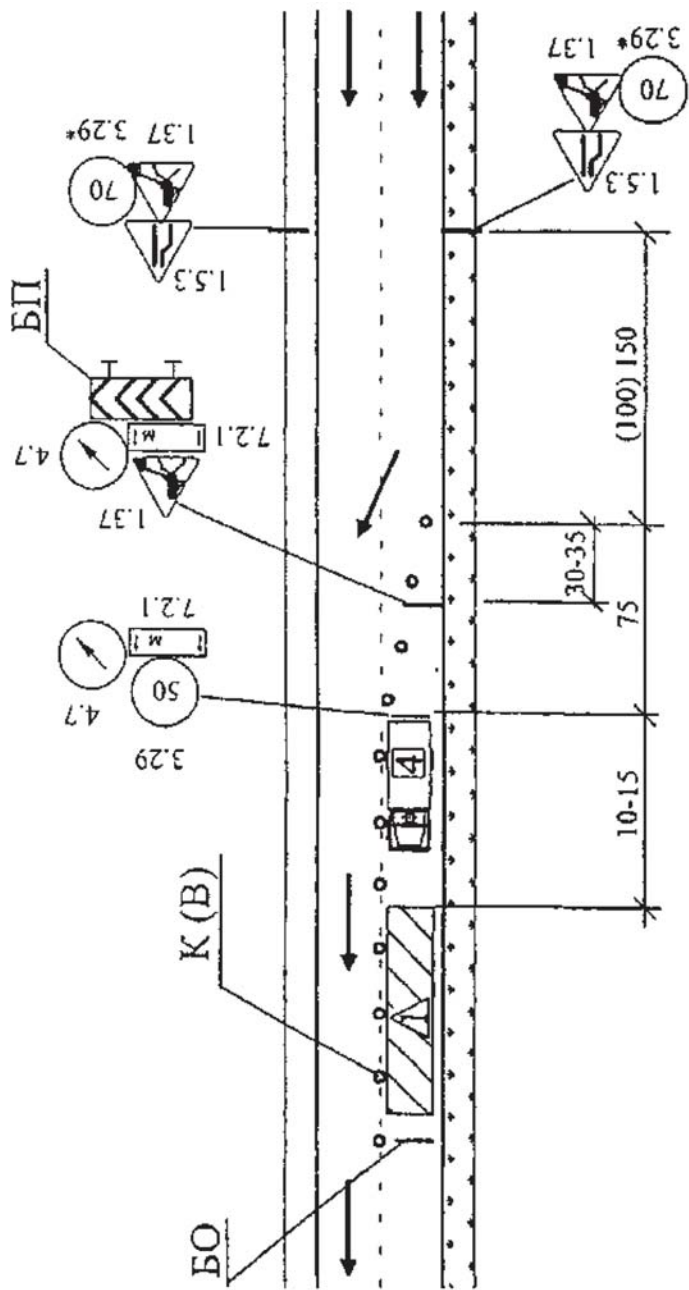


Схема А.9 Нанесення розмітки по трафаретах або лекалах на лівій смузі дороги І категорії з чотирма смугами руху



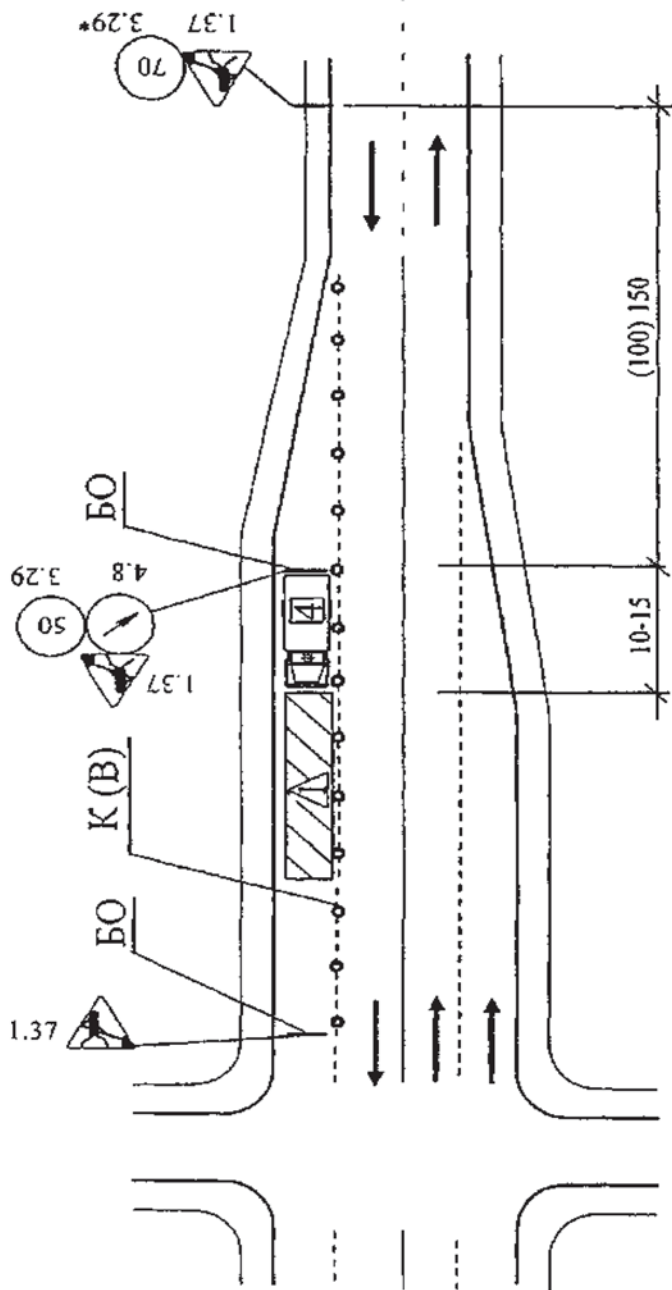


Схема А.11 Нанесення розмітки по трафаретах або лекалах на смугі гальмування

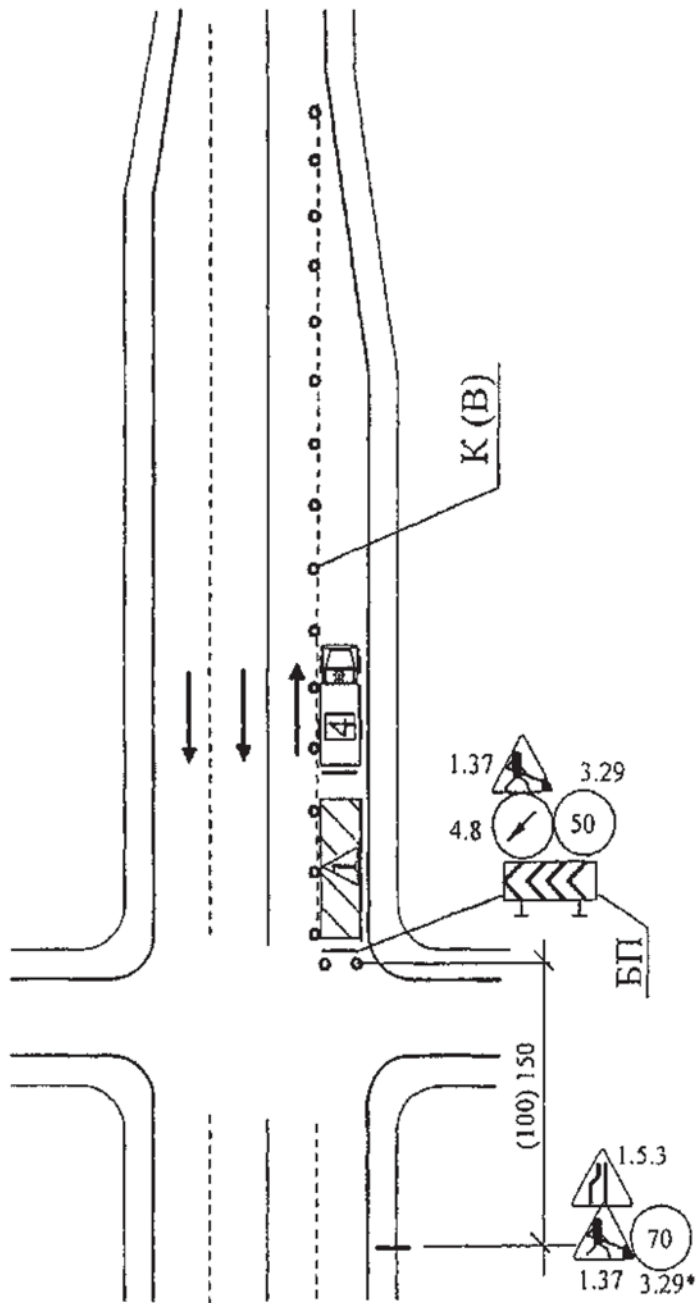


Схема А.12 Нанесення розмітки по трафаретах або лекалах на смугі розгону

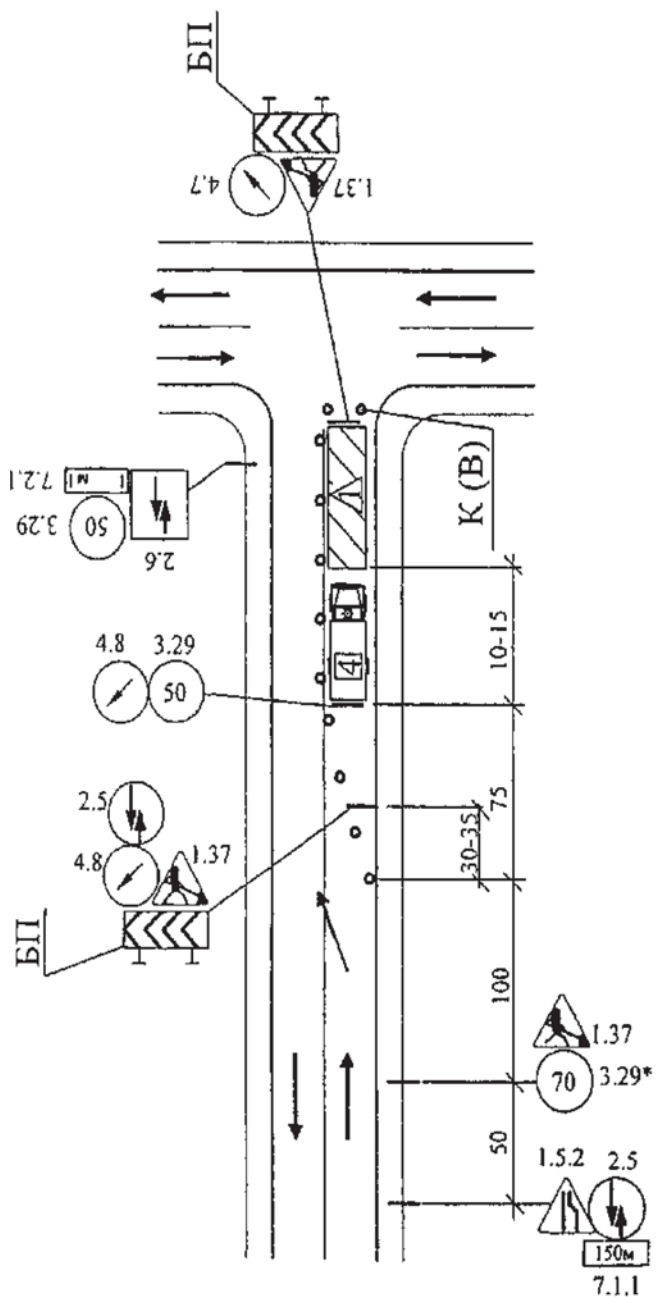


Схема А.13 Нанесення розмітки на примиканнях по трафаретах або лекалах ручною розмітною машиною

