

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: КОМПЛЕКСНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ОСНОВНИХ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ

ВГО «Асоціація безпеки дорожнього руху» та ВГО «Українська асоціація маркетингу» об'єднали свої зусилля щодо залучення посиленої уваги суспільства до питання безпеки на шляхах України. Протягом серпня-вересня з цією метою було проведено «Дослідження ставлення водіїв автомобільного транспорту до рівня безпеки на автомобільних шляхах України».

Методика проведення дослідження була розроблена проф. Володимиром Паніотто, аналітиками КМІС Олександром Красновским, Кліменкова Анастасією, дослідниками Української асоціації маркетингу Іриною Лилик, Сергієм Лиликом. Дослідники Української асоціації маркетингу провели також глибокі інтерв'ю з експертами та фахівцями.

В Україні щороку гине в ДТП більше 5 тисячі осіб і понад 40 тисяч стають інвалідами, з яких 70% це чоловіки до 50 років. Серед дітей смертність від ДТП є головною причиною.

Україна за оцінками Світового банку, зроблених в 2011 році, займає перше місце в Європі з показником 18,7 смертей на 100 тисяч населення. Причому, ситуація з рівнем дорожньої аварійності, на думку експертів, в країні погіршується. Досвід країн, таких як Німеччина, Голландія, Великобританія, Швеція, які мають мінімальний рівень смертності від ДТП а саме 3-4 людини на 100 тисяч населення, показує, що із зростанням рівня автомобілізації населення показник смертності від ДТП може зменшуватися, а не збільшуватися, як це ми спостерігаємо в Україні. Середній рівень автомобілізації в Україні 160 - 200 автомобілів на 1000 населення. У старих країнах Західної Європи – 700 - 800 автомобілів.

У світі вже напрацьована ефективна і перевірена технологія, використовуючи яку, можна протягом 4-5 років значно знизити рівень смертності від ДТП та довести його до європейського.

Один з головних етапів цієї технології є етап глибоких досліджень проблеми. Тільки такі дослідження дозволяють розкрити ключові причини проблеми і розробити ефективні механізми їх усунення.

Михайло Берлін, президент Асоціації безпеки дорожнього руху

Опитування водіїв проводилося 20 серпня – 11 вересня 2013 року Київським міжнародним інститутом соціології (КМІС) на замовлення ВГО «Асоціації безпеки дорожнього руху» та ВГО «Українська асоціація маркетингу» щодо ставлення водіїв до рівня безпеки та причин аварійності на автомобільних шляхах України. Методом особистого інтерв'ю

був опитаний 1221 респондент, які проживають в усіх регіонах України.

Вибірка трьохступенева (відбір населеного пункту, АЗС, респондента), стратифікована за регіоном та типом поселення. Відбір населеного пункту стохастичний (PPS). Усього було відібрано 100 населених пунктів у містах і сільській місцевості. Кількість опитаних водіїв

була пропорційною кількості населення міст та сільських районів. Процедура відбору водіїв відрізнялася у містах і селах. У містах та СМТ водіїв опитували на автозаправочних станціях. АЗС відбиралися випадковим чином, з використанням наступних обмежень:

- ◆ На кожному АЗС опитували не більше, ніж 10 водіїв.
- ◆ У кожному місті відбиралися АЗС, які територіально знаходяться в різних кінцях міста.
- ◆ Водії відбиралися випадковим чином з кроком 3 (кожен третій).
- ◆ У селах, внаслідок відсутності АЗС, відбір водіїв здійснювався випадковим маршрутним методом.

Дані опитування водіїв

Лише 2% респондентів оцінюють рівень безпеки дорожнього руху у своєму населеному пункті як відмінний, ще 16% водіїв вважають, що він є добрим. Майже половина українських водіїв (45%) оцінюють стан безпеки руху як задовільний, 27% – як поганий, а 9% – як дуже поганий (див. діаграму 1).

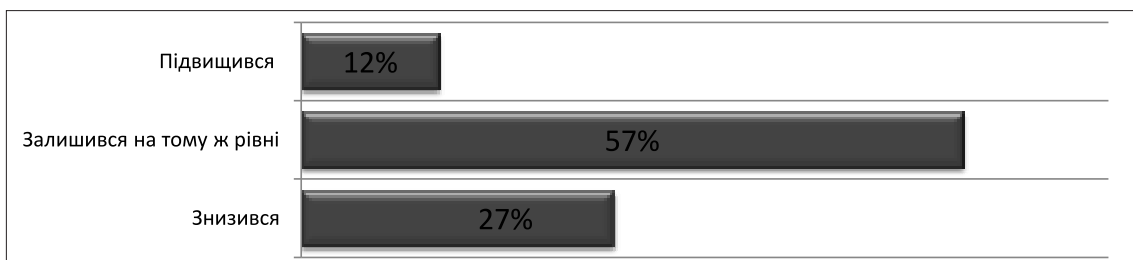
Серед жителів великих міст більшим є відсоток тих, хто оцінює стан безпеки руху у їх населеному пункті як поганий або дуже поганий (47% у містах з населенням більше 500 тис. жителів порівняно з 37% серед жителів СМТ та невеликих міст та 30% серед жителів сіл). В той же час жителі сіл та невеликих міст частіше оцінюють рівень безпеки руху як добрий або відмінний (22% та 19% порівняно з 10% серед жителів великих міст).

Більшість водіїв (57%) стверджують, що рівень безпеки дорожнього руху не змінився протягом останнього року. Близько третини респондентів (27%) вказують на зниження рівня безпеки дорожнього руху, а 12% – на підвищення (див. діаграму 2).

