

Кожні 18 хвилин  
на автошляхах  
України  
трапляється ДТП  
із потерпілими,  
кожні 118 хвилин –  
зі смертельними  
наслідками

50

## Проти аварійності — політична воля



Комітет із питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності пропонує створити координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху. Про таку ініціативу розповів **Голова комітету Віктор ШВЕЦЬ**, відкриваючи засідання «круглого столу» на тему: «Законодавчі ініціативи у сфері безпеки дорожнього руху – вагомий крок на шляху до покращення ситуації на дорогах країни».

На думку парламентарія, єдина інтегрована система безпеки дорожнього руху дасть можливість комплексно підійти до розв'язання цієї проблеми, координувати відповідні напрями діяльності Міністерства внутрішніх справ, Мінінфраструктури, Міністерства охорони здоров'я, Міністерства надзвичайних ситуацій та Міністерства освіти і науки. Зокрема, необхідно встановити єдиний стандарт збирання, зберігання та аналізу даних про ДТП, який відповідав би міжнародним нормам.

– Комітет вважає, що очолювати координаційну раду мав би Прем'єр-міністр, який щопівроку заслуховуватиме звіти голів облдержадміністрацій про стан безпеки дорожнього руху в конкретному регіоні. На цьому засіданні ради обов'язково мають розглядатися випадки ДТП зі смертельними наслідками: які причини аварії, в якому стані було дорожнє покриття на ділянці, де сталася аварія, чи медики вчасно відреагували на виклик тощо, – зазначив Віктор Швець. Альтернативним варіантом, за його словами, могло б бути створення такого органу (на зразок Національного антикорупційного комітету) з ініціативи Президента України. Окрім того, Голова комітету Віктор Швець, який також очолює міжфракційне депутатське об'єднання «За безпеку дорожнього руху», повідомив, що звернувся до Президента Віктора Януковича та секретаря РНБО Андрія Клюєва з тим,



щоб на засіданні Ради національної безпеки та оборони розглянути питання високої аварійності. Народний депутат нагадав, що кожні 18 хвилин на автошляхах України трапляється ДТП з потерпілими, кожні 118 хвилин – зі смертельними наслідками.

– В Україні основна частина відповідальності за аварії перекладається на водіїв чи пішоходів. Водночас правоохоронні органи, особливо служби ДАІ, належно не реагують на факти грубого ігнорування дорожніми службами вимог Закону «Про дорожній рух» у частині ліквідації аварійно небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП. Скажімо, в європейських країнах узятو курс на вдосконалення проектування, будівництва й експлуатації доріг та дорожньої інфраструктури, щоб звести до мінімуму саму можливість порушити правила дорожнього руху, – наголосив Віктор Швець. Він також повідомив, що незабаром комітет розгляне ще один комплексний проект закону – «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо підвищення безпеки дорожнього руху та регулювання дозвільної системи здійснення міжнародних перевезень пасажирів і вантажів» (реєстр. № 5220-д), авторами якого є народні депутати Володимир Олійник, Володимир Малишев і Дмитро Шенцев.

**Голова підкомітету Комітету з питань національної безпеки і оборони Олександр СКИБІНЕЦЬКИЙ** звернув увагу на те, що створена 2006 року Координаційна рада з питань безпеки дорожнього руху при Кабінеті Міністрів «не працює вже багато років». Міжнародний досвід свідчить: найефективнішим є ухвалення системного закону, що регулюватиме питання відносин між автоінспектором та водієм і загалом систему безпеки на автошляхах (вимоги до стану доріг тощо), зазначив парламентарій.

**Начальник управління Державтоінспекції Володимир ЛОЗОВИЙ** підкреслив, що завдяки підвищенню штрафів за порушення ПДР у 2011 році сталося вдвічі менше аварій зі смертельними випадками порівняно з 2007 роком, коли на дорогах загинуло майже 9,5 тисячі людей. Він наголосив, що у 70 відсотках ДТП із постраждалими винними є водії зі стажем керування транспортним засобом від одного до п'яти років. Найчастіше причиною аварії стають: перевищення швидкості, порушення під час виконання маневру і проїзду перехрестя, а також керування в стані алкогольного сп'яніння.

**За словами директора департаменту безпеки Мінінфраструктури Юрія GERЖОДА**, цього року відомство планує розробити правила технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, що дасть змогу проводити аналіз причин аварій. Юрій Герждод повідомив, що вітчизняні автовиробники підтримали рішення міністерства про обов'язкове обладнання нових автомобілів ременями безпеки з 1 січня 2013 року. Окрім того, він розповів, що до 1 листопада нинішнього року всі дороги першої категорії планують обладнати огороженнями бар'єрного типу. Юрій Герждод також підтримав ініціативу зі створення національного координаційного органу з безпеки дорожнього руху.

– Важливі не лише координація діяльності державних органів у питанні безпеки дорожнього руху, а й залучення до розв'язання проблеми безпеки на дорогах бізнесу та громадських організацій, – сказав **президент ВГО «Асоціація безпеки дорожнього руху» Михайло БЕРЛІН**. На його думку, щоб примусити громадян виконувати ПДР, потрібна політична воля керівництва держави змінити ситуацію на автошляхах. Михайло Берлін та-



кож підтвердив, що Координаційна рада з безпеки дорожнього руху при Кабміні не засідала жодного разу.