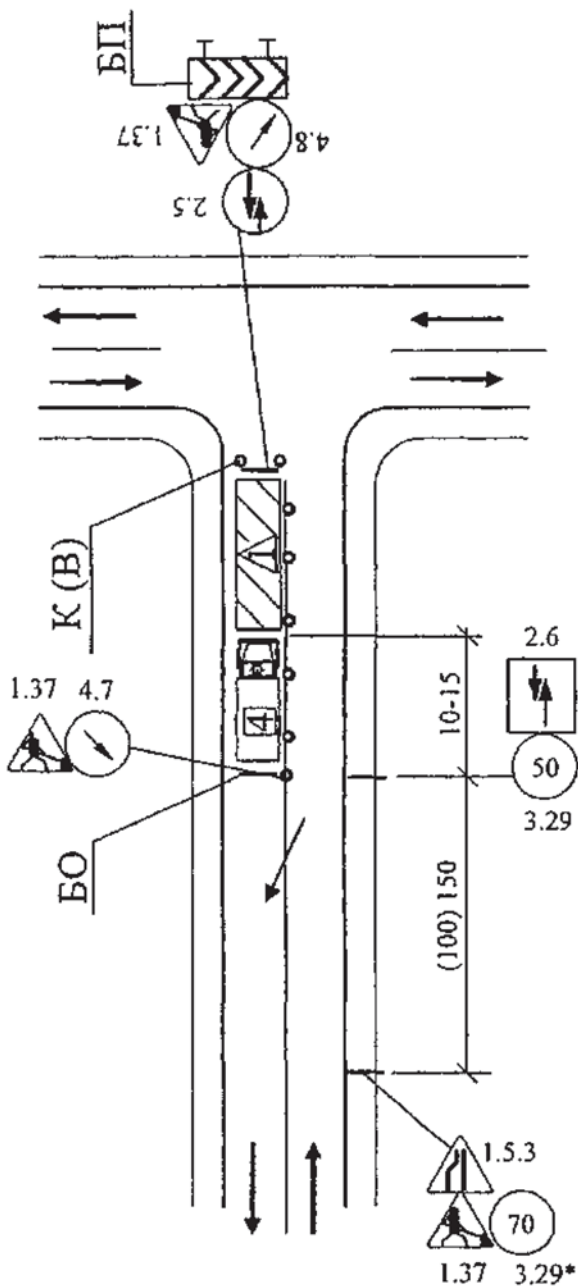


Схема А.14 Нанесення розмітки на приміканнях по трафаретах або лекалах ручною розмітною машиною





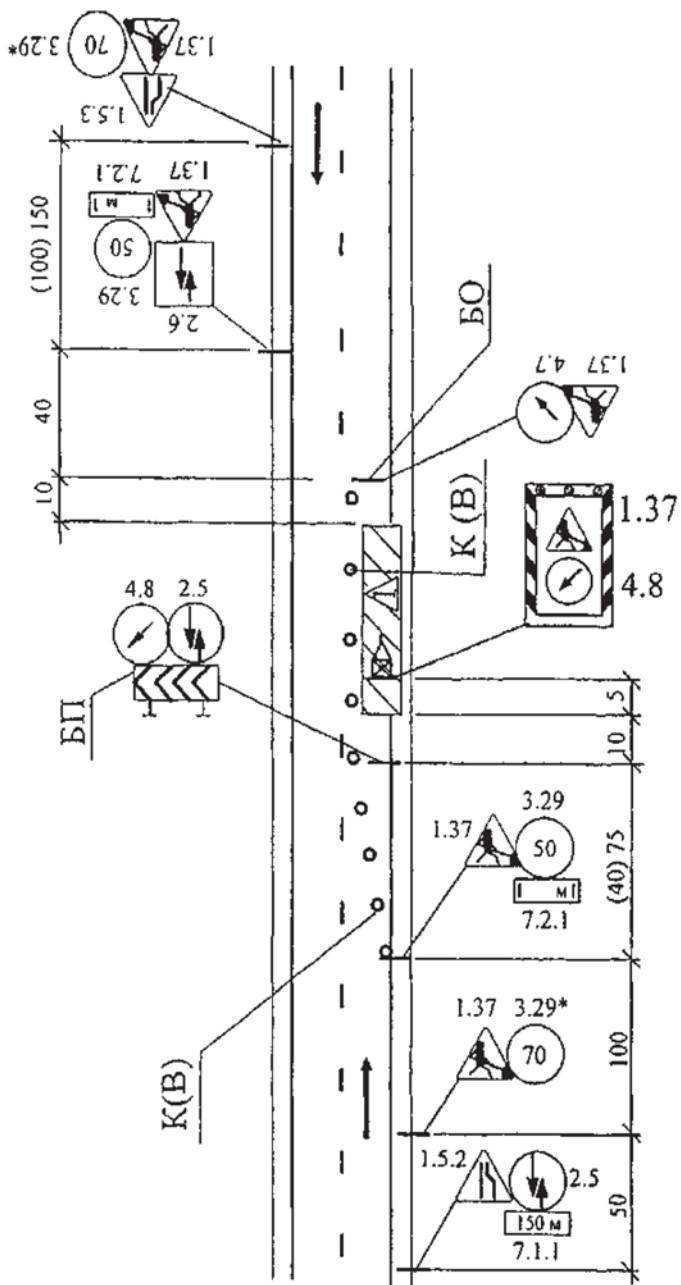


Схема А.17 ОДР при роботах з ямкового ремонту, поверхневої обробці, виконанні натурних випробувань та досліджень покриття



