

УДК 656

КРАСНОШТАН О.М., к.т.н.,
Національний транспортний університет (м. Київ);
ЄФРЕМЕНКО О.М., старший викладач,
Донецька академія автомобільного транспорту;
ЗАПАДНЮК О.Б.,
Професіональна футбольна ліга (м. Київ)

ТРАНСПОРТНИЙ ПЕРИМЕТР СТАДІОНУ ПІД ЧАС ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ МАСОВИХ СПОРТИВНИХ ЗАХОДІВ: АСПЕКТИ ТРАНСПОРТУ ТА БЕЗПЕКИ

Розглянуто поняття транспортного периметра стадіону під час проведення масових спортивних заходів. Проведено організаційно-правовий аналіз транспортного периметра як елемента системи транспортного забезпечення і як елемента системи безпеки заходу. На прикладі проведення матчів Турніру УЄФА ЄВРО 2012™ проаналізовано вплив організації транспортного периметра стадіону на функціонування транспортної системи приймаючого міста та на забезпечення транспорту та безпеки масового заходу.

Ключові слова: транспортний периметр, заходи безпеки, паркувальні майданчики, операційний план, масовий захід.

Постановка проблеми

Проведення будь-якого міжнародного масового заходу висуває на перший план питання транспортного обслуговування та забезпечення безпеки події. При цьому проекти «Безпека» та «Транспорт» мають найвищий ступінь пріоритету з поміж усіх проектів. Також ці два проекти вирізняє їх масштабність та географія реалізації: їх межі починаються в країнах походження учасників та гостей заходу (з точки зору безпеки це проведення перевірки та виявлення потенційних загроз, а з точки зору транспорту – організація доставки учасників та гостей заходу безпосередньо до місця проведення) і закінчуються місцем проведення та іншими офіційними місцями заходу. Однак, найбільшу увагу традиційно приділяють так званій півторакілометровій зоні навколо місця проведення заходу (стадіону, спортивного палацу або концертного залу). Це зумовлено великим скупченням людей, пішохідних та транспортних потоків, а також необхідністю чіткої та простої організації, з метою забезпечення належного проведення заходу, з однієї сторони, та мінімізації негативного впливу на життєдіяльність приймаючого міста з іншої.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Вагомий вклад в напрямку планування та управління транспортним обслуговуванням масових заходів на прикладі Турніру УЄФА ЄВРО 2012™ здійснили видатні вчені А.М. Новікова, І.А. Вікович, А.М. Редзюк, М.Ю. Григорак, М.М. Жук, Р.М. Зубачик, О.Г. Вілюра, М.М. Сало [1-5].

Питанню забезпечення безпеки масових заходів присвячені праці багатьох відомих вчених та практиків у галузі забезпечення безпеки та правопорядку, серед яких доцільно виділити Фатхутдінов В.Г., Otto Adang, Christine Cuvelier, Frostdick S., Возник М.В. [7-10].

Однак, питання планування та організації функціонування транспортного периметра, хоча й було порушене, однак потребує подальшого поглибленого дослідження. Більш того, на даний момент ми маємо змогу провести системний аналіз здобутого досвіду проведення матчів Турніру УЄФА ЄВРО 2012™ та зробити адекватні практичні висновки та рекомендації для їх використання під час організації та проведення подальших масових заходів в Україні.

Основна частина

Транспортний периметр місця проведення заходу – умовний простір, обмежений ззовні межами транспортного периметра, а зсередини – зовнішнім периметром безпеки місця проведення заходу, в якому застосовані спеціальні тимчасові заходи забезпечення безпеки, організації роботи транспорту, розподілу піших та транспортних потоків тощо. Приклади організації транспортного периметра стадіонів НСК «Олімпійський» (м. Київ) та «Донбас Арена» (м. Донецьк) під час проведення Турніру УЄФА Євро 2012™ зображені на Рис. 1 та Рис. 2 відповідно.