**Керівник підрозділу безпеки наземного транспорту проекту Транспортного коридору Європа–Кавказ–Азія (ТРАСЕКА) Джон ФІЛД** розповів про Регіональний план дій з безпеки дорожнього руху, розроблений державами–членами цієї організації. В документі передбачено конкретні напрями з виконання шести положень, із яких п'ять є складовими Глобального плану ООН на Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху: управління БДР; безпечніші дороги та мобільність; більш безпечні транспортні засоби; безпечніша поведінка користувачів доріг; оперативне надання медичної допомоги постраждалим у ДТП. Шостий пункт стосується зміни ставлення до безпеки дорожнього руху через комунікацію з громадськістю.

Україні, зокрема, рекомендовано: встановити реальні й довгострокові цілі зі скорочення ДТП, реалізувати програму оцінки (аудиту) безпеки доріг усіх основних автошляхів і ліквідації виявлених недоліків; проводити щорічний звіт від місцевої влади про заходи для підвищення безпеки на дорогах; приділяти увагу навчанню інженерів та іншого технічного персоналу безпеці дорожнього руху, включаючи елементи конструювання, будівництва та експлуатації автошляхів; готувати спеціалістів із розслідування дорожньо-транспортних пригод для справедливого врегулювання претензій потерпілих; розробити виправні курси для водіїв як альтернативи іншим судовим штрафам. Такі курси стосуватимуться правопорушення, вчиненого водієм, і мають самофінансуватися ним.

**Начальник секретаріату Національної ради з безпеки дорожнього руху Вірменії Погос ШАГІНЯН** розповів, що в результаті діяльності ради на чолі з Прем'єр-міністром кількість смертельних випадків у ДТП протягом трьох років зменшилася на 50 відсотків. Цього вдалося досягти завдяки запровадженню дорожнього

аудита з безпеки, який проходять усі наявні та нові автошляхи, створенню бази даних для визначення «чорних точок» – місць, де аварії трапляються найчастіше, а також тренінгів дорожньої поліції й закупівлі для неї сучасного обладнання.

Погос Шагінян підкреслив, що рішення Національної ради автоматично стають законопроектами, а в її робочих групах зобов'язані брати участь заступники міністрів і начальники департаментів.

– Коливання показників аварійності – наслідок лише збігу обставин, а не системної, осмисленої роботи. Віддаю належне профільному комітетові за наполегливі спроби змінити цю громіздку, інерційну й досить занедбану систему. Але, не раз обговоривши під час слухань і засідань «круглих столів» конкретні пропозиції з удосконалення організації дорожнього руху та відвернення аварійності, маємо «на виході» лише законодавчі ініціативи з підвищення штрафів, – наголосив **радник Голови Верховної Ради Олександр ФЕДРИЦЬКИЙ**.

На його думку, неприпустимою є «словесно-цифрова еквілібристика» довкола статистичних даних про загиблих та потерпілих у ДТП. Постійно нарікаючи на малу зарплату і складні умови роботи, працівники Державтоінспекції не виявляють бажання

добровільно йти зі своїх посад. Є підстави підтримувати пропонувані жорсткі санкції, але без жодних «вилочок» між мінімальним і максимальним розмірами штрафів залежно від рівня перевищення швидкості. Потрібно також докорінно переглянути практику правозастосування, над якою давно й постійно тяжіє прокляття корупції, зазначив він.

На репліку начальника Управління ДАІ Володимира Лозового про те, що за дотримання правил дорожнього руху водіям не треба буде платити хабарів, Олександр Федрицький навів факт із трагедією на вулиці Прорізній в Києві, де, паркуючи машину, молода жінка-водій насмерть збила людину, але згодом була звільнена від відповідальності амністією.

– Такими рішеннями й діями в суспільстві вкорінюється думка про необов'язковість дотримання законів, подвійні стандарти в їх трактуванні та виконанні. А в кінцевому підсумку вихолощується головне – принцип невідворотності покарання. Навіть під стінами Верховної Ради ніхто не реагує на неправильно припарковані автівки та інші порушення, – сказав Олександр Федрицький. У своєму виступі він навів позитивний і повчальний приклад про діяльність міжміністерського комітету з питань безпеки дорожнього руху у Франції, розгляд випадків ДТП із тяжкими наслідками на урядовому рівні у Фінляндії. Усе це слід було б урахувати, відновлюючи діяльність відповідної координаційної ради при Кабінеті Міністрів.

– Комітет і надалі проводитиме моніторинг дотримання законодавства у сфері безпеки дорожнього руху й триматиме руку «на пульсі» проблемами. На жаль, покращення ситуації на дорогах поки що має локальний характер, але, як мовиться, вода камінь точить, і ми сподіваємося, що наша наполеглива праця зрештою дасть позитивний результат, – сказав на завершення роботи «круглого столу» Голова комітету Віктор Швець.

За результатами заходу комітет ухвалить відповідні рекомендації.

Олексій СИЦУК.

