

# Наука на службі безпеки дорожнього руху



18

**22 січня 1992 року тодішній Перший віце-прем'єр-міністр України Костянтин Масик підписав розпорядження про заснування в нашій державі наукової установи, яка мала перейматися питаннями безпеки дорожнього руху. Про важливість наукових розробок фахівців і перипетії становлення й розвитку самої установи за ці 20 років розповідає начальник Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС України генерал-майор міліції Сергій БУДНИК:**

– Перші спроби спонукати науку служити безпеці дорожнього руху робили ще наприкінці 20-х років минулого століття. Зокрема, у великих містах налагоджували зв'язки з науковими установами щодо опрацювання науково обґрунтованих форм і методів управління дорожнім рухом, у тому числі застосування технічних засобів регулювання (світлофорів, дорожніх знаків тощо). В системі комунального господарства впроваджувався профвідбір кандидатів у водії. Але по-справжньому наука почала слугувати безпеці дорожнього руху лише на початку 50-х років, коли в СРСР створили науково-технічну раду з безпеки руху на автотранспорті. Відтоді структура наукових установ постійно вдосконалювалась, а вже 1974-го було засновано Всесоюзний науково-дослідний інститут безпеки дорожнього руху (ВНДІБДР) МВС СРСР.

Керівництво вітчизняної Державтоінспекції розуміло, що наукові дослідження слід наблизити до реальних дорожніх проблем республіки, яка за геополітичним розташуванням мала свої особливості (природно-кліматичні умови, перехрестя шляхів європейсько-азійського сполучення тощо). Перспективним планом заходів УДАІ МВС УРСР на 1971–1975 роки, наприклад, передбачалося: «Створення в ДАІ наукового відділу з розробки проблем безпеки руху». Це знайшло своє відображення в доповідній записці Колегії МВС до ЦК КПУ та Ради Міністрів УРСР. Проте підтримки в цих інстанціях згадана ініціатива не знайшла. Не дали позитивних результатів і неодноразові звернення до МВС СРСР про створення в Києві філіалу ВНДІБДР.

Тож керівництво Державтоінспекції взяло курс на ефективне використання елементарних знань, здобутих співробітниками служби у вищих навчальних закладах. Ось характерний приклад. На початку 70-х років у Києві склалася критична ситуація з ава-

рійністю та пропускнуною спроможністю на головних автомагістралях. Лише на Брест-Литовському проспекті (нині це – проспект Перемоги) реєструвалося майже 15 відсотків усіх ДТП у місті. Однак міська влада не поспішала вживати ефективних заходів. На базі даних про умови й режими дорожнього руху, реальну пропускну спроможність і завантаженість доріг співробітник УДАІ МВС УРСР Олександр Фоменко 1971 року розрахував фактичні матеріальні втрати від затримок у русі, потреби в капітальних ресурсах на реконструкцію магістралей і терміни їхньої окупності. Результати перевищили всі сподівання – термін окупності виявився в межах від півтора до трьох років. Уряд, взявши за основу ці розрахунки, прийняв постанову з конкретними заходами щодо розвитку вулично-дорожньої мережі столиці України. Навіть їх часткова реалізація наступними роками дозволила значно знизити напругу на транспортних магістралях столиці.

У ті само 70-ті роки окремі керівники республіканських і регіональних органів влади почали вимагати від ДАІ активнішого впровадження автоматизованих систем управління дорожнім рухом (один навіть сказав, мов відрізав, – щоб було так, як у Токіо). Проте визначення стану організації дорожнього руху в низці міст показало: перш ніж упроваджувати такі системи, необхідно навести елементарний порядок у маршрутизації транспортних потоків, особливо транзитних. Тому співробітникам ДАІ довелося власними силами вивчати цю проблему, скажімо, у Харкові, Сімферополі, розробляти схеми організації руху транзитних потоків, а також методичні рекомендації для інших міст. До речі, Харків став своєрідним первістком, де впровадили автоматизовану систему управління дорожнім рухом.

