

Козоріз Віктор Петрович, *віце-президент громадської організації «Товариство учасників руху», голова Громадської спілки захисту пішоходів*

РОЛЬ ГРОМАДСЬКИХ ФОРМУВАНЬ ТА ЗМІ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ І КОМФОРТУ НА ДОРОГАХ

Громадська організація «Товариство учасників руху» (далі ГО ТУР) була створена у серпні 2007 року і з того часу вже 12 років активно опікується проблемами безпеки, комфорту та культури дорожнього руху. Власне, ГО ТУР стала першою громадською організацією в Україні, яка почала предметно займатися означеними проблемами, спочатку на регіональному, а потім і на всеукраїнському рівні.

Нагадаю, що за офіційною статистикою, у 2007 році на українських дорогах внаслідок ДТП загинуло 9574 людини і 78 528 осіб були травмовані. За останнє десятиліття це був найкривавіший рік [1]. Тому проблема високого рівня аварійності та дорожньо-транспортного травматизму не могла залишатися поза увагою активної частини суспільства: науковців, бізнесменів, юристів, інженерів, журналістів. Саме такі люди об'єдналися навколо нашої громадської організації, щоб спільними зусиллями вирішувати гостру соціальну проблему. Велика заслуга в цьому належала одному із засновників ГО ТУР і її беззмінному президентові Олександрові Миколайовичу Сітенку, який взяв на себе цю не легку місію й зумів забезпечити організаційну, науково-методичну та фінансову діяльність ГО ТУР. Одним з пріоритетних напрямків цієї діяльності стало проведення інформаційно-просвітницької роботи серед учасників дорожнього руху. Тому в січні 2008 року ГО ТУР заснувала газету «Дорожня карта», перший номер якої вийшов 17 лютого 2008 року (наклад 10 тисяч прим.). Тоді ж, звертаючись через газету до читачів, президент ГО ТУР О.М. Сітенко окреслив і головну місію нашої громадської організації, яка вклалася у три слова: **Осмыслити. Передбачити. Запобігти** [2].

Таким чином, пройшовши етап становлення, ГО ТУР розпочала активну діяльність, спрямовану на підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху, що на той час було дуже актуальним завданням. Насамперед, члени нашої організації звернули увагу на проблему травматизму та загибелі дітей. З цією метою 24 січня 2008 року на базі ГО ТУР було проведено круглий стіл на тему «Діти та їх безпека на дорогах», в якій взяли участь представники Харківської обласної державної адміністрації і обласної ради, Харківського обласного комітету профспілки працівників автомобільного транспорту і дорожнього господарства, Державтоінспекції, медичних інститутів, провідних наукових і навчальних закладів міста, журналісти тощо (всього 56 осіб). У резолюції, яка була ухвалена за підсумками роботи круглого столу, було наголошено на тому, що «Останнім часом українське суспільство зіткнулося з національною бідною, яка призводить до масової загибелі людей. Щоденно в Україні стається близько 800 дорожньо-транспортних пригод і лише у 2007 році на дорогах країни загинуло близько 10 тисяч людей, значна кількість людей

зазнала uszkodжень здоров'я через травми». Також у резолюції було зазначено, що *«Основними причинами через які на дорогах України відбуваються численні аварії, травми та смерті людей, є безвідповідальні, некомплексні, нескоординовані дії владних та підпорядкованих їм структур та організацій. На переконання учасників круглого столу, нагальною потребою є створення нового органу виконавчої влади для системної роботи, координації, контролю та виконання всього спектру заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху. Наприклад, створення в Україні, за аналогією з іншими державами, Національної дорожньої адміністрації в структурі Міністерства транспорту та зв'язку»* [3].

Я спеціально виділив цей пункт резолюції, аби показати, що ще 11 років тому громадськість побачила ключову проблему, яка веде до масової загибелі і травмування людей на дорогах. І пізніше про цю проблему ми говорили практично на всіх конференціях, форумах та круглих столах, де розглядалися питання безпеки дорожнього руху. Говорили про це і під час перших парламентських слухань, присвячених проблемі безпеки дорожнього руху, які відбулися 25 грудня 2015 року. Тоді, до речі, в Рекомендаціях парламентських слухань, схвалених Постановою Верховної Ради України від 13 квітня 2016 року № 1091-VIII, було зазначено, що *«Причиною високого травматизму та смерті людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні є відсутність комплексної державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та ефективних механізмів її реалізації»* [4]. Серед інших причин в документі було названо і те, що *«В Україні наразі немає єдиного незалежного органу, відповідального за координацію заходів із впровадження та досягнення цілей, спрямованих на реформування сфери організації безпеки дорожнього руху, координацію розроблення та впровадження комплексу заходів, спрямованих на підвищення рівня безпеки дорожнього руху»* [4].

Тобто, та проблема, про яку ми говорили на самому початку своєї діяльності, нарешті була почута на державному рівні, але на сьогодні вона все ще залишається не вирішеною. Тому разом з нашими партнерами, союзниками і однодумцями ми продовжуємо працювати над тим, аби і на державному, і на місцевому рівнях в Україні були створені ефективні механізми реалізації державної політики у сфері підвищення безпеки дорожнього руху.

