

ЛІТЕРАТУРА

1. Фролов В. В. Медицинская книга / В. В. Фролов. – Режим доступа : <http://www.hi-edu.ru/e-books/>.
2. Критика и библиография // Теория и практика физической культуры. – 1952. – Т. 15, вып. 4. – С. 98-99.

Л.І.СОПІЛЬНИК, Я.В.ШЕВЧУК,
Л.А.ЯНКОВСЬКА

БЕЗПЕКА НА ТРАНСПОРТІ ТА ЇЇ РОЛЬ У ПОПЕРЕДЖЕННІ ДЕМОГРАФІЧНИХ ВТРАТ

Аналізуються особливості виникнення дорожньо-транспортних пригод у Карпатському регіоні. Окреслюються заходи, спрямовані на підвищення рівня безпеки на транспорті з метою попередження демографічних втрат.

Ключові слова: дорожньо-транспортні пригоди, безпека, демографічні втрати, попередження.

Анализируются особенности возникновения дорожно-транспортных происшествий в Карпатском регионе. Очерчиваются мероприятия, направленные на повышение уровня безопасности на транспорте с целью предупреждения демографических потерь.

Ключевые слова: дорожно-транспортные приключения, безопасность, демографические потери, предупреждения.

The features of origin of road accidents in the region of Carpathians are analyzed. Measures, directed on the increase of strength security on a transport with the purpose of warning of demographic losses, are outlined.

Keywords: road accident, safety, demographic losses, warnings.

Безпека на транспорті відіграє виняткову роль у життєдіяльності суспільства. Вона, безумовно, є важливим фактором соціально-економічного зростання територіальних суспільних систем – міських і сільських поселень, регіонів та й держави в цілому. Адже, транспортні засоби, розвиток транспортної інфраструктури мають великий позитивний вплив на економіку країни, створюють зручність і комфорт для людей. Але, її винятковість виражається насамперед у тому, що вона є детермінантом попередження демографічних втрат. Відомо, що високий рівень небезпеки на транспорті, зокрема аварійність транспортних засобів та виникнення дорожньо-транспортних пригод (ДТП) забирають багато людських життів, вносячи свою лепту у скорочення приросту населення. Тому встановлення безпеки на транспорті вимагає виняткової уваги сучасних дослідників, управлінців і практиків господарювання. Особливо актуальним це питання є у Карпатському регіоні, де інфраструктурні транспортні системи зношені майже на 80%, що провокує виникнення ДТП.

Зазначимо, що експлуатація транспорту, його розвиток супроводжується виникненнями ДТП, катастроф, аварій поїздів, літаків, морських та річкових транспортних засобів, що часто призводить до загибелі людей.

Аварія — небезпечний техногенний випадок, що виникає на об'єкті, певній території або акваторії що приводить до загрози життю і здоров'ю людини, а також руйнування будівель, споруд, устаткування і транспортних засобів, порушенню виробничого або транспортного процесу, а також до нанесення збитку природному довкіллю. Зокрема, до аварій відносяться руйнування споруд і технічних пристроїв, вживаних на небезпечному виробничому об'єкті, неконтрольований вибух і викид небезпечних речовин. Якщо аварія створює загрозу життю або здоров'я людей або викликає людські жертви вона носить назву — катастрофа [1].

Згідно з розмірами та заповдіною шкодою розрізняють легкі, середні, важкі та особливо важкі аварії. Особливо важкі аварії призводять до великих руйнувань та

супроводжуються, великими жертвами. Тому не всяка аварія приводить до катастрофи, але причиною практично всіх катастроф є аварії [1].

Центральними органами виконавчої влади щорічно здійснюються заходи щодо забезпечення безпеки руху транспортно-дорожнього комплексу, але ситуація на автошляхах і надалі залишається небезпечною на це вказує збільшення показника ДТП.

За даними Департаменту Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України, протягом 2005-2007 років у цілому по Карпатському регіоні кількість дорожньо-транспортних пригод збільшилась на 34%, загиблих у них людей – на 27% і травмованих – на 41%. Зокрема, на 1478 більше скоєно ДТП, на 202 більше зафіксовано смертних випадків, та на 2060 збільшилось число поранених у них.