Оскільки створити наукову установу ніяк не вдавалося, вирішили вдатися до інших методів. По-перше,

слід було зміцнити спеціалізовані служби в системі ДАІ, які могли б успішно впроваджувати сучасні досягнення науки та техніки. По-друге, заходилися налагоджувати ефективнішу взаємодію з вищими навчальними та науково-дослідними закладами республіки.

Спільно з Київським автомобільно-дорожнім інститутом (нині Національний транспортний університет) розробили й обґрунтували структуру служб організації дорожнього руху від районної ланки до республіканського апарату. Ця наукова праця пройшла блискучий захист у ВНДІБДР. З її висновками змушений був погодитися Мінфін СРСР. Однак у виділенні штатної чисельності та коштів на її утримання відмовили. Лише завдяки рішучій підтримці тодішнього міністра внутрішніх справ УРСР Івана Головаченка, особистому авторитету начальника УДАІ Віталія Піщори та за сприяння Мінфіну УРСР ці служби в республіці створили. Одночасно вдалося передбачити в бюджеті утримання УДАІ МВС (управління тоді не було юридичною особою) окремим рядком кошти на виконання договірних робіт вищими навчальними закладами. Зокрема, в КАДІ створили групу молодих науковців, котрі займалися відповідними дослідженнями, вдосконаленням схем організації дорожнього руху в окремих мікрорайонах Києва й інших міст. Однією з фундаментальних робіт стала схема організації руху на головних магістралях Івано-Франківська, де вперше широко застосували організацію одностороннього руху транспортних потоків. Одночасно розробили та впровадили тематику реальних дипломних проєктів з проблем безпеки дорожнього руху, які виконували студенти інституту.

Переважаюча більшість наукових розробок була спрямована на поліпшення організації дорожнього руху. Проте велися пошуки і в інших напрямках. Так, Донецький медич-

ний інститут на договірних умовах досліджував питання професійної розстановки водіїв пасажирського транспорту загального користування, в тому числі з урахуванням рівня складності конкретних маршрутів. Окрім того, проведено розрахунки для підрозділів дорожньо-патрульної служби, спрямовані на мінімізацію затримок у русі транспортних засобів на постійних і додаткових маршрутах під час супроводу осіб, котрих охороняють.

Паралельно поліпшував професійні знання кадровий склад ДАІ (в КАДІ організували курси підвищення кваліфікації). На курсах і семінарах обмінювалися досвідом, почав виходити друком бюлетень «Раціональні форми організації дорожнього руху». В підготовці матеріалів для нього брали участь науковці КАДІ, КІСІ, ДерждорНДІ Міндорбуду УРСР, інші фахівці.

Тодішньому першому заступникові начальника ДАІ республіки Олександрю Фоменку, який представляв інтереси України в Комітеті внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, удалося 1986 року включити до порядку денного сесії Робочої групи з безпеки дорожнього руху питання обміну досвідом роботи в інших країнах-учасницях. На той час у сесіях брали участь представники 45 держав. Це питання передбачається на порядку денному й досі. Скажімо, на 60-й сесії (2010 рік) новинами поділилися 14 експертів з різних країн і міжнародних організацій. Крім того, за ініціативою О. Фоменка 1–7 жовтня 1990 року провели перший загальноєвропейський Тиждень безпеки дорожнього руху під гаслом «Безпека дорожнього руху – це життя», яке застосовується дотепер під час проведення Глобальних тижнів під егідою ООН.