Серед респондентів старшої вікової групи (понад 45 років) порівняно із середньою та молодшою віковими групами більше тих, хто вважає, що рівень безпеки на автошляхах України знизився за останні 12 місяців (відповідно 31% і 25%) та порівняно з середньою віковою групою на статистично значущому рівні



Діаграма 1. Оцінка водіями безпеки руху у їх населеному пункті



Діаграма 2. Зміни рівня безпеки дорожнього руху за останні 12 місяців

менше тих, хто вважає, що рівень безпеки руху залишився на тому ж рівні (53% і 62%, відповідно).

З метою оцінки факторів за впливом і гостротою на безпеку дорожнього руху використовувалась наступна система:

За впливом:

- ✓ «сильно впливає»: плюс 2 бали
- ✓ «скоріше впливає»: плюс 1 бал
- ✓ «скоріше не впливає»: мінус 1 бал
- ✓ «зовсім не впливає»: мінус 2 бали

За гостротою:

- ✓ «відмінно»: мінус 2 бали
- ✓ «добре»: мінус 1 бал
- ✓ «задовільно»: 0 балів
- ✓ «погано»: плюс 1 бал
- ✓ «дуже погано»: плюс 2 бали

Загальний рейтинг суспільної значущості факторів безпеки дорожнього руху (вплив + гострота) виглядає наступним чином (див. таблицю 1):

Отже, згідно з оцінками водіїв, найбільше на безпеку руху впливає стан дорожнього покриття, культура поведін-

Таблиця 1.

Рейтинг суспільної значущості факторів безпеки дорожнього руху, оцінка водіїв

Фактор	За впливом	За гостротою	Разом
Стан дорожнього покриття	+ 2181	+ 1387	+ 3568
Культура поведінки пішоходів	+ 1809	+ 460	+ 2260
Культура поведінки водіїв	+ 1868	+ 390	+ 2258
Робота дорожніх служб	+ 1109	+ 767	+ 1876
Розмітка дороги	+ 1628	+ 160	+ 1788
Регулювання дорожнього руху	+ 1629	- 64	+ 1565
Діяльність ДАІ	+ 669	+ 223	+ 892
Штрафи	+ 553	+ 198	+ 751
Зовнішнє середовище	+ 145	+ 137	+ 282

Таблиця 2.

Співвідношення між оцінкою впливу різних факторів на безпеку дорожнього руху та досвідом потрапляння у ДТП, оцінка водіїв

	Досвід потрапляння у ДТП	
	Так	Ні
Розмітка дороги	3,6	3,4
Культура поведінки водіїв	3,5	3,6
Культура поведінки пішоходів	3,5	3,6
Стан дорожнього покриття	3,9	3,8
Регулювання дорожнього руху (дорожні знаки, світлофори на перехрестях тощо)	3,7	3,4
Діяльність ДАІ	2,9	2,9
Зовнішнє середовище (вивіски, рекламні оголошення тощо)	2,4	2,6
Робота дорожніх служб	3,1	3,1
Штрафи за недотримання ПДД	2,8	2,8

Примітка: 1 – дуже погано, 2 – погано, 3 – задовільно, 4 – добре, 5 – відмінно; N=1221.



Діаграма 3. Оцінка факторів, що впливають на зниження уваги водія та контролю ним ситуації під час керування автомобілем, оцінка водіїв

ки водіїв та пішоходів, розмітка дороги та регулювання дорожнього руху, а найменше – зовнішнє середовище (вивіски, рекламні оголошення тощо).

Водії, що мали досвід потрапляння у ДТП за останні 12 місяців, вище оцінюють вплив регулювання дорожнього руху на безпеку дорожнього руху ніж водії, що

такого досвіду не мають, (3,7 і 3,4 бали відповідно) (див. таблицю 2).

Водії-початківці вище оцінюють культуру поведінки пішоходів порівняно з водіями, які мають стаж більше 10 років (2,9 бали проти 2,6 балів). Також вони краще оцінюють стан дорожнього покриття порівняно з більш досвідчени-

Таблиця 3. Співвідношення між оцінкою водіями факторів, що впливають на зниження уваги та контролю ситуації під час керування автомобілем, та водійським стажем

	Стаж водія		
	До 2-х років	3-10 років	Більше 10 років
Інші автомобілі на дорозі	2,4	2,4	2,4
Автомобілі ДАІ, що стоять на узбіччі	2,7	2,5	2,6
Автомобілі зі спеціальними сигналами	2,6	2,6	2,5
Люди на проїжджій частині	3,1	3,2	3,2
Люди у пішохідній зоні (наприклад, яскраво одягнені, іншої статі)	2,2	2,3	2,1
Налаштування радіо/CD	2,0	2,1	2,2
Пасажир у машині	2,0	1,8	1,8
Налаштування певних функцій транспорту, клімат-контроль	1,9	1,9	2,0
Їжа, пиття під час руху	2,8	2,7	2,8
Розмови по стільниковому телефону без використання засобу hands-free (вільні руки)	2,9	2,9	3,2
Паління під час руху	2,4	2,4	2,5
Зовнішня реклама, вивіски вздовж дороги	2,3	2,4	2,5

Примітка: 1 – дуже погано, 2 – погано, 3 – задовільно, 4 – добре, 5 – відмінно; N=1221.

ми водіями (відповідно 2,1 і 1,8 бали).

В оцінці якості факторів руху на автошляхах України наявні регіональні відмінності. Так, жителі Південного регіону вище за жителів всіх інших регіонів оцінюють якість розмітки дороги, стану дорожнього покриття та регулювання дорожнього руху. Жителі Східного регіону нижче за представників Заходу та Півдня країни оцінюють культуру поведінки водіїв та нижче за представників всіх регіонів оцінюють культуру поведінки пішоходів. Представники Західного регіону нижче за всіх оцінюють роботу дорожніх служб. Жителі великих міст (більше 500 тис. населення) нижче за жителів сіл та невеликих міст оцінюють культуру поведінки водіїв та культуру поведінки пішоходів.

