

Рекомендації

для підвищення безпеки дорожнього руху у м. Рівне



Дорожньо-транспортні пригоди на рівненських вулицях, травматизм і загибель людей у них - це не лише людські трагедії. Вони також несуть економічні втрати, забирають ресурси, які могли б бути спрямовані на освіту, покращення здоров'я чи інші соціальні потреби.

Відчуття безпеки при пересуванні містом також впливає на вибір способу пересування: можливість безпечно та комфортно дійти пішки чи доїхати на велосипеді до місця призначення сприяє рідшому використанню автомобіля, тим самим зменшуючи кількість транспорту на вулицях.

ДТП не слід вважати неминучим злом, пов'язаним з автомобілізацією, це не питання менталітету чи сувора реальність. Це наслідок конкретних прорахунків, помилок у плануванні вулиць, які можна усунути, а також - результат неефективного управління у сфері безпеки дорожнього руху у місті. Досвід країн лідерів в сфері безпеки дорожнього руху свідчить, що аварійністю можна управляти і для цього є ряд спільних для всіх країн базових принципів і заходів.

В різних країнах світу ще з 90-х років успішно втілюється програма з безпеки дорожнього руху за принципами шведської концепції Vision Zero, головна мета якої запроектувати вулиці і організувати систему руху транспорту так, щоб помилки, які допускають люди, не призводили до серйозних наслідків. На початковому етапі боротьби з аварійністю на вулицях міста можна застосовувати прості та незатратні рішення.

Взявши на озброєння наявні знання та досвід, можна суттєво прискорити вирішення проблеми з безпекою на вулицях Рівного, а також значно покращити якість життя та здоров'я мешканців міста. Для цього необхідно змінювати парадигму дорожнього руху і міських вулиць та застосувати системний підхід. Важливим є:

- Усвідомлення на рівні керівництва міста і мешканцями масштабу проблеми та пошук шляхів вирішення. Формування політичної волі діяти задля покращення безпеки дорожнього руху. Політичне лідерство є чи не найважливішим фактором, принаймні для початку процесу.
- Розуміння взаємозв'язку між дорожнім травматизмом та якістю життя у місті.
- Усвідомлення того, що проблема походить від громади і рішення також лежать серед людей у громаді.

Наші вулиці - наша відповідальність. Міська влада Рівного, як власник вулиць і доріг несе відповідальність за створення безпечних умов руху згідно українського законодавства. Дорожньо-транспортні пригоди та ризикована поведінка мають причини, на які місто може вплинути. Покращення безпеки дорожнього руху, особливо при обмеженому бюджеті, вимагає системного підходу.

- Усвідомлення, що вулиця – це громадський простір, а не “дорога”. Міські вулиці мають бути безпечними та привабливими місцями для життя, спілкування, роботи, дозвілля та ведення бізнесу. Безпека руху має пріоритет перед швидкістю пересування, людське життя та здоров'я є найвищою цінністю.
- Потрібно не звинувачувати, а захищати, попереджати ризиковану поведінку. Прийняти факт, що учасники дорожнього руху помиляються, можуть не усвідомлювати небезпеку, яку може спричинити їх поведінка, тому проектувати вулиці потрібно так, щоб наслідки цих помилок були мінімальними.

Задоволення потреб найбільш вразливих груп учасників дорожнього руху - людей похилого віку, дітей, людей з інвалідністю, інших пішоходів, а також велосипедистів - не тільки сприятиме досягненню найвищих стандартів безпеки, але і допоможе всім учасникам дорожнього руху відчути переваги від набагато безпечнішого міського середовища. Інформування мешканців міста про проблеми аварійності, залучення громадськості в дискусії з питань безпеки дорожнього руху. Відкритість даних про безпеку дорожнього руху відповідає суспільним інтересам і сприяє вдосконаленню.

- Інтегрований підхід та залучення до вирішення проблеми не лише представників міської влади, а й інших зацікавлених сторін. Формування загальної мети, налагодження співпраці/роботи для її досягнення з чітким поділом відповідальності за результати.
- Проведення міських досліджень, що покращують розуміння причин аварійності на вулицях і створюють основу для зміни ситуації.

