

КОНЦЕПЦІЯ ПРОГРАМ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ
ДЕРЖАВНОГО ТА МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ РЕГІОНУ УКРАЇНИ

Кутузов А.Є., Національний транспортний університет, Київ, Україна

CONCEPT OF STATE AND LOKAL HIGHWAYS OF UKRAINE

Kutuzov A.Y., National transport university, Kyiv, Ukraine

КОНЦЕПЦИЯ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
ГОСУДАРСТВЕННОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ РЕГИОНА УКРАИНЫ

Кутузов А.Е., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми.

Мережа автомобільних доріг має забезпечувати рівномірний наземний доступ по всій країні, а також безпечно та надійно переміщення людей і транспортування товарів з належною ефективністю. Галуззю, що безпосередньо впливає на функціонування економіки країни, є транспорт, зокрема, автомобільний транспорт та автомобільні дороги як шляхи його сполучення. Довжина мережі доріг та її щільність значно менші, ніж у більшості європейських країн. Майже не будуються нові автомобільні дороги. Недостатня транспортна доступність і низькі транспортно-експлуатаційні якості автомобільних доріг – причина негативних соціальних наслідків таких як: підвищена смертність населення через несвоєчасне надання медичної допомоги; збільшення часу перебування в дорозі; зниження рухливості населення й збільшення безробіття; тяжкі наслідки скоєння дорожньо-транспортних пригод (ДТП); збільшення шкідливих вихлопів і шумового впливу від автомобілів [1].

Відповідальність за формування та впровадження заходів з безпеки дорожнього руху (БДР) в Україні зараз розподіляється між декількома окремими міністерствами та відомствами: органами Державтоінспекції, Міністерствами інфраструктури, освіти і науки, охорони здоров'я, Державним агентством автомобільних доріг України (Укравтодор). Таке розмежування відповідальності ускладнює впровадження комплексу заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху [2].

Основна частина.

Управління безпекою руху на автомобільних дорогах загального користування державного значення регіону України має ґрунтуватися на загальних закономірностях розвитку суспільства та економіки України, з урахуванням фінансової та податкової політики держави, специфіки дорожнього господарства, транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, вартості та термінів будівництва, витрат на їхнє утримання та ремонти, інших соціально-економічних показників, у тому числі – показників аварійності та матеріальних збитків від ДТП, а також тяжкості їх наслідків [3-9].

Розробці загальнодержавної та регіональних програм розвитку автомобільних доріг державного та місцевого значення регіону України має передувати певний підготовчий період, пов'язаний з усвідомленням суспільством країни і територіальними громадами значимості проблеми підвищення безпеки дорожнього руху як однієї з найважливіших соціально-економічних проблем, про усвідомлення необхідності та можливості досягнення істотного скорочення травматизму на вулицях міст та автомобільних дорогах, а також реалізації з цією метою заходів, що вимагають не тільки значних витрат, але і певних зусиль з боку державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

Після підготовки громадської думки мають бути прийняті законодавчі акти, у тому числі, Закон України «Про безпеку дорожнього руху», що визначатимуть основні вимоги щодо забезпечення безпеки дорожнього руху до посадових осіб, організацій, безпосередньо або опосередковано пов'язаних із забезпеченням безпеки руху, до учасників дорожнього руху, до всіх громадян країни, а також акти, що встановлюють основні положення організаційного механізму та функціональної структури управління цією діяльністю.

Потрібно створити у Верховній Раді України комітету з безпеки дорожнього руху і відповідних виконавчих органів (комітетів) на всіх щаблях державної влади, а також місцевого самоврядування з подальшим їх функціонуванням на постійній основі із затвердженими штатами фахівців.

Комітет має отримати спеціальні джерела формування власного бюджету, який використовуватиметься для фінансування програм, що розробляються. За рахунок цього він матиме можливість залучати до роботи державні організації та наукові установи. Його рекомендації мають бути обов'язковими в масштабах усієї країни. У його веденні мають бути питання стандартизації вимог до автомобільних доріг, конструкції транспортних засобів та ін. Комітет координуватиме роботу регіональних органів управління, які матимуть власні джерела фінансування і певну самостійність. Таким чином, потрібно створити цілісну структуру управління як на регіональному, так на відомчому рівнях.

Розробка Стратегії у галузі безпеки дорожнього руху з плануванням і впровадженням щодо покращання безпеки руху на основі програмно-цілевих підходів з подальшим прогнозуванням можливого зниження аварійності на автомобільних дорогах загального користування, вулично-дорожніх мережах міст та інших населених пунктів України.