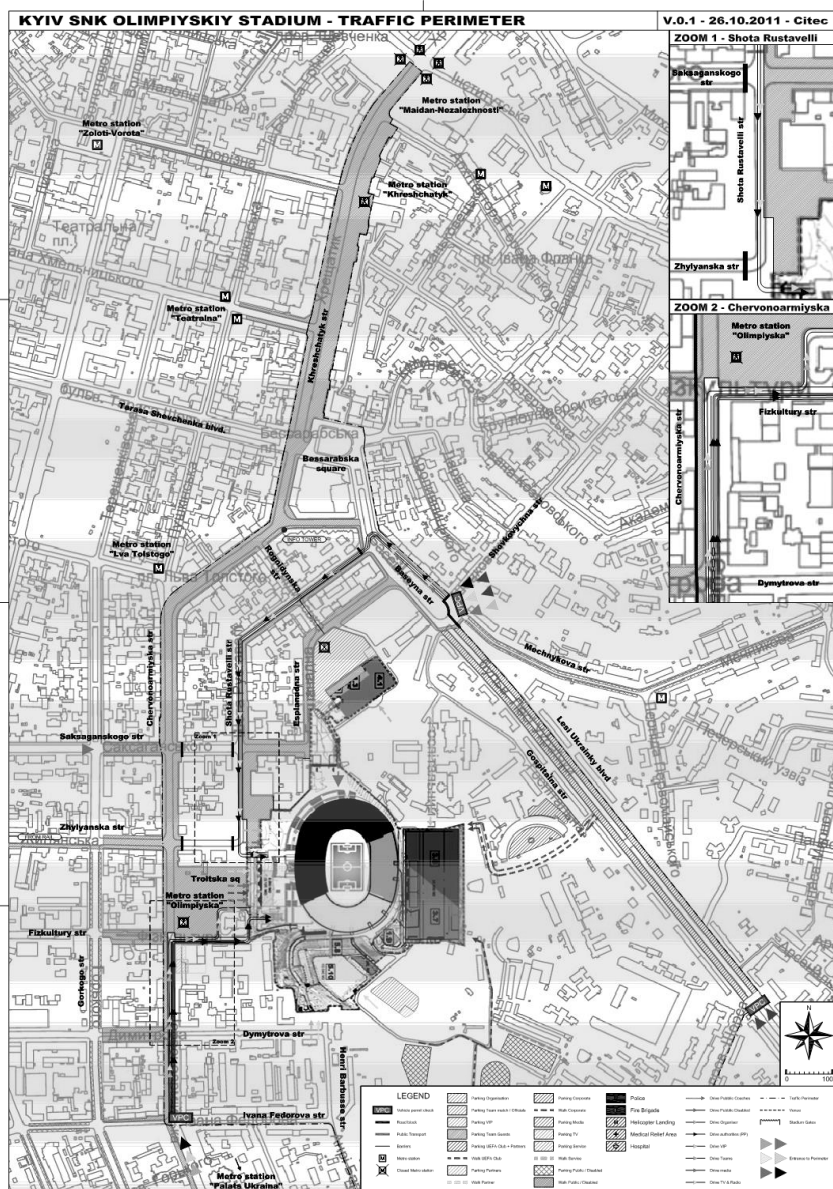


Рис. 1. Транспортний периметр навколо стадіону НСК «Олімпійський» (м. Київ) під час Турніру УЄФА Євро 2012™

Рух транспорту, не пов'язаного із проведенням заходу, в транспортному периметрі, як правило, не допускається. Виключення становлять маршрути громадського транспорту, які проходять через транспортний периметр. У зв'язку з цим об'їзні маршрути (так звані маршрути для «скидання» транспортних потоків) є невід'ємною і дуже важливою частиною структури транспортного периметра, оскільки правильне облаштування об'їзних маршрутів дозволить забезпечити безперешкодний об'їзд «повсякденного» транспортного потоку, і тим самим мінімізувати незручності для мешканців приймаючого міста.