- Розробка цільових програм (як інструментів досягнення поставлених цілей і забезпечення координації роботи кількох учасників), їх наповнення заходами і проектами (вирішення конкретних завдань), а також стабільне фінансування.
- Застосування простих і незатратних заходів, які знижують ризики ДТП та їх можливі наслідки. Зміни в вулично-дорожній мережі і проектних рішеннях, спрямовані на зниження вірогідності помилок користувачів/людей, що можуть стати причиною ДТП на ділянках, де такі помилки ймовірні.

Враховуючи повноваження органів місцевого самоврядування в сфері безпеки дорожнього руху, що передбачені Законами України “Про дорожній рух” та “Про автомобільні дороги”, результати Звіту про ситуацію у сфері безпеки дорожнього руху у м.Рівне у 2018 – 2020 роках, а також враховуючи пропозиції, що були зібрані під час публічних консультацій, рекомендується провести ряд заходів, спрямованих на покращення ситуації з безпекою дорожнього руху на вулицях Рівного. Зокрема:

Створити в структурі органів виконавчої влади Рівненської міської ради орган, відповідальний за безпеку дорожнього руху в місті.

Сформувати команду фахівців, здатних аналізувати, розробляти, впроваджувати заходи в сфері безпеки дорожнього руху.

Забезпечити роботу органу відповідального за безпеку дорожнього руху необхідними ресурсами та фінансуванням.

Покласти на створений орган такі функції (*перелік не вичерпний, може коригуватись*):

- Збір та аналіз даних про дорожньо-транспортні пригоди, що сталися на території м. Рівне та підготовка пропозицій для їх уникнення:
 - налагодження співпраці із УПП в Рівненській області та управлінням містобудування та архітектури для отримання та розміщення даних про ДТП на Геопорталі відкритих даних з метою подальшого аналізу;
 - налагодження співпраці з закладами охорони здоров'я з метою збору/уточнення даних про ДТП з потерпілими;
 - застосування Геопорталу для систематизації та ефективного використання схем організації дорожнього руху, збору даних про аварійність тощо;
 - проведення картографічного аналізу даних про ДТП, збір та візуалізація статистичних даних;
 - визначення місць і ділянок концентрації ДТП на вулицях міста, їх обстеження та планування заходів з покращення безпеки дорожнього руху;
 - підготовка регулярних квартальних та річних звітів про стан безпеки дорожнього руху, винесення звітів на розгляд Координаційної ради з безпеки дорожнього руху;
 - проведення аналізу кожної ДТП з тяжко травмованими та загиблими у місті, визначення причин/факторів, що призвели до ДТП, проведення аналізу схеми ОДР в місці, де відбулась ДТП. Розробка рекомендацій з підвищення безпеки руху в таких місцях та винесення їх на розгляд Коордради.
- Участь, поряд із відповідальним структурним підрозділом (балансоутримувачем), у формуванні технічного завдання на проведення капітального ремонту чи реконструкції вулиці або інших громадських просторів міста, з метою планування заходів спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху.
- Проведення аналізу та підготовка висновків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в ескізних проектах капітальних ремонтів чи реконструкцій вулиць, громадських просторів перед початком розробки робочого проекту, а також у робочих проектах перед проходженням експертизи проекту. Проведення аудиту безпеки великих проектів можливе шляхом залучення спеціалізованих організацій, сертифікованих аудиторів.