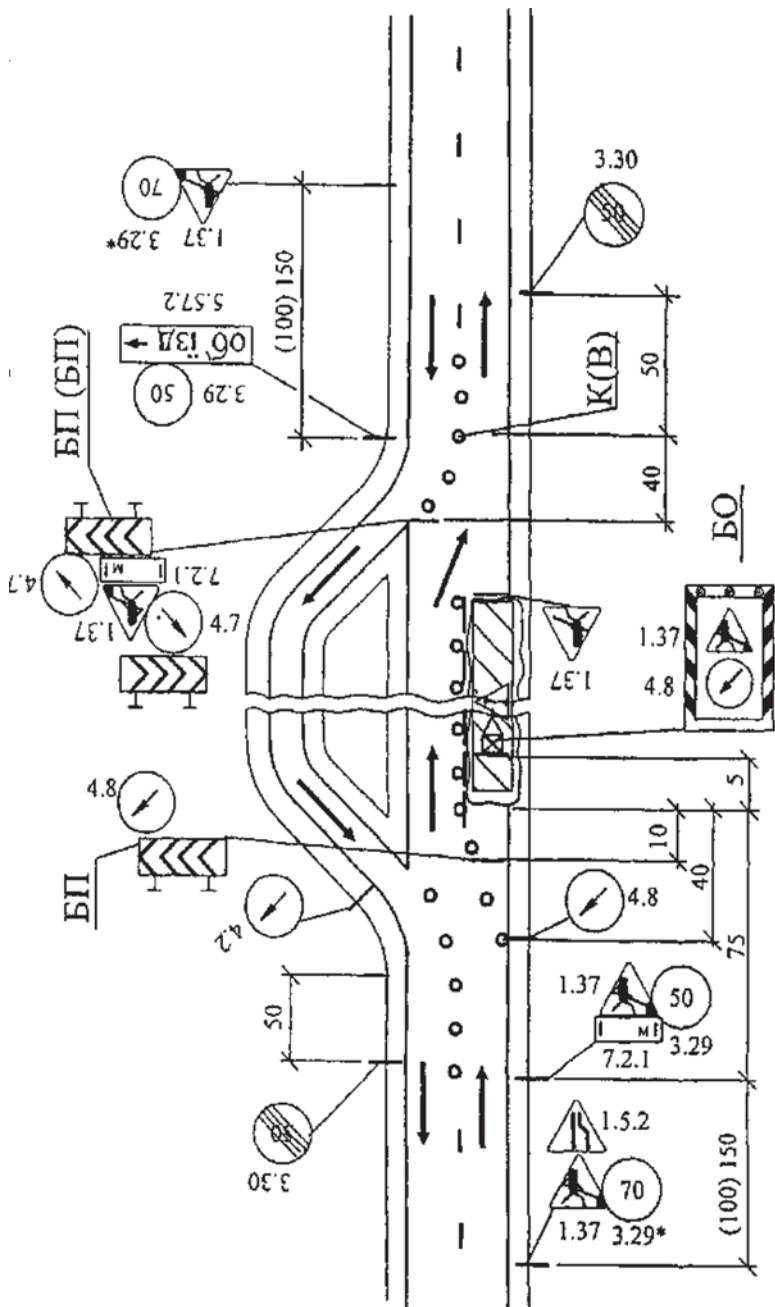


Схема А.19 ОДР при влаштуванні об'їзду для одного з напрямків руху

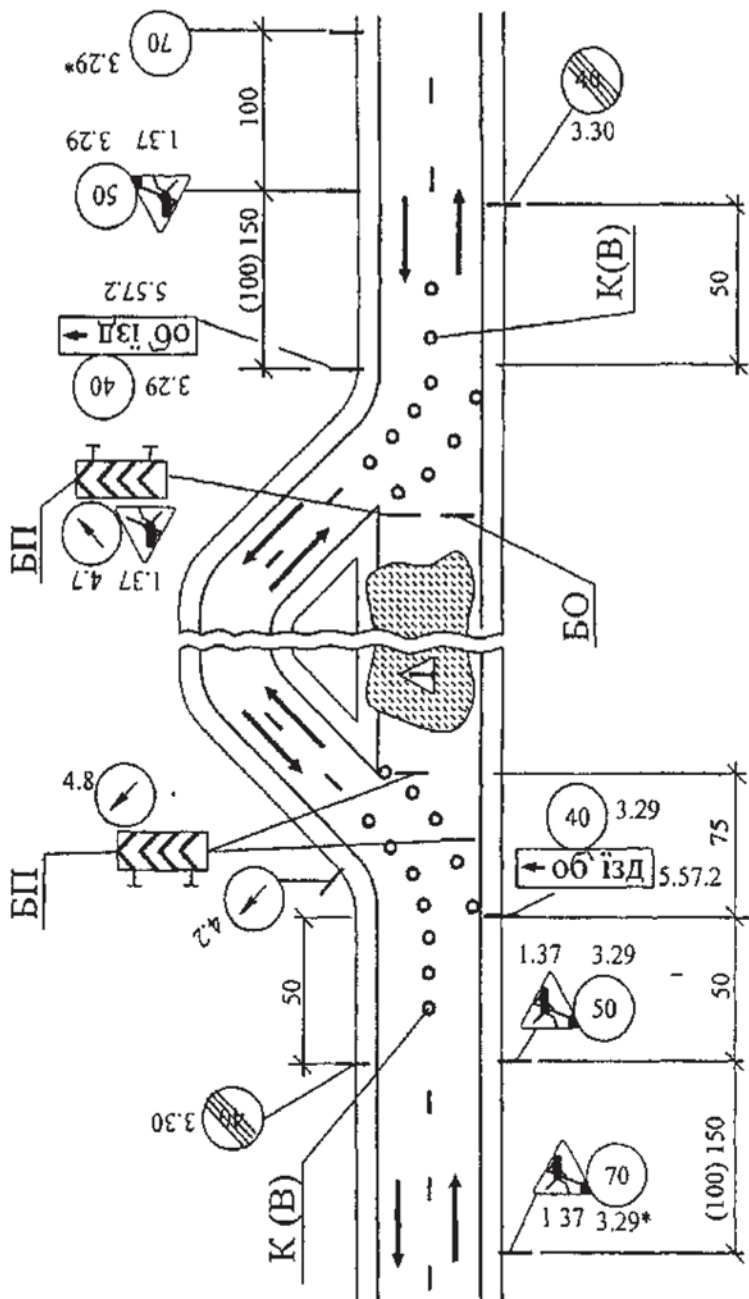


Схема А.20 ОДР при влаштуванні об'їзду з двома смугами руху





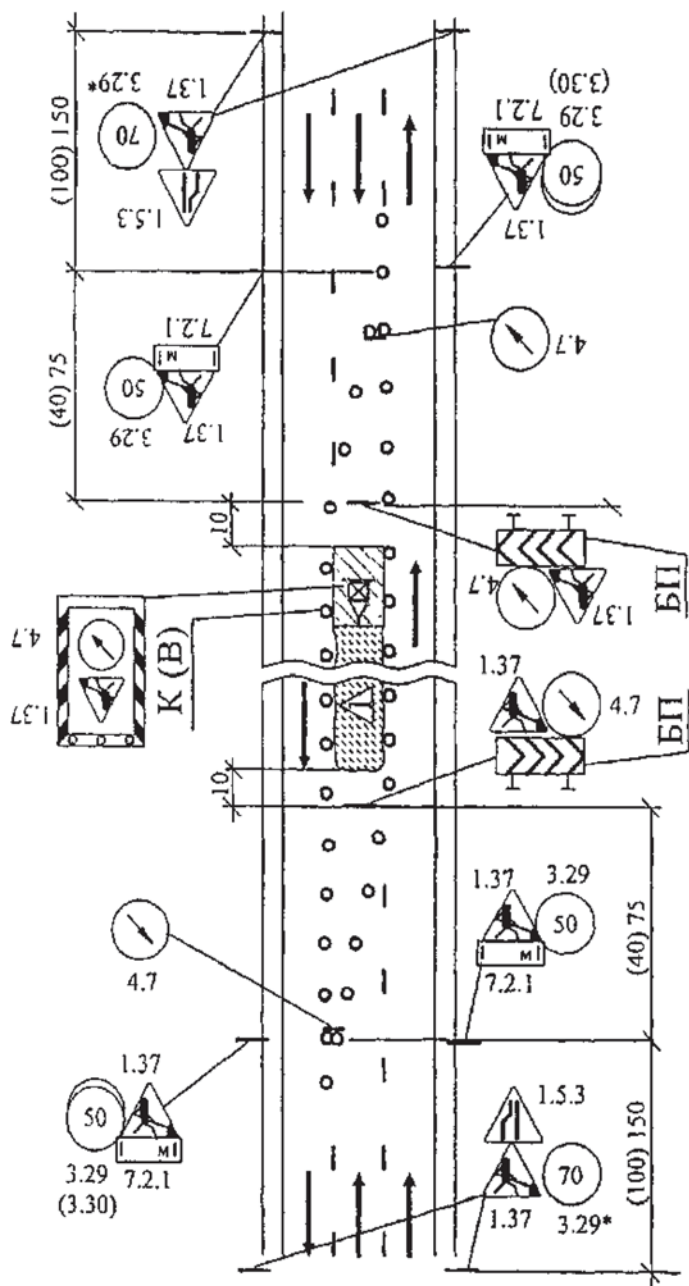


Схема А.23 ОДР при ремонті ділянок доріг з трьома смугами руху, виконанні натурних випробувань та досліджень покриття

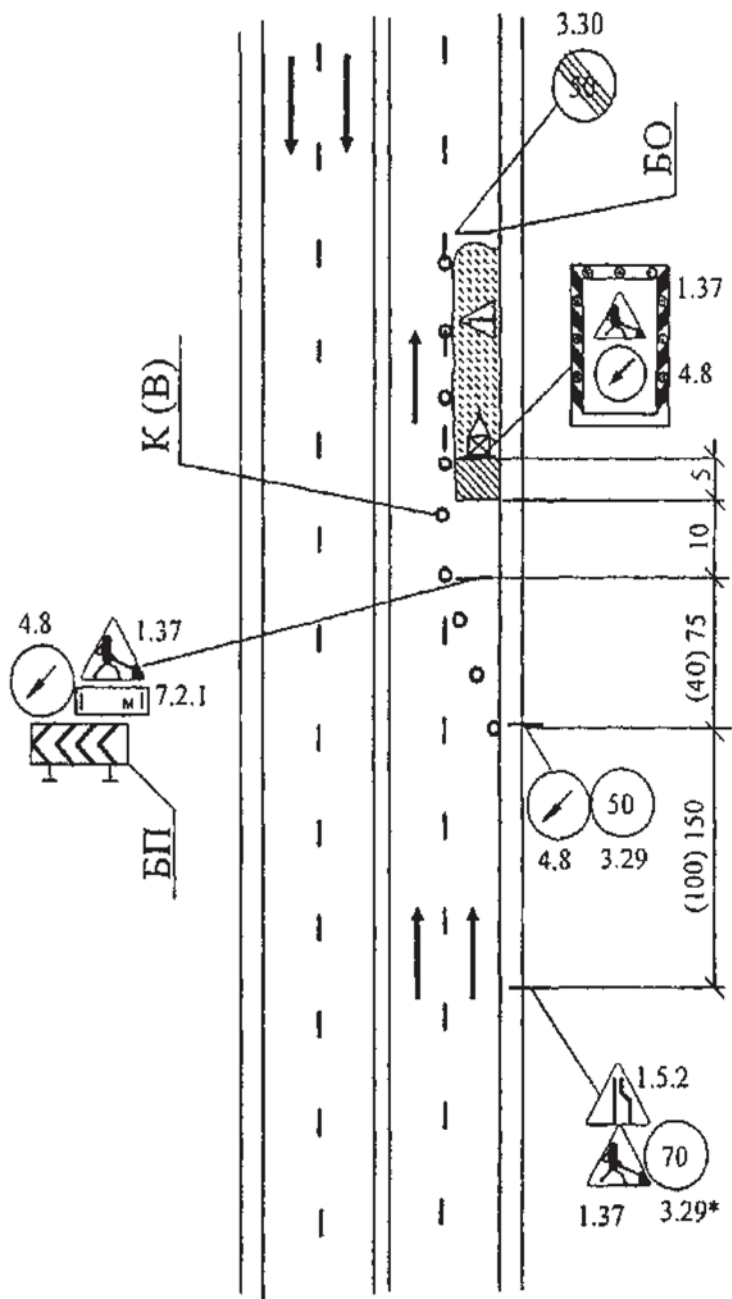


Схема А.24 ОДР при утриманні та ремонті зовнішньої слуги руху ділянок доріг з чотирма слугами руху, виконанні натурних випробувань та досліджень покриття

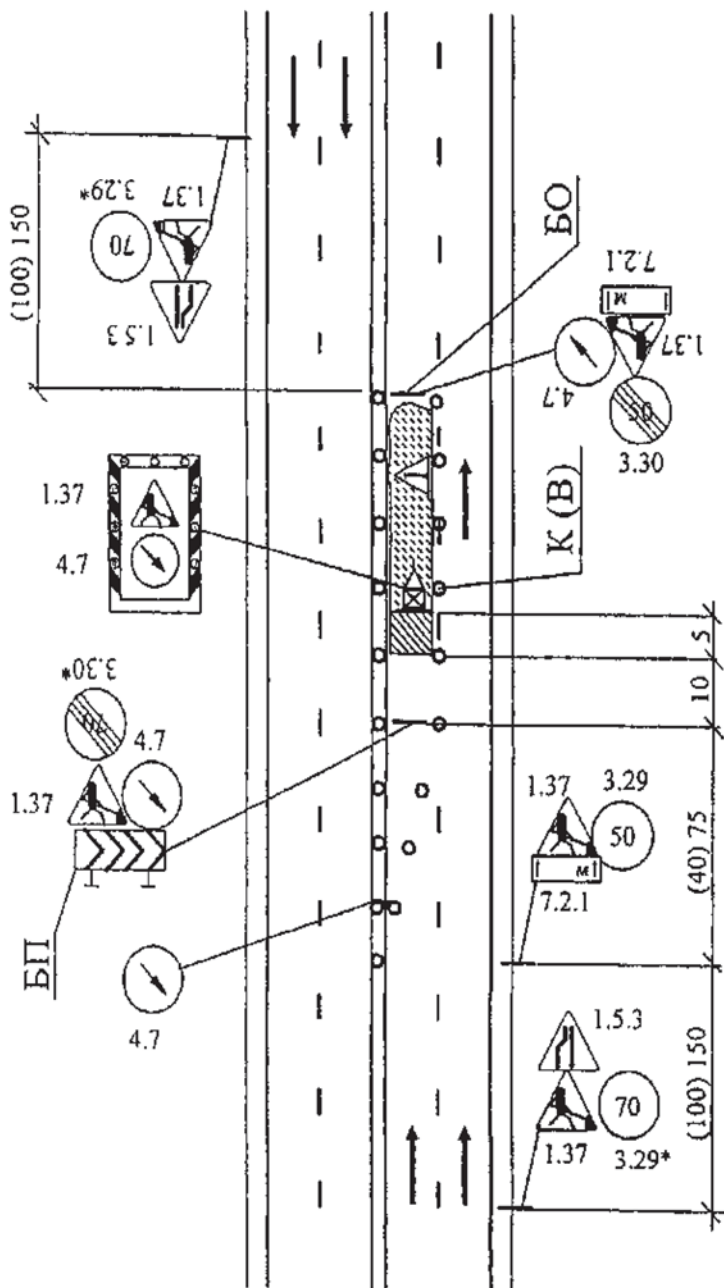


Схема А.25 ОДР при утриманні та ремонті внутрішньої смуги руху дільнок доріг з чотирма смугами руху, виконанні натурних випробувань та досліджень покриття









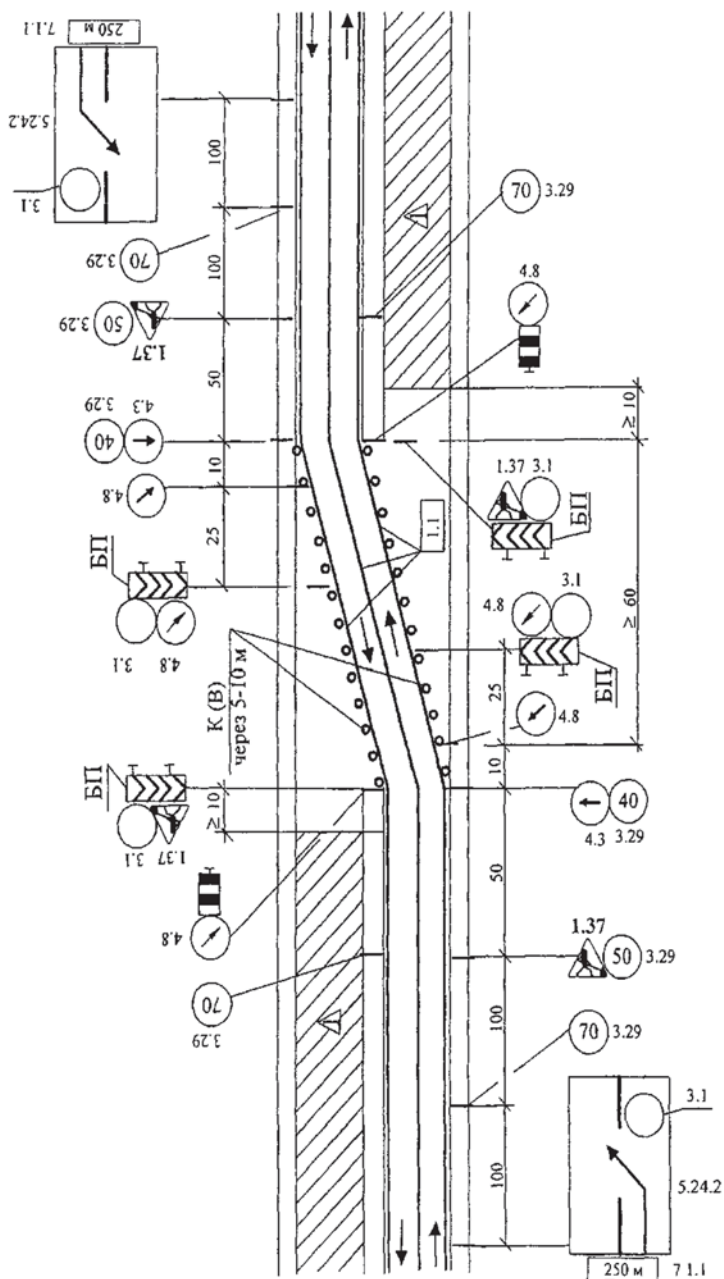


Схема А.30 ОДР в місцях переходу через розділовальну смугу справа наліво при реконструкції та капітальному ремонті доріг I категорії

