

УДК 656.13

## СУЧАСНІ ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ ПРОБЛЕМ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

О.В. Степанов, доц., к.т.н.,  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

*Анотація.* Розглянуто результати моніторингу виконання Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, яку було схвалено розпорядженням Уряду України. Проаналізовано рівень забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

*Ключові слова:* автотранспорт, безпека дорожнього руху, моніторинг, Стратегія.

## СОВРЕМЕННЫЕ ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

А.В. Степанов, доц., к.т.н.,  
Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

*Аннотация.* Рассмотрены результаты мониторинга выполнения Стратегии по повышению уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2015 года, которая была одобрена распоряжением Правительства Украины. Проанализирован уровень обеспечения безопасности дорожного движения в Украине.

*Ключевые слова:* автотранспорт, безопасность дорожного движения, мониторинг, Стратегия.

## MODERN CAUSES OF EMERGENCE OF ROAD TRAFFIC SAFETY PROBLEMS

A. Stepanov, Assoc. Prof., Ph. D. (Eng.),  
Kharkiv National Automobile and Highway University

*Abstract.* Considered the results of implementation monitoring of the Strategy to improve the road traffic safety level in Ukraine during the period until 2015 approved by order of the Government of Ukraine.

*Key words:* motor transport, road traffic safety, monitoring, Strategy.

### Вступ

Останнім часом загострилася проблема безпеки дорожнього руху. На автомобільному транспорті через численність і рухливість транспортних засобів проблеми забезпечення безпеки руху є найбільш актуальними. Спостерігається тенденція до стрімкого погіршення ситуації, що потребує невідкладних заходів реагування. У зв'язку з цим по всьому світу питанню безпеки на дорогах відводиться особлива роль. В Європейських країнах, Японії, США і Канаді застосовуються комплексні рішення, пов'язані з ефективною

організацією дорожнього руху, націленою на безпеку дорожнього руху.

Варто зазначити, що в Україні досі зберігається успадкована ще з радянських часів система управління безпекою дорожнього руху, в основі якої лежать карально-репресивні функції, які здійснює Державтоінспекція. У той же час у розвинених країнах світу основна увага приділяється технічному регулюванню питань безпеки дорожнього руху та освітній діяльності, роботі з цільовими групами учасників дорожнього руху [14].

Сучасні знання і погляди на проблему безпеки автотранспорту та безпеки дорожнього руху дозволяють зробити висновки у сприйнятті та розумінні проблеми, тобто відбувається зміна парадигми безпеки дорожнього руху. Внаслідок цього безпека автотранспорту та безпека дорожнього руху є серйозною соціально-економічною проблемою. Подальший розвиток автотранспортної системи та забезпечення її стабільного функціонування в умовах безпеки автотранспорту та безпеки дорожнього руху є стратегічним завданням держави [4, 5].

### Аналіз публікацій

Існуючі сьогодні засоби забезпечення безпеки дорожнього руху (БДР) та їх ефективність, що надають одночасно переваги і того, й іншого, використовуються в Європейських країнах у максимальній мірі. До засобів входить і система МДП Організації Об'єднаних Націй (Митна конвенція про міжнародні перевезення із застосуванням книжки МДП – міжнародної угоди, яка була прийнята 1975 року під егідою Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй. Метою Конвенції є створення системи транспортування вантажів, які спрощують процедури їхнього оформлення при перетинанні ними кордонів) [3, 6], і системи Загального транзиту ЄС, та інші міжнародні правові інструменти [2, 7, 9].

Виконання Україною Глобального плану здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2010–2020 роки, проголошеного Генеральною Асамблеєю ООН у березні 2010 року [1–3, 9], проводиться згідно з Стратегією з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року (далі – Стратегія), було схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 року № 480 р. [10], а також Планом заходів щодо реалізації цієї Стратегії, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 березня 2012 р. № 140-р. [11].

### Мета і постановка завдання

Маємо на меті розглянути результати моніторингу виконання Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року з урахуванням подальшого розвитку автотранспортної системи та забезпечення її стабільного функціонування

в умовах безпеки автотранспорту та безпеки дорожнього руху.

