

УДК 711.11

І.П. Енглезі, Ю.В. Белов,
С.М. Долгополов, Є.О. Рейцен

ПРОГРАМА ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ У ДОНЕЦЬКОМУ РЕГІОНІ

Порівняння відносних показників аварійності в містах України і містах деяких країн Європи (рис. 1) показує, що всі параметри аварійності в містах України в декілька разів вищі.

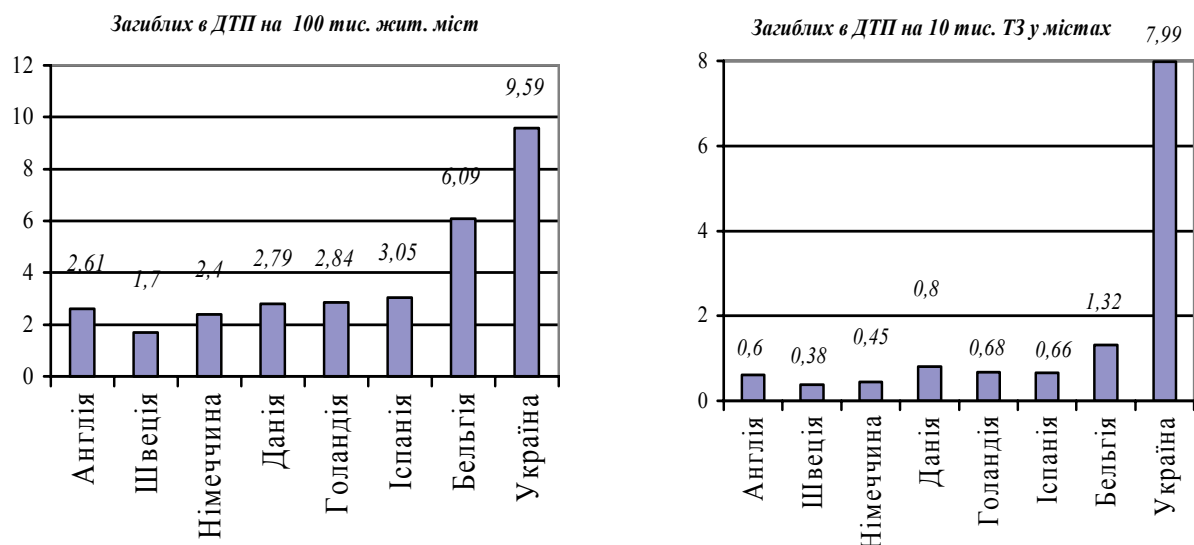


Рис. 1 Відносні показники аварійності в містах деяких країн Європи

Серед регіонів в Україні найгірша ситуація склалася у Донецькій області (ДО), на яку припадає 9,22 % всіх ДТП в Україні, 7,25 % загиблих та 9,39 % поранених (табл. 1). У той же час площа області складає лише 4,4 % від усієї території України [1] на якій мешкає 9,85 % всього населення країни і 13,1 % всього міського населення країни [2]. В області станом на 2005 р. було зосереджено 8,9 % всіх легкових автомобілів, що знаходяться в Україні у приватній власності [2]. Отже, можна констатувати, що концентрація ДТП на одиницю території в ДО області в 2,1 рази вища, ніж в цілому по Україні, при тому, що рівень автомобілізації населення області в 1,1 рази нижчий, ніж середній в країні. Такий стан викликаний значною урбанізованістю території області, що складає 15,2 % проти 2,6 % загалом по Україні [1], і концентрацією більшої частини автомобільного парку області у містах 82 % [3]. А саме у містах

найбільш яскраво виражена невідповідність умов, у яких здійснюється міський рух, величині його інтенсивності.

Стан аварійності в ДО характеризується даними табл. 2. Привертає увагу значне зростання абсолютних показників аварійності. З 2001 по 2005 рр. кількість ДТП збільшилась у 1,5 рази, кількість убитих - в 1,3 рази, кількість поранених - в 1,72 рази. Динаміка зростання показників аварійності в ДО вища, ніж у цілому по Україні (рис. 2). Слід відмітити, що 78,9 % ДТП в області скоєно в містах, що є також найвищим показником серед областей України. Тому підвищення безпеки руху (БР) у містах в Донецькому регіоні набуває особливої гостроти.