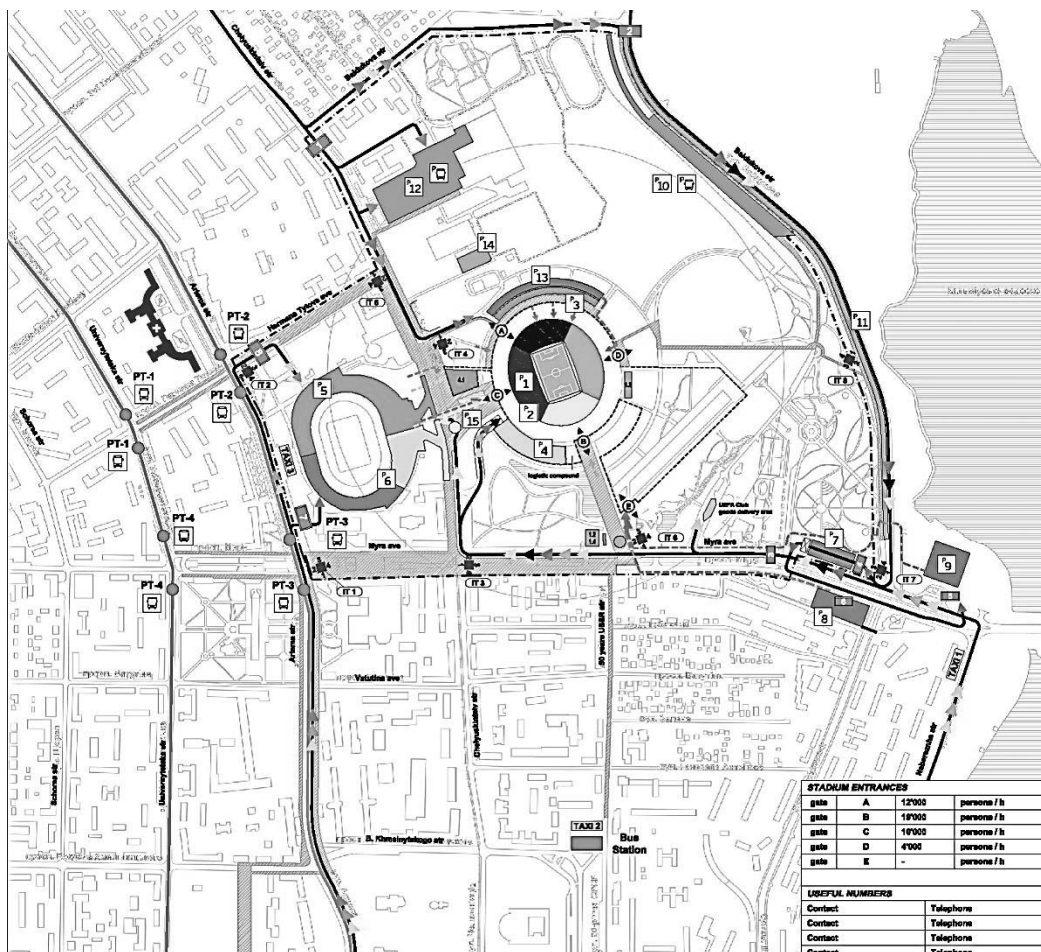


Рис. 2. Транспортний периметр навколо стадіону «Донбас-Арена» (м. Донецьк) під час Турніру УЄФА Євро 2012™

Основною функцією транспортного периметра є виокремлення простору, необхідного для впровадження відповідних заходів, з метою забезпечення належної доступності до місць проведення заходу із забезпеченням відповідного рівня безпеки.

Планування структури транспортного периметра здійснюється в такій послідовності:

1. Визначення меж транспортного периметра;
2. Дислокація та шляхи пересування сил і засобів забезпечення безпеки та правопорядку (антитерористичні заходи, громадська безпека, протипожежні заходи, медицина). На Рис. 3 зображено відповідний приклад;
3. Визначення паркувальних майданчиків для паркування цільових груп (учасників, організаторів, VIP - гостей тощо) із розподілом між цільовими групами відповідно до вимог організатора заходу;
4. Визначення маршрутів доступу транспорту цільових груп як до об'єктів турніру, розташованих в межах транспортного периметру, так і до відповідних паркувальних зон;
5. Визначення маршрутів громадського транспорту, які функціонуватимуть під час активації транспортного периметра;
6. Визначення зупинок громадського транспорту, зон висадки/посадки для автобусів-шаттлів, та зон висадки/посадки таксі;
7. Планування пішохідних маршрутів різних груп гостей заходу. На Рис. 4 зображено відповідний приклад;

8. Забезпечення місць проведення догляду транспортних засобів, які підлягають перевірці з питань безпеки, а також маршрути видалення транспортних засобів, які таку перевірку не пройшли.