На думку опитаних водіїв, на зниження уваги під час керування автомобілем

найбільше впливають люди на проїжджій частині (3,2 бали за 4-бальною шкалою), розмови по стільниковому телефону (3,0 бала) та їжа, пиття під час руху (2,8 бали) (див. діаграму 3).

Водії, що мають водійський стаж більше 10-ти років, порівняно з менш досвідченими водіями вважають, що розмови по стільниковому телефону без використання засобу hands-free більше впливають на зниження уваги під час керування автомобілем (3,2 бали проти з 2,9 балів, відповідно) (див. таблицю 3).

Водії молодшої вікової групи нижче, ніж водії середньої та літньої вікової груп, оцінюють вплив на зниження уваги та контролю ситуації під час керування автомобілем таких факторів: налаштування радіо/CD, налаштування певних функцій транспорту, їжі, пиття під час руху, розмов по стільниковому телефону

Таблиця 4.

Співвідношення між оцінкою водіями факторів, що впливають на зниження уваги та контролю ситуації під час керування автомобілем, та віком респондентів

	Вік респондента		
	18-30 років	30-44 роки	30-44 роки
Інші автомобілі на дорозі	2,4	2,3	2,5
Автомобілі ДАІ, що стоять на узбіччі	2,6	2,5	2,6
Автомобілі зі спеціальними сигналами	2,6	2,5	2,5
Люди на проїжджій частині	3,2	3,1	3,1
Люди у пішохідній зоні (наприклад, яскраво одягнені, іншої статі)	2,2	2,2	2,1
Налаштування радіо/CD	2,0	2,1	2,2
Пасажир у машині	1,8	1,8	1,8
Налаштування певних функцій транспорту, клімат-контроль	1,8	2,0	2,0
Їжа, пиття під час руху	2,6	2,8	2,9
Розмови по стільниковому телефону без використання засобу hands-free (вільні руки)	2,8	3,1	3,2
Паління під час руху	2,3	2,4	2,6
Зовнішня реклама, вивіски вздовж дороги	2,3	2,5	2,5

Примітка: 1 – дуже погано, 2 – погано, 3 – задовільно, 4 – добре, 5 – відмінно; N=1221

Таблиця 5.

Співвідношення між оцінкою водіями факторів, що впливають на зниження уваги та контролю ситуації під час керування автомобілем, та статтю

	Стать	
	Чоловіча	Жіноча
Інші автомобілі на дорозі	2,4	2,6
Автомобілі ДАІ, що стоять на узбіччі	2,5	2,6
Автомобілі зі спеціальними сигналами	2,5	2,7
Люди на проїжджій частині	3,2	3,3
Люди у пішохідній зоні (наприклад, яскраво одягнені, іншої статі)	2,2	2,2
Налаштування радіо/CD	2,1	2,3
Пасажир у машині	1,8	2,0
Налаштування певних функцій транспорту, клімат-контроль	1,9	2,2
Їжа, пиття під час руху	2,7	2,9
Розмови по стільниковому телефону без використання засобу hands-free (вільні руки)	3,0	3,0
Паління під час руху	2,4	2,7
Зовнішня реклама, вивіски вздовж дороги	2,4	2,5

Примітка: 1 – дуже погано, 2 – погано, 3 – задовільно, 4 – добре, 5 – відмінно; N=1221

без використання засобу hands-free, зовнішньої реклама, вивісок вздовж дороги. Також водії молодшої вікової групи нижче за водіїв старшої вікової групи оцінюють вплив паління під час руху на зниження уваги водія (див. таблицю 4).

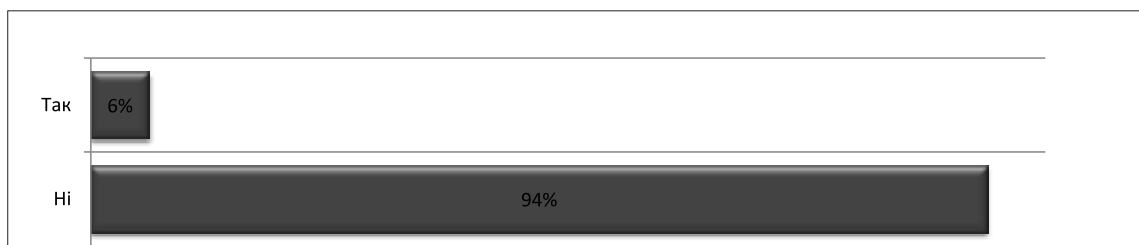
В оцінці факторів, що впливають на зниження уваги та контролю ситуації під час керування автомобілем, можна прослідкувати статеві відмінності. Жінки-водії вказують на більшу значущість таких факторів: інших автомобілів на дорозі, налаштування радіо/CD, налаштування певних функцій транспорту,

паління під час руху, пасажирів у машині, їжі, пиття під час руху (див. табл. 5).

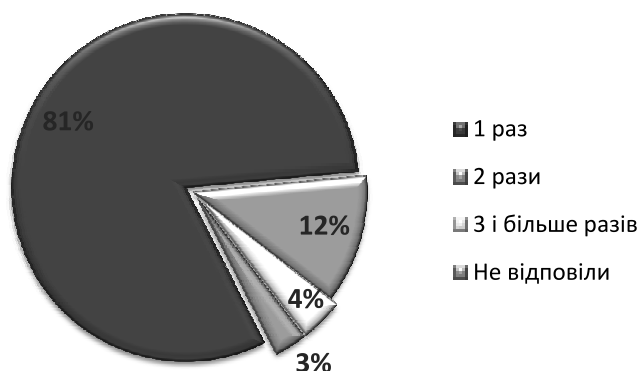
За останні 12 місяців 6% водіїв потрапляли у дорожньо-транспортні пригоди (див. діаграму 4).