### Аналіз рівня безпеки дорожнього руху

Основними причинами недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, порівняно з відповідним рівнем країн Європейського Союзу, є [8–10, 12, 14]:

- низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху та усвідомлення небезпеки наслідків її порушення, зокрема недотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування використання ременів безпеки, порушення режимів праці та відпочинку водіями;
- неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху;
- недостатній рівень координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади щодо вирішення питань безпеки дорожнього руху;
- недостатність фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на дорогах, та відсутність системних підходів до проведення аналізу ефективності фінансування таких заходів;
- низький рівень використання сучасних методів підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, навчання правил дорожнього руху громадян;
- недостатня ефективність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів, створення безпечних умов руху;
- низький рівень використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;
- неефективність системи контролю за безпечністю транспортних засобів під час експлуатації, а стосовно некомерційних транспортних засобів – її відсутність;
- недосконалість системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпілим.

У травні 2011 року Україна офіційно приєдналася до Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, взявши на себе певні зобов'язання щодо виконання рекомендацій Глобального плану здійснення Десятиліття. Власне схвалення Кабінетом Міністрів України Стратегії з підвищення рівня безпеки до-

рожнього руху на період до 2015 року стало першим кроком на цьому шляху. Крім того, поява такого документа була продиктована вкрай напруженою ситуацією, яка склалася у сфері безпеки дорожнього руху [13, 14].

Серед основних причин, що зумовили виникнення такої ситуації, розробниками Стратегії було названо: недостатній рівень забезпечення безпеки дорожнього руху; недосконалість правового регулювання у сфері профілактики порушень Правил дорожнього руху; дублювання повноважень центральних органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху тощо.

Виходячи з цього, основна мета Стратегії була спрямована на забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, а також мінімізацію людських втрат і фінансових збитків унаслідок дорожньо-транспортних пригод. Також Стратегією було визначено основні напрями її реалізації та пріоритети роботи з підвищення рівня безпеки дорожнього руху, які були конкретизовані у Плані заходів щодо реалізації Стратегії в такому порядку:

1. Удосконалення механізму державного регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.
2. Забезпечення дотримання правил дорожнього руху учасниками дорожнього руху.
3. Забезпечення відповідності вулично-дорожньої мережі та її стану рівню інтенсивності дорожнього руху.
4. Забезпечення належної підготовки водіїв транспортних засобів та вивчення різними групами населення Правил дорожнього руху.
5. Підвищення безпечності транспортних засобів.
6. Забезпечення надання екстреної (невідкладної) медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодках.
7. Активізація інформаційно-роз'яснювальної роботи.

Передбачалося, що основним виконавцем Стратегії стане Міністерство внутрішніх справ України та інші заінтересовані органи виконавчої влади, а фінансове забезпечення її реалізації буде здійснюватися за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, коштів суб'єктів господарювання, цільових банківських кредитів, міжнародної технічної допомоги, інвестиційних коштів та інших джерел [10, 12].

Очікувалось, що Стратегія щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху дасть змогу: підвищити рівень безпеки дорожнього руху; зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод та знизити рівень тяжкості їх наслідків; мінімізувати людські втрати та фінансові збитки внаслідок дорожньо-транспортних пригод; підвищити ефективність державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; поліпшити стан вулично-дорожньої мережі; підвищити рівень дотримання правил дорожнього руху його учасниками.

Таким чином, реалізація Стратегії та відповідного Плану заходів мала суттєво покращити якість державної політики у сфері безпеки дорожнього руху й підвищити рівень цієї безпеки, що загалом відповідало національним інтересам України і очікуванням українського суспільства. Але, зважаючи на те, що ці документи були ухвалені без попереднього громадського обговорення та належного наукового обґрунтування, існував великий ризик того, що виконання Стратегії матиме формальний характер і не дасть очікуваних результатів.

Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року є політичним документом, який визначає основні принципи та напрями реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху. Виходячи з цього, можна було очікувати, що розроблення цієї Стратегії відбуватиметься з використанням загальноновизнаних методів стратегічного планування, наприклад, SWOT-аналізу, які б дозволили забезпечити комплексний аналіз ситуації у сфері безпеки дорожнього руху, спрогнозувати її розвиток у перспективі, визначити ймовірні ризики та загрози, а також ефективні механізми і шляхи їх мінімізації. Проте розробник Стратегії (Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС України) знехтував цими принципами, внаслідок чого на світ з'явився досить абстрактний і поверховий документ, термін дії якого був розрахований всього на чотири роки (2011–2014 рр.). А з огляду на те, що План заходів щодо реалізації названої Стратегії був затверджений тільки через десять місяців, фактичний термін її дії скоротився до трьох років [10, 11]. Як показує практика, однією з необхідних умов успішної реалізації стратегічних програм є наявність значного часового ресурсу.

Тому більшість із них розраховані на 5–10, а то й більше років. Наприклад, Транспортна стратегія України розрахована на 10 років, Енергетична стратегія України – на 17, а Біла Книга Європейського Союзу з питань транспорту – на 40 років (до 2050 року). Саме такі строки відповідають сутності стратегічного планування і вимагають від авторів високої відповідальності та професіоналізму.

Не дивно, що поява такої Стратегії була критично оцінена низкою фахівців та громадських експертів з безпеки дорожнього руху. Оцінку цьому документу дав громадський активіст і слухач Школи державної політики Університету Меріленду (США) Віктор Загребя, який зауважив, що цей документ не містить головних елементів, які насправді повинна містити стратегія, – цілі (чітко осяжані й вимірювані), опис запланованих дій, їх послідовність, а також відповідальних осіб або державні органи. Підводячи підсумок, він підкреслив, що оскільки ці базові елементи в документі відсутні, то його назва – «стратегія» – не відповідає змісту і повинна писатися в лапках [14].

Погоджуючись із такими оцінками експерта, зауважимо, що однією з найбільших вад Стратегії стала відсутність у ній чітко прописаних цільових заходів, спрямованих на реформування державної системи управління галуззю безпеки дорожнього руху, та заходів, спрямованих на розвиток сталої мобільності у містах. Органи місцевого самоврядування взагалі випали з поля зору розробників Стратегії, хоча, з огляду на велику кількість ДТП, які трапляються в населених пунктах, вони мали б стати одним із її основних виконавців. Також розробниками Стратегії були проігноровані рекомендації експертів проекту ЄС «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т», які ще у 2010 році на основі глибокого аналізу проблеми розробили для України власний проект Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху та відповідні рекомендації [14].

Загалом, на нашу думку, ухваливши Стратегію з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, Уряд формально виконав рекомендації Глобального плану здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху ООН на 2010–2020 роки, але після цього втратив до неї будь-який інтерес. Якщо оцінювати результати виконання

Стратегії за суто формальними ознаками, то із 68 завдань, передбачених Планом заходів з реалізації Стратегії, повністю було виконано або виконується 19, виконано частково – 26, не виконано – 23 завдання. Тобто за чотири роки Стратегію було виконано менш ніж на третину [13–14].

Позитивним результатом реалізації Стратегії є те, що вона сприяла певній активізації державних і недержавних організацій, зацікавлених у підвищенні безпеки і культури дорожнього руху, а також частковому вдосконаленню законодавчої та нормативно-правової бази в галузі.

У рамках реалізації Стратегії з підвищення безпеки дорожнього руху Міністерству освіти і науки України та іншим урядовим органам не вдалося покращити рівень підготовки водіїв транспортних засобів та забезпечити належне вивчення різними групами населення Правил дорожнього руху. Насамперед, це стосується найуразливіших категорій учасників дорожнього руху, якими є пішоходи та велосипедисти. Тому це питання досі залишається надзвичайно актуальним.

У той же час у Європі з 2015 року починається запровадження систем автоматичного оповіщення про дорожні пригоди на автотранспорті e-CaII, якими будуть обладнані всі нові автомобілі. Приєднання України до цього проекту поки що не передбачається.

