СЕКЦІЯ 3. БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

УДК 656.13

СТРАТЕГІЧНІ СПРОМОЖНОСТІ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

STRATEGY OPPORTUNITIES OF THE ROAD SAFETY MANAGEMENT IN UKRAINE

Володимир Поліщук
Національний транспортний університет
м. Київ, вул. Суворова, 1

In this article attention is accented on the important argument of management of travelling motion safety from positions of statistics of accident in Ukraine, accordance of normatively legal base, safety of transport vehicles and participants of travelling motion, first medical aid, guidance and co-ordination of actions, legislation, mechanisms of financing, monitoring of safety of motion, investigation of accident, research government of motion safety base.

Соціально-економічні втрати у зв'язку з дорожньо-транспортними пригодами на національному рівні оцінюються Міністерством інфраструктури на рівні від 1,4 %до 3,5% ВВП (за різними методиками визначення).При цьому статистика дорожньо-транспортних пригод особливого оптимізму не дає.

Результати вивчення наслідків дорожньо-транспортних пригод з цих позицій в секторі охорони здоров'я не дають достатньої інформації для визначення, у повному обсязі, достовірних даних про дорожньо-транспортні травми або смертельні випадки або класифікувати їх. Через це неможливо виявити рівень достовірності статистики ДТП і в органах Міністерства внутрішніх справ. Спеціалісти вважають. що рівень смертності пішоходів та серйозних ушкоджень, імовірно, недооцінений приблизно втричі. Інформацію про дорожньо-транспортні пригоди збирає міліція і тому неможливо критично оцінити їх якість. Бази даних, зв'язаною з інформаційною системами користувачів, через що не існує стійкої традиції обміну детальною інформацією між міліцією і шляховим відомством і міськими адміністраціями, і це є істотною перешкодою для ефективного управління та моніторингу вулично-дорожньої мережі та мережі позаміських автомобільних доріг загального користування цими органами та адміністраціями, прийняття ними зобов'язань. Не існує традиції всеохоплюючого розслідування ДТП.

Хоча Україна підписалася під цільовим документом Глобального плану ООН з безпеки руху до 2020 р., ситуація досі складна.

Національні стандарти, правила і норми . що регулюють безпеку в більшості місцевих, міських та позаміських автомобільних дорогах, не відповідають світовому передовому досвіду в галузі безпеки дорожнього руху. В той час, коли більшість доріг мають тверде покриття , рівень безпеки руху в багатьох регіонах на шляхах є низький., що вимагає проведення роботи у законодавчому органі країни щодо більш широкого відображення в Законах України проблем дорожнього господарства в цілому і з безпеки дорожнього руху зокрема. Досвід говорить про те, що існуюче законодавство не відображає актуальності цих проблем, а в деяких - взагалі відсутнє.

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

Оскільки вихідними характеристиками любої автомобільної дороги є швидкість та рівень безпеки руху необхідно розглянути питання про зміст нормативних документів, в яких ці аспекти повинні бути одними з головних (чи не найголовнішими) і з якими повинні бути пов'язані проектування (методи, способи, конструкції, рецепти та ін.), будівництво та виробництво (конструкції, способи проведення робіт, рецепти, естетика, вплив на фінансування та ін.), утримання (стан об'єктів, вплив на фінансування, міжремонтні строки, правила утримання, технічні засоби організації дорожнього руху, маршрутне орієнтування, сервіс, автоматизованих систем управління дорожнім рухом різних рівнів тощо). Потрібно взяти за основу формування різного роду нормативних документів, особливо щодо способів, конструкцій, рецептів, технологічних прийомів, використання машин та механізмів тощо, принцип "за функціональною ознакою", що дає можливість інженеру проявляти творчий підхід до вирішення задач та використовувати широку номенклатуру цих елементів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Органам, відповідальним за автомобільні дороги, часто бракує знань і досвіду для проведення всеохоплюючого аналізу ДТП та ефективної інтерпретації такого аналізу в цільові показники, які могли б поліпшити безпеку дорожнього руху Наприклад, на одній з доріг національного значення частота дорожньо-транспортних пригод та рівень ДТП зі смертельними наслідками істотно вищий (більше ніж у 10 разів)порівняно з таким же рівнем на дорогах у країнах ЄС , з якими можна порівняти Україну. Здається, має місце недостатнє розуміння та практичне застосування техніки безпеки дорожнього руху та регулювання швидкості руху при проектуванні, плануванні та управлінні дорогами. Існуюча інспекція з питань безпеки руху перевіряє дотримання загальнодержавних стандартів і правил, але вона не займається перевіркою безпеки у нових проектах, як це передбачено у сфері міжнародної техніки безпеки дорожнього руху .