Тут буде доречно згадати, що ще за часів СРСР ДО виділялась серед інших областей України постійним пошуком нових підходів до вирішення проблеми безпеки руху. У 1979 р. представники ДАІ УВС Ждановського (нині Маріуполь) міськвиконкому звернулись до кафедри міського будівництва КІБІ з проханням провести обстеження параметрів транспортних і пішохідних потоків на ВДМ міста і розробити рекомендації з удосконалення організації дорожнього руху із забезпеченням його безпеки до 1985 р. [4].

Першочерговою задачею тоді було встановлення розрахункових характеристик інтенсивності руху транспорту і пішоходів на ВДМ Маріуполя. Для цього розробили класифікацію облікових пунктів за п'ятирівневою ієрархією. До 1-го рівня (він включає 7 облікових пунктів із загальною трудомісткістю спостережень 9408 людино-годин) віднесені всі примикання зовнішніх автомобільних доріг; до 2-го (6 пунктів – 3440 людино-годин) – мости і шляхопроводи через річки Кальміус і Кальчик, а також через залізничні колії; до 3-го (21 пункт – 8064 людино-години) – перерізи магістралей з межами адміністративних районів; до 4-го (34 пункти – 7620 людино-годин) – перерізи на підходах до транспортних вузлів адміністративних районів, утворених вхідними до них магістралями з інших районів; до 5-го (34 пункти – 1908 людино-годин) – поворотні потоки в транспортних вузлах адміністративних районів.

У цих місцях студентами і викладачами Київського інженерно-будівельного інституту, учнями школи ДТСААФ з допомогою працівників ДАІ м. Жданова проведені добові вимірювання інтенсивності руху транспорту і пішоходів у 1979р. (липень, серпень), 1980 р. (березень, липень, серпень), 1981 р. (березень, липень, серпень) і 1982 р. (березень). Ці дослідження дали можливість установити для міста розрахункові характеристики інтенсивності руху.

Таблиця 1

Частка регіонів України за показниками аварійності

Регіон	Частка регіону за показниками аварійності в 2005 р., %			Кількість міст [2]		Частка ДТП в містах, %
	ДТП	поранені	загиблі	всього	державного та обласного значення	
Крим	5,24	5,78	4,86	16	11	48,8
Вінницька	2,54	2,20	3,50	18	6	46,2
Волинська	1,49	1,35	2,14	11	4	46,9
Дніпропетровська	9,14	9,23	7,77	20	13	68,2
Донецька	9,22	9,39	7,25	52	28	78,9
Житомирська	2,74	2,56	4,07	11	5	45,5
Закарпатська	2,05	2,03	2,32	11	5	36,7
Запорізька	5,03	5,31	5,09	14	5	60,9
Ів.-Франківська	1,89	1,78	2,27	15	5	41,2
Київська	4,49	4,25	7,26	25	11	38,2
м.Київ	7,22	7,10	4,69	1	1	100
Кіровоградська	2,00	1,94	2,20	12	4	34,9
Луганська	5,34	5,37	4,33	37	14	60,4
Львівська	4,26	4,19	4,39	44	9	56,5
Миколаївська	2,67	2,75	2,68	9	5	58,8
Одеська	6,94	7,05	6,10	19	7	60,7
Полтавська	3,08	2,85	3,79	15	5	47,5
Рівненська	1,90	1,94	1,81	11	4	47
Сумська	2,00	2,04	2,09	15	7	59,6
Тернопільська	1,61	1,77	1,76	18	1	39,1
Харківська	7,52	7,68	6,57	17	7	58,5
Херсонська	2,83	2,98	3,10	9	3	52,3
Хмельницька	2,11	2,07	2,35	13	6	57
Черкаська	2,54	2,60	3,17	16	6	45,4
Чернігівська	2,26	2,14	2,31	15	3	56,2
Чернівецька	1,13	0,94	1,47	11	2	39,4
м.Севастополь	0,74	0,71	0,66	2	1	100
Україна	100	100	100	457	178	59,7