Аналіз транспортно-дорожньої ситуації у Карпатському регіоні дозволяє зробити висновок про збільшення показника аварій та катастроф на автошляхах: лише протягом 2007 року у транспортно-дорожньому комплексі Карпатського регіону сталося 5813 аварійних події проти 5189 у 2006 році. Кількість загиблих у цих подіях збільшилась із 837 до 957 осіб, що більше на 14,3%, кількість травмованих збільшилась з 6215 до 7066, що більше на 13,7%.

У 2007 році на автошляхах держави майже кожних 8 хвилин траплялася ДТП з потерпілими, практично через кожні 50 хвилин в автопригодах гинула людина. У середньому за добу в автопригодах гинуло 25 - 26 осіб та зазнавали тілесних ушкоджень близько 210 учасників дорожнього руху [3].

За 2007 рік в Україні відбулося близько 277,5 тис. дорожньо-транспортних пригод, з них 62909 - із постраждалими, у яких загинуло 9481 і травмовано майже 78 тис. учасників дорожнього руху. Порівняно з 2006 роком кількість автопригод збільшилася на 25%, загиблих та поранених у них людей - відповідно на 23,9% і 27,8% [3].

Зростання аварійності зафіксовано у всіх областях Карпатського регіону, а найбільш суттєво на автошляхах Львівської області (+20,9%), щодо Івано-Франківської то цей показник у порівняно з 2006 роком раптово виріс на (+40,4%).

Значно зросло число загиблих осіб у ДТП у Львівській області (+35,4%).

Суттєве збільшення кількості травмованих учасників дорожнього руху спостерігалось на території Івано-Франківської області (+56,6%). Таке збільшення можна пояснити збільшенням попиту на відпочинкові послуги, які є привабливими в області.

Упродовж 2007 року найбільше автопригод і постраждалих у них учасників дорожнього руху зареєстровано у серпні, вересні і жовтні (їх питома вага становить 30% від усіх ДТП із потерпілими у 2007 році), які протягом останніх років традиційно залишаються найбільш аварійними місяцями року [3].

Протягом останніх років залишається незмінним розподіл дорожньо-транспортних пригод за днями тижня. Стан аварійності та тяжкість наслідків ДТП збільшується у п'ятницю, суботу, неділю, а також святкові дні. На ці дні припадає близько 46% усіх автопригод із постраждалими [3].

Найбільш небезпечним щодо аварій є проміжок часу від 15.00 до 21.00 години. У цей період відбувається близько 45% усіх дорожньо-транспортних пригод із потерпілими [3].

За даними Департаменту Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України поширеними видами автопригод залишаються:

- наїзд на пішохода;
 - зіткнення транспортних засобів;
 - наїзд транспортних засобів на перешкоду;
 - перевищення безпечної швидкості руху;
 - порушення правил маневрування;
 - перехід через проїзну частину у невстановленому місці;
 - порушення правил проїзду перехресть;
 - неочікуваний вихід пішохода на проїзну частину;
- керування транспортними засобами у стані сп'яніння.

На збільшення кількості надзвичайних ситуацій у Карпатському регіоні на автомобільному транспорті вплинули ускладнення погодних умов, незадовільний стан

транспортних засобів, неготовність дорожніх і комунальних служб до ліквідації наслідків метеорологічних явищ, грубі порушення Правил дорожнього руху водіями транспортних засобів.

Питання безпеки на транспорті неодноразово розглядалося на міжвідомчій нараді у Мінтрансв'язку разом із представниками МВС, МНС, Мінпромполітики, СБУ, Держгірпромнагляду та Держспоживстандарту.

Забезпечено постійний облік та аналіз усіх ДТП за участю відомчого автотранспорту. Відповідно до Положення про перелік транспортних засобів, переобладнаних в автобуси, щодо яких підтверджено відповідність вимогам до безпечності конструкції, починаючи з 25.09.2007 запроваджено та постійно ведеться реєстр транспортних засобів, переобладнаних в автобуси. Спільним наказом Мінтрансв'язку та МВС від 25.05.2007 № 450/167 затверджено «Основні вимоги щодо забезпечення безпеки перевезень при здійсненні нерегулярних пасажирських перевезень та порядок їх узгодження».

Введено в експлуатацію електронну базу даних ліцензованих автомобільних перевізників. Складено інформаційний каталог сертифікованих в Україні автобусів, який використовується під час проведення конкурсів на перевезення пасажирів маршрутами загального користування.