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ГОЛОВНЕ УПРАВЛІННЯ МВС УКРАЇНИ В М. КИЇВІ

**ВИМОГА**  
Державна автомобільна інспекція

№ \_\_\_\_\_ від « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

\_\_\_\_\_  
(вказується посадова особа юридичної організації  
або фізична особа, прізвище, ініціали)

\_\_\_\_\_  
(посада, звання, прізвище та ініціали)

на підставі ст. 11 Закону України «Про міліцію», ст. 52-1 Закону України «Про дорожній рух», для забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до

\_\_\_\_\_  
(стандарт, норматив)

**ВИМАГАЮ:**

№ з/п	Назва заходів	Термін виконання	Примітка
1	2	3	4

У разі невиконання вимоги будуть вжиті заходи щодо притягнення Вас до адміністративної відповідальності згідно зі статтю 188-28 КУпАП.

\_\_\_\_\_  
(посада та звання особи, якою складено вимогу) (підпис, прізвище, ініціали)

Вимогу одержав: \_\_\_\_\_  
(підпис, прізвище, ініціали)

Реєстраційний № \_\_\_\_\_  
(канцелярії, підприємства, куди направлено вимогу)

від « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ГОЛОВНЕ УПРАВЛІННЯ МВС УКРАЇНИ В М. КИЄВІ

ПРИПИС  
Державна автомобільна інспекція

№ \_\_\_\_\_ від « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

\_\_\_\_\_

(вказується посадова особа юридичної організації  
або фізична особа, прізвище, ініціали)

Мною \_\_\_\_\_  
(посада, звання, прізвище, та ініціали)

встановлені такі порушення правил, норм та стандартів, що стосуються  
забезпечення безпеки дорожнього руху:

\_\_\_\_\_

(вказуються відповідні пункти і статті норм, правил

та стандартів, вимоги яких порушені)

Згідно зі ст. 10 і 11 Закону України «Про міліцію» вимагаю виконання  
таких заходів:

№ з/п	Назва заходів	Термін виконання	Примітка
1	2	3	4

У разі невиконання припису будуть вжиті заходи щодо притягнення Вас  
до відповідальності згідно з чинним законодавством України.

\_\_\_\_\_

(посада та звання особи, якою складено припис) (підпис, прізвище, ініціали)

Припис одержав: \_\_\_\_\_  
(підпис, прізвище, ініціали)

Реєстраційний № \_\_\_\_\_  
(канцелярії, підприємства, куди направлено вимогу)

від « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ року



**АКТ**  
**обстеження дорожніх умов на ділянці автомобільної дороги/вулиці**  
**(необхідне підкреслити)**

км \_\_\_\_\_ + \_\_\_\_\_ м/будинок № \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ . \_\_\_\_\_ . 20\_\_ року, \_\_\_\_\_ годин \_\_\_\_\_ хвилин

(коротка фабула про ДТП: місце скоєння, дані на транспортні засоби, водіїв та пасажирів (модель та номер ТЗ, його тип, власник, кількість пасажирів, прізвище водія, рік народження)

Комісією у складі:

обстежена ділянка автомобільної дороги/вулиці \_\_\_\_\_, км \_\_\_\_\_ + \_\_\_\_\_, де \_\_\_\_\_ . \_\_\_\_\_ . 20\_\_ року скоєно ДТП, у якій \_\_\_\_\_ чоловік загинули та отримали тілесні ушкодження (ДТП із матеріальними збитками).

**ВСТАНОВЛЕНО:**

- зазначена ділянка \_\_\_\_\_ є дорогою/ вулицею \_\_\_\_\_ значення \_\_\_\_\_ технічної категорії;
- погодні умови \_\_\_\_\_, температура повітря \_\_\_\_\_ ;
- ділянка дороги/вулиці в плані та поздовжньому профілі: горизонтальна ділянка, крива в плані, вершина підйому/спуску, підйом, спуск, початок підйому/ спуску, кінець підйому/спуску (*необхідне підкреслити*);
- радіус кривої в плані \_\_\_\_\_ м, повздовжній ухил проїзної частини \_\_\_\_\_ %;
- покриття проїзної частини: асфальтобетон, цементобетон, бруківка, чорний/ білий щебінь, ґрунт (*необхідне підкреслити*);
- коефіцієнт зчеплення \_\_\_\_\_;
- висота насипу земляного полотна праворуч \_\_\_\_\_ м, ліворуч \_\_\_\_\_ м; (по ходу кілометражу/в бік зростання нумерації будинків).
- закладання укосів праворуч \_\_\_\_\_, ліворуч \_\_\_\_\_ ; (по ходу кілометражу/в бік зростання нумерації будинків).
- ширина проїзної частини \_\_\_\_\_ м;
- стан проїзної частини: сухий, мокрий, забруднений, засніжений, сніговий накат, ожеледь, оброблено протиожеледними матеріалами, не оброблено протиожеледними матеріалами (*необхідне підкреслити*);
- ширина смуги руху праворуч \_\_\_\_\_ м, ліворуч \_\_\_\_\_ м; (по ходу кілометражу/в бік зростання нумерації будинків).
- поперечний ухил проїзної частини праворуч \_\_\_\_\_ %, ліворуч \_\_\_\_\_ %; (по ходу кілометражу/в бік зростання нумерації будинків).
- ширина узбіч праворуч \_\_\_\_\_ м, ліворуч \_\_\_\_\_ м; (по ходу кілометражу/в бік зростання нумерації будинків).

- поперечний ухил узбіч праворуч \_\_\_\_ ‰, ліворуч \_\_\_\_ ‰;  
(по ходу кілометражу/в бік зростання нумерації будинків).
- укріплення узбіч \_\_\_\_\_;
- ширина укріпленої смуги узбіччя праворуч \_\_\_\_ м, ліворуч \_\_\_\_ м;  
(по ходу кілометражу/в бік зростання нумерації будинків).
- відстань від краю проїзної частини до дерев ліворуч \_\_ м, праворуч \_\_ м;  
(по ходу кілометражу/в бік зростання нумерації будинків).
- дані про забезпечення нормативних трикутників видимості (на перехрестях, пішохідних переходах) та видимості на кривих: \_\_\_\_\_;
- розміщення технічних засобів регулювання дорожнього руху, дорожньої розмітки, зупинок громадського транспорту, перехідно-швидкісних смуг, опор освітлення та електропередач, об'єктів сервісу, інших штучних споруд:  
(по ходу кілометражу/в бік зростання нумерації будинків).
- праворуч \_\_\_\_\_;
- ліворуч \_\_\_\_\_;
- недоліки в утриманні дороги/вулиці, які необхідно усунути для забезпечення безпеки дорожнього руху: \_\_\_\_\_;
- недоліки в утриманні дороги/вулиці, які сприяли скоєнню ДТП (або вплинули на тяжкість її наслідків):** \_\_\_\_\_.
- Складено адміністративний протокол** \_\_\_\_\_.
- Видано припис** \_\_\_\_\_.

Члени комісії:

\_\_\_\_\_  
(підпис, П.І.Б. посадової особи)

\_\_\_\_\_  
(підпис, П.І.Б. посадової особи)

\_\_\_\_\_  
(підпис, П.І.Б. посадової особи)

### Типові функціональні обов'язки начальника відділення організації дорожнього руху

Безпосередньо організовує роботу та здійснює контроль за діяльністю відділення організації дорожнього руху відповідно до вимог чинного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, наказів МВС України по напрямку службової діяльності.

Здійснює контроль за відповідністю механізму справляння плати юридичними та фізичними особами за надання послуг, зазначених у Переліку платних послуг, які можуть надаватися органами та підрозділами Міністерства внутрішніх справ, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 4 червня 2007 року № 795 та Порядком, затвердженим сумісним наказом Міністерства внутрішніх справ, Міністерства фінансів, Міністерства економіки від 05.10.2007 № 369/1105/336.

Організовує контроль за розробкою і впровадженням будівельними мантажно-експлуатаційними, дорожніми, комунальними, залізничними й іншими відповідними організаціями заходів щодо виконання приписів та вимог ДАІ щодо удосконалення дорожніх умов, упровадження технічних засобів регулювання дорожнього руху, проведення реконструктивних і будівельних робіт на вулично-дорожньої мережі території що обслуговується.

Організовує підготовку та надання плановим і фінансовим установам міста (району) пропозицій щодо розробки і впровадження дислокації технічних засобів регулювання дорожнього руху, КСОД, АСУД, і заходів щодо усунення недоліків в організації дорожнього руху, що привели до виникнення місць концентрації ДТП для подальшого врахування в планах соціально-економічного розвитку міста (району).

Бере участь у розробці перспективних і поточних планів роботи будівельних монтажно-експлуатаційних підприємств з установки і впровадження технічних засобів регулювання дорожнього руху відповідно до їхніх дислокацій, проектів КСОД, АСУД і заходів щодо усунення недоліків в організації дорожнього руху, що призвели до виникнення місць концентрації ДТП.

На підставі аналізу аварійності, яка склалася на адміністративній території міста Донецька, вносить пропозиції до органів місцевого самоврядування щодо удосконалення діяльності відповідних служб (організацій, підприємств, установ та ін.) з питань організації та забезпечення безпеки дорожнього руху у місті Донецьку.

На підставі аналізу стану аварійності та місць концентрації ДТП на території обслуговування надає пропозиції щодо внесення змін до дислокації постів та маршрутів патрулювання нарядами ДПС.

Бере участь в організації та проведенні міжвідомчих нарад транспортних, дорожніх, комунальних, проектних організацій з питань безпеки руху на автомобільному транспорті.

Здійснює оперативний контроль за реагуванням відомств за фактами дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками.

Забезпечує поточне і перспективне планування службової діяльності відділення ОДР.

Організовує підготовку та проведення оперативних нарад підрозділу ДАІ з питань організації дорожнього руху та утримання вулично-дорожньої мережі. Контролює хід виконання прийнятих рішень.

За дорученням керівництва проводить службові розслідування за скаргами, заявами, пропозиціями, що надійшли до підрозділу ДАІ з питань, які входять до його компетенції.

Здійснює прийом, розгляд повідомлень, звернень громадян відповідно до Положення про порядок роботи зі зверненнями громадян і організації їх особистого прийому в системі МВС України, затвердженого наказом МВС України №1177-2004.