- Розробка схем організації дорожнього руху та проектування і зміна циклограми світлофорних об'єктів на території міста.
- Інвентаризація схем ОДР, дорожніх знаків, розмітки, світлофорних об'єктів, створення відповідних шарів на Геопорталі.
- Проведення власними силами або організація незалежного аудиту міських вулиць із залученням зовнішніх експертів на предмет безпеки дорожнього руху.
- Ініціювання заходів з покращення безпеки дорожнього руху в місті, у тому числі через застосування тактичного урбанізму, які повинні виноситись на розгляд Координаційної ради з безпеки дорожнього руху.
- Моніторинг ефективності реалізованих заходів, спрямованих на покращення безпеки дорожнього руху.
- Налагодження та координація співпраці між організаціями та установами різної форми власності для планування і проведення заходів із профілактики та попередження ДТП (управління патрульної поліції, заклади охорони здоров'я, МНС, управління освіти, громадські організації тощо).
- Організація та участь у інформаційних кампаніях щодо безпеки дорожнього руху, сталої міської мобільності, роз'яснення переваг засобів заспокоєння руху тощо.
- Комунікація з мешканцями, установами та організаціями міста щодо нагальних проблем, що стосуються безпеки дорожнього руху.
- Координація розробки міської цільової програми розвитку дорожнього руху та його безпеки (чи іншого стратегічного документу), використовуючи сучасні підходи та на основі концепції Vision Zero.
- Контроль за належним утриманням балансоутримувачами технічних засобів регулювання дорожнього руху вулично-дорожньої мережі м. Рівне.

Реорганізувати Координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху, налагодити ефективну її роботу

Включити до складу Коордради фахівців з безпеки дорожнього руху, які обізнані із досвідом країн -лідерів у сфері безпеки дорожнього руху, знають про принципи Vision Zero та готові сприяти їх впровадженню у Рівному, брати активну участь у розробці цільової програми чи стратегії.

Зорієнтувати роботу Коордради на вирішення не лише поточних/тактичних, а й системних стратегічних питань.

Оновити Положення про роботу Коордради.

Організувати належну підготовку засідань Координаційної ради з безпеки дорожнього руху:

- Органу, відповідальному за організацію засідання, організувати підготовку проектів рішень Коордради, що має включати:
 - короткий, але вичерпний опис суті питання, з урахуванням раніше ухвалених рішень, щоб уникнути повторень або суперечностей;*
 - посилання на норми чинного законодавства, державні будівельні норми, наявні схеми ОДР, розроблені проекти, статистики ДТП тощо;*
 - якісні візуальні матеріали;*
 - звернення, що надійшли по питанню, яке виноситься на розгляд Коордради;*
 - визначення можливих заходів, термінів, виконавців та можливі джерела фінансування запропонованих заходів.*
- При потребі залучати керівників підприємств, установ та закладів міської комунальної власності, експертів у сфері БДР, представників громадськості, мешканців, які подають звернення тощо.

- Протокол засідання підготувати, підписати у головуєчого і секретаря Коордради, а також розмістити на сайті міської ради не пізніше, як через 5 днів після засідання.

Забезпечити відкритість діяльності Коордради через проведення відео трансляцій засідань коордради.

Органу, відповідальному за організацію засідання, створити:

- чат в одному з месенджерів для оперативного інформування та комунікації з членами Коордради;
- сторінку в мережі фейсбук для комунікації з мешканцями міста, інформування про проведення засідань Коордради, порядок денний, результати засідання; обговорення проектів рішень з мешканцями та експертами тощо;
- забезпечити розгляд Коордрадою дорожньо-транспортних пригод із тяжкими наслідками, нововиявлених місць концентрації ДТП на предмет можливостей удосконалення інфраструктури для уникнення таких ситуацій в майбутньому.
- здійснювати моніторинг виконання рішень, ухвалених Коордрадою та кожні пів року інформувати членів Коордради про стан їх виконання.

Сприяти/лобіювати належне фінансуванню заходів спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Розробити стратегію/міську цільову програму дорожнього руху та його безпеки на основі принципів передбачених концепцією підвищення безпеки дорожнього руху та зниження смертності в ДТП Vision Zero, а також сталої міської мобільності.

Визначити вимірні цілі, виконання яких можна належним чином відстежувати та оцінювати.

Залучити до підготовки програми експертів з безпеки дорожнього руху, а також забезпечити її широке обговорення із усіма зацікавленими сторонами. Заохочувати всі професійні сектори (громадські організації, приватні компанії тощо) допомогти у досягненні цілей безпеки дорожнього руху.

Ознаки за якими Vision Zero відрізняється від традиційного підходу

Інтегрувати безпеку дорожнього руху як важливий компонент у всі стратегічні документи і цільові програми міста (Стратегія міста, План сталої міської мобільності, Програма соціально-економічного розвитку тощо).