9. План означування (тимчасові вказівники напрямків та інформаційні вежі).

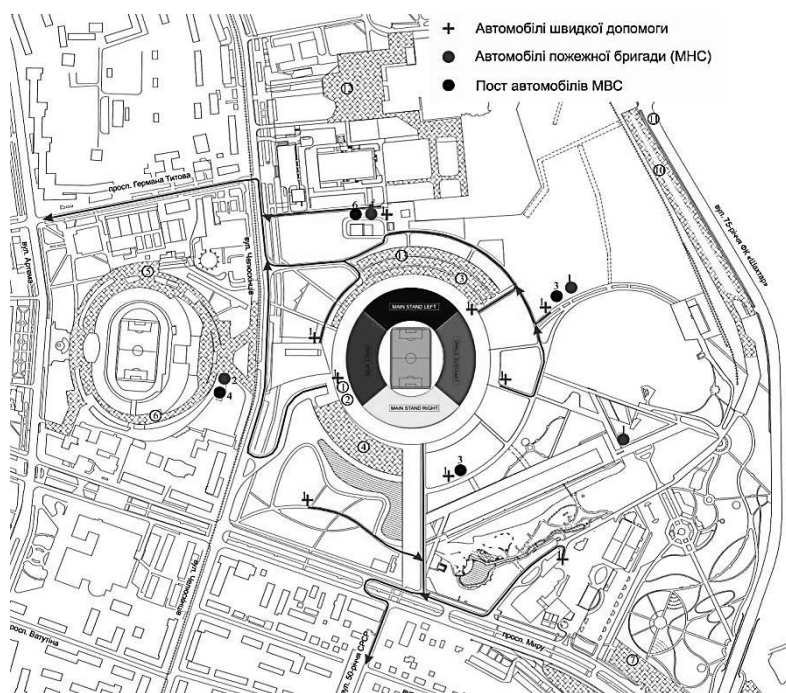


Рис. 3. Розташування та маршрути переміщення сил та засобів забезпечення безпеки та правопорядку в транспортному периметрі

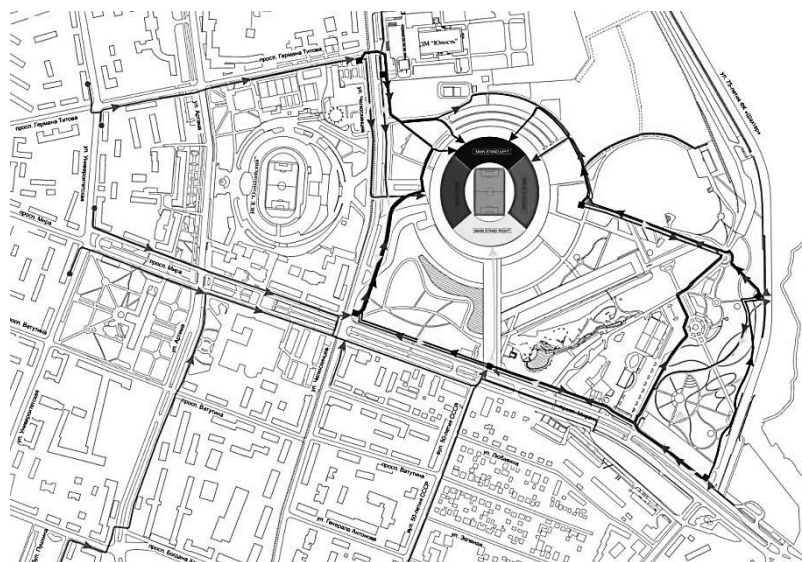


Рис. 4. Пішохідні маршрути у транспортному периметрі стадіону «Донбас-Арена» (м. Донецьк) під час Турніру УЄФА Євро 2012™

Кожне місце проведення масового заходу унікальне, тому в кожному випадку застосовуються індивідуальні підходи до планування структури транспортного периметра. Значний вплив на структуру та параметри транспортного периметра мають наступні фактори:

