

Звіт про ситуацію у сфері безпеки дорожнього руху у м.Рівне у 2018 – 2020 роках



ДТП у Рівному на вул.Соборній 09.08.2021 р. Фото Головного управління ДСНС у Рівненській області

Зміст

1. Вступ	3
2. Сфера дослідження, мета та аудиторія звіту	3
3. Огляд дорожньо-транспортної аварійності, травматизму та смертності в м.Рівне	4
4. Економічні втрати від ДТП	8
5. Офіційні причини ДТП в м. Рівне	9
6. Аудит безпеки дорожнього руху. Картографічний аналіз аварійності та травматизму	11
7. Надмірна ширина смуг - один із факторів аварійності	12
8. Законодавче регулювання питання безпеки дорожнього руху на території міста	14
9. Висновки та рекомендації. Діяльність міської влади Рівного у сфері безпеки дорожнього руху	25

Звіт підготовлений Радою Реформ Рівного разом із Коаліцією Реанімаційний Пакет Реформ у рамках програми «Програми сприяння громадській активності «Долучайся!», що фінансується Агентством США з міжнародного розвитку (USAID) та здійснюється Радою в Україні. Зміст звіту є винятковою відповідальністю Радою та його партнерів і не обов'язково відображає погляди USAID або уряду США.

Над Звітом працювала: Олена Пінчук

Висловлюю подяку Управлінню патрульної поліції в Рівненській області та Рівненській міській раді за співпрацю та надані дані.

А також Людмилі Піліпаці, доцентці кафедри міського будівництва та господарства НУВГП за допомогу у підготовці Звіту.

Вступ

За 2018-2020 роки в Рівному внаслідок дорожньо-транспортних пригод загинуло 36 людей, майже тисяча отримали травми. Рівне щороку втрачає мільйони гривень через ДТП. Прослідковується чітка тенденція до зростання кількості ДТП.

Підвищення безпеки дорожнього руху є не лише важливою складовою комфортного проживання людей в місті, а й зменшує економічні втрати і соціальні наслідки від дорожньо-транспортних пригод. Керівництво багатьох міст по всьому світу докладають максимум зусиль для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод, ставлячи за мету скорочення смертності на дорогах на 50 відсотків до 2030 р., а частина міст вже досягли нульової смертності від ДТП на вулицях.

Незважаючи на значно нижчий рівень автомобілізації, ніж в більшості європейських міст, ризики потрапити в ДТП в Рівному є набагато вищими. На фоні застарілих підходів до облаштування вуличної інфраструктури, постійного зростання кількості автомобілів в місті через ввезення дешевих автомобілів з Європи, збільшення кількості недосвідчених водіїв, недостатньо продуману мережу громадського транспорту, що примушує до використання приватного транспорту (легкових авто із середнім наповнення 1,5-2 люд/авт), в найближчі роки в Рівному можливе зростання кількості ДТП.

Зростаючий масштаб проблеми, збільшення збитків, спричинених дорожньо-транспортними пригодами мав би змусити органи місцевого самоврядування вжити рішучих заходів для покращення ситуації на вулицях міста. Попри недосконалість українського законодавства в сфері безпеки дорожнього руху, органи місцевого самоврядування мають достатньо повноважень, щоб зробити вулиці міста безпечнішими для його мешканців. Однак міська влада протягом останніх років не виконувала базових вимог, які передбачені законодавством України, а заходи, які вживалися в місті для забезпечення безпеки дорожнього руху носили точковий характер, були безсистемними, необґрунтованими і не принесли потрібних результатів. Багаторічний досвід підвищення безпеки дорожнього руху в європейських країнах показує, що лише системний підхід до цього питання може принести вимірні результати. Тож настав час поставити питання безпеки дорожнього руху в Рівному на порядок денний.

Сфера дослідження, мета та аудиторія звіту

Сферою дослідження цього Звіту є реалізація виконавчими органами Рівненської міської ради повноважень, передбачених українським законодавством в сфері безпеки дорожнього руху та ситуація з аварійністю на вулицях Рівного в 2017-2020 роках. Звіт підготовлений на основі наявних даних про аварійність, травматизм і смертність на вулицях Рівного, а також інформації про роботу органів місцевого самоврядування, відповідальних за безпеку дорожнього руху в місті.

В документі не аналізується діяльність органів міської влади в частині компетенцій, пов'язаних із пропагандою безпеки руху, профілактикою дитячого травматизму, медичним забезпеченням безпеки дорожнього руху та ряду інших компетенцій, визначених законодавством. Дослідження стосувалось повноважень, відповідальності і компетенції міської влади в частині, що стосується вулично-дорожньої мережі і управління системою безпеки дорожнього руху в місті.