Водії з невеликим водійським стажем (до 2-х років) частіше за більш досвідчених водіїв мали досвід потрапляння у ДТП за останні 12 місяців. Серед водіїв, які потрапляли у ДТП за останні 12 місяців, 81% мали такий досвід 1 раз, 12% - 2 рази і 4% – 3 або більше разів (див. діаграму 5).

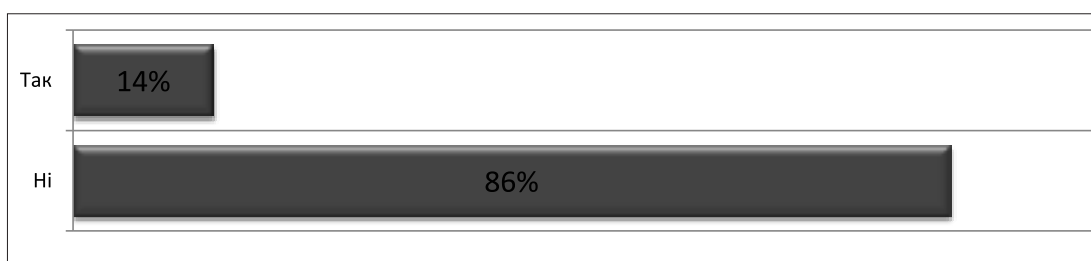
14% респондентів мають власний



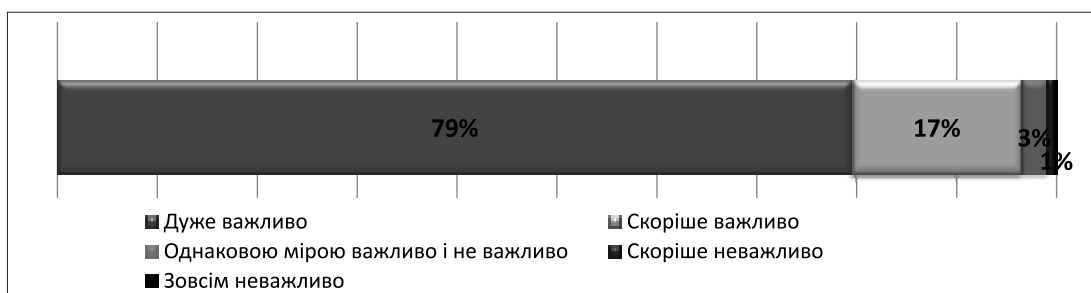
Діаграма 4. Досвід потрапляння у ДТП за останні 12 місяців



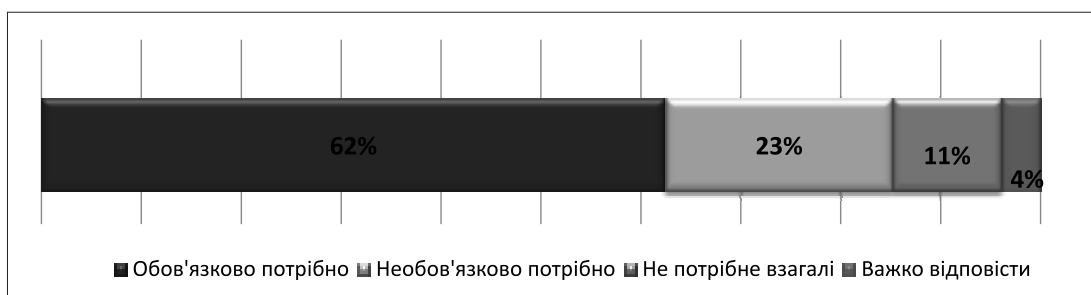
Діаграма 5. Кількість ДТП за останні 12 місяців (% серед тих, хто потрапив у ДТП)



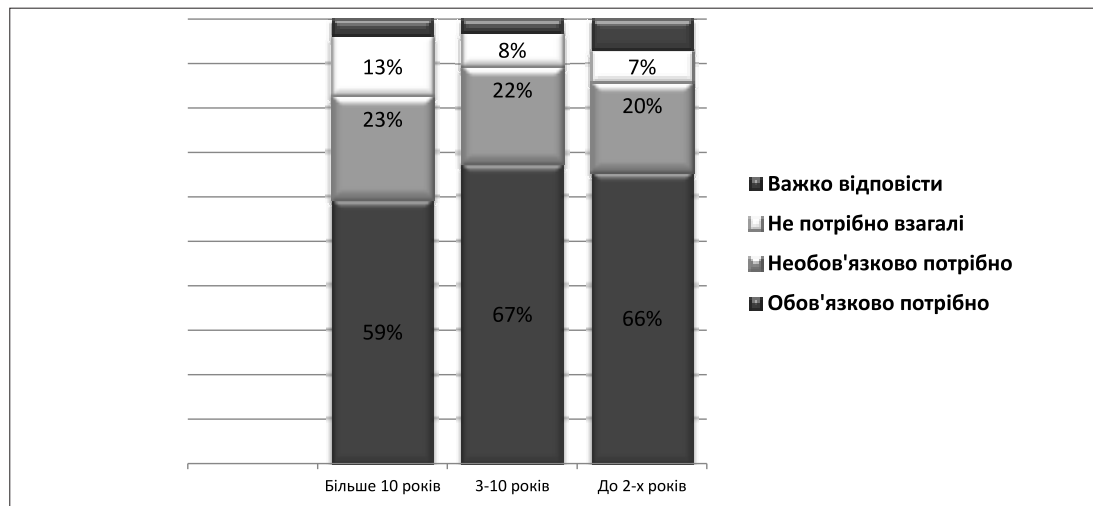
Діаграма 6. Досвід надання або отримання першої медичної допомоги (до приїзду лікарів)



Діаграма 7. Оцінка важливості володіння навиком надання першої медичної допомоги



Діаграма 8. Оцінка необхідності обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу



Діаграма 9. Співвідношення водійського стажу та оцінки необхідності обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу

досвід надання або отримання першої медичної допомоги до приїзду лікарів (див. діаграму 6).

