

**Ю.О. КУЛІШ**, командир оперативно-рятувальної служби м. Харкова, викладач кафедри пожежної тактики та аварійно-рятувальних робіт УЦЗУ, член кореспондент МАБЖД, м. Харків

## **БЕЗПЕКА НА ДОРОГАХ УКРАЇНИ**

Оперативно-рятувальна служба м. Харкова – перша громадська організація, що створена на теренах колишнього СРСР в 1989 році, для ліквідації наслідків аварій, катастроф, стихійних лих і надання допомоги постраждалим. Служба має майже двадцятирічний досвід ліквідації наслідків різних надзвичайних ситуацій.

Operatively rescue service of s. Kharkov is the first public organization which is created on the walks of life of the former USSR in 1989 year, for liquidation of consequences of failures, catastrophes, natural calamities and grant of help suffering. Service has an almost twenty-year experience of liquidation of consequences of different extraordinary situations.

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 та органи 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 механізмів реалізації цих Законів Кабінетом Міністрів України прийнято понад 120 постанов якими затверджені положення та програми у сфері цивільного захисту.

Якщо порівняти кількість законодавчих та нормативних актів у сфері цивільного захисту, що нині діють в нашій державі, із законодавством в інших сферах життя, то можна зробити висновок, що законодавча та виконавча влада приділяє виняткову увагу сфері цивільного захисту.

Правове забезпечення цивільного захисту нині в нашій державі вважається задовільним, воно перебуває в постійному розвитку та вдосконаленості, але ще далеке до вимог сучасності і світових стандартів.

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. Продовжуючи залишатись складною, 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.

У 2007 році 83,5% ДТП зумовлено порушеннями Правил дорожнього руху водіями, переважно приватного автотранспорту. Основними причинами ДТП, які призвели до смертельних наслідків, є: перевищення безпечної швидкості руху (33,7 % від загальної кількості ДТП); порушення правил маневрування (24,0%); керування транспортом у нетверезому стані (10,3%); порушення правил проїзду перехресть (5,7%) та інше. У містах і населених пунктах відбувається 60%, а на автострадах-40% аварій і катастроф, причому на автострадах автомобілі найчастіше перевертаються, у містах і населених пунктах-зіштовхуються. Наслідки НС на автострадах, як правило, важчі, ніж у населених пунктах і містах. Аналогічна тенденція спостерігалася й у минулих роках.

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 за 2007 рік на суму близько 6 млрд. гривень. А моральні збитки, а діти-сироти? Якими критеріями все це оцінити? Коментарі як то кажуть зайві.

Як вважає керівництво 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 нормативів).
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 від 17 квітня 2008р. Харківська область є одним із лідерів по скоєним ДТП. Тільки за останні 5 років зареєстровано 17 519 ДТП з постраждалими (загинуло 2374 особи і 21836 -

травмовано). Не будемо повністю аналізувати цю програму, розглянемо 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 нам 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 долікарську 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 є в програмі! А де ж про створення ефективної системи екстреної медичної (і не тільки медичної) допомоги постраждалим у ДТП? Я не думаю, що програми інших областей України чимось відрізняються від Харківської.

Трапилося ДТП – є постраждалі й загиблі. Першими приїжджають ДАІ та швидка медична допомога. Якщо постраждалі в тяжкому стані і стиснені уламками автомобіля то професійна діяльність, прибулих на місце ДТП 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 створити 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 пожежогасіння, інструменти, обладнання, механізми для піднімання, кантування і переміщення важких предметів, різання різнопрофільного металу, розтискання 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 сувора дійсність вимагає від **рятувальників**, а точніше від **рятувальників** не тільки 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.

Кабінет Міністрів України не представив до Ради Національної Безпеки України Національну доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2008 році. Тому, як вплинув Указ Президента та прийняті обласні програми на безпеку руху в Україні ми відповісти не можемо, але згідно неофіційних даних – результати тут невтішні.

Як що Вас зацікавили порушені автором цієї статті питання безпеки на автодорогах України, пишіть будь ласка, ми готові до співпраці. Маю надію, що редакцію журналу зацікавлять наші з Вами матеріали на проблемну тематику. З повагою, Куліш Ю.О.

*Поступила в редколлегию 15.02.2010*

**УДК 331.44**

**Н.Н.СЕРДЮК**, асистент, ХНУРЭ, г. Харьков

## **ОЦЕНКА ЗДОРОВЬЯ ЧЕЛОВЕКА ПРИ СОВМЕСТНОМ ДЕЙСТВИИ ВРЕДНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФАКТОРОВ**

В статті розглянута проблема оцінки здоров'я людини при сумісній дії шкідливих чинників виробництва. Розглянута проблема комбінованої, комплексної і поєднаної дії чинників в умовах виробництва, яке може порушувати надійність гігієнічного нормативу, розрахованого на ізольовану дію.

In the article the problem of estimation of health of man is considered at the compatible action of harmful factors of production. A problem is considered combined, complex actions of factors in the conditions of production, which can violate reliability of hygienical norm, counted on the isolated action.