

Безпека на дорогах України.

Куліш Ю.О., Оперативно – рятувальна служба м. Харкова

Відповідно до ст. 1 Конституції України Україна є правовою державою. Правова держава - це така держава, в якій все життя нації побудовано на правовій основі, а органи влади місцевого самоврядування діють виключно в правовому полі.

В ст. 3 Конституції України зазначено, що «людина, її життя, здоров'я і безпека визначаються в Україні найвищою соціальною цінністю». Для втілення в життя цієї конституційної норми Верховною Радою України за роки незалежності прийнято понад 50 законів України. Для створення механізму реалізації цих Законів кабінетом Міністрів України прийнято понад 120 постанов, якими затверджені поняття та програми у сфері цивільного захисту.

Про те, як втілюються в життя прийняті законодавчі документи ми можемо розглянути на конкретному прикладі, а саме Указі Президента України від 20.11.2007р. за № 1121/2007 «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху».

Але спочатку про причини та передумови появи цього Указу.

Проблема аварійності на автомобільному транспорті України набула надзвичайної гостроти в останнє десятиріччя у зв'язку з невідповідністю існуючої дорожньо - транспортної інфраструктури потребам суспільства і держави в безпечному дорожньому русі, та вкрай низькою дисципліною учасників дорожнього руху. Ситуація з аварійністю багато в чому визначається постійно зростаючою мобільністю населення при існуючому перерозподілі перевезень від транспорту загального користування до приватного, зростаючою диспропорцією між приростом числа автомобілів і приростом протяжності вулично - дорожньої мережі, не розрахованої на сучасні транспортні потоки. На сьогодні в Україні чисельність автомобільного парку перевищує 9 млн. одиниць транспорту.

У 2008 році 83,5% ДТП зумовлено порушеннями Правил Дорожнього руху водіями, переважно приватного транспорту. Основними причинами ДТП, які призвели до смертельних наслідків були: перевищення безпечної швидкості руху (33,7 % від загальної кількості ДТП); порушення правил маневрування (24%); керування транспортом у нетверезому стані (10,3%) порушення правил переїзду перехресть (5,7%); та інше. У містах і населених пунктах відбулося 60%, а на автострадах – 40% аварій і катастроф, причому на автострадах автомобілі найчастіше переверталися, у містах і населених пунктах - зіштовхувалися. Наслідки НС на автострадах, як правило, важчі, ніж населених пунктах і містах. Аналогічна тенденція спостерігалася й у минулих роках. не змінилась вона і останнім часом.

Згідно з Методикою оцінки і розрахунку нормативів соціально - економічного збитку від ДТП, визнаної провідними державами СНД та світу, величина середнього збитку від загибелі однієї людини складає 440 тис. грн., від поранення - 14 тис. грн., від пошкодження транспортних засобів – 8 тис. грн.. У 2007 році в Україні сталося 62909 ДТП, при цьому загинуло 9481 особи, травмовано 77893 людини. Тобто наша держава на дорогах України зазнала збитків у 2007 році на суму приблизно 6 млрд. гривень. А моральні збитки, а діти - сироти? Якими критеріями все це оцінити? Коментарі, як то кажуть зайві.

На думку керівництва держави оптимальним варіантом розв'язання проблеми підвищення рівня безпеки дорожнього руху та зменшення показника смертельних випадків є реалізація обласних 5-ти річних програм підвищення безпеки дорожнього руху.

Основними напрямками реалізації таких програм є:

1. Удосконалення системи підготовки водіїв.
2. Розвиток та удосконалення профілактичної діяльності з пішоходами та дітьми. Підвищення рівня інформаційного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху. Створення ефективної системи надання екстреної медичної допомоги потерпілим у дорожньо – транспортних пригодах.
3. Удосконалення системи організації й управління дорожнім рухом та контролю за виконанням Правил дорожнього руху.
4. Матеріально – технічне забезпечення обласних управлінь ДАІ МВС України для підвищення безпеки дорожнього руху.
5. Підвищення безпеки пасажирських перевезень.
6. Удосконалення технічного стану доріг і залізничних переїздів та підвищення рівня технічного забезпечення безпеки дорожнього руху (відповідно до нормативного).
7. Удосконалення організації дорожнього руху в містах.

Розглянемо одну з таких програм «Програма підвищення безпеки дорожнього руху в Харківській області на 2008-2012 р» Вона затверджена рішенням 26 сесії обласної ради 5 скликання 17 квітня 2008 р. Харківська область є одним з лідерів по скоєним ДТП. Тільки за останні 5 років зареєстровано 17519 ДТП з постраждалими (загинуло 2374 особи і 21836-травмовано). Не будемо повністю аналізувати всю програму, розглянемо тільки один із її напрямків: розвиток та удосконалення профілактичної діяльності з пішоходами та дітьми, підвищення рівня інформаційного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху, створення ефективної системи надання екстреної медичної допомоги потерпілим у дорожньо – транспортних пригодах.