При цьому майже всі респонденти (96%) вважають важливим володіння навиками надання першої медичної допомоги (див. діаграму 7).

Серед жителів великих міст дещо меншою, ніж в інших типах поселень, є частка тих, хто вважає, що володіння навиком першої медичної допомоги є дуже важливим. Це може бути пов'язано з тим, що у великих містах краще розвинута медична інфраструктура, а жителям сіл та невеликих міст частіше доводиться покладатися та власні сили в екстрених ситуаціях.

Переважна більшість водіїв (96%) мають діючий на даний момент страховий поліс цивільної відповідальності власника транспортного засобу. 62% опитаних вважають, що страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу потрібне обов'язково, 23% - що воно необов'язково потрібно і 11% - що не потрібно взагалі (див. діаграма 8).

Варто відзначити, що думка найдосвідченіших водіїв (тих, що мають стаж керування транспортним засобом більше 10-ти років) відрізняється від менш досвідчених водіїв: серед них меншим є відсоток тих, що вважає, що страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу є обов'язково потрібним (59% порівняно з 66% і 67% серед водіїв, що мають стаж до 2-х років та 3-10 років відповідно) та більше тих, хто вважає, що обов'язкове страхування не потрібно взагалі (13% порівняно з 7% та 8%) (див. діаграму 9).

Опитування експертів з проблематики безпеки дорожнього руху: (серпень-вересень 2013 року)

Методологія дослідження:

У серпні-вересні 2013 року ВГО «Українська Асоціація Маркетингу» у партнерстві з Асоціацією безпеки дорожнього руху провела опитування експертів з про-

Опис цільової аудиторії

Ознака	Альтернативи	Частота	Відсоток
Стать	Чоловіча	1099	90
	Жіноча	122	10
Вік	18-29	324	26,5
	30-45	444	36,4
	Понад 45	453	37,1
Регіон проживання	Центральний	363	29,7
	Західний	267	21,9
	Східний	266	21,8
	Південний	323	26,5
Тип населеного пункту	Село	391	32,0
	СМТ і невеликі міста	598	49,0
	Великі міста (більше 500 тис. населення)	228	18,7
Стаж водія	До 2-х років	84	6,9
	3-10 років	424	34,7
	Більше 10 років	699	57,2

блематики безпеки дорожнього руху в Україні. В числі експертів були представники:

- ◆ організацій перевізників;
- ◆ організацій виробників, проектних установ (виробництво автотранспортних засобів, будівельники);
- ◆ організацій захисту прав водіїв, пішоходів, постраждалих у ДТП;
- ◆ профільних профспілок;
- ◆ профільних вищих навчальних закладів.

Вибірка цільова

Добір респондентів здійснювався шляхом аналізу активності вказаних організацій у інформаційному просторі (Інтер-

нет), а також частково – методом снігової кулі.

Глибинні інтерв'ю дозволяють визначити загальні настрої експертного / фахового середовища, сфокусувати основні проблеми та шляхи / методи їх вирішення.

Загальна оцінка експертів: рівень безпеки дорожнього руху в Україні є «поганий», з певним ухилом до «дуже поганого» (див. таблицю 6). Така оцінка експертів є більш критичною, ніж оцінка водіями рівня безпеки дорожнього руху у їхніх населених пунктах (ще більш критичною, ніж навіть оцінка водіями рівня безпеки у великих містах).

Таблиця 6.

Оцінка експертами рівня безпеки дорожнього руху в Україні:

Зміст відповіді	Відповіді, кількість	%
Відмінний	0	0
Добрий	0	0
Задовільний	5	20,8
Поганий	12	50,0
Дуже поганий	7	29,2
Важко відповісти	0	0
Немає відповіді	0	0
РАЗОМ	24	100,0

Статистика ДТП в Україні у 2005-2013 роках

Рік	Кількість ДТП	Кількість ДТП з постраждалими	Чисельність загиблих осіб	Чисельність травмованих осіб
2005	---	46485	7229	55599
2006	196376	49491	7592	60018
2007	278837	63554	9574	78528
2008	312751	51279	7718	63254
2009	229885	37049	5348	45675
2010	204242	31914	4875	38975
2011	186225	31281	4908	38178
2012	196399	30660	5094	37503
2013, перше півріччя	86227	12426	1700	15427

Джерело: за даними Центру безпеки руху та автоматизованих систем при МВС України, www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm

При цьому переважають оцінки, що загальна ситуація протягом останніх 12 місяців не змінювалася (50% відповідей) або ж погіршувалася чи дуже погіршувалася (разом 37,5% відповідей); покращення відзначили лише 12,5% респондентів/ Це в цілому співпадає з відповідними оцінками водіїв, серед яких аналогічні відповіді вказали відповідно 57%, 27% та 12% респондентів.

Отже, оцінки за даними репрезентативного опитування водіїв та оцінки експертного середовища принципово співпадають і виказують одну й ту ж саму провідну тенденцію - до поступового погіршення загального становища, що відбувається в умовах подальшого збільшення парку автотранспортних засобів.