Організовує вивчення, узагальнення та впровадження передового досвіду щодо організації дорожнього руху та утримання вулично-дорожньої мережі.

Безпосередньо організовує проведення індивідуально-виховної роботи з особовим складом відділення ОДР.

Здійснює планування і реалізацію заходів щодо соціально-правового захисту особового складу, поліпшення умов праці, забезпечення безпеки співробітників на службі, розв'язання соціально-побутових питань.

Організовує роботу та здійснює контроль за впровадженням заходів щодо зміцнення дисципліни та законності серед особового складу відділення ОДР, профілактики надзвичайних подій, стану транспортної дисципліни.

В своїй службовій діяльності керується Конституцією України, Законами України, розпорядчими документами Верховної Ради України, Президента України та Уряду, наказами МВС України, ДДАІ МВС України, У(В)ДАІ Г(У)УМВС України області по всіх напрямках службової діяльності.

### Типові функціональні обов'язки старшого інспектора відділення організації дорожнього руху

Організовує роботу та здійснює контроль за організацією дорожнього руху, наглядом за станом вулично-дорожньої мережі на закріпленій території, обстеженням місць скоєння дорожньо-транспортних пригод, розміщенням придорожніх об'єктів і засобів зовнішньої реклами, перевезенням небезпечних, великогабаритних і великовагових вантажів згідно вимог наказів МВС України.

Впроваджує серед особового складу відділення організації дорожнього руху заходи, спрямовані на зміцнення дисципліни та законності, транспортної дисципліни, попередження надзвичайних подій відповідно до вимог наказів МВС України.

Проводить індивідуально-виховну роботу з особовим складом відділення організації дорожнього руху відповідно до Методичних рекомендацій МВС України з організації та проведення індивідуальної виховної роботи з особовим складом органів і підрозділів внутрішніх справ України.

Відповідає за стан професійної підготовки особового складу відділення організації дорожнього руху.

Організує роботу та здійснює контроль за дотриманням дорожніми, будівельними, комунальними й іншими організаціями Законів, правил, норм і стандартів, що відносяться до забезпечення безпеки дорожнього руху, при будівництві, реконструкції, ремонті, утриманні й облаштуванні доріг, вулиць і інших дорожніх споруджень. Бере участь у розробці заходів, спрямованих на усунення недоліків у їх утриманні й удосконалення умов забезпечення безпеки дорожнього руху.

Розглядає і забезпечує підготовку висновків на подані для узгодження з Державтоінспекцією проекти (або схеми) організації безпеки дорожнього руху при проведенні робіт із будівництва, реконструкції і ремонту міських вулиць і доріг, дорожніх споруд, залізничних переїздів, розміщенню об'єктів дорожнього сервісу та ін. Здійснює узгодження проведення дорожньо-ремонтних робіт на дорогах і вулицях міста (району).

Несе персональну відповідальність за відповідність механізму справляння плати юридичними та фізичними особами за надання послуг, зазначених у Переліку платних послуг, які можуть надаватися органами та підрозділами Міністерства внутрішніх справ, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 04.06.2007 № 795 та Порядком, затвердженим сумісним наказом Міністерства внутрішніх справ, Міністерства фінансів, Міністерства економіки від 05.10.2007 № 369/1105/336.

Бере участь у роботі технічних та робочих нарад з питань впровадження умов організації дорожнього руху, будівництва, ремонту й утримання міських вулиць і доріг, розміщення придорожніх об'єктів і засобів реклами, а також

дорожнього перевезення небезпечних, великогабаритних та великовагових вантажів.

Готує для вручення посадовим особам відповідних державних органів, підприємств, установ і організацій обов'язкові для виконання приписи ДАІ на усунення порушень правил, нормативів та стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху при проектуванні, будівництві, ремонті й утриманні автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд, а також щодо впровадження заходів з удосконалення організації дорожнього руху, усунення недоліків стану дорожніх умов в місцях концентрації ДТП, аварійно-небезпечних ділянок, в розміщенні і обладнанні придорожніх об'єктів, а також усунення порушень в організації дорожніх перевезень небезпечних, великовагових і великогабаритних вантажів.

Складає адміністративні протоколи за фактами порушень посадовими особами підприємств, установ, організацій і громадянами правил, норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху при проектуванні, будівництві, ремонті і утриманні міських вулиць і доріг, залізничних переїздів і дорожніх споруд, впровадженні дислокацій технічних засобів регулювання дорожнього руху, КСОДР, АСКДР і заходів по усуненню недоліків в організації дорожнього руху, що призвели до виникнення місць концентрації ДТП.

Готує пропозиції у місцеві органи влади, дорожньо-комунальні організації і СМЕУ, спрямовані на усунення недоліків в організації дорожнього руху. Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» і Положенням про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ проводить обстеження міських вулиць і доріг, що обслуговуються дорожньо-комунальними організаціями в частині надання практичної допомоги в розробці програм і заходів, спрямованих на удосконалення ремонту і утримання в безпечному для дорожнього руху стані, виявленні місць концентрації ДТП на дорогах державного значення і розробці заходів щодо удосконалення організації дорожнього руху в цих місцях, розробці схем організації дорожнього руху.

Здійснює розгляд та підготовку матеріалів, висновків, листів, пропозицій за заявами і листами організацій, підприємств і громадян до Державтоінспекції та на «телефон довіри» з питань організації дорожнього руху. (Закон України «Про звернення громадян»).

За зверненнями громадян, підприємств і організацій організовує роботу з надання платних послуг населенню з питань дорожнього перевезення небезпечних, великовагових та великогабаритних вантажів, розміщення придорожніх об'єктів, реклами і проведення дорожніх і ремонтно-будівельних і інших робіт в межах червоних ліній вулиць.

Організовує роботу та здійснює контроль за погодженням перевезення негабаритних, великовагових і небезпечних вантажів, маршрутів і графіків руху транспортних засобів загального користування, а також документацію по цій діяльності і звітність.

Бере участь у роботі комісії з обстеження експлуатаційного стану міських вулиць і доріг, дорожніх споруджень, залізничних переїздів і умов дорожнього руху на них. Готує матеріали за результатами обстежень вулично-дорожньої мережі, з метою вживання заходів по усуненню виявлених недоліків в стані утримання, поліпшенню їх геометричних параметрів, удосконаленню умов і організації дорожнього руху.

Організовує роботу з обліку, аналізу дорожньо-транспортних пригод, скоєних через незадовільні і супутні дорожні умов та здійснює контроль за її виконанням.

Організовує роботу та здійснює контроль за аналізом дорожньо-транспортних пригод для виявлення місць концентрації ДТП на території обслуговування, веденням обліку зареєстрованих місць концентрації ДТП, розробляє заходи з удосконалення організації дорожнього руху і усунення незадовільних дорожніх умов в зазначених місцях.

Під час складних погодних умов (снігопади, ожеледиця) або стихійного лиха (повінь, ураган, пожежа і т. ін.), організує постійний контроль із забезпечення безпеки руху і вносить пропозиції щодо вжиття необхідних заходів. В разі необхідності взаємодіє з іншими підрозділами (МВС, МОН, МНС, пожежна служба і т. ін.) та надає їм необхідну інформацію за напрямком службової діяльності.

Контролює та особисто відповідає за ведення в відділенні облікових журналів та накопичувальних справ до них:

- журналу обліку складених по лінії служби адміністративних протоколів та накопичувальної справи;
- журналу реєстрації виданих приписів ДАІ та накопичувальної справи з копіями приписів;
- журналу реєстрації виданих дозволів на перевезення небезпечних вантажів та накопичувальної справи до нього з копіями матеріалів;
- журналу реєстрації виданих дозволів на перевезення великовагових вантажів та накопичувальної справи до нього з копіями матеріалів;
- журналу реєстрації обліку видачі технічних умов та узгоджень схем організації безпеки дорожнього руху в місцях проведення дорожньо-ремонтних робіт на вулицях і дорогах, огороження спортивно-масових заходів і інших та накопичувальної справи до нього з копіями матеріалів;
- журналу обліку недоліків у стані вулиць, залізничних переїздів та штучних споруд.

Бере участь у нагляді за дорожнім рухом, виявленні порушень учасниками руху ПДР, забезпеченні безпеки охороняємих осіб.

В своїй службовій діяльності керується Конституцією України, Законами України, розпорядчими документами Верховної Ради України, Президента України та Уряду, наказами, розпорядженнями, вказівками МВС України, ДДАІ, У(В)ДАІ Г(У)УМВС області по всіх напрямках службової діяльності Державтоінспекції.

У разі відсутності начальника відділення виконує його обов'язки

### Типові функціональні обов'язки інспектора відділення організації дорожнього руху

Здійснює нагляд за утриманням міських вулиць і доріг, залізничних переїздів і штучних споруд, технічних засобів регулювання дорожнього руху, а також за перевезенням автомобільним транспортом небезпечних, великогазових і великогабаритних вантажів на закріпленій території. Забезпечує контроль за дотриманням правил, норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху, в частині організації дорожнього руху, утримання вулично-дорожньої мережі і перевезення спец. вантажів.

Вивчає умови і стан дорожнього руху на вулично-дорожній мережі території обслуговування, виявляє і веде облік аварійно-небезпечних ділянок і місць концентрації ДТП, ділянок з вичерпною пропускною спроможністю.

Здійснює збір та аналіз аварійності на вулицях і дорогах міста для виявлення та обліку місць концентрації дорожньо-транспортних пригод. Бере участь в обстеженні аварійно-небезпечних ділянок і місць концентрації ДТП, назначає заходи, направлені на зниження аварійності й удосконалення умов руху транспортних засобів і пішоходів на зазначених ділянках. Готує пропозиції в органи місцевої влади та приписи ДАІ для власників вулиць і доріг для забезпечення безпеки руху в місцях концентрації ДТП.

Готує для вручення посадовим особам відповідних державних органів, підприємств, установ і організацій обов'язкові для виконання приписи ДАІ на усунення порушень правил, нормативів та стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху при проектуванні, будівництві, ремонті і утриманні міських вулиць і доріг, залізничних переїздів і дорожніх споруд, а також щодо впровадження заходів з удосконалення організації дорожнього руху, усунення недоліків в стані дорожніх умов в місцях концентрації ДТП, аварійно-небезпечних ділянок, в розміщенні і обладнанні придорожніх об'єктів, а також усунення порушень в організації дорожніх перевезень небезпечних, великогазових і великогабаритних вантажів.

Складає адміністративні протоколи за фактами порушень посадовими особами підприємств, установ, організацій і громадянами правил, норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху при проектуванні, будівництві, ремонті і утриманні міських вулиць і доріг, залізничних переїздів і дорожніх споруд, впровадженні дислокацій технічних засобів регулювання дорожнього руху, КСОДР, АСКДР і заходів з усунення недоліків в організації дорожнього руху, що призвели до виникнення місць концентрації ДТП.

Готує пропозиції у місцеві органи влади, дорожньо-комунальні організації і СМЕУ, спрямованих на усунення недоліків в організації дорожнього руху. Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» і Положенням про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ проводить обстеження міських вулиць і доріг, що обслуговуються дорожньо-комунальними організаціями в частині надання практичної допомоги в розробці

програм і заходів, спрямованих на удосконалення ремонту і утримання в безпечному для дорожнього руху стані, виявленні місць концентрації ДТП на дорогах державного значення і розробці заходів щодо удосконалення організації дорожнього руху в цих місцях, розробці схем організації дорожнього руху.