Цільові програми підвищення безпеки дорожнього руху повинні створюватися з точки зору єдиних методичних позицій, мають об'єднувати заходи і завдання на їх реалізацію одночасно на державному, регіональному та відомчому рівнях і бути спрямовані на досягнення певних кількісних та якісних результатів по різних складових транспортно-дорожнього комплексу.

Цільова координація як форма організації діяльності визначає взаємозв'язок і узгодження тематики узгодження структури цілей з проблеми, що розглядається. При цьому основною ознакою класифікації та узгодження напрямів діяльності при цільовій координації є ідентифікація формулювання конкретної теми, змісту однієї або групи підцілей у загальному дереві цілей (рис. 1) – у даному випадку за коефіцієнтом пригод.

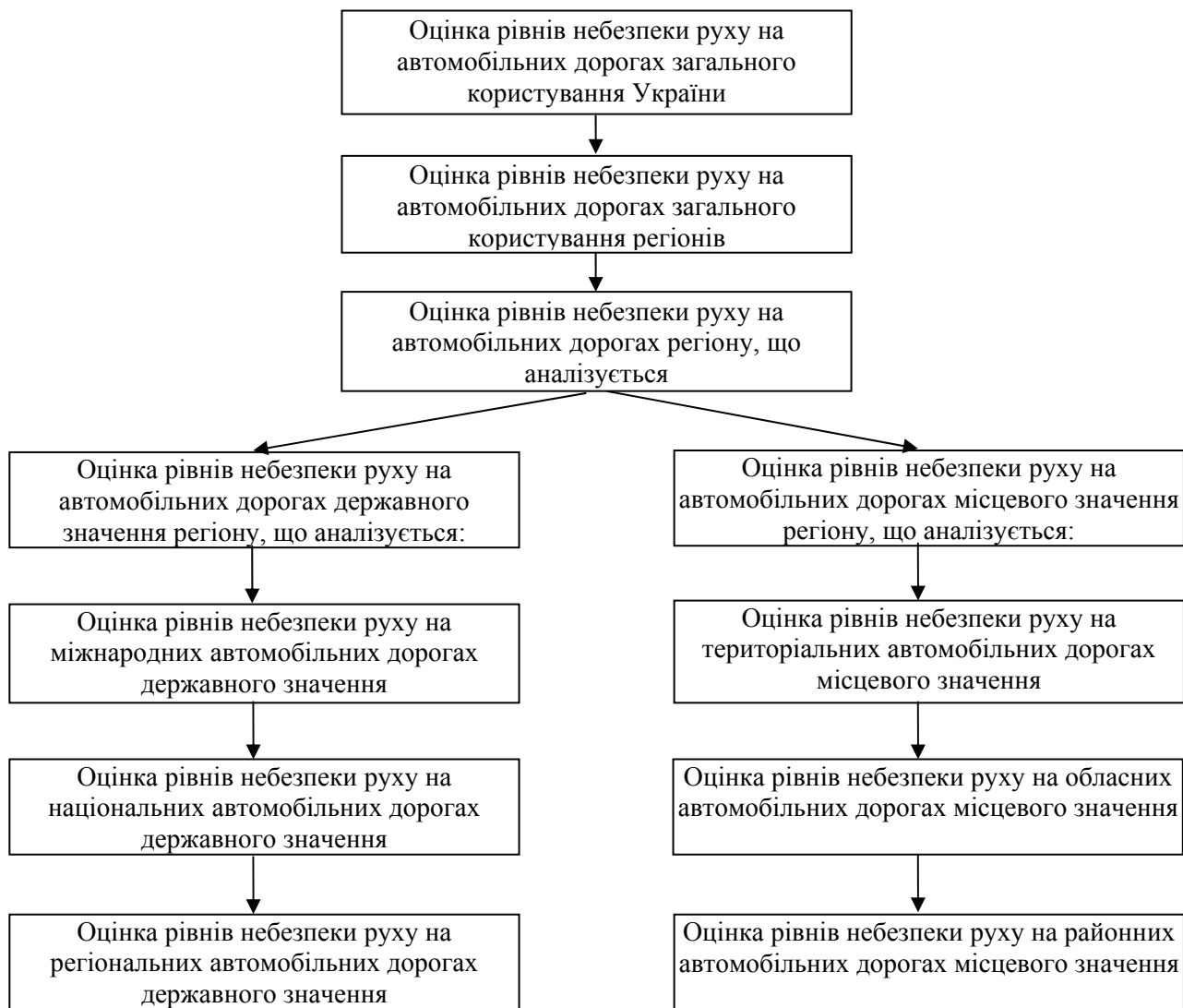


Рисунок 1 – Дерево цілей оцінки рівнів безпеки руху на автомобільних дорогах загального користування регіонів України

