



Олексій СИЩУК

Конкретні пропозиції для підвищення безпеки на вітчизняних дорогах, залучення передових технологій запобігання аваріям, ліквідації відомих місць концентрації ДТП, оперативного реагування відповідних служб на екстрені ситуації на автошляхах обговорили учасники комітетських слухань «Надання невідкладної допомоги при ДТП та «безпечна дорога» як елементи забезпечення безпеки дорожнього руху».

ЄВРОПОРЯДОК на дорогах

Відкриваючи слухання, **Голова Комітету Верховної Ради України з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності Віктор ШВЕЦЬ** нагадав, що Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. Що вісімнадцять хвилин на українських дорогах трапляється дорожньо-транспортна пригода з потерпілими, кожні 118 хвилин унаслідок аварії гине людина. При цьому кожен третій загиблий – це молода людина віком до 29 років. Крім непоправних людських трагедій, ДТП завдають значних матеріальних збитків. Так, за оцінками Світового банку, втрати вітчизняної економіки від ДТП щорічно сягають 5 мільярдів (!) доларів, наголосив у доповіді Голова комітету.

Він також зазначив, що непоодинокими є випадки, коли елементи безпеки, які могли б убезпечити водіїв від аварій, ігноруються на стадіях міського та транспортного проектування. При цьому відсутнє належне реагування прокуратури, правоохоронних органів і особливо Державтоінспекції на факти грубого порушення дорожніми службами вимог Закону «Про дорожній рух» у частині ліквідації аварійно небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП. Загалом у вулично-дорожній мережі України є понад 1200 таких місць, зокрема 242 – на автомобільних дорогах і 959 – на вулицях населених пунктів.

– Ці аварійно небезпечні ділянки відомі ДАІ, дорожнім та комунальним службам, однак роками не ліквідовуються. Водночас основна частина відповідальності за ДТП тради-

ційно перекладається на водіїв або пішоходів, – сказав В. Швець.

Голова комітету виступає за використання досвіду європейських країн, де взято курс на вдосконалення проектування, будівництва й експлуатації доріг та дорожньої інфраструктури, щоб до мінімуму звести саму можливість водія порушувати правила дорожнього руху, а також максимально захистити пішоходів і велосипедистів.

Він нагадав, що резолюцією Генасамблеї ООН 2011–2020 роки оголошено Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху. Головним завданням на цей період визначено забезпечення довгострокових і скоординованих дій на підтримку безпеки дорожнього руху на регіональному, національному та місцевому рівнях.

Так, у рамках національної діяльності державам пропонується виконати п'ять складових Глобального плану ООН на Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху: управління безпекою дорожнього руху; безпечніші дороги та мобільність; безпечніші транспортні засоби; безпечніша поведінка користувачів доріг; оперативне надання медичної допомоги постраждалим у ДТП.

В. Швець повідомив, що наразі в парламенті зареєстровано 15 законопроектів із забезпечення безпеки дорожнього руху, однак більшість цих ініціатив стосуються лише посилення кримінальної та адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху. Народний депутат наголосив, що за наслідками слухань члени комітету планують підготувати та внести на розгляд парламенту комплексний законо-

проект, який охоплюватиме всі п'ять елементів безпеки дорожнього руху.

Окрім того, Голова комітету розповів про створення у Верховній Раді міжфракційного депутатського об'єднання «За безпеку дорожнього руху», яке наразі налічує 13 парламентаріїв.

– Ми закликаємо всі органи державної влади, політичні партії, неурядові організації, ЗМІ, громадян України не бути байдужими та підтримати ініціативу Організації Об'єднаних Націй і долучитися до активної роботи із запобігання ДТП і особливо смертям на дорогах, – підкреслив голова депутатського об'єднання В. Швець. Він розповів, що наприкінці березня 2012 року в Києві планують провести першу Міжпарламентську зустріч з питань законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Її ініціаторами стали Комітет з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності, міжфракційне депутатське об'єднання «За безпеку дорожнього руху», Всеукраїнська громадська організація «Асоціація безпеки дорожнього руху». До участі в заході запрошено парламентаріїв із 43 країн та представників 18 міжнародних організацій.

Заступник Голови державної служби автомобільних доріг Євген ПРУСЕНКО зазначив, що рівень фінансування дорожньої галузі останніми роками становить лише 14–30 відсотків від потреби. Стан вітчизняної мережі доріг загального користування він оцінив як критичний. Зокрема, повідомив: 70 відсотків автошляхів протягом 30–40 років капітально не ремонтувалися. Крім

того, більшість доріг не розраховані на сучасні високошвидкісні та великогазові транспортні засоби.

– Наприклад, у Польщі на утримання 18 тисяч кілометрів доріг крайових щороку спрямовують 3 мільярди злотих (7,5 мільярда гривень) – це всі гроші, які ми маємо з бюджету на утримання й розвитку мережі доріг протяжністю 180 тисяч кілометрів, – підкреслив Є. Прусенко.

В. о. начальника Управління державної автомобільної інспекції МВС України Сергій БУДНІК серед основних причин, які негативно впливають на забезпечення безпеки дорожнього руху, назвав низьку культуру поведінки учасників дорожнього руху, їхню безвідповідальність і правовий нігілізм.

– Суспільство звикло до високих штрафів за порушення Правил дорожнього руху, встановлених у 2008 році. Навіть значні розміри санкцій належно не впливають на рівень аварійності, – наголосив він.

С. Буднік поінформував учасників слухань про оптимізацію структури ДАІ шляхом її скорочення на 6,6 тисячі працівників до 14 тисяч. При цьому 6,2 тисячі співробітників переведено до штатних відділів районних органів внутрішніх справ.

Також він повідомив, що наразі відновлено роботу 54 із 91 стаціонарних постів ДАІ, 32 з яких оснащені електронними автоматичними системами зчитування номерних знаків. Ці системи потрібні для розшуку транспортних засобів як правоохоронцями, так і, наприклад, виконавчою службою.

Окрім того, Сергій Буднік розповів, що **з 1 січня 2012 року кількість платних послуг, які надаються підрозділами ДАІ, буде скорочено з 56 до 21. Зменшиться в середньому на 50 відсотків і їхня вартість.**

– Кожна нова модель автомобіля повинна проходити державну сертифікацію для контролю за рівнем безпеки транспортного засобу, – вважає **Перший заступник Голови Комітету Верховної Ради з питань правової політики Сергій ГУСАРОВ.**

За його словами, в Україні застосовується лише близько 30 обов'язкових вимог до технічного стану в частині пасивної та активної безпеки, тоді як у Європі їх удвічі більше.

Стосовно інших компонентів безпеки дорожнього руху народний депутат звернув увагу на таке: будівництво та реконструкція доріг мають бути науково обгрунтованими; дорожня розмітка – постійно оновлюватися; обов'язковість освітлення аварійних ділянок, зокрема пішохідних переходів на всіх автошляхах, потрібно закріпити відповідним

нормативно-правовим актом. Він також порадив водіям обладнати свої автівки відеореєстраторами.

Президент ВГО «Асоціація безпеки дорожнього руху» Михайло БЕРЛІН переконаний: підзвітність влади, а отже, й стан доріг залежать від громадянської активності населення.

Якщо ж влада не є підзвітною, то дороги високої якості будуються не там, де потрібно населенню, а де це зручно чиновникам. Окрім того, в такій владі відсутні стимули до роботи над зменшенням пробок, адже їх і так можна об'їхати з маячком, – вважає М. Берлін.

– Проблема безпеки на вітчизняних дорогах – соціальна. Подумайте тільки, щороку на дорогах країни втрачають життя 5–10 тисяч громадян, а 60–70 тисяч – травмуються. За роки незалежності в Україні внаслідок ДТП загинули 140 тисяч людей, дістали тілесні ушкодження – близько 500 тисяч, із яких щонайменше половина залишилися інвалідами, – навіть страшну статистику **Голова підкомітету Комітету Верховної Ради з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності Володимир МАЛИШЕВ.**

Він переконаний: поки всі ми – від Президента й до простого громадянина не навчимося виконувати закон, на дорогах продовжуватимуть гинути люди. В. Малишев навіть приклади, коли представники так званої золотої молоді скоїли ДТП і залишилися непокараними.

– Постає запитання: чому для «мажорів» не існує закону? Тому що деякі судді виправдовують їх і амністують. От вони й відчують свою безкарність, – наголосив парламентарій.

В. Малишев запропонував комітету вивчити всі матеріали кримінальних справ, порушених за фактами ДТП, що спричинили загибель людей. І насамперед тих, які сталися за участю «мажорів». Якщо буде встановлено, що судді приймали невинуватого м'які вироків, комітет направить відповідне подання до Вищої ради юстиції, щоб дати правову оцінку таким діям представників суддівського корпусу.

Голова підкомітету також звернувся до Генерального прокурора Віктора Пшонки з тим, щоб посилити прокурорський контроль за розслідуванням ДТП зі смертельними випадками, зокрема коли невинуватого довго (2–3 роки й більше) триває розслідування обставин справи.

Окрім того, В. Малишев повідомив, що найближчим часом подасть до Верховної Ради законопроект про посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху, особливо за керування в стані алкогольного сп'яніння. У ньому буде

враховано європейську законодавчу практику, зокрема досвід Німеччини.

– Якщо там поліція зупиняє п'яного за кермом, його довично позбавляють прав водія, а машину забирають на баланс держави. А в Україні, вдумайтеся лише, за 10 місяців 2011 року затримано 214 тисяч п'яних водіїв, – зазначив Голова підкомітету.

Доцент кафедри анестезіології та інтенсивної терапії Національного медичного університету імені О. О. Богомольца Сергій ДУБРОВ виокремив дві основні причини смертельних випадків у ДТП: травми центральної нервової системи та втрата крові.

– Дуже часто таким пацієнтам неможливо надати адекватної допомоги на догоспітальному етапі, – сказав фахівець. Причиною цього є, зокрема, недостатнє фінансування закупівлі сучасного діагностичного обладнання, а також відсутність системи так званих центрів травми в структурі Міністерства охорони здоров'я. Перевагою надання допомоги в «центрах травми», зазначив він, є робота досвідченої команди мультидисциплінарних фахівців. До того ж у таких спеціалізованих центрах можна забезпечити цілодобову готовність до приймання пацієнтів і максимально швидку діагностику та лікування. С. Дубров навів статистичні дані: у Сполучених Штатах Америки лікування в «центрах травм» забезпечило істотне (на 17 відсотків) зменшення смертності пацієнтів.

Голова підкомітету Комітету Верховної Ради з питань національної безпеки та оборони Олександр СКИБІНЕЦЬКИЙ підкреслив необхідність системного державницького підходу у сфері безпеки дорожнього руху.

– Роботу всіх профільних відомств має координувати єдиний державний центр. Формально ним є створена ще 2006 року Координаційна рада з питань безпеки дорожнього руху при Кабінеті Міністрів, але нині вона, можна сказати, існує тільки на папері: 2010 року провела лише одне формальне засідання. Потрібно негайно поновити роботу ради, – вважає О. Скибінецький.

На завершення слухань **Віктор ШВЕЦЬ** підкреслив:

– Проблема, яку ми обговорювали, стосується всіх і кожного, потребує системного підходу й ефективних рішень. Наш комітет докладе максимум зусиль, щоб зробити вітчизняні дороги безпечними, а також захистити громадян від порушників дорожнього руху.

За наслідками слухань комітет ухвалить відповідні рекомендації.

Фото Миколи БІЛОКОПИТОВА.