Здійснює розгляд та підготовку матеріалів, висновків, листів, пропозицій за заявами і листами організацій, підприємств і громадян до Державтоінспекції та на «телефон довіри» з питань організації дорожнього руху.

Здійснює нагляд за впровадженням в повному обсязі заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху при реалізації дислокацій технічних засобів регулювання дорожнього руху проектів КСОД, АСКДР і усуненні недоліків в організації дорожнього руху, що призвели до виникнення місць концентрації ДТП.

Веде журнальний облік виданих приписів, складених адміністративних протоколів, повідомлень про незадовільні дорожні умови.

Бере участь у роботі оперативних груп з підготовки довідок за фактами дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, резонансних автопригод, ДТП з важкими наслідками. Обстежує дорожні умови в місцях скоєння ДТП з постраждалими, готує акти і звітну документацію за результатами обстежень, вживає відповідних заходів щодо усунення виявлених незадовільних дорожніх умов в місцях ДТП.

Бере участь у роботі комісій з обстеження експлуатаційного стану автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів і умов дорожнього руху на них. Готує матеріали за результатами обстежень вулично-дорожньої мережі для вживання заходів по усуненню виявлених недоліків в стані утримання, поліпшення їх геометричних параметрів, удосконалення умов і організації дорожнього руху. Здійснює контроль обліку дорожньо-транспортних пригод за причин незадовільних і супутніх дорожніх умов, а також аналіз проведеної стосовно цього питання роботи.

У період складних погодних умов (снігопади, ожеледиця) або стихійного лиха (повінь, ураган, пожежа і т. ін.), організує постійний контроль за забезпеченням безпеки руху і вносить пропозиції, щодо прийняття необхідних заходів. В разі необхідності взаємодіє з іншими підрозділами (МВС, МО, МНС, пожежна служба і т. ін.) та надає їм інформацію про обставини, що склалися.

Проводить обстеження місць скоєння ДТП, що підлягають державному обліку. За підсумками обстежень складає акти та додає їх до матеріалів розслідувань ДТП. При виявленні недоліків в утриманні дороги, вулиці, залізничного переїзду, які сприяли скоєнню ДТП, складає адміністративний протокол на відповідальних посадових осіб та видає приписи на усунення недоліків.

У своїй службовій діяльності керується Конституцією України, Законами України, розпорядчими документами Верховної Ради України, Президента України та Уряду, наказами, розпорядженнями, вказівками МВС України, ДДАІ, У(В)ДАІ Г(У)УМВС області за всіма напрямками службової діяльності Державтоінспекції.

У разі відсутності старшого інспектора виконує його обов'язки.

**АКТ**  
**(що рекомендується)**

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. Місто (район) \_\_\_\_\_

Спеціальною перевіркою готовності дорожніх і комунальних органів до зимової експлуатації автомобільних доріг і вулиць встановлено:

Замовник: \_\_\_\_\_  
(організація комунального або дорожнього

\_\_\_\_\_ господарства, адреса, телефон)

Підрядчик (експлуатуюча організація) \_\_\_\_\_  
(найменування, адреса, телефон)

Територія обслуговування \_\_\_\_\_  
(ділянка автомобільної дороги, вулиці)

№ з/п	Параметри, що перевіряються	Підстава	Наявність
1.	План підготовки і організації зимового змісту:		
1.1.	Матеріали з узагальнення результатів роботи в минулі роки.		
1.2.	Графік робіт з підготовки до зимового змісту:		
1.2.1.	Схема захисту дороги від снігових занесень.		
1.2.2.	Черговість і терміни очищення ділянок дороги і ліквідації зимової ковзкості. Склад загонів і порядок роботи машин.		
1.2.3.	Схема розміщення протиожеледних матеріалів.		
1.3.	Порядок організації чергування і системи сповіщення про погодні умови і умови руху.		
2.	Пояснювальна записка до плану:		
2.1.	Характеристика зимового змісту доріг.		
2.2.	Дані про об'єми снігопереносу до снігозанесених ділянок дороги.		
2.3.	Протяжність снігозахисних насаджень.		
2.4.	Розрахунок потрібної кількості снігозатримуючих пристроїв.		
2.5.	Обґрунтування термінів ліквідації зимової ковзкості з розрахунком кількості снігоочисувальних, солерозподільчих, піскопосипальних машин і протиожеледних матеріалів.		
2.6.	Наявність снігоочисувальних, солерозподільчих, піскопосипальних машин і протиожеледних матеріалів.		
2.7.	Способи приготування протиожеледних матеріалів.		

Продовження табл.

№ з/п	Параметри, що перевіряються	Підстава	Наявність
2.8.	Засоби зберігання і вантаження протижелезних матеріалів.		
3.	Акт готовності машин (підписується представником виробничого підрозділу і вищим дорожнім органом (замовником)).		
4.	Розгашування піскобаз.		
5.	Заправні пункти з 10-денним запасом палива і мастила.		
6.	Водо- і мастилогрійки.		
7.	Запасні частини до машин і механізмів.		
8.	Приміщення для відпочинку і обігріву водіїв і робочих (зокрема для приготування їжі, надання першої медичної допомоги і тому подібне).		
9.	Заняття з водіями і робочими з технімуму.		
10.	Наказ про введення цілодобового чергування.		
11.	Інструкція про обов'язки чергового.		
12.	Вид зв'язку між експлуатаційними підрозділами.		
13.	План, узгоджений з територіальними органами управління ДАІ суб'єктів України на випадок неможливості видалення відкладень снігу і ліквідації зимової ковзкості в нормативний час.		
14.	Інформація про випереджаючі короткострокові прогнози погоди:		
14.1.	Договір з найближчими організаціями гідрометеослужби.		
14.2.	Власні метеопост.		
15.	Дислокація дорожніх знаків на позаміські автомобільні дороги.		Дата затвердження: Ким затверджена:

Пропозиції: \_\_\_\_\_

Комісія в складі:

Голова \_\_\_\_\_  
(посада, П.І.Б.)

Члени комісії: \_\_\_\_\_  
(посада, П.І.Б.)

**Огляд**  
**про результати роботи підрозділів Державтоінспекції області**  
**при весняному комплексному обстеженні вулично-шляхової мережі області**

На виконання вимог Указів Президента України від 20.11.2007 № 1121 «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху», від 17.06.2008 № 556 «Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам», спільної вказівки Департаменту ДАІ МВС України від 18.03.2010

№ 4/7-2714 та Державної служби автомобільних доріг України від 19.03.2010 №3/7.3-6-604, для приведення в безпечний стан доріг після зимового періоду експлуатації Державтоінспекцією сумісно з власниками вулиць і доріг з 20 березня по 20 квітня ц.р. на території області проведено весняне комплексне комісійне обстеження вулично-дорожньої мережі (операція «Дорога»). При перевірці доріг Управлінням Державтоінспекції ГУМВС області територіальним підрозділам ДАІ було доручено особливу увагу звертати на стан дорожнього покриття, штучного освітлення міських вулиць і ділянок доріг в межах населених пунктів, на стан пішохідних тротуарів і обладнання технічними засобами регулювання дорожнього руху пішохідних переходів, а також на обґрунтованість і відповідність стандартам установлених заборонних, наказових та інформаційно-вказівних дорожніх знаків.

В ході комісійного обстеження станом на 20.04.2010 в експлуатаційному стані вулично-дорожньої мережі міст і населених пунктів області виявлені такі недоліки: ямковість і пошкодження дорожнього покриття – 588,4 тис. кв.м.; необхідність заміни або відновлення дорожніх знаків – 14,4 тис. од.; несправних і підлягаючих реконструкції світлофорних об'єктів – 239 од.; ділянок вулиць і доріг з несправним штучним освітленням – 167 км; необхідність відновлення практично 90% дорожньої розмітки.

Дорожніми і комунальними службами області вже ведуться роботи з ліквідації ямковості дорожнього покриття, відновлення технічних засобів регулювання руху і ремонту вуличного освітлення. Однак, темпи усунення пошкоджень дорожнього покриття українські. Так, станом на 20.04.2010 в населених пунктах області вже ліквідовано 77,6 тис. кв.м. (13,4%) ямковості, замінено 1,2 тис. (8%) дорожніх знаків, відремонтовано зовнішнє освітлення на 72,2 км (43%) ділянок міських вулиць, нанесено 124,3 км ліній дорожньої розмітки. Найгірше становище щодо ліквідації недоліків в стані вулиць і доріг при перевірках відмічено в містах Горлівці, Авдіївці, Селидовому, Докучаєвську, Амвросіївці, Сніжному, с.м.г. Старобешевому.

При обстеженні значні недоліки виявлені і в стані утримання автодоріг державного значення: ямковість і пошкодження дорожнього покриття – 39,6 тис. кв. м., пошкодження кромки проїзної частини – 16,7 км., необхідність планування узбіч – 11,6 пог. км., ліквідації напливів і колійності на проїзній частині – 48,4 км., заміни і відновлення 274 дорожніх знаків та 1274 сигнальних стовпчиків, ремонту металевого огороження – 4,7 км, відновлення понад 650 пог. км. дорожньої розмітки та нанесення розмітки

на всіх пішохідних переходах, вирубки порослі – 223,6 км, ліквідації 26-ти неорганізованих з'їздів, необхідність прибирання сухих гілок дерев. Крім того, на ділянках автодоріг загальною протяжністю понад 170 км засмічені узбіччя та смуги відводу.

Найгірше становище щодо стану дорожніх умов відмічено на ділянках автодоріг державного значення «Знам'янка–Луганськ–Ізварине» (км 481 – км 484 (район с.Косунь) та км 472 – 474 (район с. Красний партизан), «Київ–Харків–Довжанський» (км 718 – км 725), «Слов'янськ–Донецьк–Маріуполь» (від м. Донецька до м. Маріуполя).

За результатами проведеної роботи підрозділами ДАІ складені акти комісійних обстежень. На усунення недоліків у стані утримання вулично-дорожньої мережі в терміни, передбачені вимогами ДСТУ 3587-97 «Автомобільні дороги, вулиці і залізничні переїзди», власникам доріг і посадовим особам міських комунальних служб видано 294 вимоги і 132 приписи ДАІ. За незадовільний стан доріг, порушення правил, норм і стандартів з утримання доріг (ст.140 ч.1 КУпАП), а також за невиконання приписів та вимог ДАІ (ст.128 КУпАП), в ході проведення весняного комісійного обстеження відносно посадових осіб дорожньо-комунальних та інших організацій було складено 150 адміністративних протоколів. З проблемних питань утримання вулично-дорожньої мережі і необхідність термінової ліквідації ямковості дорожнього покриття спрямовано 64 інформації в органи місцевого самоврядування і 30 інформації в органи прокуратури.

*Але, при детальному аналізі звітних даних про результати комісійного обстеження вулично-дорожньої мережі області і прийняття заходів з усунення виявлених недоліків встановлено, що керівниками ряду підрозділів ДАІ проведення даної роботи було організовано неналежним чином, контроль за діяльністю підлеглих щодо якості перевірок, оформлення матеріалів обстежень і прийняття заходів до власників доріг не здійснювався.*

В наслідок цього, незважаючи на значний обсяг недоліків в стані й облаштованості вулично-дорожньої мережі на територіях обслуговування, що загрожують безпеці дорожнього руху, підрозділи ДАІ м. Маріуполя, м. Авдіївки, м.Дебальцевого, м.Кіровського, м.Костянтинівки та Костянтинівського району, с.м.т. Великоновоселківки та Великоновоселківського району, с.м.т. Мангуш та району, с.м.т. Старобешевого та Старобешівського району, м. Ясинувата та Ясинуватського району і Волноваський взвод ДПС мають низькі результати щодо адміністративного впливу на власників доріг і посадових осіб дорожньо-комунальних організацій.