Існує пристойна загальнодержавна програма здійснення ремонтних робітна окремих ділянках підвищеного ризику, яка фінансується з бюджету, але вона не передбачає ретельного аналізу витрат і результатів з метою визначення рейтингу проектів. Тому потрібно створення в структурі Укравтодору Служби організації дорожнього руху (задачею якої є забезпечення економічних, безпечних та комфортних умов руху) з функцією замовника виконання заходів з безпеки дорожнього руху, правами контролю і нагляду стану рівня безпеки руху, а також можливостей і виконання широкого моніторингу умов руху на мережі автомобільних доріг загального користування. Державна програма повинна відображати проблеми безпеки дорожнього руху з формуванням конкретних напрямів і задач, строків їх виконання, державного фінансування та фінансування заходів з безпеки дорожнього руху страховими компаніями (як на капітальні витрати, так і витрати на науково-дослідні і проектно-конструкторські роботи з безпеки дорожнього руху). Широкий досвід інших країн світу говорить про ефективність такого процесу, який дає можливість значно скоротити витрати з бюджету на ці задачі з метою державного забезпечення безпеки дорожнього руху.

Спостерігаються ознаки нового політичного прагнення до приведення безпеки дорожнього руху до передових європейських стандартів і практики. За відсутності чітко визначеної відповідальності за безпеку дорожнього руху зараз спостерігається брак керівництва, ефективної координації та сприяння роботі з безпеки дорожнього руху в Україні. Разом з тим, та на тлі істотних викликів з часу незалежності, таких як фундаментальні адміністративні зміни, зростання інтенсивності руху, що відображає економічне зростання, існує обмежене розуміння ризиків для безпеки дорожнього руху в системі, можливостей втручання та першочергових заходів серед ключових учасників, яким необхідно спільно працювати над безпекою дорожнього руху.

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

Зрозуміло, що державне управління автомобільних доріг (та міські адміністрації) не несуть відповідальності за визначення обмеження швидкості в вулично-дорожній мережі, що не є типовим для практики більшості країн та не сумісним з відповідальністю за проектування, планування та оперативне керівництво шляхами. Робочі стосунки між ключовими центральними департаментами в сфері безпеки дорожнього руху є важкими або не налагоджені взагалі, і це дає значні можливості для удосконалення.

Нещодавно було створено координаційну Комісію (без секретаріату) під головуванням віце-прем'єр-міністра, що було позитивним кроком, Проте зараз вона не функціонує. Ініціативу на себе взяв підкомітет з безпеки руху Верховної ради України.

Вимоги стандартів безпеки національних виробників транспортних засобів надзвичайно низькі для захисту від лобових та бокових ударів, а також захисту пішоходів. Безпека дорожнього руху в роботі над стандартами враховується незначною мірою, а також немає інформації про рейтинги безпеки нових автомобілів.

Система підготовки, екзамену та видачі водійських прав вимагають удосконалення у відповідності з практикою країн Європейського Союзу. .Досягнення 16-річного віку для одержання тимчасового посвідчення водія мотоцикла та й14 років для водія мопедів – це значно нижчий вік ніж у країнах з передовою практикою. Підготовка водіїв у автошколах, фактично, не забезпечує необхідний рівень кваліфікації особливо з питань безпеки дорожнього руху, вивчення типових дорожньо-транспортних ситуацій, формування поведінкової функції водіїв у дорожньому русі, етики взаємовідносин учасників дорожнього руху. Хоча забезпечення кадрами в автошколах достатнє, проте є відчутна потреба у спеціалістах з організації та безпеки дорожнього руху. Існує значна кількість законів, що стосуються безпеки дорожнього руху, прийнятих з часу незалежності. Однак, хоча ними і передбачається переглянута система видачі прав, підготовки, екзамену водіїв та порядок інспектування, але вони ще не запроваджені.

Система нагляду за ефективним дотриманням Правил дорожнього руху в країні недієва в наслідок ризикованої поведінки учасників дорожнього руху, чому сприяло введення жорсткіших стримуючих санкцій. Забезпечення ключових правил безпеки, наприклад, стосовно обмеження швидкості руху, користування ременями безпеки та водіння автомобілю у нетверезому стані все ще є актуальною задачею Деякі правила безпеки установлені, але існують важливі винятки, наприклад, обмеження швидкості в межах міста не відображають передову практику (60 км/год. порівняно з 50 км/год. або нижчою швидкістю, що є звичайною європейською практикою), немає вибіркових, перевірок на алкоголь у продуктах видиху або обладнання для доказової перевірки на алкоголь у продуктах видиху. Стосовно водіїв мопедів не існує законодавства про користування захисними шоломами або вимог про необхідність мати права, а також не існує системи штрафних очок для водіїв, що є звичайною практикою в ЄС. Якість та сфера охоплення системи швидкої медичної допомоги та лікарняної травматологічної служби є низькою і не одержує достатнього фінансування та погано забезпечена кадрами.