З метою попередження аварійності на пасажирському автотранспорті, посилення роботи щодо зміцнення транспортної дисципліни водіїв та підвищення технічної готовності автобусів, у тому числі тих, які залучаються для масових перевезень людей до місць відпочинку і організованих груп дітей, Головавтоінспекцією спільно з Державтоінспекцією з 1 по 30 червня 2007 року проведено комплекс профілактичних заходів на пасажирському транспорті "Автобус - 2007" [3].

Мінтрансв'язку розроблено та затверджено наказами додаткові заходи щодо забезпечення безпеки пасажирських перевезень на автомобільному транспорті, введено Порядок визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху, що дозволить поступово вивести мікроавтобуси та автобуси застарілих марок, які відпрацювали більше 10 років, з ринку перевезень.

Але все ж на автошляхах, згідно з польовим обстеженням, їздять автобуси, легкові та вантажні автомобілі застарілих марок, які ламаються і спричиняють аварійні ситуації. Тому необхідно Департаменту Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України ставити більш чіткіші критерії щодо технічного стану автомобіля. Для цього можна застосовувати інноваційні засоби перевірки та огляду за технічним станом автомобіля.

Хоча у 2007 році відповідно до вимог Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів протягом року спільно з працівниками Державтоінспекції та Укрзалізниці було проведено комісійні обстеження залізничних переїздів, ситуація на залізничних переїздах залишається неорганізованою. Тому необхідно посилити контроль за організацією та улаштування залізничних переїздів.

Слід зауважити, що через територію Карпатського регіону простягаються різноманітні автошляхи, зокрема міжнародного і національного значення. Аналіз кількості дорожньо-транспортних пригод з потерпілими на міжнародних дорогах показує, що протягом 2007 року ця кількість збільшилась на 24,5% (5805 ДТП), їх питома вага складає близько 9,2 % від усіх автопригод з потерпілими.

Упродовж 2007 року найбільш аварійна небезпечною була автодорога Стрий - Кіровоград - Знам'янка, на якій практично в кожній другій ДТП з постраждалими гине людина (майже 47 загиблих на 100 ДТП з потерпілими), а також Київ - Чоп (34-35) (табл. 1).

На дорогах національного значення також зафіксовані збільшення автопригод із потерпілими - на 53,2 с, (із 1747 до 2677 ДТП). Значно зросла їх кількість на території Закарпатської (у 3,6 рази), Львівської (у 2, рази) областей [3].

На регіональних дорогах відзначається суттєве зростання кількості дорожньо-транспортних пригод із постраждалими - майже в 2 рази збільшення з 6 до 71 ДТП у Закарпатській області.

У 2007 році на вулично-шляховій мережі України з вини неповнолітніх громадян (дітей) скоєно 2308 дорожньо-транспортних пригод (+5,2 %), у тому числі 1997 році (+3,8 %)

із потерпілими, унаслідок чого 125 осіб (на рівні 2006 року) загинуло (з них 96 дітей) та 2193 (+6,1 %) отримали тілесні ушкодження (1918). Найбільше дорожньо-транспортних пригод з вини дітей по Карпатському регіоні сталося на території Закарпатської 57 і Чернівецької - 36 ДТП областей (табл. 2).

Таблиця 1

Найбільш уразливі щодо скоєння дорожньо-транспортних пригод автодороги*

№ а/д	Категорія автодороги	ДТП		Загинуло		Травмовано		Число загиблих на 100 ДТП
		кількість	±% до 2006 року	кількість	±% до 2006 року	кількість	±% до 2006 року	
Міжнародні								
М-06	Київ-Чоп	784	+19,3	269	+14,5	946	+7,6	34,5
М-12	Стрий - Знам'янка	421	+32,0	198	+88,6	563	+61,8	47,1
М-19	Ковель-Чернівці	274	+42,7	62	+5,1	343	+47,8	23,0
Національні								
Н-09	Мукачєво-Львів	247	+112,9	50	+47,1	294	+108,5	20,8
Н-03	Житомир-Чернівці	226	+40,4	72	+4,3	365	+60,1	32,7
Н-10	Стрий-Чернівці	209	+42,2	63	+53,7	239	+35,8	31,5

*Джерело: [3].

