

ЗАТВЕРДЖЕНО  
Рішення п'ятнадцятої сесії  
обласної ради  
від 11 червня 2008 року  
№ 16-15/2008

**ПРОГРАМА**  
**підвищення безпеки дорожнього руху**  
**на території Хмельницької області на 2008-2012 роки**

**ЗАГАЛЬНА ЧАСТИНА**

***1. Аналіз розвитку сфери безпеки дорожнього руху за попередній період та визначення головних проблем реалізації державної політики в цій сфері.***

Бурхливий розвиток промисловості, що ґрунтується на використанні досягнень технічного прогресу, є головною характеристикою розвитку світового суспільства за останні десятиріччя. Це стосується певною мірою ще й розвитку автомобілебудування, наслідком якого є постійно прогресуючий процес зростання автомобільного парку.

Позитивне значення цього процесу для розвитку суспільства не викликає сумнівів, проте він несе значний рівень небезпеки. Адже з розширенням сфери застосування транспортних засобів підвищується ймовірність збільшення людських та матеріальних втрат, причиною яких є аварійність. У наш час, згідно з даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, щорічно у світі гине на дорогах близько 1,2 млн. людей, а кількість поранених становить близько 10 мільйонів. Ця ж організація прогнозує, що у 2020 році дорожньо-транспортні пригоди посідатимуть третє місце серед проблем здоров'я у світі після серцево-судинних захворювань та тяжких депресій.

Економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод становлять майже 3 % світового валового продукту.

За останніх п'ять років в Україні зареєстровано 218,4 тис. дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), у яких загинуло майже 35 тис. і травмовано понад 255 тис. осіб. Щорічно в дорожньо-транспортних пригодах гинуть 5,9-7,6 тис. і дістають травми різних ступенів тяжкості 38-60 тис. осіб.

Кожні 14 хвилин у державі трапляється дорожньо-транспортна пригода. Майже кожні півтори години гине людина. У середньому впродовж доби гинуть і дістають травми різних ступенів тяжкості понад 180 осіб.

Якщо на європейському континенті в результаті дорожньо-транспортних пригод на 100 тис. жителів гине в середньому не більше 13 чоловік, в Україні – 16, то в області - 17.

У 2007 році на території області скоєно 5252 дорожньо-транспортні пригоди, у тому числі 1275 автопригод з постраждалими, в яких 309 чоловік загинуло та 1682 травмовано.

У порівнянні з 2006 роком, кількість пригод з постраждалими збільшилась на 24,3% (по Україні +26,3%), у тому числі загиблих на 62,6% (по Україні +25,1%) та травмованих учасників дорожнього руху на 38,2% (по Україні +28,8%).

Не меншу стурбованість викликають дорожньо-транспортні пригоди з тяжкими наслідками, внаслідок яких загинуло 3 або більше осіб та травмовано 5, або більше осіб. У 2007 році на вулично-шляховій мережі області скоєно 41 (+128%) дорожньо-транспортну пригоду зазначеної категорії, під час яких 68 (+258%) осіб загинуло та 205 (+147%) учасників дорожнього руху отримали тілесні ушкодження.

З вини нетверезих водіїв сталося майже 201 (+306%) ДТП, у яких загинуло 74 (+722%) та поранено 227 (+298%) особи. З вини водіїв автобусів сталося 26 (+13,0%) пригод, у яких загинуло 6 (зростання вдвічі) і травмовано 62 (+169%) особи. Поява в останні роки на ринку транспортних послуг 641 перевізника, які не мають профільної освіти та досвіду організації перевезень, погіршує стан безпеки на дорогах.

Основними видами дорожньо-транспортних пригод із постраждалими були: наїзд на пішохода – 416 (питома вага від всіх ДТП – 32,6%), зіткнення – 447 (35,1%), наїзд на перешкоду 147 (11,5%), перекидання 125 (9,8%), наїзд на велосипедиста 89 (7,0%), наїзд на транспортний засіб, що стоїть 33 (2,65%).

Найбільша кількість загиблих сталась під час таких дорожньо-транспортних пригод: зіткнення – 447 пригод, у яких 123 чоловіки загинуло, наїзд на пішохода – 416 автопригод, 90 чоловік загинуло, наїзд на перешкоду – 147, 47 чоловік загинуло, перекидання – 125, 25 чоловік загинуло.

Найпоширенішими причинами скоєння дорожньо-транспортних пригод із постраждалими були такі порушення ПДР: перевищення безпечної швидкості - 450 (35,2% від загальної кількості ДТП), маневрування - 186 (14,6%), порушення ПДР пішоходами - 180 (14,1%), керування транспортним засобом у нетверезому стані - 201 (15,8%), порушення правил проїзду перехресть – 92 (7,2%), недотримання безпечної дистанції – 44 (3,5%), порушення правил обгону – 36 (2,8%), інші 48 (3,8%).