Після проголошення незалежності України Олександр Фоменко на поліг на тому, що **Кабінет Міністрів видав 22 січня 1992 року розпорядження № 38-р «Про створення на базі Київського відділу ВНДБДР МВС СРСР Науково-дослідного центру з безпеки дорожнього руху МВС України (НДЦБДР)».**

У короткі терміни науково-дослідний центр укомплектували фахівцями, котрі розпочали роботу. Невдовзі з'явилися плідні результати. Так, спільно з представниками ДАІ були підготовлені перші національні Правила дорожнього руху. Це забезпечило можливість провадити справи щодо ДТП на підставі законодавчо врегульованого нормативно-правового акта, який повною мірою відповідав вимогам ЄЕК ООН та міжнародних Конвенцій «Про дорожній рух» і «Про дорожні знаки та сигнали». До речі, згаданий надзвичайно важливий нормативний акт у сфері регулювання дорожнього руху визнано найкращим у країнах СНД

(окремі з діючих в Україні норм внесено, наприклад, у Правила дорожнього руху РФ лише 2010 року).

Закладено основу Державної програми з безпеки дорожнього руху та захисту довкілля від негативного впливу транспортних засобів, підготовлено методичні рекомендації щодо обстеження вулиць, доріг та інженерних споруд на них, застосування дорожніх знаків, розмітки, маршрутної орієнтації учасників дорожнього руху, а також методичний посібник «Професійна етика і естетична культура працівника ДАІН». Розроблено комплекти плакатів з ПДР для загальноосвітніх дитячих закладів, автошкіл, курсів підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів усіх категорій, надання першої медичної допомоги постраждалим у ДТП, контраварійної підготовки водіїв тощо. Для підвищення професійної майстерності працівників відомств та установ, які беруть участь у гарантуванні безпеки дорожнього руху, обміну досвідом та науково-технічною інформацією, почали видавати вісник «Безпека дорожнього руху в Україні».

**Отож в основному було ліквідовано вакуум, що виник в Україні після розвалу СРСР, у науково-дослідному, конструкторсько-технологічному й методичному забезпеченні роботи з профілактики аварійності і тяжкості наслідків ДТП.**

Однак дехто з керівників МВС України почав наполягати на переорієнтації наукових пошуків НДЦ. Слід віддати належне тодішньому віцепрем'єр-міністрові Василю Дурдинцю, котрий наполіг на збереженні самостійності та цілісності НДЦБДР МВС України. Тож співробітники Центру продовжили наукові дослідження у сфері безпеки дорожнього руху. За їхньої участі було розроблено дистанційний вимірвач швидкості руху, на який видано Патент України. Разом із чернігівською фірмою «Атилос» розроблено конструкцію світлофора на світловипромінюючих діодах. Вони довговічніші порівняно з ламповими і витрачають у 4–5 разів менше електроенергії, що особливо важливо в умовах енергетичної кризи. Крім того, як свідчить практика їх застосування, сигнали таких світлофорів візуально сприймаються учасниками дорожнього руху значно краще.

Для розширення кордонів «географії» контролю технічного стану транспортних засобів створили пересувну діагностичну лабораторію. Це багатофункціональний мобільний апаратно-переносний комплекс технічних засобів, призначений для перевіряння транспортних засобів на відповідність нормам безпеки дорожнього руху.

На основі аналізу й отриманих у ході поглиблених досліджень даних

про ДТП з участю дітей було виявлено низку типових ситуацій, в які потрапляють юні учасники руху. На цій базі розроблені методика, наочні й технічні засоби для проведення занять із дошкільнятами та школярами із застосуванням ігрових елементів.

На виконання «Державної програми гарантування безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів та залізничних переїздів на 2003–2007 роки», розробленою з участю фахівців НДЦБДР, досліджено якість підготовки водіїв у автошколах і на спеціалізованих курсах. Враховуючи, що майже половину від всіх ДТП скоюють водії зі стажем до п'яти років, розроблено рекомендації та здійснено комплекс заходів, спрямованих на підвищення професійної майстерності інженерно-педагогічних кадрів навчальних закладів з підготовки водіїв.