Таким чином, оцінка експертів, як і водіїв, принципово відрізняється від даних статистики ДАІ, яка протягом останніх років фіксує певне покращення рівня безпеки дорожнього руху, зокрема - суттєве зменшення кількості ДТП, кількості загиблих та постраждалих.

Оцінюючи вплив різних факторів на безпеку дорожнього руху, автори дослідження з метою наочності пропонують обчислювати рейтинг впливу кожного фактору за наступною системою:

- ✓ «сильно впливає»: плюс 2 бали
- ✓ «скоріше впливає»: плюс 1 бал
- ✓ «скоріше не впливає»: мінус 1 бал
- ✓ «зовсім не впливає»: мінус 2 бали

Рейтинг гостроти факторів безпеки дорожнього руху визначається за наступною системою:

- ✓ «відмінно»: мінус 2 бали
- ✓ «добре»: мінус 1 бал
- ✓ «задовільно»: нуль балів
- ✓ «погано»: плюс 1 бал
- ✓ «дуже погано»: плюс 2 бали

Поєднання двох рейтингів (впливу та гостроти) дає підстави сформувати спільний рейтинг суспільної значущості (актуальності, затребуваності) вказаних факторів безпеки дорожнього руху (табл. 7):

Таким чином, в результаті зважування факторів безпеки дорожнього руху, за оцінками експертів найбільш вагомими факторами є:

1. Стан дорожнього покриття
2. Культура поведінки водіїв
3. Розмітка дороги
4. Регулювання дорожнього руху
5. Культура поведінки пішоходів

Інші проблеми теж мають місце (включно з експлуатаційними характеристиками автомобілів; наприклад, авто вітчизняного виробництва не відповідають стандартам безпеки, а вітчизняні

Таблиця 7.

Рейтинг суспільної значущості факторів безпеки дорожнього руху, оцінка експертів:

Місце у рейтингу	Фактор	Бали		
		За впливом	За гостротою	Разом
1	Стан дорожнього покриття	+ 41	+ 33	+ 74
2	Культура поведінки водіїв	+ 43	+ 23	+ 66
3	Розмітка дороги	+ 40	+ 18	+ 58
4	Регулювання дорожнього руху	+ 42	+ 10	+ 52
5	Культура поведінки пішоходів	+ 36	+ 15	+ 51
6	Робота дорожніх служб	+ 29	+ 16	+ 45
7	Рівень підготовки нових водіїв	+ 26	+ 13	+ 39
8	Діяльність ДАІ	+ 17	+ 18	+ 35
9	Зовнішнє середовище	+ 18	+ 12	+ 30
10	Штрафи	+ 17	+ 8	+ 25
11	Експлуатаційні характеристики автомобілів	+ 18	- 1	+ 17

виробники не мають жодного випробувального центру для перевірки відповідності вимогам безпеки); проте вказані інші проблеми знаходяться на другому плані. Без зміни ситуації з найбільш вагомими факторами будь-які дії в іншій площині мають обмежений характер і не забезпечують загальної зміни ситуації.

Стан дорожнього покриття є проблемою № 1, яка також охоплює роботу дорожніх служб.

Помітна відмінність в оцінках експертів порівняно з оцінками водіїв – це лише стосовно значущості культури поведінки водіїв та пішоходів (водії природно більш гостро оцінюють проблеми з культурою пішоходів, натомість експерти більшу проблему вбачають у культурі поведінки саме водіїв).

Вказані висновки експертного середовища співпадають з загальними оцінками репрезентативного опитування водіїв.

Експерти дуже критично оцінюють діяльність державних інституцій, які реалізують державну політику у сфері безпеки дорожнього руху (див. Табл. 8). Виділяються державні інституції, щодо діяльності яких є сформована позиція експертів (ДДАІ, оцінки в діапазоні «задовільно-

но-погано-дуже погано»; Укртрансінспекція, оцінки в основному у тому ж діапазоні), а також інституції, про діяльність яких представники зацікавлених організацій поінформовані незадовільно (Координаційна рада з питань безпеки дорожнього руху Державного агентства автомобільних доріг України, Науково-консультативна та методична рада з проблем судової експертизи при Міністерстві юстиції України, секція автотранспортних досліджень, Координаційна рада з питань безпеки дорожнього руху при Кабінеті Міністрів України, стосовно яких, поряд з негативними оцінками діяльності, велику питому вагу мають відповіді «важко сказати», «нічого про них не знаю»).

Характерно, що різні рівні відкритості (чи закритості) діяльності мають структурні підрозділи навіть в межах одного міністерства (наприклад, відносно прозора діяльність Укртрансінспекції та майже цілковито «закрита» діяльність Укравтодору – обидві установи є структурними підрозділами одного Міністерства інфраструктури).

Водночас немає державної інституції, яка в цілому була б відповідальна за

ефективність державної політики у сфері безпеки дорожнього руху.

Оцінки чинних законів, нормативних документів та державних програм, що так чи інакше впливають на проблематику безпеки дорожнього руху, наведені у Табл. 9. Характерним є наступне:

- ◆ Загальна оцінка більшості документів коливається в межах «задовільно-погано».
- ◆ Часто експертне середовище не має консолідованої позиції як такої, а оцінка документу варіюється у широкому діапазоні (наприклад, у випадку Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року: оцінка «добре» - 16,7%, «задовільно» - 37,5%, «погано» та «дуже погано» - 37,5%, не визначена позиція - 8,3%).
- ◆ Крайні позитивні та крайні негативні оцінки проставляють представники організацій, які безпосередньо підпадають під дію того чи іншого документу; якщо документ не має прямого відношення до організації - переважають усереднені оцінки (наприклад, «задовільно»).
- ◆ Лише 1 (один) респондент вказав, що задля вирішення проблем безпеки дорожнього руху потрібно послідовно виконувати чинні документи.