Так, за весь період проведення комісійного обстеження не було видано жодного припису на усунення недоліків у стані доріг, що загрожують безпеці руху, ВДАІ м.Авдіївки, с.м.т. Старобешевого та Старобешівського району. Тільки по одному припису було видано підрозділами ДАІ м.Маріуполя, м.Єнакієвого, м.Дзержинська, м.Дебальцевого, м.Селідового, м.Амвросіївки, с.м.т. Мангуш, м. Ясинуватої та Ясинуватського району.

За порушення правил і норм утримання вулично-дорожньої мережі на власників доріг і посадових осіб дорожньо-комунальних організацій за період комісійного обстеження не було складено жодного адмінпротоколу за ч. 1 ст. 140 КУпАП підрозділами ДАІ м. Дебальцевого, м.Кіровського,

с.м.т. Мангуш та району, с.м.т. Старобешового та Старобешівського району, м. Ясинуватої та Ясинуватського району і Волноваським взводом ДПС. Крім того, тільки по одному протоколу за цей вид порушень утримання дорожньої мережі було складено підрозділами ДАІ м.Єнакієвого, м.Дзержинська, м.Костянтинівки та Костянтинівського району, м.Сніжного, м.Тореза, с.м.т. Великоновоселківка та Великоновоселківського району, с.м.т. Володарського і Володарського району, Ясинуватським і Донецьким взводом ДПС. Все це породжує безвідповідальність з боку власників вулично-дорожньої мережі, сприяє збереженню незадовільних дорожніх умов тривалий період часу, чим створює небезпеку для учасників дорожнього руху.

Не організований належний контроль за виконанням виданих підрозділами ДАІ власникам доріг і посадовим особам дорожньо-комунальних підприємств вимог і приписів на усунення недоліків. Так, за невиконання приписів ДАІ при весняному комісійному обстеженні не було складено жодного адміністративного протоколу за ст. 188-28 КУпАП підрозділами ДАІ м.Маріуполя, м.Авдіївки, м.Костянтинівки і Костянтинівського району, с.м.т. Мангуш та району, с.м.т. Старобешеве та Старобешівського району.

При вибіркових контрольних перевірках організації проведення весняного комісійного обстеження працівниками апарату Управління ДАІ ГУМВС області в ряді підрозділів було виявлено неякісне і поверхове проведення огляду дорожніх умов і фіксації недоліків. В актах комісійних обстежень не вказувалися недоліки в стані пішоходних тротуарів, вуличного освітлення, засобів водозливу, видимість технічних засобів регулювання, недоліки при розміщенні об'єктів придорожнього сервісу і реклами, а також факти порушення стандартів або необґрунтованого використання заборонних, наказових та інших дорожніх знаків, які вводять в оману або створюють штучні незручності для учасників дорожнього руху.

Так, у м. Костянтинівці навіть на перехресті магістральних вулиць Мірошниченко і Ломоносова тривалий час були необґрунтовано розміщені з порушенням вимог стандарту ДСТУ 4100-2002 «Знаки дорожні» дорожні знаки 5.16 «Напрямки руху по смугах» і недоцільна додаткова секція зі стрілкою на світлофорному об'єкті. Це створювало незручності і було свого роду «пасткою» для водіїв автотранспорту. Однак, навіть за умови проведення комісійного обстеження даних вулиць ВДАІ м. Костянтинівки зазначених недоліків не було виявлено. Тільки після безпосереднього зауваження на ці недоліки з боку керівництва ГУМВС області і втручання Управління ДАІ області всі необґрунтовано встановлені дорожні знаки були замінені, а додаткові секції світлофора демонтовані. До того ж, як недолік відмічено те, що при умові видачі відділенням ДАІ м. Костянтинівки за результатами обстеження 9-ти приписів на усунення недоліків в стані дорожньої мережі по ст.140 ч.1 КУпАП було складено лише 1 адміністративний протокол, що є порушенням вимог Розпорядження МВС України № 683-2009.

Таким чином, вищезазначені недоліки стали можливими в результаті прорахунків окремих начальників підрозділів Державтоінспекції в організації роботи підлеглого особового складу в частині нагляду за станом вулично-дорожньої мережі та організації дорожнього руху.

**Міністерство внутрішніх справ України  
УДАІ ГУМВС України в Донецькій області**

**ВИМОГА  
Державної автомобільної інспекції**

**№ 93 від «27» жовтня 2009 року**

Начальникові головного управління упорядкування та комунального обслуговування Донецької міської ради Баранецькому М. В.

Інспектор відділення ОДР відділу ДАІ м. Донецька ст. лейтенант міліції Дерев'яно А. В.

На підставі ст. 11 Закону України «Про міліцію», ст. 52-1 Закону України «Про дорожній рух», для забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до робочих проектів нанесення ліній дорожньої розмітки на вулично-дорожній мережі

**ВИМАГАЮ:**

№ з /п	Назва заходу		Термін виконання	Примітка
1	2		3	4
<b>пр. П. Комунарів</b>				
1.	вул. Лівобережна	Підняти люк інженерних комунікацій до нормативної висоти.	2 кв. 2010р.	
2.	вул. Мушкетовська	Встановити НВО-300 м.п.	2 кв. 2010р.	
3.	На ділянці від вул. Харітонова до вул. Лівобережної	Підняти бордюрний камінь до нормативної висоти – 1000 м.п..	2 кв. 2010р.	
4.	На ділянці від будинку № 75 до вул. Елеваторної	Провести ямковий ремонт пішохідного тротуару 110 м <sup>2</sup>	2 кв. 2010р.	
<b>вул. Автотранспортників</b>				
7.	На ділянці від пр. П. Комунарів до вул. Мукачевської	Нанести лінії дорожньої розмітки.	2 кв. 2010р.	

У разі невиконання вимоги будуть вжиті заходи щодо притягнення Вас до адміністративної відповідальності, згідно зі статтею 188-28 КУпАП.

**Інспектор ВОДР відділу ДАІ з обслуговування  
адміністративної території м. Донецька  
та автомобільно-технічної інспекції  
УДАІ ГУМВС України в Донецькій області  
ст. лейтенант міліції**

**А.В. Дерев'янку**

**Вимогу одержав** \_\_\_\_\_

**Реєстраційний №** \_\_\_\_\_

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ **2009 р.**

## УДАІ ГУ МВС України в Донецькій області

## П Р И П И С

## Державної автомобільної інспекції

№ від « \_\_\_\_ » квітня 2010 р.

Директору ПЄСВО ККП «Донецкгорсвет» Тимченку В. І.

Інспектор відділення ОДР відділу ДАІ з обслуговування адміністративної території м. Донецька та автомобільно-технічної інспекції УДАІ ГУ МВС України в Донецькій області капітан міліції Дерев'янюк А.В. при проведенні весняного комісійного обстеження вулично-дорожньої мережі у Калінінському районі м. Донецька установленні такі порушення правил, норм та стандартів ДСТУ 3587-97, що впливають на безпеку дорожнього руху транспортних засобів.

Відповідно до вимог статей 10 і 11 Закону України «Про міліцію», Закону України «Про дорожній рух», ПКМУ № 198, ПКМУ № 341 необхідно виконати такі заходи:

№ з/п	Назва заходу	Термін виконання	Примітка
1	2	3	4
1.	Обладнати штучне нормативне освітлення по вул. Харитонова на ділянці від АЗС «Параллель» до вул. Разенкова.	3 кв. 2010р.	
2.	По пр. Миру на ділянці від б. Шахтобудівників до пр. Червоногвардійського забезпечити видимість ТСРДД в нічний час.	3 кв. 2010р.	
3.	Забезпечити видимість ТСРДД по пр. Ілліча на ділянці від б. Шахтобудівників до вул. Сеченова в нічний час.	3 кв. 2010р.	
4.	Встановити освітлювальні опори з обладнанням нормативного штучного освітлення по вул. Сеченова на ділянці від пр. Ілліча до м'ясокомбінату.	3 кв. 2010р.	
5.	По вул. Лівобережній на ділянці від пр. П. Комунарів до пр. Дзержинського встановити на опорі ЛЕП один плафон освітлення.	3 кв. 2010р.	

Про результати виконання вимог цього припису письмово повідомити до відділу ДАІ з обслуговування адміністративної території м. Донецька та автомобільно-технічної інспекції за адресою: 83023, м. Донецьк, пр. П. Комунарів, 75, кабінет № 307, т. 97-60-97.

У випадку невиконання припису будуть вжиті заходи про залучення Вас до відповідальності, згідно з адміністративним законодавством.

**Інспектор відділення ОДР відділу ДАІ з обслуговування  
адміністративної території м. Донецька та  
автомобільно-технічної інспекції УДАІ ГУ МВС  
України в Донецькій області  
капітан міліції**

**А.В. Дерев'янку**

Припис одержав \_\_\_\_\_

Реєстраційний № \_\_\_\_\_ « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2010 р.

**АКТ**  
**ВЕСНЯНОГО КОМІСІЙНОГО ОБСТЕЖЕННЯ**  
**ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ СІТКИ КАЛІНІНСЬКОГО РАЙОНУ м. ДОНЕЦЬКА**  
**СТАНОМ НА 23.04.2010**

Комісія у складі: начальника відділу благоустрою ГлавУБиКО  
 Донецької міської ради Андрюшина Т. В.  
 Завідуюча відділу житлово-комунального господарства  
 Калінінської районної ради Супруна А. В.  
 гол. інженера КП ДРСУ Сабадаша В. Е.  
 директора ККП «Донецкгорсвет» Тимченка В. І.  
 заст. директора ДП ДФ «СМЕУ» Власова А. А.  
 ст. інспектора відділення ОДД відділу ДАІ м. Донецька  
 капітана міліції Харланова А. А.  
 начальника кафедри факультета ДЮІ Веселова М. Ю.  
 провела обстеження вулично-дорожньої сітки Калінінського району  
 м. Донецька. Під час обстеження були виявлені такі недоліки експлуата-  
 ційного утримання вулиць:

№ з\п	Найменування вулиць	
	Прив'язка	Недоліки в утриманні
<b>вул. 50-ої Гвардійської Дивізії</b>		
1.	На ділянці від пр. Ілліча до вул. Герцена	Відсутні лінії дорожньої розмітки – 1000 м.п.
2.	Вул. Червонофлотська	Замінити д.з. 5.35.1(2) – 4 од.
3.	Вул. Герцена	Замінити д.з. 5.35.1(2) – 4 од., д.з.2.1 – од.
4.	ЗОШ № 35	Пошкоджено гумовий корд елементів ПСС
<b>вул. Андрєєва</b>		
1.	На ділянці від вул. Мушкетівська до будинку № 75	Ямковість проїзної частини 200 м <sup>2</sup>
<b>вул. Антипова</b>		
1.	На ділянці від вул. Овнатаняна до пр. Ілліча	Відсутні лінії дорожньої розмітки 600 м.п.
2.	Вул. Червонофлотська	Замінити д.з. 2.3 – 2 од., 5.35.1(2) – 4 од.
3.	пр. Ілліча	Замінити д.з. 2.1 – 1 од., 5.35.1(2) – 4 од., 5.7.1 – 1 од.
4.	Парк	Замінити д.з. 5.35.1(2) – 2 од.
<b>вул. Ахтирська</b>		
1.	На ділянці від вул. Лівобережної до вул. Мукачівської	Ямковість проїзної частини 550 м <sup>2</sup>
2.	вул. Лівобережна	Замінити д.з. 2.1 – 1 од.

