



## Дорога вирівнює в правах і підносить життєві уроки

**Статистика свідчить: сьогодні на планеті кожні 6 секунд фіксується автокатастрофа, у якій хтось гине або зазнає тяжких травм. Зважаючи на таку вкрай критичну ситуацію, Генеральна Асамблея ООН прийняла рішення оголосити 2011–2020 роки десятиліттям заходів з безпеки дорожнього руху. Своїми міркуваннями про це ми попросили поділитися голову Громадської колегії незалежних експертів при Департаменті ДАІ МВС України Олександра ФОМЕНКА.**

– Уперше в масштабах світу на сполох забив Міжнародний Червоний Хрест, який ще 1998 року, опублікувавши Звіт про всесвітні катастрофи, констатував: «Дорожні аварії – це глобальне лихо, яке забирає життя і скорочує засоби до існування, гальмує розвиток суспільства і робить мільйони людей уразливими». Тож Генеральна Асамблея ООН поставила за мету розглядати дорожню безпеку як глобальну стратегічну проблему. Аби забезпечити належну координацію дій протягом указанного десятиліття, при ООН створено Комісію з глобальної дорожньої безпеки, яку очолив лорд Робертсон, розроблено «Короткий документ з планування заходів». Міжнародна спільнота розуміє глобальну проблему. На тлі таких міжнародних заходів стає сумно і прикро, що численні пропозиції вітчизняних фахівців, представників громадських організацій щодо створення Національної координаційної ради при Президентові України, державного НДІ з проблем безпеки дорожнього руху, а також розробки та затвердження Державної програми дій у 2011–2020 роках влада, на жаль, залишила без реагування.

ООН визнала, що дорожній травматизм – це свого роду епідемія на колесах. Вона нібито невидима через свою повсюдність, але, якщо підсумувати всі трагедії на автошляхах, то загалом по країні побачимо страшну картину: тільки за роки незалежності в Україні в дорожніх аваріях загинуло близько 140 тисяч осіб і майже мільйон травмовано. Щоправда, в нас статистика ДТП, окрім щоденних трьох цифр, з незрозумілих причин є закритою. В

Інтернеті можна знайти докладні дані аварійності у світі, зокрема, в РФ, але не в Україні, що, до речі, значно знижує профілактичний ефект статистики серед населення.

– **Олександр Яковичу, зупиніться докладніше на десятилітній програмі заходів ООН з безпеки дорожнього руху.**

– У «Короткому документі з планування заходів» зазначено, що аварійності можна і слід запобігати. Генеральна Асамблея ООН ставить за мету скоротити кількість жертв ДТП за вказане десятиліття на 50 відсотків і, посилаючись на досвід держав, які досягають позитивних результатів, закликає країни-члени ООН визнати безпеку дорожнього руху як пріоритетну політичну проблему, створити провідне агентство з належними повноваженнями і мати національний план дій з конкретними цілями.

Згадана Комісія з глобальної дорожньої безпеки пропонує низку конкретних заходів. По-перше, кожна держава мусить мати амбітну мету – скорочувати смертність унаслідок ДТП до 2020 року, використовуючи інноваційні розробки. Безперечно, ця мета має бути реальною, а для цього вона потребує досконалого наукового обґрунтування (постає питання – хто це зробить в Україні, оскільки в державі немає спеціалізованої наукової установи?).

По-друге, слід зміцнювати так звану архітектуру дорожньої безпеки. Мається на увазі створення належної державної системи управління дорожньою безпекою, розвиток дорожньої інфраструктури, вдосконалення конструкції транспортних засобів,

закріплення знань та правил поведінки учасниками дорожнього руху, поліпшення посттравматичної допомоги потерпілим.