Проводити моніторинг, оцінку та оновлення програми/стратегії кожні два-п'ять років, з метою постійного вдосконалення та стратегічного узгодження із національною стратегією.

Традиційний підхід	Vision Zero
Смертельні випадки на дорогах неминучі	Смертельним випадкам на дорогах можна і потрібно запобігти
Поведінка людини має бути досконалою	Врахування людських помилок у підході
Запобігання зіткненням	Запобігання аваріям зі смертельними та тяжкими наслідками
Індивідуальна відповідальність	Системний підхід
Збереження життів – це дорого	Збереження життів – це не дорого

Забезпечити належне бюджетне фінансування підготовки програми та впровадження заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху в місті. Враховувати, що розміри бюджетних асигнувань на забезпечення безпеки руху є меншими ніж втрати від дорожньо-транспортних пригод.

Запровадити практику проведення аудиту безпеки дорожнього руху у місті.

- Проаналізувати маршрути дітей до шкіл і позашкільних закладів і вжити заходи із підвищення безпеки руху пішоходів / велосипедистів на цих маршрутах.



Наприклад. Відповідальному за безпеку дорожнього руху структурному підрозділу у співпраці з управлінням освіти провести пілотне дослідження "шкільного маршруту" для двох-трьох навчальних закладів, спланувати та реалізувати заходи, спрямовані на підвищення рівня безпеки на шляху дітей до школи.

Орієнтовний перелік заходів:

Визначення території обслуговування навчального закладу та позначення будинків - місць проживання учнів.

Проведення анкетування серед батьків та вчителів пілотних навчальних закладів (маршрут дитини; спосіб добирання до школи: громадський транспорт, автомобіль, пішки тощо; місця небезпеки з точки зору батьків чи дітей).

Аналіз ситуації з аварійністю в районі.

Огляд шкільних маршрутів експертами з дорожнього руху у присутності депутатів міської ради, представників профільних департаментів (благоустрою, освіти).

Аналіз та опис проблем, визначення місць, яким потрібна особлива увага.

Розробка пропозицій щодо необхідних заходів та направлення їх до відповідальних структурних підрозділів.

Покращення обізнаності школярів про безпеку дорожнього руху та інформування про можливі небезпечні місця та як їх оминати.

Переглянути ділянки концентрації перетину вулиць пішоходами у невстановлених місцях на предмет можливості облаштування безпечних пішохідних переходів. Переглянути потреби щодо облаштування на вулицях острівців безпеки та інших засобів заспокоєння дорожнього руху, а також зміни організації дорожнього руху.

Запровадити обов'язковий аудит безпеки руху для нових проєктів реконструкцій чи капітальних ремонтів. Запровадити обов'язковий аудит безпеки змін організації руху біля новобудов. Передбачити бюджет на аудит на безпеку руху.

Долучити різні професійні міські сектори до підтримки безпеки дорожнього руху у місті.

Забезпечити можливості для підвищення кваліфікації представників органів місцевого самоврядування у сфері управління безпекою дорожнього руху.

Забезпечити перехід до застосування геоінформаційних систем (геопорталу) для систематизації та ефективного використання схем організації дорожнього руху.

Проводити опитування серед мешканців, а також серед зацікавлених установ та організацій різної форми власності щодо нагальних проблем, що стосуються безпеки дорожнього руху. Залучати до обговорення та прийняття рішень громадськість, з метою врахування інтересів різних категорій населення, а також популяризації запланованих заходів та формування політичної підтримки змін у безпеці дорожнього руху.

Організувати проведення інформаційних кампаній для підвищення обізнаності щодо безпеки дорожнього руху, формування бажаної або зміни небажаної моделі транспортної поведінки, роз'яснення для зміни ставлення до певних заходів (острівки безпеки, пішохідні вулиці тощо); навчання навичкам бажаної безпечної поведінки;

Сприяти правильному висвітленню дорожньо-транспортних пригод засобами масової інформації, а також прес службами органів виконавчої влади.

Заохочувати всі професійні сектори (громадські організації, приватні компанії) допомогти у досягненні цілей безпеки дорожнього руху.