Експерти критично оцінюють діяльність громадських рад при профільних органах державної влади, принаймні - в частині сприяння вирішенню питань безпеки дорожнього руху. При цьому 30-50% відповідей коливаються у діапазоні «важко сказати - нічого про них не знаю - немає відповіді».

Є група організацій (насамперед - організації роботодавців транспорту, міжнародних перевізників тощо), які інтегровані у систему державного управління профільними для них секторами та

використовують свою присутність у громадських радах (зокрема, при Міністерстві інфраструктури) з метою просування саме виробничих питань, які представляють для них безпосередній практичний інтерес. Однак питання безпеки дорожнього руху вказаними організаціями практично не піднімаються і на порядку денному відповідних громадських рад не стоять.

Зрештою, формальна присутність організацій у складі громадських рад ще не означає, що ці організації генерують потенціал, достатній для фахової постановки та супроводу завдань сприяння безпеці дорожнього руху.

Оцінки експертами діяльності інших громадських організацій, дотичних до проблематики безпеки дорожнього руху, принципово не відрізняються від їхньої оцінки державних інституцій - абсолютно переважають оцінки в діапазоні «задовільно - погано - нічого про них не знаю». З іншого боку, різні групи експертного середовища (наприклад, представники профільних ВНЗ, організації перевізників, організації захисту прав учасників дорожнього руху) поміж собою практично не взаємодіють, переважно взагалі не зустрічаються, й тим більше - не мають досвіду опрацювання та реалізації спільних заходів з проблематики безпеки дорожнього руху.

Лише половина експертів скористалися нагодою та вказали відомі їм громадські організації (окрім тих, до яких вони самі належать), що активно сприяють підвищенню безпеки дорожнього руху.

За даними експертів, в Україні серед ЗМІ на разі немає лідера (чи групи лідерів), який би займав провідні позиції у висвітленні проблематики безпеки дорожнього руху. Хоча сама тематика представляє безумовний суспільний інтерес і у щоденному режимі присутня

на шпальтах друкованих та електронних ЗМІ. Звідси – відносно широкий діапазон наведених експертами назв ЗМІ, кількість згадувань яких коливається в межах від 1 до 4.

Експерти зайняли неоднозначну позицію з проблематики страхування учасників дорожнього руху та її впливу на безпеку.

По-перше, з питання впливу страхування цивільної відповідальності власника автотранспортного засобу на рівень безпеки дорожнього руху, голоси розділилися практично порівну.

По-друге, наявність страхування допомагає переважно лише у випадку ремонту автомобіля.

По-третє, переважна більшість (85%) експертів схиляється до того, що розмір виплат за шкоду, завдану майну та життю чи здоров'ю людини, доцільно збільшувати.

Водночас, по-четверте, понад половина експертів не впевнені, що цільова аудиторія готова до збільшення страхових платежів.

По-п'яте, немає консолідованої позиції щодо розміру страхових виплат за критичну шкоду здоров'ю людей.

По-шосте, є консолідована позиція (майже 80% відповідей) на користь комбінованої виплати страхового відшкодування за лікування постраждалої людини – частину у медичний заклад, частину – на руки постраждалій людині для продовження лікування та реабілітації.

Статистика ДТП має на меті окреслити масштаб проблем стосовно безпеки дорожнього руху, а також показати основні тенденції розвитку ситуації, тобто бути основою для прийняття рішень органами державної влади та громадськими чинниками. Загальна оцінка експертами статистичних звітів Центру безпеки руху та автоматизованих систем

при МВС України за повнотою та достовірністю – «задовільно» з певним ухилом до «погано».

Експерти практично одностайні, що статистичні звіти необхідно доповнити:

- ◆ даними стосовно стану доріг / вулиць, на яких відбулася ДТП, на момент скоєння ДТП (це підтримали 91,6% експертів);
- ◆ даними стосовно стажу водіння винуватців ДТП (83,3%).

Разом з тим, пропозицію включати у державні статистичні звіти дані стосовно марки автомобіля винуватців ДТП підтримали 54,2% експертів, а дані щодо статі винуватців ДТП – 41,7% експертів (водночас опитування водіїв виявило статистично помітні відмінності у сприйнятті чоловіками і жінками одних і тих же факторів безпеки дорожнього руху, що доцільно враховувати у процесі підготовки водіїв, проведенні профілактичних кампаній з підвищення культури поведінки водіїв тощо).

У процесі проведення інтерв'ю виявилася проблема, яка загострює питання достовірності державної статистики, а саме та обставина, що статистика МВС в число загиблих включає лише тих осіб, які померли безпосередньо на місці скоєння ДТП, і не охоплює людей, які внаслідок травм, отриманих під час ДТП, померли у медичних закладах. Цю обставину під час інтерв'ю наводили представники медичних організацій, а також тих організацій, які мають досвід практичної допомоги на місці потерпілим від ДТП. На їх спільну думку, тим самим смертність внаслідок ДТП занижується приблизно вдвічі.

Експерти в цілому критично оцінюють вплив зовнішньої реклами на безпеку дорожнього руху. Зокрема, 29% опитаних вважають, що водії постійно відволікаються на рекламу і не один раз через це

потрапляли у аварійні ситуації. Водночас ДДАІ за весь час існування в Україні зовнішньої реклами жодного разу не зафіксував такого випадку. Фактор зовнішньої реклами (і в цілому зовнішнього середовища) не потрапляє в число пріоритетів водіїв України (за даними дослідження, проведеного КМІС) і не є об'єктом концентрації уваги водіїв під час. Зрештою, чисельні дослідження у США та країнах ЄС (Велика Британія, Нідерланди та інші) досі не виявили кореляції між аварійністю та присутністю вздовж доріг зовнішньої реклами.