За категоріями учасників дорожнього руху скоєно ДТП з вини водіїв всіх видів транспортних засобів - 4862 (92,6% від загальної кількості ДТП), водіїв підприємств, установ та організацій - 572 (13,3%), водіїв автобусів всіх форм власності - 143 (2,7%), водіїв індивідуального транспорту - 4315 (82,2%), водіїв мототранспорту - 166 (3,2%), велосипедистів - 46 (0,9%), пішоходів - 189 (3,6%), дітей – 63 (1,2%).

Такий стан зумовлений наявністю численних факторів, серед яких найбільш значущими є: неадекватність установленної законодавством відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху соціальній небезпеці вчиненого правопорушення; низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху; недостатній рівень водійської майстерності; недостатній рівень забезпеченості транспортного процесу відповідними за своїми параметрами дорогами; фактична відсутність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів у міс-

тах; низький рівень надання медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах.

Ураховуючи досвід попередніх років слід констатувати, що вирішення наявної проблеми, як і раніше, потребує застосування програмного підходу, що дозволить забезпечити принцип комплексності та системності на основі:

- визначення цілей, завдань і заходів;
- концентрації ресурсів держави на реалізації заходів, що відповідають пріоритетним цілям і завданням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- підвищення ефективності державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

При застосуванні програмного методу буде забезпечено:

- розвиток і використання наукового потенціалу під час планування та реалізації заходів, а також формування основ і пріоритетних напрямів профілактики дорожньо-транспортних пригод та зниження тяжкості їх наслідків;
- координацію дій суб'єктів управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- реалізація комплексу заходів, у тому числі профілактичного характеру, що знижують кількість дорожньо-транспортних пригод з постраждалими і число громадян, які загинули в результаті ДТП.

Здійснення зазначених заходів дозволить досягти позитивного ефекту за рахунок реалізації цільового науково обґрунтованого й системного впливу на об'єкти керування з метою підвищення безпеки дорожнього руху.

При цьому основними недоліками підходу до вирішення проблеми без використання програмного методу, як і раніше, будуть:

- організаційна неузгодженість зусиль державних органів влади всіх рівнів, органів місцевого самоврядування та громадських об'єднань;
- неможливість формування єдиних цільових показників (індикаторів);
- неможливість повного та ефективного використання системного й комплексного підходів при розробленні заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху;
- відсутність ефективних механізмів координації і контролю заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху, а також послідовності їх реалізації;
- відсутність системного планування дій та використання наявних ресурсів;
- неефективність використання фінансових коштів, що спрямовуються на здійснення діяльності органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

## ***2. Характеристика використання потенціалу сфери безпеки дорожнього руху.***

На сьогоднішній день наявні можливості складових впливу на стан безпеки дорожнього руху не задовольняють потреб розвитку сфери і не здатні забезпечити прийнятної рівня безпечного функціонування дорожньо-

транспортної інфраструктури області, оскільки:

- система державного регулювання даної сфери функціонує на засадах локального розподілу напрямів відповідальності та не усуває дублювань функцій і їх прямого конфліктування. Фактично не працює створена при Кабінетові Міністрів України Координаційна рада з питань безпеки дорожнього руху. Законодавче забезпечення даної сфери залишається недосконалим, суперечливим та непослідовним у питаннях відповідальності за дотримання вимог та нормативів безпеки дорожнього руху;

- ступінь розвитку вулично-дорожньої мережі області та її стан не відповідають рівню інтенсивності транспортного руху та вимогам, що висуваються до неї економічними потребами держави;

- вкрай низьким залишається рівень упровадження в практичне застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху та здійснення нагляду за дотриманням учасниками дорожнього руху правил та вимог безпеки;

- історично та економічно обумовлений технічний стан автомобільного парку відзначається надзвичайно великою часткою старих транспортних засобів, технічний стан яких являє собою об'єктивну загрозу безпеці руху;

- не відповідає завданням сучасна система нагляду за дотриманням норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху, що функціонує в умовах організаційної неузгодженості та базується на засадах мінімально достатніх нормативно-правових вимог.

Сучасні вимоги до стану забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах області, що офіційно висуваються до нього, не повною мірою враховують зміни, що сталися за останні 10 років у транспортно-дорожньому комплексі: перерозподіл транспортних потоків по мережі автомобільних доріг загального користування, нову класифікацію доріг, суттєве зростання обсягу транзитних перевезень вантажів і пасажирів; розвиток міжнародних транспортних коридорів та сервісної інфраструктури вздовж автодоріг, новий за швидкісними показниками склад транспортних потоків тощо.