- Тип (спортивна споруда, стадіон, палац спорту, виставковий центр, концерт-хол тощо) та параметри (місткість, кількість та розташування вхідних груп та інші) ацени проведення заходу;
- Архітектурні та містобудівні особливості району розташування ацени;

– Параметри транспортної системи поруч із ареною: вулична мережа, мережа та зупинки (станції) громадського транспорту тощо;

– Тип (спортивне змагання, культурний чи бізнесовий захід) та параметри заходу (тривалість, час та розклад проведення, кількість учасників і відвідувачів та їх категорії);

– Статус та рівень заходу, плани щодо участі осіб, щодо яких здійснюється державна охорона;

– Результати попереднього аналізу ризиків безпеки;

– Інші індивідуально визначені фактори.

Після завершення планування структури, визначаються основні параметри елементів транспортного периметру, зокрема:

– Необхідність встановлення спеціальних засобів для сегрегації потоків учасників та гостей;

– Потреба у фізичному виділенні спеціальних коридорів для проїзду транспортних засобів осіб щодо яких здійснюється державна охорона, а також VIP-осіб;

– Пропускна здатність пішохідних шляхів доступу, яка повинна бути більшою за пропускну спроможність відповідних входних груп;

– Параметри місць посадки/висадки пасажирів, пропускна здатність яких повинна перевищувати заплановану пропускну здатність відповідних маршрутів автобусів-шаттлів.

Важливими аспектами організації функціонування транспортного периметру є робота контрольних пунктів доступу транспортних засобів на кордоні транспортного периметра. Функції контрольних пунктів доступу транспортних засобів до транспортного периметра зображені на Рис. 5, а на Рис. 6 зображений приклад схеми розміщення контрольних пунктів доступу.

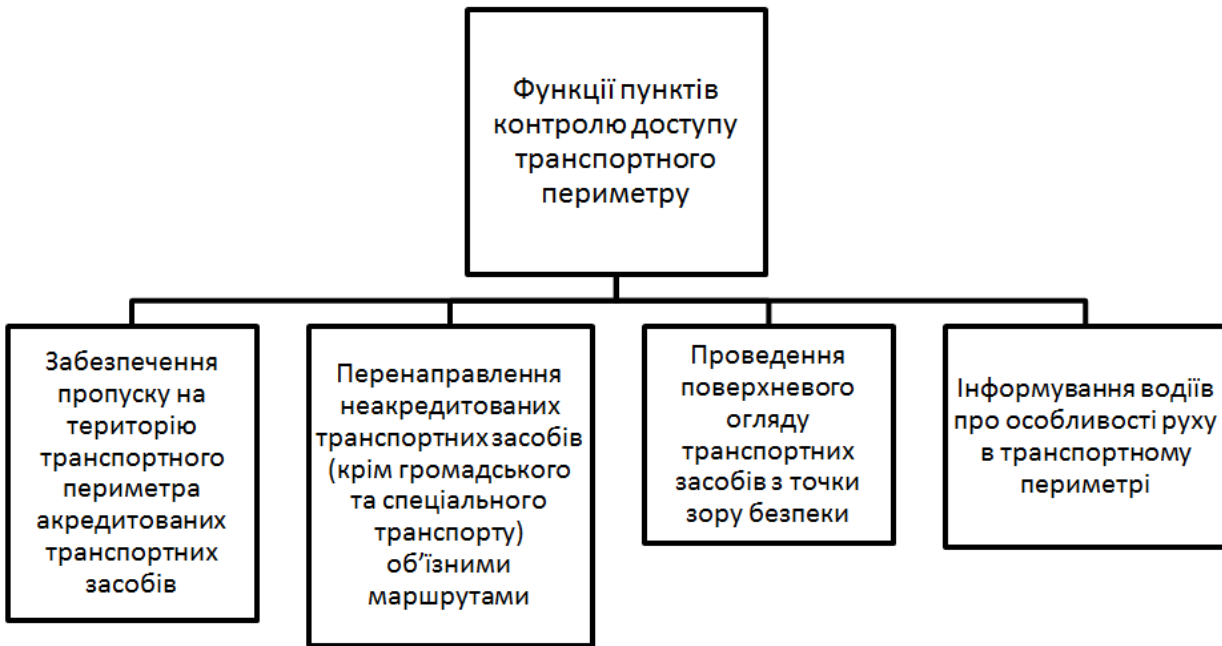


Рис. 5. Функції контрольних пунктів доступу транспортних засобів до транспортного периметра