Це стратегічне завдання нашої громадської організації, хоча ми займаємося і поточними, так би мовити, прикладними питаннями, які стосуються підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху, зокрема, серед пішоходів. Хочу нагадати, що сьогодні, як і 10 років тому, пішоходи в Україні залишаються наймасовішою і найуразливішою категорією учасників дорожнього руху. За даними ВООЗ, 42% всіх загиблих в ДТП на українських дорогах – це саме пішоходи, і за цим показником наша держава посідає сумну першість серед інших країн Європейського континенту. Для прикладу, в сусідній Польщі рівень смертельних випадків серед пішоходів складає 29%, Румунії – 37%, Росії – 29%, Білорусі – 41%, Казахстані – 31%, в Молдові – 18% і т.д. [5]

Отже, ще одним важливим напрямком діяльності ГО ТУР стало проведення профілактичної роботи серед пішоходів. З цією метою у 2008 році нашою громадською організацією було виготовлено і розміщено на харківських телеканалах відеоролик на тему безпеки пішоходів. У 2011 році було видано брошуру «Мистецтво бути пішоходом», в якій зроблено аналіз основних факторів та причин, що призводять до загибелі і травмування пішоходів. Пізніше за підтримки Європейської програми Міжнародного фонду «Відродження» нами було видано посібник «Стандарти Європейського Союзу щодо захисту пішоходів та практичні аспекти їх застосування в Україні». Нарешті, у 2013 році була створена Громадська спілка захисту пішоходів «За безпеку пішоходів!», яка є самостійним підрозділом у складі ГО ТУР.

А починали свою діяльність в цьому напрямку ми з того, що ще у 2008 році безкоштовно розповсюдили серед школярів Харківської області близько 10 тисяч штук так званих «флікерів», привезених із Естонії О.М. Сітенком. І це була досить успішна акція, яка привернула до себе увагу і журналістів, і співробітників ДАІ, і працівників шкіл, які зацікавилися цією новинкою.

Тепер уже, мабуть, немає потреби розповідати що таке «флікери» і як вони працюють для підвищення видимості людини в темну пору доби. Необхідність використання одягу та спеціальних жилетів із світлоповертальними елементами визнано й на рівні урядових структур. І ми можемо пишатися, що були в авангарді цього процесу, який, звичайно, ще потребує унормування. Так само, як і процедура проведення аудиту безпеки на автомобільних дорогах, яка тепер уже прописана у відповідному Законі.

На жаль, ми не брали участі в розробленні Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління безпекою автомобільних доріг», в якому прописана процедура застосування такого інструменту як аудит дорожньої безпеки. На нашу думку, цей закон має низку серйозних недоліків, які потребують виправлення. Але для нас важливо те, що аудит безпеки дорожнього руху нарешті отримав офіційне визнання. На це ми також потратили не один рік. Нагадаю, що ще у 2009 році ГО ТУР був започаткований проект під назвою «Народний аудит безпеки та комфорту дорожнього руху», який досі не втратив своєї актуальності. Десятки пропозицій, які в рамках цього проекту друкувалися на сторінках газети «Дорожня карта», були взяті до уваги й реалізовані на практиці, що сприяло покращенню ситуації на дорогах (зокрема у м. Харкові) та зменшенню кількості ДТП [5]. Крім того, у 2012 році за ініціативою нашої громадської організації на базі Харківського національного автомобільно-дорожнього університету було проведено першу Школу аудиту дорожньої безпеки, яку пройшли близько десятка фахівців...

Звичайно, це лише частина фактів, які ілюструють 12-річну діяльність нашої громадської організації у сфері підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху. Особливо цінним для нас був досвід співпраці з Підкомітетом з питань безпеки автодорожнього руху Комітету з питань транспорту Верховної Ради України. У восьмому скликанні Верховної Ради цей

Підкомітет очолював народний депутат України Ігор Діденко, якому ми активно допомагали. Зокрема, ми надавали допомогу в підготовці Рекомендацій парламентських слухань з безпеки дорожнього руху та деяких законопроектів. Також ми брали активну участь у громадському обговоренні проекту Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року та проекту відповідної державної програми, яка наразі реалізується в Україні, хоча й не повною мірою.

Таким чином, досвід діяльності «Товариства учасників руху» доводить, що при фаховому й цілеспрямованому підході громадські організації можуть бути досить ефективними. І не лише на місцевому чи регіональному, й на загальнодержавному рівні, лобіюючи ухвалення потрібних законів чи урядових рішень. Особливо, коли це стосується таких гострих і багатовимірних соціальних проблем, як безпека дорожнього руху. Проте, це довгий і важкий шлях, який потребує не лише інтелектуальних ресурсів, а й відповідного науково-методичного та іншої підтримки. На жаль, чинні закони «Про громадські об'єднання» та «Про дорожній рух», якими ми користуємося у своїй діяльності, не гарантують нам такої підтримки, навіть в частині пільгового оподаткування, що прописано в законі про дорожній рух (ст. 13). А якщо говорити конкретніше, то сьогодні, як і раніше, держава ігнорує потенціал і можливості громадських об'єднань в підвищенні безпеки дорожнього руху. Тому це питання потребує окремого розгляду і вдосконалення, насамперед, на законодавчому рівні.

Список використаних джерел

1. Економічна правда. Смерть на дорозі: що приховує офіційна статистика про ДТП в Україні : Ел. ресурс. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2018/09/3/640036/>
2. Дорожня карта. 2008. №1 (17 лютого).
3. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» : Ел. ресурс. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-19>
4. Глобальний звіт про стан безпеки дорожнього руху у світі, 2018 : Ел. ресурс. URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/
5. Дорожня карта. 2009. №5-6 (23 лютого 2009).