Значний вклад НДЦБДР вніс у комп'ютеризацію сфери забезпечення безпеки дорожнього руху. Раніше діяла лише автоматизована інформаційна система (АІС) «ДТП», упровадження якої припадає на 1974 рік. На початку 90-х створили першу технологічну комп'ютеризовану мережу в реєстраційно-екзаменаційних підрозділах столичної ДАІ. Це дозволило автоматизувати реєстрацію транспортних засобів і прийом іспитів від кандидатів у водії. А вже в 1993 році програми управління базами таких систем були впроваджені майже в усіх областях України й «запозичені» країнами СНД. На початку третього тисячоліття комп'ютерні системи прийому іспитів на право керування транспортними засобами й обліку осіб, котрі отримали водійські посвідчення, з'явилися в 100 підрозділах ДАІ. Паралельно провадилися роботи зі створення інших АІПС: «Угон», «Адмінпрактика», «Документ», «Довідка-рахунок», «Арешт», «Техогляд» тощо. Заслугує на увагу система «Рухомий об'єкт». Її мета – забезпечити доступ працівника ДАІ, котрий несе службу на лінії, до бази даних АІПС для отримання інформації про транспортний засіб, водія, допущені ним правопорушення чи скоєння ДТП, параметри ділянки вулиці, дороги чи іншої інженерної споруди.

Працівники НДЦБДР створили та здали в експлуатацію мобільний і стаціонарний варіанти апаратно-програмного комплексу «Потік». Він призначений для зчитування й автоматизованої перевірки за базами даних номерів транспортних засобів. Якщо номерний знак перебуває в певній базі розшуку, працівник ДАІ отримує відповідне повідомлення на моніторі комп'ютера.

Спільно з науковцями НАВСУ та працівниками центрального бюро Інтерполу в Україні на базі АІПС створено інтегрований національний банк даних про транспортні засоби (ІНБД). Це, без перебільшення, ста-

ло новим серйозним кроком у боротьбі з аварійністю та злочинністю, пов'язаною з використанням транспортних засобів. ІНБД доступна для використання відповідними підрозділами МВС, СБУ, Держмитслужби, Державної податкової адміністрації, Національного центрального бюро Інтерполу в Україні та для низки інших відомств. За цю роботу 2000 року Указом Президента України авторському колективу присуджено Державну премію в галузі науки і техніки. Безумовно, ІНБД вимагає постійного поповнення, оновлення й корегування бази даних, а також удосконалення, в тому числі і програмного забезпечення, з урахуванням новітніх досягнень.

Від 2002 року в НДЦБДР працює орган сертифікації «Безпека дорожнього руху». Свого часу Держстандарт України акредитував його як орган сертифікації продукції в системі УкрСЕПРО. Попри добровільний характер сертифікації, більшість організації-виробників і продавців технічних засобів організації дорожнього руху зацікавлені в отриманні сертифікатів відповідності. Адже вони дають перевагу в реалізації продукції. Перелік новаторських розробок і досліджень можна продовжувати.

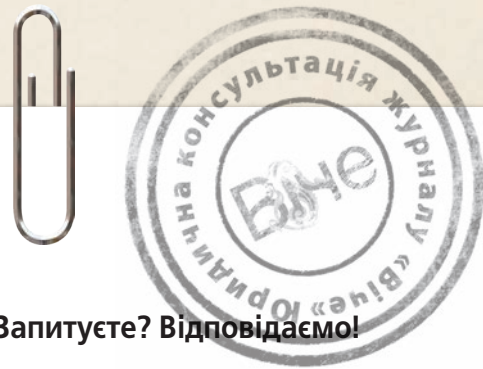
Однак, незважаючи на значний позитивний вплив на стан безпеки дорожнього руху науково-дослідних і конструкторсько-технологічних робіт, виконаних фахівцями НДЦБДР, 2005 року з незрозумілих причин центр втратив статус наукової установи з усіма відповідними наслідками: безпека дорожнього руху залишилася без наукового супроводу, фахівці перейшли до наукових установ іншого профілю, наукові розробки окремих вишів та НДІ країни перестали координуватися тощо.