Робота контрольних пунктів доступу транспортних засобів до транспортного периметра забезпечується силами організатора заходу (працівники або волонтери) та співробітниками підрозділів ДАІ МВС України. У разі виникнення потреби (яка визначається в результаті проведення динамічної оцінки ризиків) до роботи у пунктах контролю доступу в оперативному режимі можуть залучатись працівники інших служб, відповідальних за забезпечення безпеки та правопорядку.

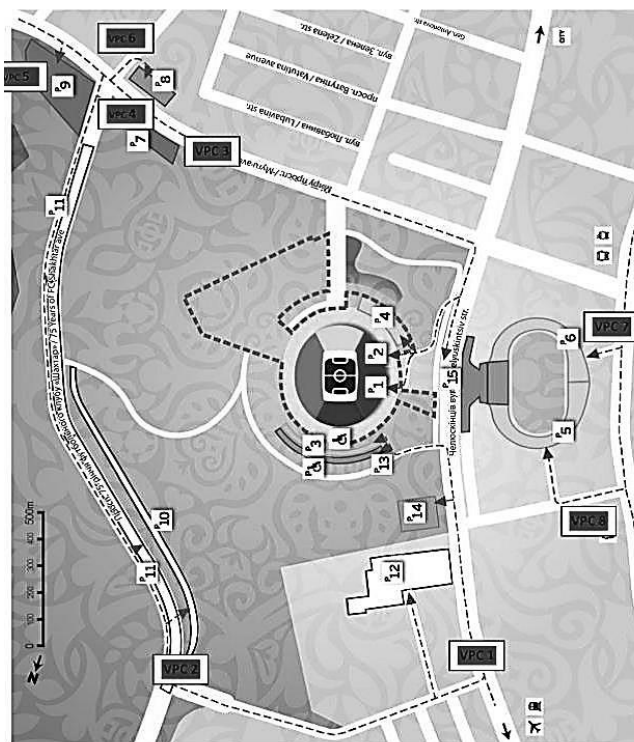


Рис. 6. Приклад розміщення контрольних пунктів доступу транспортних засобів до транспортного периметра

Доступ до транспортного периметра мають наступні транспортні засоби:

- Оперативні та спеціальні транспортні засоби (незалежно від наявності акредитації);
- Громадський транспорт, який курсує за маршрутами, що проходять через транспортний периметр після його активації;
- Акредитовані транспортні засоби:
 - Осіб, які працюють або проживають на території, яка потрапляє до транспортного периметра;
 - Осіб (працівників), які задіяні в організації заходу;
 - Учасників заходу;
 - Транспорт забезпечення заходу;
 - Транспортні засоби, які здійснюють перевезення, пов'язані із організацією події;
- Транспортні засоби, які мають талони на паркування в зонах для паркування, що розташовані в транспортному периметрі.

Акредитації та паркувальні талони виготовляються у вигляді карток формату А4 – для легкових автомобілів та А3 для вантажних автомобілів та автобусів. Під час проведення заходу вони закріплюються в правому нижньому куті лобового скла транспортного засобу.

Акредитації для транспортних засобів виконуються декількох видів: із необмеженим доступом (як правило – червоного кольору) та із обмеженням доступу (різних кольорів відповідно до рівнів доступу). Паркувальні талони також виготовляються різних кольорів в залежності від парковок, для яких вони дійсні. Якщо талони видаються на термі дії (або на одну подію з-поміж серії подій) – ця інформація зображується на акредитаційній картці або паркувальному талоні максимально великим шрифтом для легкої ідентифікації.

З метою запобігання підробленню акредитаційних карток та паркувальних талонів, при їх виготовленні застосовують засоби захисту (голограми, складний друк тощо), а самі документи нумерують індивідуальним номером. Практикують також застосування штрих-кодів або QR-кодів – в цьому випадку застосовується інструментальний контроль доступу (суцільний або вибірковий)

із використанням відповідних зчитувальних пристроїв (рідерів). Видача відбувається із занесенням до реєстру. Зразок талону для паркування наведено на Рис. 7.