Унаслідок стрімкого росту автомобілізації області протягом останнього десятиріччя практично повністю вичерпано ресурсні можливості дорожньо-шляхової мережі. Наслідком такого стану справ є значне погіршення умов руху, затори, збільшення витрат пального, погіршення екологічної ситуації і зростання аварійності. У даний час у містах та населених пунктах скоюється понад 70 відсотків усіх дорожньо-транспортних пригод, що відбуваються на території області. При цьому темпи зростання числа постраждалих у містах випереджають темпи зростання самих ДТП. Разом з тим темпи розвитку дорожньо-шляхової мережі, обсяги капіталовкладень та відповідно заходів, пов'язаних з усебічним вирішенням проблем сфери дорожнього руху та його безпеки не відповідають темпам інтенсифікації дорожнього руху. Зусилля, що сьогодні спрямовуються центральними органами виконавчої влади на її вирішення, носять ситуативний та неузгоджений характер, а брак коштів зводить їх ефективність до мінімуму. При цьому органи місцевого

самоврядування в більшості випадків взагалі самоусуваються від зазначених питань.

Належним чином не організовано виконання вимог Закону України «Про дорожній рух» і рішень Кабінету Міністрів України щодо забезпечення безаварійної експлуатації підвідомчого автомобільного транспорту. У багатьох автогосподарствах заходи з профілактики ДТП не плануються, облік порушень Правил дорожнього руху, скоєних водіями, не ведеться, заходи реагування до порушників не вживаються. Не виконуються вимоги статті 11 Закону України «Про дорожній рух» щодо створення служб безпеки руху в автогосподарствах чи введення посад фахівців з безпеки дорожнього руху. У зв'язку з реформуванням міністерств та відомств значна частина підприємств і організацій змінила форму власності та вийшла з-під їхнього підпорядкування, що негативно позначилося на організації роботи, пов'язаної з безпекою дорожнього руху.

Незадовільним рівнем відзначається реалізація передбачених цим Законом заходів щодо охорони здоров'я і контролю за умовами праці водіїв, організації проведення в автогосподарствах їх передрейсових та післярейсових медичних оглядів. Перевірки засвідчили, що такі огляди проводяться лише у третині автогосподарств.

Не в повному обсязі виконуються вимоги Закону України «Про дорожній рух» у частині організації профілактичної роботи серед дітей. Це, передусім, стосується навчально-виховних закладів, де не проводяться практичні заняття, необхідні для закріплення відповідних навичок поведінки на вулично-дорожній мережі. Залишаються поза увагою питання реформування та вдосконалення наявної системи підготовки водіїв транспортних засобів: відсутні заходи щодо перегляду навчальних програм, розроблення науково обґрунтованих підходів до організації навчальних процесів, забезпечення контролю за професійною придатністю кандидатів у водії та якістю їх підготовки.

Ураховуючи наявну ситуацію, а також рівень ризику загибелі людей у результаті дорожньо-транспортних пригод та матеріальних збитків, ефективно забезпечення безпеки дорожнього руху не може бути досягнуто тільки в рамках основної діяльності органів місцевого самоврядування, оскільки державне керування цими питаннями в умовах фактичної відсутності програмного підходу характеризується недостатньою системністю й некомплексністю, відсутністю чіткого поділу повноважень і відповідальності між суб'єктами державного управління.

Крім того, має місце ряд інших факторів, таких як неефективність наявних важелів впливу на ситуацію з аварійністю, відсутність цілеспрямованого характеру та спрямованості на єдину мету заходів, що вживаються суб'єктами державного управління, фінансування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, в основному, за рахунок коштів, які виділяються на здійснення поточної діяльності органів виконавчої влади. У державі фактично відсутня система організаційно-планувальних і інженерних заходів у сфері вдосконалювання організації руху транспорту й пішоходів у містах. Реалізовані заходи носять епізодичний характер. Не визначено

відповідальність за проведення заходів, спрямованих на поліпшення руху транспорту й пішоходів (регламентація швидкісних режимів, введення одностороннього руху тощо). Як наслідок, у містах постійно виникають затори, що істотно утрудняють і обмежують дорожній рух. Недостатній рівень впливу держави й суспільства на учасників дорожнього руху з метою формування суспільно значимих стереотипів транспортної культури й підвищення правосвідомості, що зумовлює байдуже ставлення до можливих наслідків дорожньо-транспортних пригод, відсутність розуміння учасниками дорожнього руху причин виникнення дорожньо-транспортних пригод, недостатнє залучення населення до діяльності по попередженню ДТП. Не повною мірою вивчаються та використовуються надбання світового досвіду в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

## **II. Стратегічні цілі і пріоритети розвитку.**

Метою Програми є зниження показників аварійності на вулично-дорожній мережі області, зменшення соціальної гостроти цієї проблеми, надання питанню безпеки дорожнього руху державної ваги та статусу основ загальної транспортної політики держави.