## Висновки

Результати моніторингу виконання Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року показали, що за 23 роки незалежності в нашій державі так і не було вироблено єдиної державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та ефективних механізмів її реалізації [11, 12].

В Україні існує недосконала законодавча та нормативно-правова база, що регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність учасників дорожнього руху, міністерств та відомств, інших органів державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, підприємств, установ і організацій. Насамперед, це стосується Закону України «Про дорожній рух», який був ухвалений ще у 1993 році і вже не відповідає

вимогам сьогодення. Однією з найбільших вад цього закону є те, що ним не встановлено чіткої відповідальності за невиконання норм щодо планування і виконання заходів з підвищення безпеки дорожнього руху та їх належне фінансування, зокрема урядовими органами. Про наслідки такої бездіяльності ми вже говорили.

За роки незалежності в Україні не було створено ефективної системи управління безпекою дорожнього руху, яка б базувалася на концентрації повноважень та відповідальності в руках єдиного державного органу й одночасно забезпечувала б чіткий розподіл повноважень між органами виконавчої влади та місцевого самоврядування і координацію їх діяльності.

Відсутність ефективної системи управління безпекою дорожнього руху не дозволяє Україні повною мірою використовувати кращий світовий досвід та наукові досягнення в галузі безпеки дорожнього руху, екологічної безпеки транспорту та сталої мобільності й не сприяє залученню міжнародної технічної і фінансової допомоги для реалізації проєктів з підвищення безпеки дорожнього руху. Особливо гостро це відставання відчувається у сфері наукового забезпечення проєктів із безпеки дорожнього руху. Фактично наука відсторонена від вирішення проблем цієї галузі й не отримує на це державних замовлень.

Варто наголосити, що Україна досі не приступила до виконання рекомендацій Глобального плану ООН щодо здійснення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. та не призначила національного координатора цих дій. Поза увагою Уряду та урядових органів також залишаються рекомендації ВООЗ, проєкту ТРАСЕКА, Міжнародного транспортного Форуму (ІТР) та Комітету з питань внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН щодо підвищення безпеки дорожнього руху. З цієї причини Україна фактично проігнорувала Другий Глобальний Тиждень з безпеки дорожнього руху ООН, який проводився 6–12 травня 2013 року і був присвячений безпеці пішоходів. Як наслідок, серед країн Європейського континенту Україна опинилася серед лідерів за рівнем смерт-

ності та травмування людей у ДТП, і покращення у цій сфері не спостерігається.

### Література

1. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009–2012 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 р. № 1384-р. – К.: Рада, 2008.
2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174 р.
3. Глобальний план здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2010–2020 роки / Генеральна Асамблея ООН, березень 2010 року, реж. доступу: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_russian.ua](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_russian.ua).
4. Автомобільний транспорт в Україні. Нормативна база. – К.: КНТ, АТІКА, 2004. – 504 с.
5. Скороходов Д.А. Проблемы безопасности транспорта / Д.А. Скороходов, А.Л. Стариченков // Транспортная безопасность и технологии. – 2005. – №2(3). – С.24–27.
6. Режим доступу : [www.iru.org](http://www.iru.org).
7. Режим доступу <http://www.transafety.ru>.
8. Режим доступу: [http://subscribe.sec.ru/subscribe\\_ria\\_ib.cfm](http://subscribe.sec.ru/subscribe_ria_ib.cfm).
9. Режим доступу: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_russian.ua](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_russian.ua).
10. Дорожня карта. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.tur.org.ua/dorozhnya-karta>.
11. ГО ТУР. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.tur.org.ua/sites/default/files>.
12. ВГО. [Електронний ресурс]. Режим доступу: «Громадський комітет транспортної безпеки», режим доступу: <http://gktb.org/strategiya-ye-rezul-tativ-nemaye>.
13. ГАІМВСУ. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/info/30>.
14. Режим доступу: <http://mediaport.net.ua>.

Рецензент: І.С. Наглюк, професор, д.т.н., ХНАДУ.

Стаття надійшла до редакції 2 квітня 2015 р.