Майже 42% експертів зазначають, що реклама привертає увагу водіїв і вони змушені витрачати більші зусилля на контроль за дорогою. Таким чином, є підстави твердити про наявність певної проблеми щодо впорядкування зовнішньої реклами (а також вивісок, оголошень тощо) вздовж доріг. Разом з тим, за значимістю (вплив + гострота) ця проблема (згідно з даними усіх досліджень) знаходиться на одному з останніх місць серед суспільних пріоритетів.

Як зазначалося, офіційна державна статистика принципово розходиться з оцінками водіїв (за даними дослідження КМІС) та експертів стосовно тенденції зміни рівня безпеки дорожнього руху в Україні. За даними державної статистики – ситуація покращується, на думку водіїв та експертів – ситуація стабільна з ухилом на погіршення. На прохання дати оцінку даних державної статистики основні ствердні відповіді експертів («так» і «скоріше так») розподілилися наступним чином:

- ◆ це результат маніпулювання статистичною звітністю – 58,3%
- ◆ це результат штрафних санкцій – 45,9%
- ◆ це результат погіршення дорожнього покриття та зменшення середньої

швидкості дорожнього руху – 37,5%

Експертне середовище не має консолідованої оцінки даних ДДАІ щодо перевищення водіями безпечної швидкості як найважливішої причини скоєння ДТП з постраждалими.

Експертне середовище підтримує всі перераховані в опитувальнику заходи щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Безумовний пріоритет мають наступні пропозиції (понад 80% експертів вважають їх дуже важливими):

- ◆ Розбудова якісних доріг та підтримка їх у належному стані
- ◆ Невідворотні покарання за грубі порушення правил дорожнього руху, які призвели до важких наслідків
- ◆ Підвищення культури водіїв
- ◆ Впровадження системи відповідальності дорожніх служб за підтримання доріг у належному стані

Також експерти в цілому позитивно оцінили перелік документів, які варто розробити з метою підвищення безпеки дорожнього руху в Україні. Проте пріоритет (понад 50% опитаних вважають їх дуже важливими) має розробка наступних документів відповідно до вимог Європейського Союзу:

- ◆ Стандарти стану доріг / вулиць (стан покриття, розмітки, регулювання тощо).
- ◆ Стандарти дорожнього будівництва.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

1. Вага проблематики безпеки дорожнього руху визначається декількома обставинами:
 - А) масштабом проблеми (так чи інакше безпека дорожнього руху торкається кожного члена суспільства);
 - Б) гостротою проблеми (щороку, за різними оцінками, від 5 000 до 10 000 загиблих, середній вік яких становить близько 35 років, що означає

- щорічну втрату суспільством до 300 000 років життя своїх громадян – беззаперечне перше місце серед факторів раптової смерті; крім того – щороку є декілька десятків тисяч серйозно травмованих осіб);
- В) економічним значенням проблеми (щорічні безпосередні збитки оцінюються сумою від 5 млрд. доларів США);
- Г) інформаційною вразливістю та чутливістю суспільства (щодня ЗМІ приносять повідомлення про нові страхітливі ДТП, нові жертви, нових «мажорів» тощо);
- Д) перманентним загостренням проблеми (зростає кількість автотранспорту, проведена приватизація основної частини економіки, водночас дорожня інфраструктура відстає у розвитку / частково занепадає, а форми і механізми державного управління сферою дорожнього руху залишилися не реформованими з часів СРСР і безнадійно застаріли).
2. Інтерв'ю з експертами свідчать, що громадська інфраструктура сприяння безпеці дорожнього руху знаходиться на етапі свого зародження. Організації захисту прав учасників дорожнього руху в цілому слабкі і мають обмежені ресурси та можливості впливу на громадську думку і державну політику.
 3. Державна статистика має значною мірою неповний та недостовірний характер і не відтворює реальний масштаб проблеми. Чинна нормативно-правова база є недостатньою і потребує заміни, оновлення та/або розвитку.
 4. МВС як правоохоронний державний орган виконує непрофільні завдання: облік автотранспортних засобів, провадження статистики ДТП тощо. Разом з тим на даний момент немає державного органу, в цілому відповідального за вирішення проблем безпеки дорожнього руху.
 5. Бажаним є широке, прозоре та відповідальне суспільне обговорення ключових питань з проблематики безпеки дорожнього руху, насамперед:
 - ✓ Доцільного механізму державно-громадського і державно-приватного партнерства у сфері безпеки дорожнього руху, з врахуванням стандартів і практики Європейського Союзу, властивих країнам з ринковою економікою. В рамках цього – обговорення доцільних функцій, механізмів діяльності та завдань відповідних органів державної влади.
 - ✓ Доцільних першочергових законодавчих ініціатив, порядку та механізмів їх опрацювання, внесення та просування (наприклад, проекту Закону України «Про безпеку дорожнього руху»). Інших невідкладних найближчих практичних кроків.
 - ✓ Доцільних форм взаємодії / співпраці / інформаційної підтримки організацій та установ, заінтересованих у вирішенні проблематики безпеки дорожнього руху.
 - ✓ Основних положень Етичного кодексу організацій та установ, покликаних сприяти безпеці дорожнього руху.
- Основними проблемами щодо підвищення безпеки дорожнього руху в Україні є стан дорожнього покриття та культура поведінки водіїв та пішоходів