Отже, взявши до уваги проведений аналіз показників виникнення аварій та катастроф на автошляхах у Карпатському регіоні та виявлені недоліки щодо організації безпеки руху, нами запропоновані наступні інноваційні підходи до попередження аварій і катастроф на автошляхах у Карпатському регіоні:

Таблиця 2

Дорожньо-транспортні пригоди з вини дітей*

Область	ДТП			Загинуло дітей			Поранено дітей		
	2006 рік	2007 рік	±% до 2006 року	2006 рік	2007 рік	±% до 2006 року	2006 рік	2007 рік	±% до 2006 року
Закарпатська	34	57	+67,6	5	0	зниж.	28	55	+96,4
Чернівецька	25	36	+44,0	2	3	+50	20	31	+55,0

*Джерело: [3].

1. **Щодо якості покриття доріг.** Слід зауважити, що автошляхи повинні відповідати стандартам і європейським нормам, але держава на такі потреби кошти виділяє у малих розмірах, тому необхідно знаходити інноваційні більш ошадні ресурси для їх покриття. Також при викладанні трас необхідно уникати різких поворотів, що забезпечить більший огляд дороги.

У районах де спостерігаються несприятливі погодні умови, слід застосовувати асфальт із спеціальним хімічним складом, наприклад на слизьких дорогах застосовувати – більш зернистий асфальт, а на засніжених – асфальт який підігривається.

2. **Щодо дорожньої розмітки та освітлення доріг.** Необхідно використовувати інноваційні винаходи щодо хімічного складу дорожньої розмітки, для того щоб забезпечити її стійкість та відповідне освітлення дороги навіть при малій видимості.

Також необхідно використовувати елюміцентні відображувачі світла, яких видно здалеку. Такі відображувачі можуть використовуватись як датчики на які б реагувала машина

у випадку роз'їздів чи при певних небезпечних ситуаціях. Наприклад, автобудівельна компанія Honda встановлює на авто спеціальний датчик, завдяки якому у випадку наближення до перешкоди, автомобіль автоматично пригальмовує, або який, наприклад, дозволяє автомобілю реагувати на дорожню розмітку.

Освітлення доріг повинно бути у місцях підвищеної небезпеки, наприклад крутих поворотах, місцях переходу, житлових районах. Тут можна встановлювати інноваційні енергозберігаючі лампи, які реагують у випадку наближення автомобіля, набуваючи сильнішого світла.

3. Щодо безпеки автомобіля. Слід скористатись досвідом сучасних автобудівних компаній, наприклад японська компанія HONDA свої винаходи та інноваційні розробки спрямовує на безпеку водія та пасажирів.

Японські конструктори поклопоталися про безпеку пасажирів, встановивши в салоні 8 подушок безпеки і захист від бічного удару по дверях. Що стосується гальм, то, наприклад, модель HR-V оснащений вентильованими гальмівними дисками. Навіть на високих швидкостях автомобіль упевнено сповільнюється, чому неабиякою мірою сприяє і серійна установка системи ABS, яка також підкріплена додатковою опцією що розподіляє гальмівні зусилля між чотирма колесами (кожне колесо гальмує у відповідності до покриття на якому воно знаходиться) [2].

У звичайних міських умовах HONDA використовує тільки передній привід, при цьому динаміка автомобіля залишається на високому рівні, а витрати палива є оптимальні. Якщо ж автомобіль потрапляє на складну ділянку дороги, система приймає управління на себе, і як тільки датчики фіксують пробуксовку передніх коліс електроніка автоматично включає повний привід, тим самим забезпечуючи автомобілю чіткий контроль над дорогою. Упевненості на замиській дорозі додадуть величезні шини у поєднанні з дорожнім просвітом в 190 мм. При цьому комфортність поїздки, стійкість і керованість не відрізняється від легкової машини. Водії HONDA можуть відчувати себе абсолютно упевнено на слизьких, мокрих дорогах, або на брудній просіці [2].

Для безпечного руху у несприятливу погоду на передньому та задньому бампері автомобіля HONDA серійно встановлюються дві круглі протитуманні фари.

Також у автомобілі HONDA інноваційним винаходом є поворот передніх фар у напрямку повороту машини, що надає змогу більш чіткіше освітити шлях автомобіля.

4. Щодо перепон на дорозі. На шляхах із двома смугами чи інших швидкісних шляхах необхідно організовувати підземні переходи чи пішохідні мости, в залежності до особливості розташування.

5. Щодо безпеки руху на вантажних автомобілях. Для вантажного транспорту створювати об'їзди шляхи чи спеціально виділені дороги. Також для недопускання в'їзду в місто вантажних автомобілів слід виносити за місто складські приміщення та логістичні центри.