По-третє, ставиться завдання поліпшити інформаційно-просвітницьку роботу серед населення. Як на мене, то в Україні слід не поліпшувати, а починати все з нуля, адже в нас не провадиться жодної роз'яснювально-профілактичної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху. Положення статті 20 Закону України «Про дорожній рух» щодо навчання різних груп населення Правилам дорожнього руху та статті 12 Закону України «Про рекламу» про безкоштовне виробництво і розповсюдження соціальної реклами не виконуються. ЗМІ не залучають до пропаганди безпечної поведінки на дорогах. Спроби створити при Департаменті ДАІ громадську раду «ЗМІ – за безпеку дорожнього руху» залишаються поза увагою та не дістають належної підтримки з боку керівництва цієї структури. Тож не дивно, що сьогодні на шпальтах ЗМІ можна знайти лише критику, до того ж часто необґрунтовану, на адресу ДАІ, до речі, єдиній в Україні державної установи, яка переймається проблемою безпеки дорожнього руху. Зрозуміло, що без залучення до цієї роботи всіх міністерств і відомств, без відповідної координації їхніх дій цієї проблеми не розв'язати. Це підтверджує досвід роботи в попередні роки.

По-четверте, треба значно підвищити якість збирання даних про ДТП на національному і регіональному рівнях. Це для України актуальна проблема, адже

нерідко різниця між даними ДАІ і служб охорони здоров'я про кількість загиблих у ДТП становить до 3000 осіб. Можливо, це і є основною причиною закритості масиву даних ДТП. Але потрібна не тільки об'єктивна статистика, а й ретельний науково-дослідницький аналіз, на основі якого мають бути розроблені ефективні заходи з недопущення дорожнього травматизму.

Вказується також, що слід нарощувати кадровий потенціал. Необхідно збільшити держзамовлення на підготовку фахівців з безпеки дорожнього руху для задоволення потреб ДАІ, автомобільних, дорожніх та комунальних служб.

Наголошується також на використанні досвіду інших країн. До речі, мною ще 1985 року від України було запропоновано експертам країн Європи внести це питання до порядку денного сесій Робочої групи з безпеки дорожнього руху Європейської економічної комісії ООН. Пропозицію українського експерта підтримали. Відтоді на кожній сесії (проводяться двічі на рік) здійснюється обмін новинами. Зокрема, на 60-й сесії (вересень 2010 року) пролунало більш як 10 інформаційних повідомлень експертів країн Європи і міжнародних організацій. Міжнародний союз залізничного транспорту, наприклад, запропонував національним телекомпаніям «скачати» власний фахово підготовлений відеокліп про поведінку учасників дорожнього руху на залізничних переїздах і безкоштовно використовувати його в телепрограмах. Це досить актуально для України, особливо після відомої трагедії на переїзді у Марганці, але чомусь на вітчизняних телеекранах жодних матеріалів на цю тему й досі немає.

Йдеться в документі і про збільшення обсягів фінансування. Зокрема, рекомендовано на заходи з безпеки дорожнього руху виділяти не менш як 10 відсотків від коштів, передбачених на утримання й розвиток дорожньої інфраструктури. Передбачено також обов'язкове здійснення контролю за виконанням заходів на національному і регіональному рівнях, зокрема й у громадському та приватному секторах.

Як на мене, то це чітко продумана структура державної програми з підвищення безпеки дорожнього руху для будь-якої країни.

**– На тлі запропонованих заходів наша країна справді пасе задніх?**

– Сьогодні всю відповідальність за стан справ з аварійністю, як я вже наголошував, покладено на Державтоінспекцію. Але ця служ-

ба не має належних повноважень і практичних можливостей для державного управління, контролю і координації дій органів влади та відомств усіх рівнів. Більше того, ДАІ рік у рік реформується. На початку 1990-х років на неї поклали завдання заробляти гроші як на власне утримання, так і всього МВС. Це призвело до розвитку тих напрямів діяльності, які приносили доходи (ТО, реєстрація ТЗ, оформлення водійських документів на управління та володіння транспортом, різних дозволів тощо). Водночас занепали «неприбуткові» служби, які працювали переважно на підвищення безпеки і комфорту дорожнього руху (організація і управління дорожнім рухом, роз'яснювально-пропагандистська робота серед населення тощо). В такий спосіб на базі ДАІ створилося щось на зразок бізнес-структури. Зрештою, 2005 року ліквідували й Науково-дослідний центр безпеки дорожнього руху, адже його діяльність потребувала відповідного фінансування. Посягнули навіть на дорожньо-патрульну службу, прийнявши рішення більшу частину її чисельності передати іншій службі МВС. Щоправда, за допомогою громадськості ДПС вдалося захистити, однак частково.