В тендерній документації на купівлю великогабаритного транспорту для потреб міських комунальних підприємств та організацій, передбачати його безпечність для інших учасників руху: він має бути з мінімальними сліпими зонами та обладнаний засобами підвищення оглядовості (низька кабіна тощо).

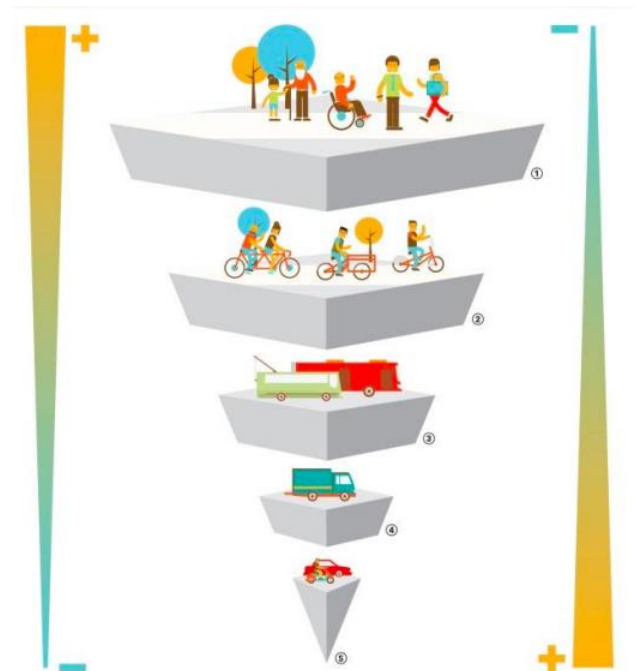
Сприяти залученню грантових коштів для покращення безпеки міської дорожньої інфраструктури.

Запровадити сучасні підходи до облаштування вулиць, управління швидкістю до безпечного рівня.

Планування заходів безпеки дорожнього руху повинно базуватися на достовірних даних, щоб мати можливість повністю оцінити ситуацію.

Змінити пріоритети розвитку міської мобільності: поставити на перше місце інтереси вразливих учасників дорожнього руху, пішоходів, велосипедистів, потім пасажирів громадського транспорту. Змінити пріоритет з першочергового обслуговування проїжджої частин, на забезпечення якісного покриття тротуарів, велосипедних доріжок, частин вулиць, в місцях найбільш використання та перетину пішоходами та велосипедистами.

Запровадити чітку ієрархію вулиць щодо швидкості руху. При проектуванні та ремонті вулиць враховувати, що інфраструктура має стимулювати учасників дорожнього руху до бажаної поведінки, відповідати встановленому обмеженню швидкості. В свою чергу обмеження швидкості має відповідати навколишнім умовам.



Уникати практики проведення поточних ремонтів без зміни параметрів вулиці в разі необхідності, без покращення ситуації з безпекою дорожнього руху та без створення якісної

пішохідної та велосипедної інфраструктури; привести геометричні параметри елементів вулиць до нормативних, нанесення розмітки здійснювати відповідно до оновлених державних будівельних норм.

Запровадити в місті зони обмеження швидкості (20-30 км./год.) та їх підтримку засобами заспокоєння руху в житлових районах, місцях з інтенсивним рухом пішоходів, велосипедистів та на шляху до навчальних закладів. Облаштувати вуличну мережу засобами заспокоєння дорожнього руху.

Розробити нову Комплексну схему організації дорожнього руху, схеми ОДР для житлових вулиць і житлових зон. Інвентаризувати вже розроблені схеми ОДР, перед втіленням привести їх у відповідність до оновлених державних будівельних норм.

Рекомендації підготовлені Радою Реформ Рівного разом із Коаліцією Реанімаційний Пакет Реформ у рамках програми «Програми сприяння громадській активності «Долучайся!», що фінансується Агентством США з міжнародного розвитку (USAID) та здійснюється Pact в Україні. Зміст рекомендацій є винятковою відповідальністю Pact та його партнерів і не обов'язково відображає погляди USAID або уряду США.

Над рекомендаціями працювала: Олена Пінчук