6. Щодо відслідковування руху транспорту. За допомогою камер спостереження проводити дослідження і організовувати розвантаження доріг за допомогою інноваційного обладнання.

На залізничні переїздах встановлювати камери спостереження для передачі інформації про стан у кабіну оператора потягу, для того щоб він зміг вчасно відреагувати на неї. Але при організації автошляхів з перетином залізничних колій слід споруджувати автомобільні мости над ними.

7. Щодо навчання. Необхідно організовувати «школи екстремального водіння» для навчання водіїв і набуття ними навиків керування автомобілем в екстремальних умовах. Такі заняття допоможуть водіям в поганих погодних умовах (слизька або засніжена дорога чи при снігопаді) чи при інших ситуаціях справитись із керуванням автотранспорту.

Велике значення при аваріях має психологічний чинник, зокрема емоційний стрес. Для пасажирів зовсім не підготовлених та необізнаних з обставинами можливих аварій, цей чинник відіграє негативну роль. Люди, які підготовлені, знають про можливі аварійні ситуації, а також про те, що робити при їх виникненні, скоять менше помилок під час дійсної аварійної ситуації, що може врятувати їм життя. Тому необхідно, щоб кожний пасажир з

метою підвищення особистої дорожньо-транспортної безпеки знав потенційно аварійні ситуації, характерні для того чи іншого виду транспортних засобів, послугами якого він скористався, крім того, був добре обізнаний з засобами індивідуального та колективного захисту, що знаходяться на транспортному засобі, та знав способи їх використання.

У дошкільних і шкільних навчальних закладах необхідно розробляти дисципліни по вивченню дорожньо-транспортних правил та безпеки руху на автодорогах з інноваційним підходом, наприклад в окремих кімнатах створювати макети ДТП, а також зміцнювати кадрове забезпечення навчальних закладів у сфері цивільного захисту [4].

Необхідно також створювати систему спеціальної підготовки рятувальників з питань надання медичної допомоги населенню, яке постраждало в результаті виникнення аварій та катастроф на автошляхах.

8. **Щодо контролю на транспорті.** На автобусах доцільно встановлювати спеціальну карточку, розміщену біля спідометра, яка показуватиме чи водій автобуса не перевищив швидкості (застосовувати для маршрутних таксі). Важливо ставити датчики – які показують зупинку автобуса у недозволеному місці (при відкритті дверей для висадки пасажирів).

З метою удосконалення захисту населення і територій Карпатського регіону від аварій та катастроф необхідно широко використовувати інноваційні підходи до їх попередження а також зосередити діяльність центральних органів виконавчої влади, місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, керівників підприємств та установ на розвиток сил і засобів, які здійснюють моніторинг, прогнозування та своєчасне проведення заходів, направлених на їх попередження, ліквідацію наслідків в стислі строки при збереженні стійкого управління. Таким чином можна в значній мірі попередити демографічні втрати та активізувати розвиток територіальних суспільних систем різного ієрархічного рівня.

ЛІТЕРАТУРА

1. Електронний словник „Вікіпедія”. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ru.wikipedia.org/wiki/>
2. Всі авто 2007-2008. - . - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.all-auto.kiev.ua/c/honda/page/2>
3. Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2007 році, аналіз небезпеки на транспорті та система реагування на них. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.mns.gov.ua/annual_report/2008/3_5.pdf
4. Янковська Л.А. Розвиток освітньо-фахового потенціалу регіону: теорія, методологія, практика: Монографія. Львів: Інститут регіональних досліджень НАН України, 2007. – 260 с.

О.В. ТРОЦЕНКО, Ю.М. ПАНИШКО ОСОБЛИВОСТІ БОЛЬОВОГО СИНДРОМУ ПРИ ДЕЯКИХ ГАСТРОЕНТЕРОЛОГІЧНИХ ЗАХВОРЮВАННЯХ

В статті розглядається значення особливостей больового синдрому в діагностиці гастроентерологічної патології.

Ключові слова: больовий синдром, гастроентерологічна патологія

В статье рассматривается значение особенностей болевого синдрома в диагностике гастроэнтерологической патологии.

Ключевые слова: болевой синдром, гастроэнтерологическая патология

There is considerate sense of the pain syndrome changes in gastroenterology pathology diagnostic in this article.

Key words: pain syndrome, gastroenterology pathology