Таблиця 2

Стан аварійності в Донецькій області

Рік	2001	2002	2003	2004	2005
Кількість ДТП	2860	2853	3865	4286	4284
Загинуло	395	403	487	485	524
Поранено	3056	3013	4199	4870	5259

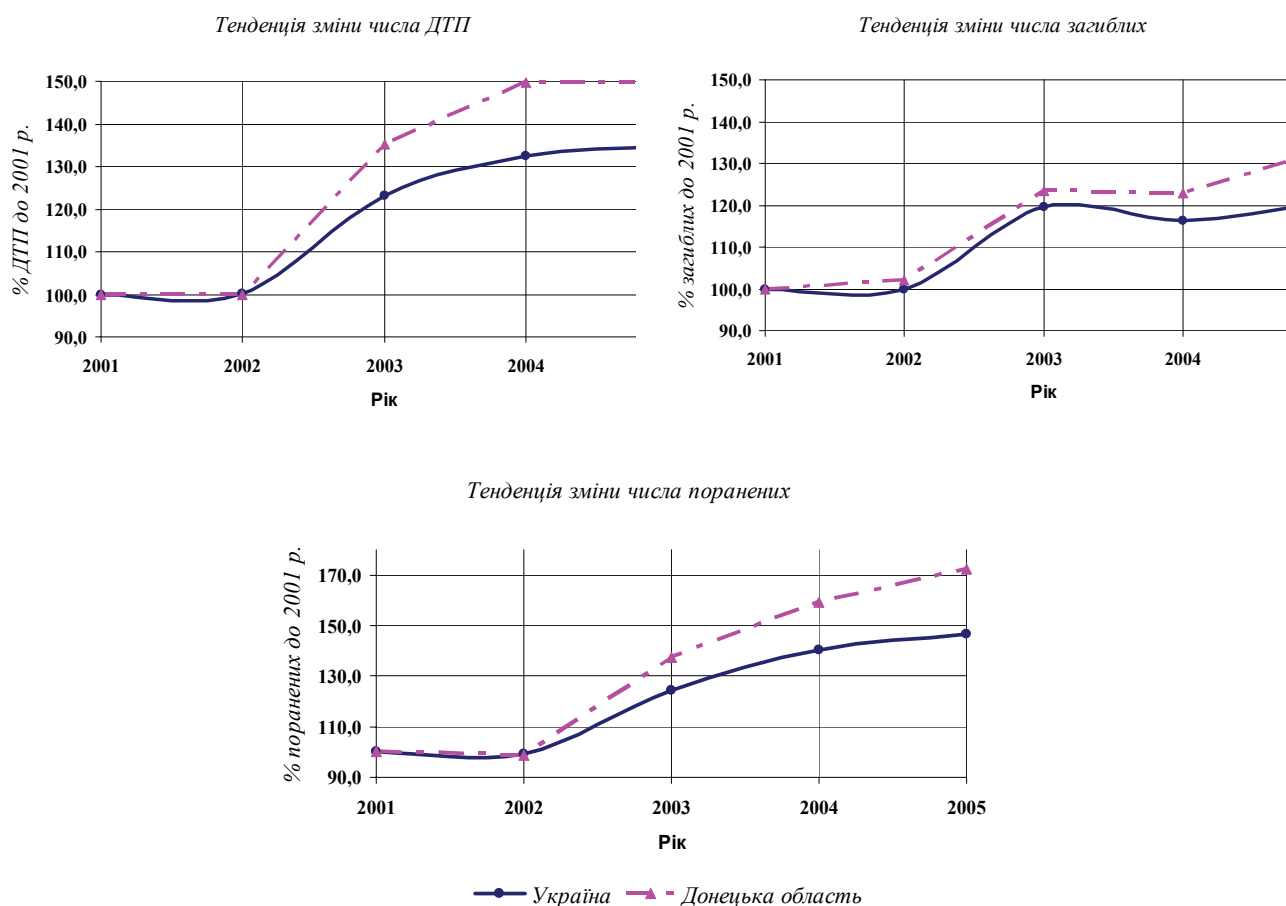


Рис. 2 Тенденції зміни абсолютних показників аварійності

Хід виконання теми доповідався на республіканських і Всесоюзних науково-практичних конференціях і в результаті до «Плану науково-дослідних і дослідницько-конструкторських робіт з рішення науково-технічної проблеми «Безпека дорожнього руху» на 1982-85 рр.», затвердженим Державним Комітетом науки і техніки Ради Міністрів СРСР 25.02.1982 р., було внесено тему: «Розробити еталон проектної документації з організації дорожнього руху у містах».