№ з\п	Найменування вулиць	
	Прив'язка	Недоліки в утриманні
<b>вул. Атотранспортників</b>		
1.	На ділянці від пр. П. Комунарів до вул. Платова	Ямковість проїзної частини 200 м <sup>2</sup>
2.	На ділянці від пр. П. Комунарів до вул. Лабутенко	Висота бордюрного камню менш 0,15 м – 200 м.п.
<b>вул. Барвенковська</b>		
1.	На ділянці від пр. Ілліча до вул. К. Ратникова	Ямковість проїзної частини 200 м <sup>2</sup>
<b>вул. Барнаульська</b>		
1.	пр. Миру	Замінити д.з. 2.1 – 1 од.
<b>вул. Бурденка</b>		
1.	На ділянці від б. Шевченка до пр. Миру	Ямковість проїзної частини 700 м <sup>2</sup>
<b>вул. Владичанського</b>		
1.	На ділянці від вул. Разенкова до б. Шевченка	Ямковість проїзної частини 610 м <sup>2</sup>
2.	Протягом вулиці	Відсутні лінії дорожньої розмітки – 800 м.п.
3.	пр. Ілліча	Замінити д.з. 2.1 – 1 од., 5.35.1(2) – 2 од., 5.7.1 – 1 од.
4.	Розділовий газон пр. Ілліча	Замінити д.з. 3.21 – 1 од.
<b>вул. Східна</b>		
1.	На ділянці від пр. Ілліча до вул. Червонофлотської	Ямковість проїзної частини 150 м <sup>2</sup>
<b>вул. 8-го Березня</b>		
1.	На ділянці від вул. Гутченка до вул. Сеченова	Ямковість проїзної частини 250 м <sup>2</sup>
<b>вул. Герцена</b>		

Начальнику відділу благоустрою ГлавУБиКО  
Донецької міської ради

Андрюшина Т. В.

Завідувач відділу житлово-комунального господарства  
Калінінської районної ради

Супрун А. В.

Гол. інженер КП ДРСУ

Сабадаш В. Е.

Директор ККП «Донецьгорсвет»

Тимченко В. І.

Заст. директора ДП ДФ «СМЕУ»

Власов А. А.

ст. інспектор відділення ОДД відділу ДАІ  
м. Донецька капітан міліції

Харланов А. А.

Начальник кафедри факультету ДЮО

Весселов М. Ю.

## **ПЕРЕЛІК НОРМАТИВНИХ АКТІВ**

### **Міжнародні нормативно-правові акти**

1. Конвенція про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 року);
2. Конвенція про дорожні знаки і сигнали (Відень, 8 листопада 1968 року).

### **Закони України**

1. Конституція України від 28.06.1996 року;
2. Закон України від 20.12.1990 «Про міліцію»;
3. Закон України від 18.09.1991 «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»;
4. Закон України від 11.12.1991 «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів»;
5. Закон України від 30.06.1993 «Про дорожній рух»;
6. Закон України від 04.07.1996 «Про залізничний транспорт»;
7. Закон України від 03.07.1996 «Про рекламу»;
8. Закон України від 21.05.1997 «Про місцеве самоврядування в Україні»;
9. Закон України від 14.12.1999 «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»;
10. Закон України від 20.04.2000 «Про планування і забудову територій»;
11. Закон України від 05.04.2001 «Про автомобільний транспорт»;
12. Закон України від 01.07.2004 «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»;
13. Закон України від 06.09.2005 «Про благоустрій населених пунктів»;
14. Закон України від 08.09.2005 «Про автомобільні дороги».

### **Кодекси**

1. Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.12.1984 «Кодекс України про адміністративні правопорушення»;
2. Кодекс України, Закон, Кодекс від 16.01.2003 «Цивільний кодекс України»;
3. Кодекс України, Кодекс, Закон від 25.10.2001 «Земельний кодекс України»;
4. Кодекс України, Кодекс, Закон від 06.07.2005 «Кодекс адміністративного судочинства України».

### **Укази президента України**

1. Указ Президента України від 08.11.2001 № 1056 «Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України»;

2. Указ Президента України від 19.01.2002 № 50 «Питання Державної служби автомобільних доріг України».

### **Постанови, Розпорядження Кабінету Міністрів України**

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.1993 № 1053 «Про затвердження переліку статистичних показників і порядку обліку звітності щодо питань БДР»;

2. Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 № 198 «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони»;

3. Постанова Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 № 341 «Положення про Державтоінспекцію МВС України»;

4. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 № 30 «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами»;

5. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 «Про правила дорожнього руху»;

6. Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2001 № 1764 «Про затвердження Порядку державного фінансування капітального будівництва»;

7. Постанова Кабінету Міністрів України від 28.02.2002 № 221 «Про утворення відкритого акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України»»;

8. Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 № 538 «Про затвердження порядку обліку ДТП»;

9. Постанова Кабінету Міністрів України від 06.06.2006 № 789 «Про затвердження Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України»;

10. Постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2006 № 1045 «Про затвердження Порядку видалення дерев, кущів, газонів і квітників у населених пунктах»;

11. Постанова Кабінету Міністрів України від 04.06.2007 № 795 «Про затвердження переліку платних послуг, які можуть надаватися органами та підрозділами Міністерства внутрішніх справ»;

12. Постанова Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування»;

13. Постанова Кабінету Міністрів України від 31.10.2007 № 1269 «Про порядок затвердження інвестиційних програм і проектів будівництва та проведення їх державної експертизи»;

14. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.08.2008 № 1096-р «Про схвалення Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування»;

15. Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 № 522 «Про затвердження Порядку проведення державної експертизи містобудівної документації»;

16. Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 № 489 «Про затвердження Порядку надання вихідних даних для проектування об'єктів містобудування»;

17. Постанова Кабінету Міністрів України від 03.12.2009 № 1342 «Про затвердження Правил паркування транспортних засобів».

18. Постанова Кабінету Міністрів України від 08.09.1997 № 995 «Про Порядок затвердження титулів будов (об'єктів), будівництво яких здійснюється із залученням бюджетних коштів або коштів підприємств державної власності»;

19. Постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2005 № 668 «Про затвердження Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві»;

20. Постанова Кабінету Міністрів України від 08.10.2008 № 923 «Про Порядок прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів».

### *Державні норми та стандарти України*

#### **ДСТУ**

1. ДСТУ 2586-94 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування»;

2. ДСТУ 2587-94 «Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування»;

3. ДСТУ 2734-94 «Огородження дорожні тросового типу. Загальні технічні умови»;

4. ДСТУ 2735-94 «Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Вимоги безпеки дорожнього руху»;

5. ДСТУ 3308-96 «Знаки маршрутні для міського електротранспорту. Технічні умови та правила застосування»;

6. ДСТУ 3587-97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану»;

7. ДСТУ 4092-2002 «Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки»;

8. ДСТУ 4100-2002 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування»;

9. ДСТУ Б В.2.3-9-2003 Споруди транспорту. Пристрої дорожні напрямні. Загальні технічні умови.;

10. ДСТУ Б В.2.3-10-2003 «Споруди транспорту. Огородження дорожне парпетного типу. Загальні технічні умови»;

11. ДСТУ Б В.2.3-8-2003 «Споруди транспорту. Дорожні покриття. Методи вимірювання зчпних якостей»;

12. ДСТУ 4123-06 «Безпека дорожнього руху. Пристрій примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки на вулицях і дорогах. Загальні технічні вимоги»;

13. ГОСТ 26008-83 «Дощоприймачі чавунні для колодязів. Технічні умови»;
14. ГОСТ 26804 -86 «Огородження дорожнє металеве бар'єрного типу. Технічні умови»;
15. ГОСТ 23457-86 «Технічні засоби організації дорожнього руху. Правила застосування»;
16. ГОСТ 25695-91 «Світлофори дорожні. Типи. Основні параметри»;
17. ГСТУ 218-03449261-095-2002 «Безпека дорожнього руху. Огородження дорожні тимчасові загальні технічні умови. Правила застосування»;
18. СОУ 45.2-00018112-007:2008 «Порядок визначення ділянок і місць концентрації ДТП дорожньо-транспортних пригод на дорогах загального користування»;
19. СНіП 2.05.02-85 «Посібник з проектування елементів плану, подовжнього і поперечного профілів, інженерних споруд, перетинів і примикань автомобільних доріг»;
20. СНіП 3.06.03-85 «Будівельні норми і правила. Автомобільні дороги».

## **ДБН**

1. ДБН 360-92 Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень.
2. ДБН Б.2.4-1-94 «Планування і забудова сільських поселень»;
3. ДБН В.2.3-5-2001 «Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів»;
4. ДБН А.2.2-3-2004 «Склад, порядок розробки, узгодження і затвердження проектної документації для будівництва»;
5. ДБН В.2.3-4-2007 «Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво».

## **Накази МВС України та інших відомств**

1. Наказ Української державної корпорації з будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг «Укравтодор» від 26.09.1997 № 190 «Про затвердження технічних правил ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування»;
2. Наказ Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики від 05.12.2000 № 273 «Про затвердження Положення про порядку надання дозволу на виконання будівельних робіт»;
3. Наказ Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154 «Про затвердження Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів міського благоустрою»;
4. Наказ Державної служби автомобільних доріг України від 29.09.2005 № 414 «Про затвердження Порядку видачі дозволів на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування об'єктів сервісу на землях дорож-

нього господарства та згод і погоджень на об'єкти зовнішньої реклами вздовж автомобільних доріг загального користування»;

5. Наказ від 28.03.2006 № 110 «Про затвердження Порядку обліку, реєстрації та оперативної передачі інформації про дорожньо-транспортні пригоди, що скоїлись на автомобільних дорогах загального користування»;

6. Наказ Державної служби автомобільних доріг України від 19.07.2006 № 284 «Про затвердження форм звітності у сфері дорожнього господарства та Інструкцій щодо їх заповнення»;

7. Спільний наказ Державної служби автомобільних доріг України, Міністерства транспорту та зв'язку України, МВС України, Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи, Державного комітету телерадіомовлення України від 12.05.2006 № 176/464/467/286/111 «Про затвердження Порядку оперативного інформування учасників дорожнього руху про стан аварійності на автомобільних дорогах, дорожнього покриття, а також гідрометеорологічні та інші умови дорожнього руху»;

8. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.01.2007 № 54 «Про затвердження Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів»;

9. Вказівка Державної служби автомобільних доріг України, Департаменту Державтоінспекції МВС України від 05.11.2007 № 2471/7375 «Про порядок обстеження дорожніх умов у місцях скоєння дорожньо-транспортних пригод»;

10. Спільний наказ МВС України та Державної служби автомобільних доріг України від 07.05.2008 № 219/198 «Про затвердження Порядку взаємодії дорожніх організацій і підприємств та підрозділів Державтоінспекції МВС України при проведенні габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування та Технологічного регламенту здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування»;

11. Наказ МВС України від 26.02.2009 № 77 «Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»;

12. Розпорядження МВС України від 06.08.2009 № 683 «Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху»;

# НАГЛЯД ЗА СТАНОМ ДОРІГ

*Підручник*

Худ. оформлення *Д. Толмачов*  
Технічний редактор *І. Гірченко*  
Комп'ютерна верстка *І. Лахова*

Підписано до друку 16.08.2010 р.  
Формат 60x84<sup>1/16</sup>. Ум.-друк. арк. 23,7.  
Тираж 1000 прим. Замовлення № 4214.

Свідоцтво про реєстрацію ДК № 3757 від 12.04.2010 р.

Віддруковано у ТОВ «Поліграфічний будинок «Донеччина».  
83054, Донецьк, Київський проспект, 48.