Питання розвитку та удосконалення, профілактики та інформаційного забезпечення над цілком зрозумілі, а ось що стосується створення ефективної системи надання екстреної медичної допомоги потерпілим у дорожньо – транспортних пригодах, читаємо у програмі.

«Медична допомога після ДТП має вирішальне значення для життя більшості з постраждалих в ДТП. З причин надання несвоєчасної і не в повному обсязі медичної допомоги гине близько 13% постраждалих у ДТП.

Учасники дорожнього руху практично не готові надавати долі карську допомогу. Колісні транспортні засоби часто не укомплектовані належними медикаментами і матеріалами. Лікарняна допомога не надається у повному обсязі через відсутність необхідного фінансування. Не забезпечується поширення інформації, доступної широкому загалу, щодо місця і обсягу отримання медичної допомоги. Все це суттєво віддаляє Україну від європейської норми «Золотої години».

Водії автобусів, беручи на себе відповідальність за життя 40-50 пасажирів, не мають додаткової інформації, щодо розміщення медичних закладів та їх телефонів на маршруті прямування, не мають необхідних медичних засобів та необхідної підготовки стосовно дій в екстремальній ситуації і надання першої медичної допомоги. Це стосується також і працівників ДАІ, медичну підготовку яких теж необхідно удосконалювати, враховуючи, що прибувають вони на місце скоєння ДТП в числі перших».

І це все – що прописано в програмі! А де ж про створення ефектively системи екстреної медичної (і не тільки медичної) допомоги постраждалим у ДТП? Я не думаю, що програми інших областей України чимось відрізняються від Харківської.

Трапилось ДТП – є постраждалі й загиблі. Першими приїжджають ДАІ значно ускладнюється. Потім приїжджають пожежно – рятувальні підрозділи МНС, добре коли з великого міста, а якщо на місцевому рівні десь у області? Зразу виникають запитання.

Чим оснащені ці пожежно – рятувальні підрозділи? Чи мають вони навички вилучення постраждалих в таких випадках? Хто, де, коли і як вчив пожежників виконувати АРР при ДТП і які нормативно – правові акти захищають їх професійну діяльність окрім закону України «Про правові засади цивільного захисту»? Слід також нагадати про відсутність навчально – методичної літератури, посібників та навчальних фільмів на цю тематику!

Як ми можемо говорити про європейські норми і стандарти, коли більшість районних підрозділів ГУ МНС недостатньо оснащені спеціальним обладнанням та спорядженням для ліквідації наслідків ДТП і мають застарілий автотранспорт. Також досі не вирішено питання підготовки і атестації особового складу цих підрозділів.

Для підвищення безпеки на дорогах України необхідно мати в обласних центрах та на загальнодержавних і швидкісних магістралях спеціалізовані рятувальні підрозділи з ліквідації аварій на транспорті. На оснащенні рятувальних автомобілів таких підрозділів повинні бути засоби пожежегасіння, інструменти, обладнання, механізми для піднімання, кантування і переміщення важких предметів, різання різнопрофільного

металу, роз тискання конструкцій, засоби пошуку постраждалих і автотранспорту, освітлення, засоби зв'язку, захисту, надання першої медичної допомоги постраждалим, їх евакуації, життєзабезпечення роботи під водою, збирання і знезараження небезпечних речовин та інше.

І головне – на державному рівні необхідно створити центр з підготовки рятувальників для ліквідації аварій на транспорті.

На сьогодні суворота дійсність вимагає від рятувальників, а точніше від рятувальників не тальки професійно володіти сучасним обладнанням і спорядженням, але і дотримуватися міжнародних вимог до концепції і принципів проведення аварійно – рятувальних робіт на транспорті, а саме культури і систематичності в роботі та забезпечення безпеки усіх учасників ліквідації аварійної ситуації.

Кількість ДТП в Україні в 2009 році зменшилось до 37 тисяч (менше на 27, 8% порівняно з 2008 роком). Таку статистику недавно привів Начальник Департаменту ДАІ МВС України Сергій Коломієць. Він відмітив, що зменшилась також кількість загиблих в ДТП на 39,9% (7,7 тис. до 5,3 тис.), а травмованих на 27,8% (з 63 ти. До 45 тис.). Якщо в 2007 році в аваріях гинуло щоденно 26 чоловік, а 2008 році – 21, то в минулому році ця кількість скоротилась до 14 чоловік.

На думку керівництва департаменту ДАІ зменшити сумну статистику вдалося завдяки новому закону, що вступив в дію наприкінці 2008 році. Підвищення штрафів «охолодило» водіїв і вони почали їздити акуратно і по правилам.

Тому робити висновки наскільки позитивно вплинули обласні 5 – ти річні програми на підвищення рівня безпеки на дорогах України поки що рано. В подальшому до розробки подібних програм необхідно залучати не тільки науковців та представників органів державної влади, а й спеціалістів, що безпосередньо приймають участь в їх реалізації. Треба також пам'ятати, що оцінити життєдіяльність та цілеспрямованість зазначених програм і проектів може тільки незалежна громадська експертиза.