Головним виконавцем теми було призначено Київський інженерно-будівельний інститут (керівник теми – к.т.н. Є.Рейцен), а співвиконавцями – Дніпропетровський інженерно-будівельний інститут (к.т.н. Є.Самойлюк – дослідження шумових характеристик транспортного потоку); Челябінський політехнічний інститут (к.т.н. Ю. Ігнат'єв – дослідження ГДВ і ГДК транспортних потоків) і Всесоюзний науково-дослідний інститут безпеки дорожнього руху МВС СРСР (начальник відділу АСУДР – В. Полукаров).

Варто уваги те, що заключний етап теми було затверджено у такій редакції: «Розробити типову проектну документацію на стадії підготовки комплексної транспортної схеми по дорожньому нагляду з урахуванням автоматизації управління транспортних засобів (на прикладі м. Жданова)».

На цьому Донецький регіон не було забуто. Між КІБІ (кафедра МБ) та Донецьким облвиконкомом укладається договір про творчу співдружність (01.05.86 – 31.12.90).

Наприкінці 1989 р. Держбуд СРСР розглядав виконання теми і постановив рекомендувати КІБІ розробити «Тимчасові нормативи з проектування комплексних схем організації дорожнього руху у містах».

Такі нормативи були розроблені КІБІ і вийшли під егідою Держбуду УРСР у 1990 р. [5].

У 1986 р. в КІБІ створюється науково-дослідницька група з розробки ТЗ (технічних завдань) на проектування АСУДР у 20 містах України (керівник Є.Рейцен і виконавці – майбутні кандидати наук С. Дубова, Г. Васильєва, О.Тацій, А. Хом'як та інші), до яких увійшли міста ДО: Жданов, Краматорськ, Горлівка (для Донецька проект АСУДР було розроблено раніше Омським філіалом ін-ту «Промавтоматика»).

30.11.1990 р. від УДАІ Донецького облвиконкому за підписом начальника відділу В.І. Злобіна кафедра міського будівництва КІБІ отримала листа № 9/1448, у якому містився протокол технічної наради з питань проведення науково-дослідних, проектних і впроваджувальних робіт у містах ДО.

КІБІ спільно з Донецьким філіалом РПДІ «Укркомунремдорпроект» рекомендувалось продовжити роботу по КСОД і АСУД для міст Жданова, Макіївки, Краматорська і Горлівки. Для КАДІ були призначені міста Артемівськ, Торез і Красноармійськ. Нині аспірант кафедри МБ КНУБА О. Толок (Горлівка) вивчає матеріали цих досліджень для Горлівки та Краматорська і на основі своїх новітніх досліджень підготував кандидатську дисертацію на тему: «Містобудівні методи підвищення безпеки руху у містах Донецького регіону».

Як бачимо, зв'язок між кафедрою МБ КНУБА і Донецьком не переривається. Більш того, транспортний відділ інституту «Діпромісто», який розробляє генплан і КСТ для Донецька та інших міст укомплектований саме випускниками кафедри МБ КІБІ (КНУБА) к.т.н. Е.Шаповаловим (1958 р.), Б.Скоробогатовим (1966), Д. Жуковим (1996) та ін.

І ось тепер Головним управлінням промисловості та розвитку інфраструктури облдержадміністрації і Обласним науково-методичним центром Донецького інституту автомобільного транспорту, а також УДАІ ГУ МВС України в ДО та ін. розроблено «Програму розвитку автомобільного транспорту Донецької області на 2008 – 2012 рр.».