Головною метою Звіту є надання:

- органам виконавчої влади інформаційної підтримки для подальшої розробки та планування заходів, виконання яких дозволить знизити рівень аварійності на вулицях міста та забезпечити безпечні та комфортні умови для пересування мешканців. Звіт також буде корисний депутатам Рівненської міської ради для ухвалення рішень в сфері, що стосуються безпеки дорожнього руху, зокрема програм місцевого розвитку, затвердженні переліку капітальних видатків, затвердженні штатних розписів та об'ємів рівня фінансування відповідальних органів виконавчої влади тощо.

- журналістам, зацікавленій громадськості, мешканцям міста - щоб розуміти сферу повноважень міської влади в частині щодо безпеки дорожнього руху і якість виконання покладених на них обов'язків.

Очікується, що необхідний план дій та детальні рекомендації можуть бути розроблені в результаті фахового обговорення Звіту з представниками виконавчих органів влади, депутатами Рівненської міської ради, членами Координаційної ради з безпеки дорожнього руху, представниками патрульної поліції, проектними організаціями та зацікавленою громадськістю.

Огляд дорожньо-транспортної аварійності, травматизму та смертності в місті Рівне

Дані, які використані у даному документі отримані 28.02.2020 р. (Вих. № 13зі/41/30/01-2020) та 28.01.2021 р. (Вих. № 2зі/41/30/01-2021) від Управління патрульної поліції в Рівненській області у відповідь на надіслані інформаційні запити щодо зареєстрованих дорожньо-транспортних пригод, які сталися на вулицях міста Рівне.

Джерело походження даних - Інформаційно-телекомунікаційна система "Інформаційний портал Національної поліції України".

Ключові індикатори, які використані при підготовці огляду:

- Кількість ДТП з потерпілими;
- Кількість загиблих у ДТП осіб;
- Кількість травмованих у ДТП осіб;
- Частка вразливих користувачів доріг (пішоходів і велосипедистів) серед травмованих і загиблих осіб.

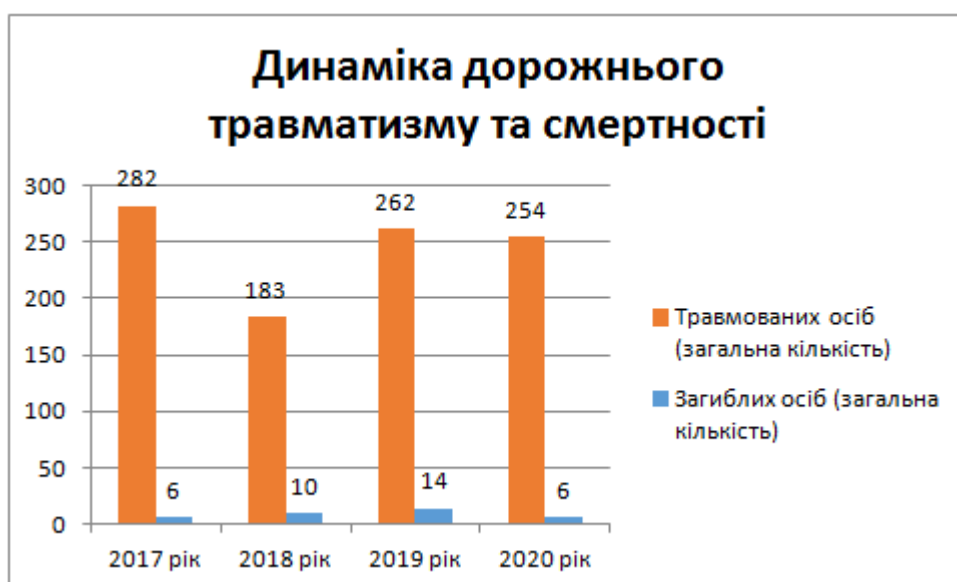
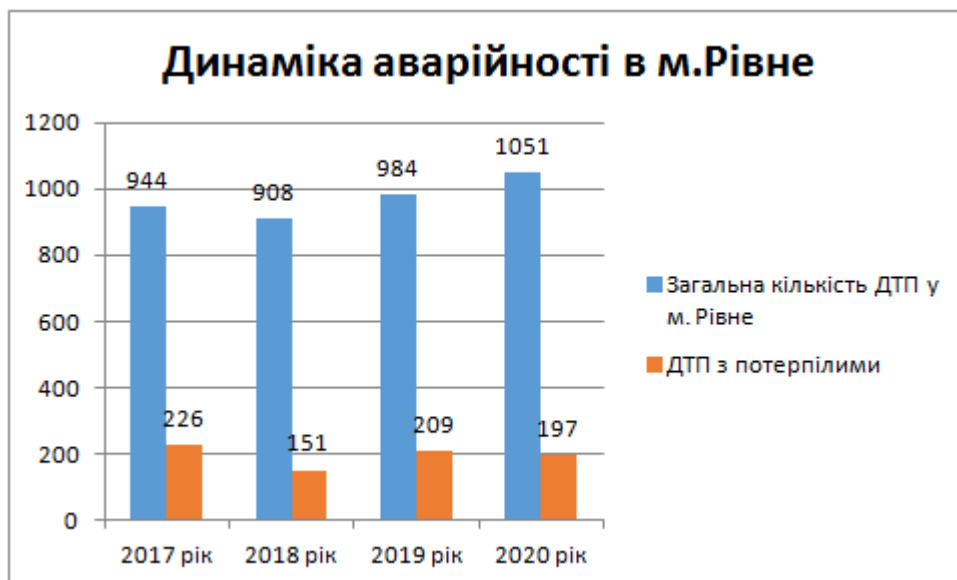
Також використані показники:

