



Безпека на автошляхах – проблема не так ДАІ, як держави



Олександр ФОМЕНКО,
голова Громадської колегії
незалежних експертів при Департаменті ДАІ МВС України

14 квітня особовий склад ДАІ МВС України відзначає професійне свято – День Державтоінспекції. Хоч як прикро, але сьогодні це єдина структура в нашій державі, яка переймається проблемами безпеки дорожнього руху. Водночас стан справ з аварійністю на вулицях та шляхах України вкрай тривожний. Пошлюся на статистику. Тільки за роки незалежності нашої держави в дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) загинуло 152 тисячі і травмовано понад 1 мільйон громадян. Зокрема торік у більш ніж 30 тисячах зафіксованих ДТП загинуло 4824 особи, а ще 37526 потерпілих поповнили ліжка травматологічних відділень. Слід зазначити: соціологічні дослідження, проведені в Україні, свідчать, що понад 75 відсотків водіїв і пішоходів україно нездоволені станом справ з безпекою дорожнього руху.

На жаль, наша держава не виняток. У світі щоденно гине близько 3000 осіб. За рік ця трагічна цифра сягає майже 1,3 мільйона. Крім того, за даними статистики, від 20 до 50 мільйонів осіб щорічно дістають травми різного ступеня тяжкості. Надто високий рівень ДТП супроводжується постійним зниженням економічності і комфортності експлуатації транспортних засобів (ТЗ).

Зрозуміло, така ситуація не може не викликати занепокоєння. Генеральна Асамблея ООН не раз розглядала цю проблему і попереджала: якщо уряди держав не вживуть відповідних заходів, ці трагічні показники можуть зрости ще на дві третини, а втрати валового національного продукту від ДТП сягнуть за межу двох відсотків. ВООЗ систематично готує доповіді про стан аварійності на автошляхах, видає рекомендації щодо її запобігання. Стурбована цим критичним становищем й Міжнародна федерація спілок Червоного Хреста і Червоного Півмісяця та багато інших міжнародних організацій.

Але повернімося до нашої держави, а точніше – до причин високої аварійності. Якщо виходити тільки зі статистики ДТП, то складається враження, що в усьому винні лише учасники дорожнього руху. Щоправда, їхня дисципліна таки не може не викликати нарікань, але це зумовлено і тим, що в країні не проводиться належна організаційна і практична робота щодо її зміцнення, окрім, звичайно, заходів ДАІ, серед яких правомірно переважають насамперед каральні санкції.

Як на мене, то в організації цієї роботи багато недоліків і упущень. Щонайперше, не створено державної системи управління сферою забезпечення БДР. Закон України «Про дорожній рух» передбачає, що таке управління мають здійснювати спеціально уповноважені на те центральні органи виконавчої влади. Але такого органу й досі не має.

По-друге, ні Міністерства, ні переважна більшість ЗМІ не приділяють цій проблемі належної уваги. Вимоги статті 20 Закону України «Про дорожній рух», яка передбачає ефективну профілактично-навчальну роботу серед населення, як і законодавчі норми стосовно соціальної реклами, виконуються незадовільно. Водночас Генеральна Асамблея ООН у кожній резолюції закликає уряди країн підвищувати рівень інформованості населення щодо стану безпеки на вулицях та ав-



тошляхах, активізувати інформаційно-просвітницькі заходи.

По-третє, однією з причин високого рівня аварійності є незадовільний стан вулично-шляхової мережі країни, її інженерних споруд і обладнання. Це результат недостатнього фінансування, розпорошеності капіталовкладень, безконтрольності за їх використанням тощо. Є тут чимала провина і міліцейських служб дїзнання та слідства. Поясню яка. Скажімо, в низці країн Західної Європи на виникнення майже 40 відсотків ДТП впливають незадовільні дорожні умови, тоді як у нас цей показник лише 0,6–0,8 відсотка. Виходить, що наші дороги в десятки разів кращі, ніж у західних країнах? Абсурд. Справа в тому, що вказані службовці міліції не досліджують вплив стану доріг на виникнення і розвиток аварійних ситуацій. Як результат, дорожні організації не несуть відповідальності за підтримання належного стану автошляхів та їх обладнання.

По-четверте, постійно звужуються можливості ДАІ в розв'язанні цієї проблеми. Маю на увазі безперервні «удосконалення» та «реорганізації» служби, скорочення її чисельності, позбавлення багатьох повноважень і навіть загрозу ліквідації. В результаті зруйнована ефек-

тивна, перевірена багаторічною практикою структура Державтоінспекції, що, безумовно, негативно впливає на коефіцієнт її корисної дії, а отже – і на стан справ з аварійністю. Адже більше ніхто в країні на державному рівні цією проблемою не переймається.

По-п'яте, в країні немає спеціалізованої наукової установи, яка досліджувала б причини високої аварійності, «заторів» у русі ТЗ, низької ефективності профілактичних і каральних заходів, інших важливих чинників проблеми. Результат – ніхто не готує науково обґрунтованих пропозицій щодо шляхів подолання цих негативів.

Нарешті, на державному рівні й досі не проводять жодних заходів у рамках Десятиліття дій із забезпечення БДР, крім формальних оголошень ДАІ та окремих громадських організацій про проведення щорічних тижнів з безпеки дорожнього руху. До сьогодні не розроблений національний план заходів у рамках реалізації Глобального плану ООН із упровадження Десятиліття дій з БДР на 2011–2020 роки.

