

## АНАЛІЗ ПАРАДИГМ ОРГАНІЗАЦІЇ І БЕЗПЕКИ РУХУ ПРИ ПІДГОТОВЦІ МАГІСТРІВ

Є.Б. Решетніков, Н.О. Семченко

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*  
nat-semchenko@ukr.net

Підготовка магістрів – майбутніх провідних спеціалістів, науковців, педагогів – потребує отримання ними знань щодо основних етапів розвитку наукових знань, технічних розробок, технологічних рішень і соціальних передумов в обраній галузі (парадигм). Такі знання дозволяють об'єктивно оцінювати рівень розвитку порівняно з провідними державами, визначати недоробки і «вузькі місця», встановлювати основні напрями і цілі подальших робіт, а також шляхи їх досягнення.

Що стосується організації і безпеки дорожнього руху, згідно матеріалам організації економічної співпраці і розвитку (ОЄСР), а також публікаціям AASHO (American Association of State Highway and Transportation Officials and TRB), Єврокомісії, ВОЗ і інших авторитетних джерел, у країнах з випереджаючим розвитком автомобільного парку, від появи автомобіля до теперішніх днів виділяють чотири послідовні парадигми (деякі визначають початок п'ятої).

Перша парадигма (1900-1925/35 рр.) формувалася і затверджувалася в період початкового зростання автомобілізації, тобто приблизно до середини 1920-х років в США і до початку II світової війни в країнах Західній Європі. Її основною концепцією було правозастосування. В умовах росту кількості транспортних засобів основна увага приділялася правовим аспектам і взаємовідношенню учасників руху. В цей час вводиться державна реєстрація транспортних засобів, з'являються водійські дозволи (ліцензії) на право управління автомобілем, здійснюється безособова інспекція виконання існуючих на той час ПДР, затверджується принцип рівності усіх учасників руху. Приділяється також увага будівництву адекватної дорожньої мережі, її утриманню і фінансуванню. Дорожньо-транспортні події розглядалися як випадкові події, як "нешасні випадки", які не піддається контролю і непередбачувані. Тому зростання автомобільного парку практично в усіх країнах супроводжувалося неухильним підвищенням абсолютних цифр смертності в ДТП.

Друга парадигма (1925/35-1965/70 рр.) панувала в США до середини, а інших країнах з випереджаючим розвитком автомобільного парку, приблизно до кінця 1960-х років. В період її дії велика увага приділяється зниженню транспортних ризиків. Висувається ідея обліку вимог безпеки руху в містобудуванні, вводиться функціональна стратифікація міських вулиць і доріг, формулюється постулат про пріоритет немоторизованих учасників руху на міських вулицях, з'являються інженерні рішення заспокоєння руху. Відлагоджується механізм оцінки рівня алкогольного сп'яніння; затверджується принцип безпосередньої участі поліцейських в забезпеченні безпеки руху; розвивається інститут обов'язкового страхування; формується мережа об'єктів дорожнього сервісу. Розвивається інструментарій облаштування вулиць і доріг технічними засобами організації дорожнього руху, з'являються перші системи координованого управління. Розвиваються засоби активної безпеки автомобілів, з'являються елементи пасивної безпеки.

В час дії третьої парадигми (1965/70-1980/85 рр.) активно розвиваються наукові дослідження в області теорії транспортних потоків, синтезу урбаністики, транспортного планування і безпеки руху. Проблеми ОДР і БД розглядаються комплексно, з позиції системи ВАДС, здійснюється перехід на цільові методи планування заходів по організації і безпеки руху, поширюється співпраця на міжнародному рівні. Велика увага приділяється питанням надання медичної допомоги при ДТП.

Період дії четвертої парадигми, що розпочався в 1980/85 рр. в більшості країн ще продовжується. Набувають розвитку всі позитивні напрацювання попередніх парадигм. Остаточно затверджується мережний механізм організації ВДМ, її стратифікації, впроваджуються мережні автоматизовані системи управління дорожнім рухом, починають впроваджуватися бортові, наземні і супутникові програмно-технічні засоби і системи маршрутного орієнтування на міській (позаміській) дорожній мережі, а також високотехнологічні системи управління рухом, як правило, інтегровані в єдині інтелектуальні транспортні системи міст. Подальший розвиток отримав інструментарій забезпечення пасивної і активної безпеки автомобіля і дороги. Велика увага приділяється екологічній безпеці. Остаточно склалася система регламентів паркування для міських центрів і периферії.

В теперішній час намітився перехід до п'ятої парадигми, головними трендами якої можна визначити: принцип гуманізації і ревіталізації міського середовища, відмова від використання традиційних видів палива, використання інформаційно-комунікаційних технологій, які визначаються тотальним проникненням ІТ- систем і ІТ- гаджетів в облаштування автомобіля, а також в облаштування автомобільних доріг і міського простору і, як слідство, поява безпілотних транспортних засобів.

В Україні процес автомобілізації відбувався значно повільніше, ніж у провідних автомобільних державах. Якщо у США рівень автомобілізації 180 автомобілів на 1000 жителів був зафіксований ще у 1928 році, в Україні цей рівень був досягнутий лише наприкінці 1900-х років, тобто з відставанням у 70 років. Таким чином, вона опинилася в числі "наздоганяючих" країн.

Більшість автомобілів, які сьогодні експлуатуються в таких країнах, відповідають найсучаснішим вимогам активної і пасивної безпеки, відповідним ідеям епохи четвертої парадигми Вітчизняним фахівцям відомі усі проби і помилки, розрахункові моделі, національні закони і муніципальні регламенти, стандартні планувальні і технічні рішення, а також схеми організації руху, за 100 років напрацьованих в розвинених країнах.

Втім, механічний перенос просунутих парадигм організації і безпеки дорожнього руху у вітчизняну практику неможливий, оскільки кожна з розглянутих парадигм базувалася на досягненнях попередніх. Необхідно будувати власну модель з урахуванням кращих світових напрацювань. Найважливішою складовою цієї моделі є формування соціокультурних стереотипів транспортної поведінки в суспільстві.

Рішення цих питань є найважливішою сферою діяльності майбутніх провідних фахівців з організації і безпеки дорожнього руху.

### **Перелік використаної літератури**

1. Блинкин М. Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции / М. Я. Блинкин, Е. М. Решетова. – М.: Изд. Дом Высшей школы экономики, 2013. – 240 с.