- Віковий розподіл;
- Пора доби;
- Загальна кількість ДТП.

	2017 рік	2018 рік	2019 рік	2020 рік	2017-2020
Загальна кількість ДТП у м. Рівне	944	908	984	1051	3 887
ДТП з потерпілими	226	151	209	197	783
Потерпілих осіб	288	193	276	260	1017
Травмованих осіб (загальна кількість)	282	183	262	254	981
Загиблих осіб (загальна кількість)	6	10	14	6	36

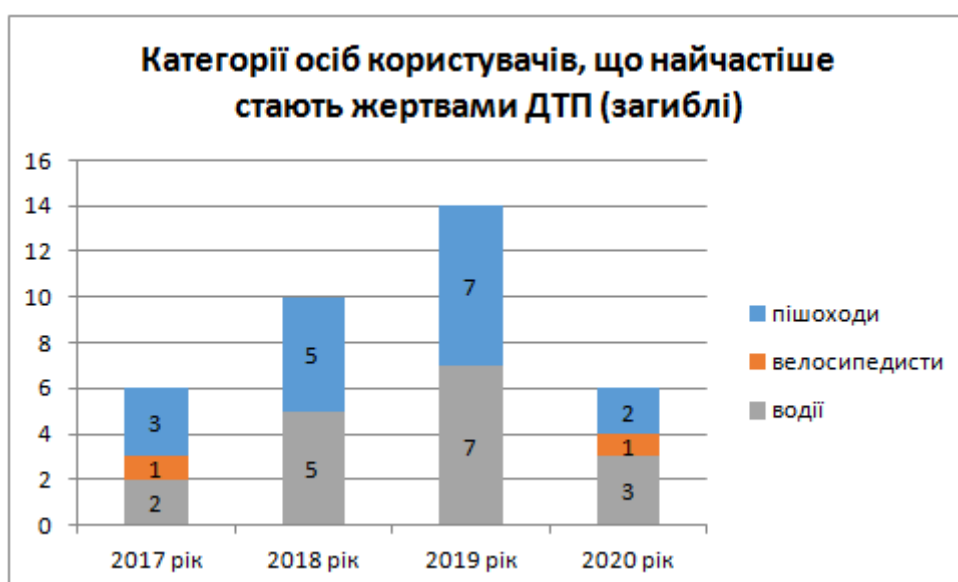
За чотири роки на території міста Рівного було зареєстровано 3 887 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 981 осіб, із яких 36 осіб загинули.

Дані засвідчують загальну тенденцію до погіршення ситуації з дорожньо-транспортним травматизмом. Кількість ДТП з потерпілими, що були зареєстровані в 2019 році (209), на 38 % перевищує показник 2018 року (151). А незначне зниження кількості потерпілих, в т.ч. загиблих, в ДТП на території міста в 2020 р. у порівнянні з попереднім роком, навряд є результатом роботи міської влади, швидше є наслідком зміни ситуації із переміщенням людей в місті через карантинні обмеження і локдаун, спричинених коронавірусною інфекцією. Водночас, попри зменшення потоків в такий період, загальна кількість ДТП зростає. Спостерігається обернена залежність - менше машин = більше ДТП. Очевидною причиною є збільшення швидкісного режиму по менш завантажених транспортом вулицях.