Сьогодні деякі «ділки» бажують відібрати в ДАІ таку функцію, як проведення ТО транспортних засобів, тобто перенаправити значні кошти у приватні кишені. Власники транспорту це добре розуміють. Ось які коментарі в Інтернеті наводять водії після ознайомлення з проектом закону з цього питання: «Дехто із верхівки бажав перенаправити фінансові потоки», «Неправомірні дії ДАІ можна оскаржити, а як бути з автослюсарями?». «Деяким «хлопцям» кортить «прибрати» до власних кишень цей «ласий шматок» так, щоб і міліція не заважала». «З організацією проведення ТО нас «взують» так, як і з транспортним податком – усі кошти пішли у приватні кишені, а не на розвиток дорожньої інфраструктури».

Таких відвертих коментарів багато, з висновками важко не погодитись. Адже нібито всі розуміють: перш ніж руйнувати те, що діяло десятиліттями, треба ретельно продумати, до чого це може призвести і як позбутися небажаних наслідків. Не завадило б скористатися й досвідом, напрацьованим Міжнародним комітетом з ТО транспортних засобів (СІТА), інших країн світу. У Швеції, наприклад, створено спеціальну компанію з організації ТО, контрольний пакет якої (52 відсотки) належить уря-

ду. То чому б не створити схожу структуру при МВС, тим паче що в системі ДАІ є стаціонарні і пересувні станції діагностики технічного стану транспортних засобів?

**– 11 травня акція міжнародної спільноти «Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху» стартувала офіційно. У своєму Зверненні з цієї нагоди Президент України висловив упевненість, що спільними зусиллями, спираючись на міжнародний досвід, ми зможемо у себе вдома протистояти цій «неоголошеній війні» на автошляхах. Що насамперед треба зробити, на вашу думку?**

– Без будь-яких розкачувань розпочати виконання рекомендацій, розроблених під патронатом Генеральної Асамблеї ООН. Щонайперше треба створити Національну координаційну раду при Президентові України, Державний науково-дослідний інститут з проблем безпеки дорожнього руху, розробити та затвердити Державну програму дій до 2020 року. І, безперечно, – передбачити довгострокове проведення інформаційно-пропагандистської кампанії серед населення, спрямованої на зміцнення дорожньо-транспортної дисципліни. Поточного року планується провести другий Глобальний тиждень під егідою ООН. До речі, ініціатива з проведення міжнародних кампаній належить представнику нашої держави. Ще в 1989 році, як експерт від України, я вніс на розгляд Робочої групи з БДР ЄЕК ООН пропозицію провести загальноєвропейську кампанію з безпеки дорожнього руху. Її було підтримано, і в жовтні 1990 року відбувся перший тиждень під гаслом «Безпека дорожнього руху – це життя». Загальноєвропейські тижні проводилися в 1995, 2000 і 2004 роках. Тож 2005 року Генеральна Асамблея ООН вирішила поширити досвід Європи у всьому світі. Перший Глобальний тиждень було проведено в 2007 році. З метою підвищення ефективності заходів у період з 2011 по 2020 рік заплановано провести глобальні тижні в 2011, 2015 і 2018 роках. За цей час передбачено заслухати 5 звітів Генерального секретаря ООН про виконання запланованих на десятиліття заходів.

Проблемами безпеки дорожнього руху повинні пройтися усі без винятку і в Україні: і уряд, який розроблятиме та фінансуватиме відповідну програму дій до 2020 року, і керівники міністерств і відомств, підприємств та організацій, зрештою усі ми – водії, пасажери, пішоходи. Адже безпека дорожнього руху – це життя!

Підготував Віктор ГАЙ.