За приклад можуть слугувати країни Євросоюзу, уряди яких сприяють і фінансують заходи для розв'язання цієї проблеми. Скажімо, в Німеччині за останні 30 років кількість загиблих у ДТП зменшилася більш ніж у 4 рази. Приміром, у Франції 1990 року в ДТП загинуло 11215 громадян, а вже 2012-го – 3645. Позитивних результатів досягнуто в Японії, Швейцарії та багатьох інших державах.

У прибалтійських державах після проголошення незалежності за прикладом країн Західної Європи створили міжміністерські відомства з БДР, які фінансують з державного бюджету. І зуміли досягти значних результатів. У Латвії смертність у ДТП за останні 10 років скоротилася майже втричі. Динаміка зниження смертності на дорогах спостерігається в Естонії і Литві.

Що потрібно зробити, аби й на наших дорогах навести лад? Щонайперше, створити ефективну державну систему управління сферою забезпечення БДР і, безумовно, якнайкраще використати досвід Європи. Але оскільки сьогодні немає таких фінансових можливостей, то можна було б на певний час надати ДАІ такі контрольні-розпорядчі повноваження, які б дозволили координувати діяльність усіх державних, приватних, громадських організацій у сфері БДР і суспільства в цілому. Не завадило б і певне зміцнення відповідних підрозділів служби.

Для працівників ДАІ важлива також особиста безпека, адже останнім часом на них було скоєно низку розбійних нападів, зокрема й зі смертельними наслідками. Оскільки автоінспектори постійно на передньому краї боротьби з правопорушеннями, було б доцільно перейти на приховану форму нагляду за дорожнім рухом. Скажімо, під час відрядження до Женеви я майже місяць не зустрічав на вулиці дорожніх жандармів. Зрештою, коли двоє водіїв одночасно зупинились на смузі для пасажирського транспорту, миттєво з потоку виїхало ще 2 автомобілі цивільного окрасу, з них вийшли четверо жандармів і попрямували до правопорушників. На мій погляд, це значно ефективніша і безпечніша форма нагляду за дорожнім рухом.

Дуже важливо створити державну систему навчання населення з надання першої медичної допомоги потерпілим у ДТП (і не тільки). Адже майже 50 відсотків летальних випадків припадають на перші хвилини піс-



ля травмування та під час доставки потерпілих до лікарні. Скажімо, Товариство Червоного Хреста України має європейський сертифікат, відповідні кадри і досвід практичної роботи, тож міг би стати головною установою у цій системі.

Відомо, що ефективність контактного нагляду за дорожнім рухом мізерна. Вже давно слід прийняти відповідні закони і розпочати впрова-

дження загальнодержавної системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху, здатної автоматично обробляти отримані дані, виносити рішення і доводити його до поштового відділення за місцем реєстрації власника транспортного засобу. Наприклад, у Франції така система була впроваджена за три роки, за цей час затрачені кошти повернулися до бюджету з відчутним відсотком. Та найголовніше те, що кількість загиблих у ДТП скоротилась на 2 тисячі осіб.

Ще одна досить важлива деталь. Сьогодні головні магістралі населених пунктів повністю вичерпали пропускну спроможність, у результаті чого постійно виникають затори. Сприяє цьому й хаотичне паркування авто, нерідко в два, а то й у три ряди, з перекриттям пішохідних переходів і тротуарів, що змушує пішоходів ризикувати здоров'ям і життям, рухаючись проїзною частиною. Вочевидь, слід створити міські спеціалізовані муніципальні служби контролю за виконанням правил стоянки, надати їм відповідні права і повноваження, зокрема й щодо застосування адміністративного законодавства та евакуації ТЗ порушників на спецмайданчики.

Звичайно, слід посилити контроль за технічним станом автомобілів. Скасування ТО обґрунтовували нібито незначною часткою (0,8–1,1%) ДТП з участю несправного транспорту. Але ця статистика хибна, оскільки під час проведення дізнання і слідства майже не вивчається вплив технічного стану ТЗ на виникнення і розвиток аварійної ситуації. У Швеції, приміром, де, очевидно, технічний стан авто не гірший, ніж у нас, цей показник сягає 5,0 відсотка. І такий показник не можна ігнорувати. Вважаю, не завадило б поновити ТО, але на інших умовах – змінити періодичність та поліпшити якість процедури, звичайно, касувати всі вимоги, які не стосуються контролю технічного стану.

Окремо хочу вказати на гостру необхідність виконання Указу Президента України від 20 листопада 2007 року в частині створення Державного науково-дослідного центру з проблем БДР. Сьогодні це можна зробити без значних фінансових затрат, створивши таку установу на базі Центру БДР МВС України та поклавши на співробітників науковий супровід розв'язання проблем забезпечення БДР, координацію науково-дослідних і проектно-конструкторських робіт, які виконують інші наукові установи країни.

Безумовно, це далеко не повний перелік того, що необхідно зробити для підвищення безпеки громадян на вулицях і дорогах. Бо є ще безліч проблем з організацією дорожнього руху та автоматизацією управління ним, поліпшенням профілактичної роботи серед населення, докорінною перебудовою запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму тощо.

Оскільки у працівників ДАІ професійне свято, як один із колишніх керівників цієї служби хочу щиро всіх привітати і висловити впевненість, що в цей важкий для країни час вони стоятимуть на захисті життя і здоров'я громадян, як того вимагає Присяга на вірність Українському народу.