У вступі до цієї Програми вказано, що нагальна необхідність її розробки пов'язана з переходом економіки України на ринкові відносини, що обумовило формування нових взаємовідносин на ринку транспортних послуг. Зміна структури економіки України призвела до зміни обсягів і структури транспортних потоків, зміни транспортної рухомості населення, що призвело до збільшення обсягів перевезень автомобільним транспортом та дисбалансу існуючих транспортних систем.

Далі проведено детальний аналіз існуючого стану, на основі якого сформульовано мету і завдання програми.

Мета програми – підвищення якості надання транспортних послуг населенню, а також безпеки дорожнього руху, зниження аварійності на вулично-дорожній мережі області.

Основні завдання програми:

1. вивчення, розробка і впровадження заходів удосконалення технічного забезпечення учасників дорожнього руху;
2. вивчення пасажиропотоків і транспортної рухомості населення;
3. розробка комплексних транспортних схем, схем організації дорожнього руху, проектів автоматизованих систем керування дорожнім рухом на території міст і районів області згідно з відповідними генеральними планами, проектами детального розпланування та забудови населених пунктів;
4. забезпечення контролю технічного стану транспортних засобів;
5. організація дорожнього руху з екологічно безпечними умовами на вулично-дорожній мережі області на підставі відповідних генеральних планів, проектів детального розпланування та забудови населених пунктів,

автоматизованих систем керування дорожнім рухом, комплексних транспортних схем і схем організації дорожнього руху.

Соціальний ефект від реалізації програми має визначатись за рахунок:

- підвищення рівня безпеки дорожнього руху, насамперед на автомобільному транспорті загального користування;
- поліпшення транспортно-експлуатаційних якостей вулично-дорожньої мережі і регулювання транспортних потоків на дорогах;
- удосконалення системи підготовки та перепідготовки керівників і фахівців автомобільної галузі, а також підготовки та підвищення професіоналізму водіїв;
- скорочення часу поїздок пасажирів автомобільним транспортом загального користування у місцевому сполученні;
- забезпечення підвищення якості перевезень на міських, приміських, міжміських та внутрішньообласних сполученнях;
- створення умов для організації гарантованого транспортного обслуговування населення Донецької області у місцевому сполученні.

Економічний ефект очікується від зменшення травматизму та смертності від ДТП, в першу чергу на автомобільному транспорті загального користування, зменшення витрат на перевезення пасажирів і вантажів, поліпшення екологічного стану території.

До речі, скажемо, що наразі для Києва затверджено Програму будівництва та реконструкції дорожньо-транспортних об'єктів на 2007-2011 роки, у якій присутні всі розділи Донецької програми, окрім розділу соціального ефекту від реалізації програми, що говорить про те, що розробниками Донецької програми враховано попередній досвід проектно-дослідних робіт різних організацій.

План заходів щодо реалізації Програми розвитку автомобільного транспорту Донецької області на 2008 – 2012 рр. розроблено стосовно наступних розділів:

Розділ I – «Удосконалення управління автотранспортним комплексом».

У цьому розділі у пункті «Методичне та правове забезпечення» зазначено: «Підготувати пропозиції щодо удосконалення діючого транспортного законодавства. На наш погляд необхідно форсувати завершення розробки нового ДБН України «Склад, зміст і порядок погодження КСОД у містах України», першу редакцію якого було розроблено КНУБА спільно з НДЦ БДР МВС України у 2005 році, проте до цього часу Міністерство будівництва та регіональної політики зволікає з включенням його до плану робіт, незважаючи на неодноразове звернення до нього.

Розділ II – «Організація перевезень».

Тут серед інших заходів вперше включено такий пункт: «При проектуванні, будівництві або реконструкції ВДМ та об'єктів інфраструктури враховувати вимоги щодо пересування людей з обмеженими фізичними можливостями».

Розділ III – «Розвиток вулично-дорожньої мережі, організація та безпека дорожнього руху».

Тут у п.22 вказано: «Розробити концепцію розвитку об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури (АЗС, мотелів, стоянок тощо)». На наш погляд у [6] розроблена найбільш повна класифікація об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, якою і треба користуватися для розробки аналогічних програм для інших міст і регіонів України.