Попри таку ситуацію, керівництво Центру безпеки дорожнього руху й автоматизованих систем (ЦБДР та АС) робить усе можливе, аби зберегти науковий потенціал закладу. Тривають роботи з подальшого вдосконалення законодавчих і нормативних актів, зокрема Правил дорожнього руху, державних стандартів і технічних умов щодо сфери забезпечення безпеки та управління дорожнім рухом. Згідно з планом організації виконання Указу Президента України від 17.11.2010 р. «Про виклики та загрози національній безпеці України у 2011 році» розроблено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року (схвалена відповідним розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 р.). Стратегія визначає комплекс базових положень єдиної державної політики в цій сфері на 2011–2015 роки, формування засад ефективного державного управління та створення підвалин системи сталої й регульованої безпеки дорожнього руху, здатної динамічно розвиватися відповідно до подальших викликів сучасності.

**Хочеться вірити, що для успішного проведення передбаченого Генеральною Асамблеєю ООН Десятиліття (2011–2020) заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху в нашій державі таки буде створено вкрай необхідний науковий заклад – Державний науково-дослідний інститут з проблем безпеки дорожнього руху МВС України. Це дасть змогу забезпечити належний науковий супровід розв'язання справді загальнодержавної проблеми, підвищити ефективність заходів, спрямованих на відвернення як аварійності в цілому, так і на значне зменшення кількості жертв ДТП.**



Ініціатор створення НДЦБДР МВС України, колишній перший заступник начальника ГУДАІ МВС України, нині голова Громадської колегії незалежних експертів з БДР при УДАІ МВС України Олександр Фоменко (ліворуч), начальник центру БДР та АС МВС України, генерал-майор міліції Сергій Будник (у центрі) та перший начальник НДЦБДР МВС України Борис Раціборинський (праворуч).



## Запитуєте? Відповідаємо!

**Доброго дня. Я працюючий пенсіонер. Оскільки отримую заробітну плату, пенсію вирішив перераховувати на банківську картку й робив це понад рік. А коли виявив бажання отримати з картки гроші, з'ясувалося: коштів на ній немає. У банку повідомили, що їх перевели на пошту. Підкажіть, будь ласка, що мені робити далі. Як отримати мої гроші? Чи правомірно вчинив банк?**

Микола К.,  
Сімферополь.

Так, банк у цьому разі вчинив правомірно. Не хвилюйтеся: ваші гроші нікуди не зникли. Це питання врегульовано Постановою Кабінету Міністрів № 1596 від 30.08.1999 р., пунктом 14 котрої передбачено: якщо суми пенсій та грошової допомоги одержують за довіреністю більш як один рік або не одержують з поточного рахунка більш як один рік, уповноважений банк зобов'язаний повідомити про це відповідний орган Пенсійного фонду або орган праці та соціального захисту населення не пізніше 28 числа місяця, в якому виникли такі обставини, а одержувач пенсії та грошової допомоги – подати нову заяву в орган Пенсійного фонду або орган праці та соціального захисту населення у визначеному порядку. У разі невиконання одержувачем пенсії і грошової допомоги цієї умови орган Пенсійного фонду або орган праці та соціального захисту населення припиняє перерахування, відповідно, пенсії та грошової допомоги на поточний рахунок у визначену одержувачем установу банку і здійснює виплату через підприємство поштового зв'язку за місцем проживання одержувача в установленому порядку.

Для отримання заощаджень вам потрібно звернутися до Пенсійного районного управління із заявою про подальші перерахування на поточний рахунок у обраному вами банку, а також – до установи банку із заявою про продовження дії карткового рахунка, адже пенсійні рахунки зазвичай оформляються терміном на один рік. Гроші, нараховані вам раніше, можете отримати в поштовому відділенні за місцем проживання.

О. Д.