Програмно-цільовий підхід щодо розвитку автомобільних доріг базується на розробленій Методиці управління безпекою руху на автомобільних дорогах державного значення регіону України. «Серцевиною» програмно-цільового підходу щодо розвитку автомобільних доріг державного та місцевого значення у регіоні є забезпечення безпеки дорожнього руху – це є першочергові заходи щодо поліпшення дорожніх умов на цих дорогах. Окрім того, позачерговими слід вважати заходи щодо забезпечення умов безперервного руху і черговими (за значимістю) – заходи щодо забезпечення відповідних умов зручності руху транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування регіону України.

Система управління розвитком автомобільних доріг загального користування регіону України, побудована на засадах програмно-цільового підходу, має включати такі підсистеми:

- інформаційна підсистема, функціями якої є накопичення, обробка та оцінка даних про стан аварійності, транспортні потоки (напрямки руху, інтенсивності та швидкості руху; дорожні умови (характеристики мережі доріг за щільністю, наявністю автомобільних міжнародних транспортних коридорів, категорійністю та іншими транспортно-експлуатаційними властивостями автомобільних доріг загального користування регіону);
- підсистема розробки заходів на базі проведених оцінок і планування робіт, спрямованих на розвиток автомобільних доріг у регіоні;
- підсистема прогнозування можливості досягнення поставлених цілей розвитку автомобільних доріг у регіоні;
- підсистема впровадження з подальшим моніторингом результативності досягнення цілей розвитку автомобільних доріг у регіоні;
- підсистема оцінки соціально-економічної ефективності заходів щодо розвитку автомобільних доріг у регіоні.

Рекомендації щодо складу проекту програми розвитку автомобільних доріг загального користування на основі методики управління безпекою дорожнього руху в регіоні:

Вихідні дані:

а) загальні відомості про регіон:

- територія, у тому числі, розподіл площі регіону на селітебну, землеробську, промислові зони, парки та лісопарки, місця масового відпочинку людей, річки та інші водоймища, тощо;
- чисельність населення з динамікою за останні 5 років;
- топографічні дані;
- дорожньо-кліматичні умови;
- характеристики міст та інших населених пунктів як регіональних транспортних вузлів;
- розташування, основні характеристики внутрішньо регіональних пунктів тяжіння транспортних потоків;
- загальні екологічні характеристики (шум, загазованість тощо);
- дані про аварійність;
- заплановані на найближчий період крупні транспортні інфраструктурні проекти (будівництво нових автомобільних доріг, мостів, тунелів, шляхопроводів, залізничних переїздів тощо);

б) мережа автомобільних доріг загального користування регіону:

- загальна довжина, у тому числі, з твердим покриттям;
- довжина автомобільних доріг державного значення, у тому числі, автомобільних міжнародних транспортних коридорів та розподіл за категоріями);
- довжина автомобільних доріг місцевого значення, у тому числі, розподіл за категоріями);
- щільність мережі автомобільних доріг загального користування регіону, у тому числі, щільність автомобільних доріг державного значення та, окремо, місцевого значення;
- технічні характеристики автомобільних доріг державного значення та, окремо, місцевого значення (ширина проїзної частини, кількість смуг руху, наявність розділювальних смуг, захисних смуг, подовжні профілі, типи водовідведення тощо);
- наявність, розташування та технічні характеристики мостів, шляхопроводів і залізничних переїздів;

– оцінка транспортно-експлуатаційного стану покриттів проїзної частини автомобільних доріг регіону;

в) транспортна система регіону:

- чисельність автомобільного парку в динаміці за останні 5 років, у тому числі за складом (легкові, вантажні, автобуси, автопоїзди та інші транспортні засоби);

- дані про інтенсивність руху;
- дані про швидкість руху;
- частка транзитного руху через регіон, у тому числі, дорогами місцевого значення;

г) організація дорожнього руху:

- наявні схеми організації дорожнього руху;
- схеми організації руху на головних транспортних вузлах;
- схеми маршрутного орієнтування з дислокацією інформаційно-вказівних знаків та їх специфікація.

специфікація.

Матеріали обстеження умов руху на автомобільних дорогах загального користування регіону:

а) обґрунтування часу проведення обстеження (дата, початок, закінчення, тривалість, періодичність);

б) районування території регіону на умовні транспортні райони;

в) матриця кореспонденцій транспортних потоків;

г) швидкість руху транспортних засобів на автомобільних дорогах державного значення із використанням руху місцевими дорогами та без останніх;

д) час руху транспортних засобів на автомобільних дорогах державного значення із використанням руху місцевими дорогами та без останніх;

е) визначення ділянок мережі автомобільних доріг державного значення, де рівні безпеки руху є незадовільними або недостатніми.

Розрахункові дані та пропозиції щодо удосконалення дорожніх умов та організації дорожнього руху на автомобільних дорогах державного значення регіону:

– перелік ділянок мережі автомобільних доріг, які потребують впровадження заходів першої групи: удосконалення параметрів геометричних елементів автомобільних доріг, що включають збільшення радіусів кривих у плані, поширення проїзної частини на одну смугу руху, приведення у відповідність габаритів мостів до ширини проїзної частини автомобільних доріг на підходах до мостів, тощо;

– перелік ділянок мережі автомобільних доріг, які потребують впровадження заходів другої групи: удосконалення транспортно-експлуатаційних характеристик покриттів проїзної частини та узбіч автомобільних доріг, що включає обладнання покриттів проїзної частини шорсткою поверхневою обробкою, забезпечення необхідної рівності покриттів, укріплення узбіч та крайки проїзної частини, тощо;

– перелік ділянок мережі автомобільних доріг, які потребують впровадження заходів третьої групи: удосконалення облаштування доріг шляхом устрою дорожньої розмітки, установлення дорожніх знаків та транспортних і пішохідних огорожень, улаштування перехідно-швидкісних смуг, пішохідних доріжок, майданчиків для стоянки автомобілів, майданчиків відпочинку, автобусних зупинок і автопавільйонів, освітлення доріг, тощо.

Реалізація рішень (впровадження заходів із зниження рівня небезпеки руху). Реалізація рішень полягає у впровадженні заходів із зниження рівня небезпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування регіону відповідно до існуючих стандартів, норм і правил.

Моніторинг аварійності на автомобільних дорогах загального користування виконується відділом безпеки дорожнього руху ДерждорНДІ ім. М.П. Шульгіна із використанням Галузевої бази даних збору і аналізу ДТП (RSM) відповідно до існуючих норм і правил, встановлених Міністерством внутрішніх справ та Державним агентством автомобільних доріг України.

Визначення ефективності заходів з підвищення безпеки руху. Ефективність або неефективність впроваджуваних заходів з підвищення безпеки дорожнього руху визначається за трьох умов:

– ефективність забезпечується – при цьому ділянка автомобільної дороги, що розглядається, виключається з подальшого аналізу аварійності;

– ефективність не забезпечується при умові, що обсяги фінансування необмежені – ситуація виникає при формуванні бюджетного запиту на наступний фінансовий рік. У цьому разі слід повернутися до «Оцінки рівнів безпеки руху автомобільними дорогами загального користування державного значення» і повторити розгляд можливих варіантів підвищення рівнів безпеки руху;

– ефективність не забезпечується при умові, що обсяги фінансування обмежені – ситуація виникає при формуванні бюджетного запиту на наступний фінансовий рік. Визначаються необхідні обсяги фінансування з обґрунтуванням вигоди від заходів щодо підвищення рівнів безпеки руху для

суспільства. У цьому разі слід повернутися до «Аналізу показників забезпечення безпеки руху автомобільною дорогою» та «Оцінки рівнів безпеки руху автомобільними дорогами загального користування державного значення» і повторити розгляд можливих варіантів підвищення рівнів безпеки руху в наступному фінансовому році.

Алгоритм оцінки ефективності впроваджуваних заходів з підвищення рівнів безпеки дорожнього руху (розрахунки автоматизовані) складається з наступних етапів: прогнозування стану безпеки дорожнього руху; прогноз інтенсивності руху та складу транспортного потоку; визначення рівнів безпеки дорожнього руху; оцінка фінансової ефективності проекту; розрахунок фінансового грошового потоку проекту; розрахунок та аналіз показників фінансової ефективності проекту.

Визначення необхідних обсягів фінансування з обґрунтуванням вигоди від заходів з покращення безпеки руху для суспільства.

Висновки.

1. Таким чином, потрібним є впровадження процедури розробки загальнодержавних (національних) і місцевих (регіональних) програм. Вона включає оцінку поточної ситуації із зміною аварійності за період від 5 до 15 років; прогноз зміни указаної ситуації за умов відсутності істотних змін в організації діяльності протягом 5-10 років; визначення пріоритетних напрямів удосконалення робіт із забезпечення безпеки руху на основі результатів вивчення структури причин і факторів виникнення ДТП, а також удосконалення умов зручності руху; якісну або кількісну конкретизацію цілей, які повинні бути досягнуті внаслідок виконання комплексної програми; визначення об'єму витрат, джерел фінансування і формування загальних організаційних вимог до забезпечення взаємодії організацій та служб, що залучаються до реалізації програми.

2. Етапу конкретизації мети при розробці програми з безпеки руху має бути приділена особлива увага. У тексті програми потрібно виділяти самостійні розділи, присвячені кількісному і якісному обґрунтуванню заходів, викладу альтернативних варіантів і результатам їх оцінки. Як приклад, можна привести назви розділів у програмі з безпеки руху: мета та види робіт; шляхи досягнення мети; методологія розв'язання проблеми; стратегія розв'язання проблеми; невирішені питання проблеми забезпечення безпеки руху. Мета програми, що розробляється, має бути визначена якісно (формулювання рівня забезпечення безпеки руху, який необхідно досягти) і кількісно (фіксоване значення одного з абсолютних або відносних показників аварійності).

3. Розкриття змісту загальної мети національної програми з безпеки руху в поєднанні з організаційними питаннями координації діяльності широкого кола організацій, що беруть участь у реалізації, може бути такою:

- зниження загальної кількості загиблих і травмованих у ДТП, що спостерігається, повинно бути досягнуто й згодом продовжено;
- ризик загинути або отримати травми в результаті ДТП має зменшуватися, причому для незахищених учасників руху в більшій мірі, ніж для захищених;
- проблеми, пов'язані з дітьми, повинні розглядатися окремо; необхідно забезпечити їхній захист у дорожньому русі.

В організаційному плані за рішенням кожної із задач була закріплена відповідальна організація і визначений порядок фінансування їхньої роботи.

4. При підготовці кожної подальшої п'ятирічної програми отримані раніше оцінки мають доповнюватися результатами вивчення статистики ДТП на момент завершення попередньої програми. Це дозволяє не тільки оцінити ефективність завершенної програми, але підвищити точність прогнозу можливих ситуацій у майбутньому.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Лановий О.Т. Поліщук В.П. Логістичні принципи функціонування мережі автомобільних доріг загального користування. Збірник наукових праць за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції Логістики промислових регіонів. – Донецьк.: ДААТ, 2010. С. 101-105.

2. Поліщук В.П., Кутузов А.Є. Проблеми та шляхи створення територіальної системи забезпечення безпеки дорожнього руху в регіонах України / Володимир Петрович Поліщук, Анатолій Єгорович Кутузов // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ – 2014. – Вип. 12.

3. Поліщук В.П., Лановий О.Т. Підвищення ефективності діяльності з організації та безпеки дорожнього руху в Україні. Збірник «Автомобільні дороги і дорожнє будівництво», № 72, Київ, НТУ, 2004. С. 251 – 255.

4. Поліщук В.П., Лановий О.Т. та ін. Розробка типових заходів з підвищення безпеки руху на мостових переходах. Збірник матеріалів міжнародної науково – практичної конференції. МВС України, Департамент Держ. авт. Інспекції, НДЦ БР, Київ. 2004 р. С. 66 – 69.

5. Полищук В.П., Лановой А.Т. Практические методы оценки эффективности функционирования и необходимости в развитии сети автомобильных дорог. An international journal on operation of farm and agri-food industry machinery, vol. 14, № 3, Lublin – Kiev – Simferopol – Mykolaiv – Lviv – Rzeszow, 2012. P. 70 – 77.

6. Поліщук В.П., Лановий О.Т., Мاستикаш Д.О., Охрименко О.А. Оцінка економічної ефективності заходів з організації дорожнього руху. Безпека дорожнього руху України. – К.: ТОВ «Журнал «Радуга». – 2006. – №1 – 2(22). – С. 31 – 43.[Road safety Ukraine. – К. : Ltd "Journal" Rainbow " – 2006. – №1 – 2 (22). – P. 31 – 43.]

7. Поліщук В.П., Лановий О.Т., Савченко Л.В. Підвищення ефективності діяльності з організації та безпеки дорожнього руху. «Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики». Зб. доповідей ІХ Міжнародної науково-практичної конференції. К.: 2007, С. 82 – 84.

8. Поліщук В.П., Бондар Т.В. До питання управління безпекою руху на автомобільних дорогах загального користування. Вісник Національного транспортного університету. В 2-х частинах: Ч. 2. – К.: НТУ, 2007. – Випуск 15. С. 109 – 113.

9. Поліщук В.П., Лановий О.Т., Бондар Т.В. Визначення рівнів безпеки руху на автомобільних дорогах загального користування. Вісник Національного транспортного університету. В 2-х частинах: Ч. 2. – К.: НТУ, 2009. – Випуск 15. С. 113 – 121

REFERENCES

1. Lanovyi O.T., Polishchuk V.P., Logistychni pryntsyipy funktsionyvannya merezhi avtomobilnykh dorog zagalnogo korystuvannya. [Logistics principles of the network of public roads] Zbirnyk naukovykh prats za materialamy Mizhnarodnoyi naukovo – praktychnoyi konferentsiyi Logistyky promyslovykh regioniv[Scientific Papers for International scientific and practical conference Logistics industrial regions] – Donechk.: DAAT, 2010. S. 101 – 105. (Ukr)

2. Polishchuk V.P. Kutuzov A. Ye. Problemy ta shlyakhy stvorenya terytorialnoyi systemy zabezpechennya bezpeky dorozhnyogo rukhu v regionakh Ukrayiny[Problems and ways of creating territorial system of road safety in the regions of Ukraine] / Volodymyr Petrovyts Polishchuk, Anatoliy Yegorovych Kutuzov// Upravlinnya proektamy , systemnyy analiz i logistyka [Project Management, System Analysis and Logistics]. – К.: NTU – 2014 . – Vyp.12. (Ukr)

3. Polishchuk V.P., Lanovyi O.T., Pidvyshchennya efektyvnosti diyalnosti z organizatsiyi ta bezpeky dorozhnyogo rukhu v Ukrayiny. [Improving the efficiency of the organization and road safety in Ukraine.] Zbirnyk “ Avtomobilni dorogy i dorognye budivnytstvo” [Zbiznyk "Roads and road construction"] № 72 Kyiv , NTU ,2004 s 251 – 255(Ukr)

4. Polishchuk V.P., Lanovyi O.T., ta in. Rozrobka typovuch zakhodiv z pidvyshchennya bezpeky rukhu na mostovykh perekhodakh [Development of common measures to improve safety on the bridge.] Zbirnyk materialiv Mizhnarodnoyi naukovo – praktychnoyi konferentsiyi. MVS Ukrayiny, Departament Derg. Avto inspekziyi NDTs. Kyiv.2004 r. s. 66-69 [Proceedings of the international scientific – practical conference. Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Department of State. com. Inspection, SIC BR, Kyiv.] 2004 r. s. 66-69(Ukr)

5. Polishchuk V.P., Lanovoy A.T. Prakticheskie metody otsenki effektivnosti funktsionirovaniya i neobhodimosti v razytyi seti avtomobilnykh dorog. [Practical methods for evaluating the performance and the need for the development of the road network.] An international journal on operation of farm and agri-food industry machinery, vol. 14, № 3, Lublin – Kiev – Simferopol – Mykolaiv – Lviv – Rzeszow, 2012. P. 70 – 77 (Rus)

6. Polishchuk V.P., Lanovyy O.T., Mastykash D.O., Okhrymenko O.A. Otsinka ekonomichnoyi efektyvnosti zakhodiv z orhanizatsiyi dorozhn'oho rukhu. [Evaluation of economic efficiency of measures in traffic.] Bezpeka dorozhn'oho rukhu Ukrayiny. – К.: ТОВ «Zhurnal «Raduha». – 2006. – № 1 – 2(22). – S. 31 – 43.[Road safety Ukraine. – К. : Ltd "Journal" Rainbow ". – 2006. – №1 – 2 (22). – P. 31 – 43.] (Ukr)

7. Polishchuk V.P., Lanovyy O.T., Savchenko L.V. Pidvyshchennya efektyvnosti diyal'nosti z orhanizatsiyi ta bezpeky dorozhn'oho rukhu. «Rynok posluh kompleksnykh transportnykh system ta prykladni problemy lohistyky». [Improving the efficiency of the organization and road safety. "Service Market of Integrated Transport Systems and Applied Problems of Logistics".] Zb. dopovidey IX Mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi. K.: 2007, S. 82 – 84.[Coll. of IX International Scientific Conference. K.: 2007, S. 82 – 84.] (Ukr) (Ukr)

8. Polishchuk V.P., Bondar T.V. Do pytannya upravlinnya bezpekoyu rukhu na avtomobil'nykh dorohakh zahal'noho korystuvannya. [Towards the question of direction of traffic on public roads.] Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu. V 2-kh chastynakh: Ch. 2. – K.: NTU, 2007. – Vypusk 15. S. 109 – 113.[Proceedings of the National Transport University. In 2 parts: Part 2 – K.: NTU, 2007. – Volume 15 P. 109 – 113.]

9. Polishchuk V.P., Lanovyy O.T., Bondar T.V. Vyznachennya rivniv bezpeky rukhu na avtomobil'nykh dorohakh zahal'noho korystuvannya.[Determination of levels of safety on public roads.] Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu. V 2-kh chastynakh: Ch. 2. – K.: NTU, 2009. – Vypusk 15. S. 113 – 121. .[Proceedings of the National Transport University. In 2 parts: Part 2 – K.: NTU, 2009. – Volume 15 P. 113 – 121.] (Ukr)

РЕФЕРАТ

Курузов А.С. Концепция программ развития автомобильных дорог государственного и местного значения региона Украины / А.С. Курузов // Висник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 1 (31).

У статті зроблений аналіз існуючих підходів щодо управління безпекою руху на автомобільних дорогах загального користування державного та місцевого значення регіону України, подана Концепція програм розвитку цих автомобільних доріг.

Зазначено, що розробці загальнодержавної та регіональних програм розвитку автомобільних доріг державного та місцевого значення регіону України має передувати певний підготовчий період, пов'язаний з усвідомленням суспільством країни і територіальними громадами значимості проблеми підвищення безпеки дорожнього руху як однієї з найважливіших соціально-економічних проблем, про усвідомлення необхідності та можливості досягнення істотного скорочення травматизму на вулицях міст та автомобільних дорогах, а також реалізації з цією метою заходів, що вимагають не тільки значних витрат, але і певних зусиль з боку державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

Розкриття змісту загальної мети програми з безпеки руху в поєднанні з організаційними питаннями координації діяльності широкого кола організацій, що беруть участь у реалізації, може бути такою: зниження загальної кількості загиблих і травмованих у ДТП, що спостерігається, повинно бути досягнуто й згодом продовжено; ризик загинути або отримати травми в результаті ДТП має зменшуватися, причому для незахищених учасників руху в більшій мірі, ніж для захищених; проблеми, пов'язані з дітьми, повинні розглядатися окремо; необхідно забезпечити їхній захист у дорожньому русі. В організаційному плані за рішенням кожної із задач має бути закріплена відповідальна організація і визначений порядок фінансування їхньої роботи. При підготовці кожної подальшої п'ятирічної програми отримані раніше оцінки мають доповнюватися результатами вивчення статистики ДТП на момент завершення попередньої програми. Це дозволяє не тільки оцінити ефективність завершеної програми, але підвищити точність прогнозу можливих ситуацій у майбутньому.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ ДЕРЖАВНОГО ТА МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ, РЕГІОН УКРАЇНИ, КОНЦЕПЦІЯ, ПРОГРАМИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ, УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО ТА МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ, ЗАГАЛЬНОДЕРЖАВНІ ТА РЕГІОНАЛЬНІ ПРОГРАМИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ.

ABSTRACT

Kutuzov A. Concept development programs of state highways and local roads in the region of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Technical sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 1 (31).

The article provides an analysis of existing approaches to the management of traffic safety on the

public roads of state and local governments in the region of Ukraine and was introduced the concept of development programs of these roads.

Pointed out that the development of national and regional development programs, state highways and local roads in the region of Ukraine should be preceded by a certain preparation period associated with the knowledge society and the country's territorial communities magnitude of the problem of improving road safety as one of the most important socio-economic problems, an awareness of the need for and the possibility of achieving a significant reduction in accidents on city streets and highways, as well as the Disclosure of realization of this goal activities that require not only a significant investment, but some effort on the part of public authorities and local self-government.

The overall objective of road safety combined with organizational coordination among a wide range of organizations involved in the implementation might be: reduction in the total number of dead and injured in an accident, there must be achieved and subsequently extended; the risk of being killed or injured in road accidents should decrease, and for vulnerable road users to a greater extent than for protected; problems associated with children should be considered separately; necessary to protect them in traffic. In organizational terms, to address each of the tasks must be assigned a responsible organization and the procedure for financing their work. In preparation for each subsequent five-year program received earlier assessment should be complemented by the results of the study of accident statistics at the close of the previous program. This allows not only to evaluate the effectiveness of a completed program, but increase the accuracy of the prediction of possible situations in the future.

KEY WORDS: ROADS STATE AND LOCAL GOVERNMENTS, REGIONS OF UKRAINE, THE CONCEPT ROADS DEVELOPMENT PROGRAM, OFFICE OF TRAFFIC SAFETY OF PUBLIC ROADS STATE AND LOCAL GOVERNMENTS, NATIONAL AND REGIONAL PROGRAMS OF DEVELOPMENT OF HIGHWAYS.

РЕФЕРАТ

Кутузов А.Е. Концепция программ развития автомобильных дорог государственного и местного значения региона Украины / А.Е. Кутузов // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Технические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 1 (31).

В статье сделан анализ существующих подходов к управлению безопасностью движения на автомобильных дорогах общего пользования государственного и местного значения региона Украины, представлена Концепция программ развития этих автомобильных дорог.

Указано, что разработке общегосударственной и региональных программ развития автомобильных дорог государственного и местного значения региона Украины должен предшествовать определенный подготовительный период, связанный с осознанием обществом страны и территориальными общинами значимости проблемы повышения безопасности дорожного движения как одной из важнейших социально-экономических проблем, об осознании необходимости и возможности достижения существенного сокращения травматизма на улицах городов и автомобильных дорогах, а также реализации этой цели мероприятий, требующих не только значительных затрат, но и определенных усилий со стороны государственной власти и органов местного самоуправления.

Раскрытие содержания общей цели программы по безопасности движения в сочетании с организационными вопросами координации деятельности широкого круга организаций, участвующих в реализации, может быть такой: снижение общего количества погибших и травмированных в ДТП, наблюдается, должно быть достигнуто и впоследствии продлен; риск погибнуть или получить травмы в результате ДТП должно уменьшаться, причем для незащищенных участников движения в большей степени, чем для защищенных; проблемы, связанные с детьми, должны рассматриваться отдельно; необходимо обеспечить их защиту в дорожном движении. В организационном плане по решению каждой из задач должна быть закреплена ответственная организация и определен порядок финансирования их работы. При подготовке каждой последующей пятилетней программы полученные ранее оценки должны дополняться результатами изучения статистики ДТП на момент завершения предыдущей программы. Это позволяет не только оценить эффективность завершенной программы, но повысить точность прогноза возможных ситуаций в будущем.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ГОСУДАРСТВЕННОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ, РЕГИОН УКРАИНЫ, КОНЦЕПЦИЯ, ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ, ОБЩЕГОСУДАРСТВЕННОЙ И РЕГИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ.

АВТОР:

Кутузов Анатолий Егорович, инженер, здобувач кафедри «Транспортні системи та безпека дорожнього руху» Національного транспортного університету, e-mail: tsbdr@ukr.net, тел. 0442804885, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 435.

AUTHOR:

Kutuzov Anatoly E., Engineer, Researcher of department “Transport systems and road safety”, National Transport University, e-mail: tsbdr@ukr.net, tel. +380442804885 Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 435.

АВТОР:

Кутузов Анатолий Егорович, инженер, соискатель кафедры «Транспортные системы и безопасность дорожного движения» Национального транспортного университета, e-mail: tsbdr@ukr.net, тел. 0442804885, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 435.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Лановий Олександр Тимофійович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, професор кафедри «Транспортні системи та безпека дорожнього руху»

Кисельов Володимир Борисович, доктор технічних наук, професор Академії муніципального управління, декан факультету «Управління міським господарством».

REVIEWERS:

Lanovyy Alexander T., candidate of science, Professor, national transport University, head of Department «Transportation systems and traffic safety»

Kiselev Vladimir B., doctor of technical Sciences, Professor of the Academy of municipal management, the Dean of the faculty of «urban Management».

РЕЦЕНЗЕНТЫ:

Лановой Александр Тимофеевич, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, профессор кафедры «Транспортные системы и безопасность дорожного движения»

Киселев Владимир Борисович, доктор технических наук, профессор Академии муниципального управления, декан факультета «Управление городским хозяйством».