Рис. 7. Зразок талону для паркування автомобілів під час матчів Турніру УЄФА Євро 2012™

Вкрай важливим є питання забезпечення евакуаційних шляхів при плануванні транспортно-го периметра. Головною вимогою, якої обов'язково необхідно дотриматись в цьому випадку, є недопущення перетину транспортних та піших потоків. Якщо ж такого перетину уникнути не вдається – необхідно забезпечити можливість миттєвого зупинення (перекриття) руху у випадку виникнення потреби в евакуації. Приклад схем евакуації наведено на Рис. 8.



Рис. 8. Зразок маршрутів евакуації в транспортному периметрі стадіону «Донбас-Арена», м. Донецьк

Враховуючи, що більшість масових заходів (спортивні змагання, концерти тощо) проводиться в другій половині дня або ввечері та закінчуються в темну пору доби, важливим є питання забезпечення освітлення, достатнього для безпечного проходження пішоходів та забезпечення контролю силами безпеки.

Планування доступності вболівальників зазвичай здійснюється існуючою мережею тротуарів та проїзною частиною вулиць, яка вільна від транспорту. В окремих випадках допускається прохід пішохідних потоків по спеціально підготовлених ґрунтових доріжках, які мають поверхню, захищену від потрапляння опадів. Більш того, на маршрутах доступності осіб із обмеженими фізичними можливостями необхідно забезпечити безбар'єрний постір та наявність відповідних пристосувань для безпечного переміщення осіб із обмеженими фізичними можливостями всіх нозологій.

Головним документом, що регламентує операційну діяльність транспортного периметра є Операційний план транспортного периметра (ОПТП) – операційний план (документ), який регулює всі аспекти планування та операційної діяльності транспортного периметра в частині:

- Конфігурації та меж;
- Доступу для транспорту та пішоходів;
- Потоки транспорту та пішоходів всередині;
- Паркування;
- Часових меж;
- Бюджету та операційних витрат;
- Задіяних сторін та їх відповідальності;
- Інформаційного забезпечення функціонування транспорту;
- Перенаправлення «повсякденного» транспортного потоку;
- Мінімізація незручностей для осіб, які проживають чи працюють в зоні дії транспортного периметра.

Основні етапи підготовки та реалізації ОПТП наведені на Рис. 9, а розподіл відповідальності за реалізацію кожного етапу наведено в Табл. 1.



Рис. 9. Основні етапи підготовки та реалізації ОПТП

За структурою операційний план транспортного периметра виглядає наступним чином:

- Цілі та задачі ОПТП
- Загальна схема транспортного периметра;
- Межі транспортного периметра;
- Зміна з часом конфігурації транспортного периметра;
- Часовий графік транспортного периметра в день проведення заходу;
- Точки доступу автомобілів;
- Парковки:
 - Для цільових груп;
 - Для автобусів гостей заходу;
 - Управління та організація роботи на парковках;
 - Маршрути доступу до парковок;
 - Пішохідні шляхи доступу з парковок до арени проведення заходу;

- Доступ транспорту до парковок/арени;
- Режим, політика та процедури догляду автомобілів;
- Піші потоки в межах транспортного периметру:
 - Синхронізація пропускнув здатності входових (вхідних) груп та шляхів доступу.

Таблиця 1

Розподіл відповідальності за реалізацію кожного етапу ОПТП

Основні віхи	Відповідальні
Конфігурація та межі	Транспортний координатор приймаючого міста/ організатор події
Структура ОПТП	Організатор події
Розробка Операційного плану транспортного периметра	Транспортний координатор приймаючого міста/ організатор події/оператор арени/ДАІ
Погодження Операційного плану транспортного периметра	Транспортний координатор приймаючого міста/ Організатор події / оператор арени /ДАІ
Затвердження ОПТП всіма задіяними сторонами	Транспортний координатор приймаючого міста/ Організатор події / оператор арени /ДАІ
Затвердження остаточного операційного бюджету ОПТП	Приймаюче місто та інші сторони
Реалізація Операційного плану транспортного периметра	Всі задіяні сторони
Підведення підсумків	Транспортний координатор приймаючого міста/ Організатор події / оператор арени /ДАІ

На основі підготовленого операційного плану транспортного периметра необхідно підготувати короткий посібник – пам'ятку з метою навчання персоналу, який задіяний на всіх етапах функціонування транспортного периметра.

Висновок

Належно організована робота транспортного периметра та системи паркування під час проведення матчів Турніру УЄФА Євро 2012 в місті Донецьку дала позитивний результат як з точки зору транспортного обслуговування, так і з позиції забезпечення безпеки і правопорядку. Позитивний досвід та критичний аналіз недоліків та прорахунків дає впевненість в успішній організації транспортного обслуговування та забезпечення безпеки і правопорядку масових заходів у майбутньому.

Список літератури

1. Редзюк А.М. Застосування практики єдиного квитка під час проведення Євро-2012/ Редзюк А.М., Новікова А.М., Яценко Т.М. //Автошляховик України, №1 – 2010 р. – С.2-5.
2. Вікович І.А., Зубачик Р.М., Вілюра О.Г. Організація перевезення відвідувачів Євро-2012 після проведення матчу у місті Львові. – Автошляховик України, №6 – 2012 р.
3. Новікова А.М., Ворон О.І., Черенько П.М. Концептуальні підходи транспортного забезпечення проведення чемпіонату Європи з футболу у 2012 році. – Автошляховик України, №3 – 2009 р.
4. Вікович І.А., Зубачик Р.М., Вілюра О.Г. Транспортне обслуговування під час проведення Євро 2012 у Львові. – Вісник Донецької академії автомобільного транспорту, №1 – 2012 р.

5. Красноштан О.М., Єфременко О.М., Сало М.М. Організація паркування автомобілів та автобусів під час проведення масових заходів. – Вісник Донецької академії автомобільного транспорту, №2 – 2013 р. – С.15-21

6. Фатхутдінов В.Г. Правоохоронна діяльність: природа, сутність, гуманізм (теоретико-правові та методологічні аспекти): дис. канд. юрид. наук : 12.00.01 / Василь Гайнулович Фатхутдінов; Київ. ун-т внутрішніх справ. – К., 2006. – 223 с.

7. Otto Adang, Christine Cuvelier. Policing. International police co-operation information management and police deployment. – Brussels: «Tandem felix uitgevers», 2000. – 132 p.

8. Frosdick, S. (2009) 'Three Years Out', (Safety and Security Preparations for London 2012), Stadium and Arena Management. February 2009, p. 38-39.

9. Возник М.В. Організаційно-правові засади управління органами внутрішніх справ при забезпеченні масових заходів: дис. канд. юрид. наук : 12.00.07 / Михайло Володимирович Возник; Академія управління МВС. – Київ, 2010. – 211 арк.

Красноштан А.М., Ефременко А.Н., Западнюк О.Б. Транспортный периметр стадиона во время организации международных массовых спортивных мероприятий: аспекты транспорта и безопасности.

Аннотация. Рассмотрено понятие транспортного периметра стадиона во время проведения массовых спортивных мероприятий. Проведен организационно-правовой анализ транспортного периметра как элемента системы транспортного обеспечения и как элемента системы безопасности мероприятия. На примере проведения матчей Турнира УЕФА ЕВРО 2012™ проанализировано влияние организации транспортного периметра стадиона на функционирование транспортной системы принимающего города и на обеспечение транспорта и безопасности массового мероприятия.

Ключевые слова: транспортный периметр, меры безопасности, парковочные площадки, операционный план, массовое мероприятие.

Krasnoshtan O.M., Yefremenko O.M., Zapadnyuk O.B. Transport perimeter of the stadium during the international mass sporting events: aspects of transport and security.

Abstract. The concept of transport perimeter of the stadium during mass sporting events has been considered. Conducted the legal analysis of the transport perimeter as part of the security and transport system as part of the event. On the example of the matches of the Tournament UEFA EURO 2012™ to analyze the influence of the transport organization perimeter of the stadium on the functioning of the transport system of the host city and to provide transport and security of mass events.

Keywords: transport perimeter, safety measures, parking areas, operation plan, mass event.

Стаття надійшла до редакції 23.08.2013 р.