В даний час фінансування безпеки дорожнього руху здійснюється в рамках фінансування на проект дороги, вулиці окремої ділянки. Вже існував досвід виділення коштів на безпеку руху в колишньому СРСР, що істотно вплинуло на підвищення рівня безпеки руху в цілому. Рішення цього питання можливе виключно на державному рівні так, як це роблять багато країн Європи.

Ще одним і істотним джерелом отримання коштів на безпеку руху є страхове фінансування. Тут мова йде не про страхові виплати по ДТП, а про фінансування наукових і конструкторських досліджень, заходів щодо підвищення рівня безпеки в країні, дорожній

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

міліції (або поліції). Причому, тут ми маємо справу з двома чинниками ефективності: підвищення безпеки дорожнього руху на дорозі і прибуток страхових компаній від зниження числа ДТП. При цьому, важливе те, що суспільство своїми страховими внесками безпосередньо бере участь в забезпеченні безпеки дорожнього руху.

Особливо необхідно сказати про роль наукових досліджень у виборі політики в області підвищення безпеки дорожнього руху. Дослідження в області безпеки дорожнього руху є допоміжним засобом для підвищення ефективності проведення політики в області безпеки дорожнього руху. Під політикою розуміються рішення, що приймаються властями, про те, які цілі необхідно ставити і які заходи необхідно приймати для підвищення безпеки дорожнього руху. Метою наукових досліджень, як основи для проведення політики в області безпеки дорожнього руху, є, зокрема, інформування про те, на які і на яку кількість ДТП можуть вплинути різні заходи; розвиток і розповсюдження знань про те, який вплив різні заходи надають на ДТП і уявленні ідей про розробку нових заходів або удосконаленні існуючих заходів.

Рішення про заходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху не можуть будуватися виключно на наукових дослідженнях. Наукові дослідження не завжди можуть відповісти на питання як скоротити число ДТП. Тільки при усвідомленні проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху політиками і властями можливе вживання найбільш радикальних заходів. На тлі зростання громадянського суспільства, що спостерігається останнім часом, очевидною є незначна діяльність та зацікавленість з боку неурядових організацій (різні громадські спілки, союзи, страхові компанії).

Тому важливою передумовою для проведення наукових досліджень в області безпеки дорожнього руху є те, щоб суспільство усвідомило проблему і бажало скорочення ДТП. Дослідження повинні показати, як краще це зробити, досліджуючи вплив заходів, які влада прийняла з метою скорочення кількості пригод. Одночасно дослідники повинні спробувати відокремити професійні питання від політики. Їх завданням є також вказівка труднощів для здійснення ефективного заходу. Це означає, що дослідження повинні бути практичними і не пов'язаними з інтересами, які сприяють або перешкоджають здійсненню певних заходів, незалежно від наявності знань, від ефективності цих заходів. Наукову об'єктивність неможливо зміряти і зважити таким же чином, як фізичні величини. Немає і абсолютних гарантій наукової об'єктивності. Навіть найкраще дослідження не є достатнім для того, щоб суспільство могло повністю усвідомити і вирішити проблеми безпеки руху. Знання того, яким чином впливають різні заходи, є необхідним, але далеко не достатнім для вирішення цих проблем. Окрім знання, повинне бути присутнім бажання вирішити проблеми і повинні бути необхідні ресурси для здійснення ефективних заходів. І ще раз, повинен бути адміністративний апарат, який стежив би за реалізацією заходів.

Література:

1. Полищук В.П. К вопросу исследования оптимизации системы « дорожные условия – транспортные потоки» (на словацком языке). Silnicni obzor, № 9, 1974 . CSSR. с. 272-274.

2. Системологія на транспорті: Підручник: У 5 кн./ за заг. ред.. М.Ф. Дмитриченка.-К.: Знання Україні, 2007-Кн.4: Організація дорожнього руху /Е.В. Гаврилов, М.Ф. Дмитриченко, В.К. Доля, О.Т. Лановий, І.Е. Линник, В.П. Поліщук-452 с. – Бібліогр..: с. 447-448.

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua