

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ – ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВИ

Юрій ДЗЮБАНОВСЬКИЙ,

*суддя Тернопільського
міськрайонного суду
Тернопільської області*

Проблема безпеки дорожнього руху постійно перебуває на слуху не тільки засобів масової інформації, а й посадовців, науковців, та й просто його учасників. Із зростанням кількості транспортних засобів на дорогах України, та й світу вцілому, учасники дорожнього руху все частіше травмуються, а то й втрачають життя. Про це свідчить і статистика.

Згідно офіційної статистики Департаменту патрульної поліції у 2021 році сталося 1665 випадків ДТП з загиблими та/ або травмованими на всій території України за виключенням АРК Крим та м. Севастополя, де статистика не ведеться у зв'язку з анексією півострова російською федерацією. У 2022 році сталося 1523 таких випадки, з яких травмовано було 1886 осіб (2029 осіб – у 2021 році), а загинуло 228 учасників дорожнього руху (260 осіб – у 2021 році). [1] Як бачимо, незважаючи на позитивну тенденцію, травматизм учасників дорожнього руху є досить високим. Більше того, якщо поглянути на статистику по областях, є регіони України, де кількість ДТП у 2022 році, порівняно із 2021 зросла. До таких, зокрема належать: Вінницька (на 21, 2 %), Волинська (на 91,7 %), Луганська (на 27, 8 %), Полтавська (на 1,6 %), Тернопільська (на 30,0 %), Харківська (на 1,2%), Чернігівська (2, 1 %), Чернівецька (на 66, 7 %) області. [1] При цьому, така статистика може не відображати, і швидше за все не відображає реальної кількості дорожньо-транспортних пригод, оскільки тут враховані лише офіційно зареєстровані випадки, і не враховані ті ситуації, коли ДТП відбулась, але водії оформили європротокол, чи будь-яким іншим способом врегулювали їх.

Такий стан аварійності та травматизму серед учасників дорожнього руху вимагає негайної реакції та дієвих заходів, спрямованих в тому числі на зменшення кількості доржньо-транспортних пригод. У зв'язку з цим Кабінетом міністрів України було затверджено план заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [3] та Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. [2] Крім того, міжнародна спільнота також визначила безпеку дорожнього руху пріоритетним напрямком діяльності та взаємодії держав і закріпила це в політичній заяві, Організації Об'єднаних Націй 10 жовтня 2019 р. щодо концентрації дій та досягнень в галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50 відсотків. [2] Ці та інші, прийняті на їх основі документи повинні стати основою для боротьби із дорожнім травматизмом.

Окремі заходи зниження аварійності на дорогах, на нашу думку, уже впроваджені та ефективно діють. Зокрема, до таких можемо віднести:

- реформування міліції та створення якісно нового органу, до повноважень якого, серед іншого, входить контроль за дотриманням правил дорожнього руху, здійснення превентивних заходів у цьому напрямку та притягнення порушників ПДР до відповідальності;

- зростання суми штрафів за порушення правил дорожнього руху. [4] На нашу думку, такий захід є досить ефективним і правильним кроком, оскільки КУпАП був прийнятий ще 07.12.1984 року. [5] З дати його прийняття пройшло вже 39 років. Зрозуміло, що протягом його чинності вносилися зміни, але основні положення вже застаріли. Крім того, з підвищенням рівня доходів населення, штрафи, які передбачені КУпАП стали незначними і не виконували своєї ролі – зменшення випадків порушень правил дорожнього руху.

- внесення змін до правил дорожнього руху, що стосуються правил руху пішоходів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості. Згідно цих змін пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні використовувати світлоповертальні елементи (стрічку, наклейку, жилет тощо) або бути в одязі, який має світлоповертальні елементи, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху. [6, 7] Вважаємо, що дуже доречними є такі приписи, оскільки з настанням темряви пішоходів взагалі не видно іншим учасникам дорожнього руху, якщо вони рухаються без світлоповертальних елементів. Гірша ситуація взимку, коли ніч довша, аніж день, і в умовах економії електроенергії, коли вуличне освітлення повністю виключене. Така проблема призводить до наїзду на пішохода.

- реалізація системи фіксації порушень водіями транспортних засобів установлених обмежень швидкості руху, для реалізації якого використовувалися лазерні вимірювачі швидкості „TruCAM”. Варто сказати, що сильно вплинути на показник порушення правил дорожнього руху дана система не змогла, оскільки водії, знаючи, де стоять поліцейські та вимірюють швидкість, знижували її і підвищували одразу, як тільки проїжджали їх.

- запровадження системи автофіксації правопорушень та розширення її мережі. На нашу думку, фіксація випадків порушення ПДР та притягнення порушників до відповідальності, а також превенція, що здійснюється камерами фіксації швидкості має наслідком зменшення випадків ДТП.

- впровадження поліцейських автомобіль-фантомів, які також були обладнані пристроями фіксації порушень ПДР також внесли свою лепту у зниження аварійності на дорогах.

І це лише деякі заходи із багатьох, які зараз реалізуються уповноваженими органами держави для покращення ситуації на дорогах. Однак, тенденція щорічного погіршення показників аварійності на дорогах продовжується, а перевищення водіями безпечної швидкості руху та порушення правил маневрування з року в рік залишаються головними причинами скоєння ДТП. Не менш важливою національною проблемою є й недостатня ефективність системи управління безпекою дорожнього руху та координації державних і недержавних установ та організацій, причетних до цієї діяльності. Вважаємо, що створення безпечного середовища на дорозі має

стати одним із основних напрямків діяльності нашої країни. Підтримуючи думку І.О. Христич, що безпека дорожнього руху є складовою національної безпеки держави [8, с. 128], вважаємо, що державні органи та їх посадові особи для забезпечення боротьби з агресором ззовні повинні забезпечити національну безпеку всередині країни.

Список використаних джерел:

1. Статистика Департаменту патрульної поліції України. URL: <http://patrolpolice.gov.ua/statystyka>.
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 21.10.2020 № 1360-р.
3. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 30.05.2018 № 430-р.
4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: закон України від 16.02.2021 № 1231-IX. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2021, № 21, ст.188.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення: закон від 07.12.1984 № 8073-X. Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР) 1984, додаток до № 51, ст.1122.
6. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 Постанова Кабінету Міністрів України від 11.11.2020 № 1105.
7. Про Правила дорожнього руху Постанова Кабінету Міністрів України; Перелік, Правила від 10.10.2001 № 1306.
8. Христич І. О. Основні тенденції динаміки правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. – Харків : Право, 2021. – 134 с. С. 125-128.