Додамо ще, що наприкінці 90-х років у США (Вашингтон, шт. Колумбія) було розроблено програму А-5: «Розробка стислого посібника з питань ефективності безпеки руху, що забезпечується особливостями розпланування вулиць і доріг».

Мета: скласти огляд досліджень у сфері безпеки руху минулих років (не більше, ніж 10-річної давнини). Встановити найбільш імовірні взаємозв'язки між особливостями розпланування ВДМ і безпекою руху. Оцінити правильність висновків кожного проведеного у минулому дослідження, спираючись на такі фактори, як планування експериментів, використані статистичні методи, розмір вибірки і інтерпретація результатів. Розробити просту процедуру застосування висновків щодо характеру згаданого взаємозв'язку для оцінки методів удосконалення розпланування ВДМ міст. Визначити випадки, де взаємозв'язок між розплануванням ВДМ і безпекою руху не отримав кількісної оцінки і розробити плани досліджень, які б заповнили виявлені «прогалини». Якраз цьому напрямку і присвячена вищезгадана дисертація О. Толока.

Розділ IV – «Інформаційно-просвітницька та освітянська діяльність».

Безумовно тут треба активізувати роботу по виданню обласного спеціалізованого інформаційно-аналітичного журналу «Транспортна академія» (п.32).

Свого часу у газеті «Радянська Україна» існувала рубрика «Транспортний пульс міста», де за круглим столом збиралися фахівці, які очолювали різні транспортні відомства. Серед них завжди був присутній і генерал-майор В.Д. Піщюра, який, на жаль, нещодавно пішов із життя. Проте ми пам'ятаємо, що він зробив вагомий внесок як начальник УДАІ МВС України, а згодом і заступник міністра у забезпечення безпеки руху у нашій країні.

Круглі столи «Безпечне місто» організовувала і газета «Патріот Батьківщини» (ведучий – заступник голови секції міського транспорту і організації руху при Співки архітекторів УРСР Є. Рейцен).

На наш погляд, доцільно в ЗМІ Донецької області запровадити круглі столи за напрямком «Програма підвищення безпеки руху у Донецькому регіоні», на які запрошувати не тільки фахівців, а і широкі кола громадськості і телебачення.

15.11.2006 р. у Києві відбулась I Міжнародна науково-практична конференція «Безпечне місто», де розглядались механізми розробки та фінансування такого проекту з урахуванням міжнародного досвіду. На конференції виступив представник Великобританії, де було втілено проект «Безпечне місто» ще у 80-х роках.

Безпечне місто – це всі види забезпечення безпеки його мешканців, починаючи від безпеки дорожнього руху і закінчуючи охороною об'єктів. Проте слід пам'ятати, що безпеки не може бути багато чи мало. Вона або є, або її немає...

Література

1. Плешкановська А.М. Особливості територіальної організації Донецької області //Містобудування та територіальне планування. К.: КНУБА, 2002.-№13.-С.188-192.
2. Державний комітет статистики України. Статистичний щорічник України за 2005 рік /ред. О.Г. Осауленко – Київ: вид-во «Консультант», 2006. – 591 с.
3. Автомобільний транспорт Донецької області. Статистичний збірник 3/99. – Донецьк, 2002.
4. Шостак А.И., Леонтович В.В., Рейцен Е.А. Из опыта научного подхода к решению некоторых вопросов организации и безопасности дорожного движения //Сб. Рациональные методы организации дорожного движения. К.: МВД УССР, 1983. – С.32-35.
5. Госстрой УССР. Временные нормативы по проектированию комплексных схем организации дорожного движения в городах УССР. К.: КИСИ, 1990, - 29с.
6. Рейцен Є., Каракай С., Матусевич І., Григор'єв В. Розвиток нормативної бази у сфері безпеки дорожнього руху в Україні //Матер. Міжн. Наук.-практ. Конфер. – Київ 14-15.04.2004. – С.36-40.

Анотація

У статті на прикладі «Програми підвищення безпеки руху у Донецькому регіоні» подано обґрунтування і особливості розробки таких програм.

Аннотация

В статье на примере «программы повышения безопасности движения в Донецком регионе» представлено обоснование и особенности разработки таких программ.