Основними пріоритетами Програми є:

- удосконалення нормативно-правових та організаційних основ державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху;
- удосконалення системи підготовки учасників дорожнього руху;
- матеріально-технічне забезпечення заходів із підвищення безпеки дорожнього руху, у тому числі під час проведення чемпіонатів Європи з футболу у 2009 та 2012 роках;
- розвиток профілактичної діяльності, спрямованої на формування законослухняного громадянина;
- удосконалення організації руху транспорту та пішоходів;
- підвищення безпеки пасажирських перевезень;
- підвищення рівня інформаційно-технічного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху.

## **III. Економічне обґрунтування й оцінка необхідних ресурсів для реалізації програми. Розрахунки необхідної бюджетної підтримки.**

Фінансування заходів Програми передбачається здійснювати за рахунок коштів обласного бюджету, районних, міських бюджетів та інших джерел, не заборонених законодавством.

Витрати, пов'язані з будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг, здійснюватимуться відповідно до джерел, визначених законодавством.

Система фінансового забезпечення повинна створити стабільні умови для вдосконалення безпеки дорожнього руху, забезпечення безпечних і комфортних умов руху на вулично-дорожній мережі області.

При плануванні ресурсного забезпечення Програми враховувались реальна ситуація у фінансово-бюджетній сфері, стан аварійності, висока економічна та соціально-демографічна значущість проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху, а також реальні можливості її вирішення.

#### **IV. Розрахунок очікуваної ефективності і строки виконання Програми.**

В умовах збереження наявних тенденцій розвитку ситуації на території області протягом найближчого п'ятиріччя очікується збереження стійких темпів зростання кількості дорожньо-транспортних пригод та пов'язаних з ними наслідків. У середньому прогнозується динаміка щорічного зростання показників на рівні 4,8% по ДТП, 6,7% по загиблих та 3,5% по травмованих.

Програму розраховано на період до 2012 року. За умов реалізації переліку заходів Програми прогнозується зупинення зростання показників аварійності з подальшим їх зниженням у середньому близько 9,2% щорічно. При цьому найбільш помітні зміни у динаміці показників аварійності повинні мати місце у 2010 році, що зумовлено ефектом "накопичення" впливу реалізованих за два попередні роки заходів.

Загалом у результаті реалізації Програми очікується значне поліпшення стану безпеки дорожнього руху на території області та зменшення кількості потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах, покращання умов руху на вулицях і дорогах, створення ефективної системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв, забезпечення належного рівня надання медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах.

Реалізація заходів Програми дозволить:

- змінити тенденцію надвисокої небезпеки дорожнього руху;
- зменшити соціальні та економічні збитки від ДТП;
- підвищити на 10 – 20 % пропускну спроможність транспортних магістралей і продуктивність автомобільного транспорту;
- покращити інвестиційний клімат та довіру міжнародної спільноти до України, як транзитної держави;
- покращити репутацію України у сфері міжнародного туристичного бізнесу;
- підвищити ефективність управління безпекою (зменшенням кількості випадків перевищення швидкості, кількості нетверезих водіїв, навмисних порушень ПДР, незастосування ременів безпеки та ін.);
- запровадити планування діяльності з попередження ДТП (кількість патрулювань небезпечних ділянок доріг та вулиць, зменшення таких ділянок на дорогах та вулицях, кількість демонстрацій фільмів, кількість видань брошур, кількість лекцій);
- стимулювати учасників дорожнього руху до посилення дисципліни;
- впровадити у широке використання сучасні технології та технічні засоби організації дорожнього руху та нагляду за виконанням його учасниками правил дорожнього руху;

- поліпшити дорожню інфраструктуру;
- поліпшити роботу рятувальних служб у ДТП.

#### **V. Визначення механізму управління і контролю за ходом виконання Програми.**

Координування робіт з виконання заходів і завдань Програми здійснюватиметься обласною державною адміністрацією та управлінням МВС України в області. Планування освоєння бюджетних та позабюджетних коштів, а також відповідне звітування, забезпечуватимуться головними розпорядниками коштів згідно з переліком заходів.

З метою забезпечення якісного управління ходом виконання Програми та повної реалізації її положень передбачається створити в облдержадміністрації, обласній раді, виконкомах міських рад та райдержадміністраціях групи супроводження зазначеної програми та укомплектувати їх досвідченими фахівцями, здатними ефективно організувати виконання заходів програми.