Категорії осіб користувачів, що найчастіше стають жертвами ДТП

	2017 рік	2018 рік	2019 рік	2020 рік
Травмованих осіб (загальна кількість)	282	183	262	254
<i>з них пішоходів</i>	123	64	90	86
<i>з них велосипедистів</i>	18	12	13	16
Загиблих осіб (загальна кількість)	6	10	14	6
<i>з них пішоходів</i>	3	5	7	2
<i>з них велосипедистів</i>	1	0	0	1

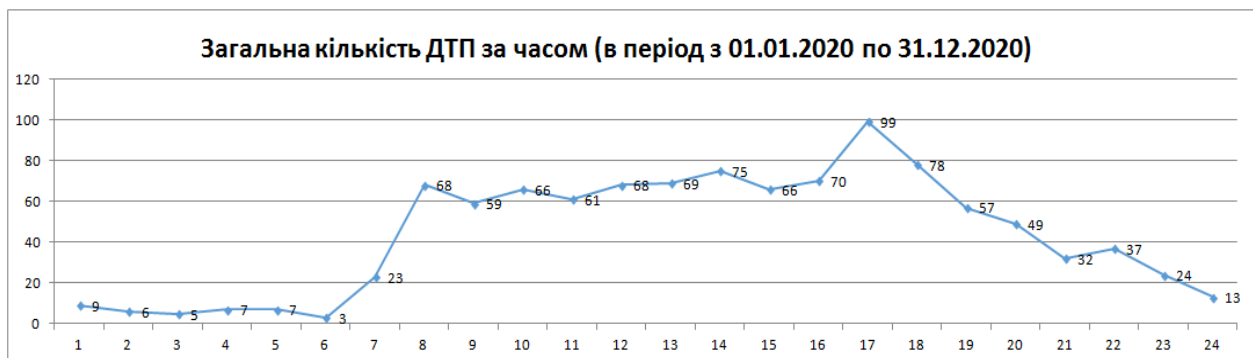
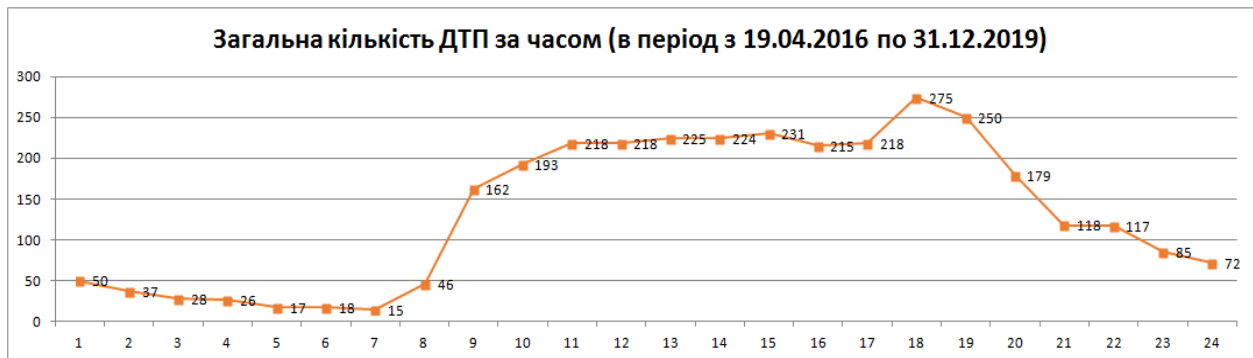


Майже половину серед травмованих (43%) і загиблих (53%) в ДТП у м.Рівне в період з 2017-2020 складають вразливі категорії користувачів, які рухалися містом пішки або на велосипеді. Водночас, така невелика кількість у статистиці велосипедистів свідчить не про безпеку для цього виду пересування, а швидше про невелику кількість велосипедистів, що пересувалися вулицями міста в ці роки. Хоча слід відзначити і помітне зростання у 2020 р. кількості людей, що переміщуються по місту на велосипеді, а також користувачів різного виду легкого персонального електротранспорту що спричинене як епідемією COVID19 так і збільшенням кількості таких видів транспорту у жителів міста.

Дані щодо статі пішоходів травмованих чи загиблих в ДТП за три роки не дозволяють простежити якихось особливостей. Водночас, дані свідчать, що найбільшу частку серед травмованих пішоходів становлять люди молодого, працездатного віку від 18 до 44 років.

	2017			2018			2019			2020		
	жін.	чол.		жін.	чол.		жін.	чол.		жін.	чол.	
Травмованих пішоходів (загальна кількість)	60	63		23	41		51	39		44	43	
з них діти і підлітки (0-17 років)	13	16	29	4	10	14	9	7	16	6	12	18
з них молодь (18-44 років)	19	24	43	11	16	27	22	16	38	21	18	39
з них середній вік (45-59 років)	10	15	25	5	7	12	10	7	17	10	6	16
з них похилий вік (від 60 років)	18	8	26	3	8	11	10	9	19	7	7	14
Загиблих пішоходів (загальна кількість)												
Загиблих пішоходів (загальна кількість)	1	2		3	2		3	4		1	1	
з них діти і підлітки (0-17 років)	0	0	0	2	0	2	0	1	1	0	0	0
з них молодь (18-44 років)	1	1	2	0	1	1	1	1	2	0	0	0
з них середній вік (45-59 років)	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
з них похилий вік (від 60 років)	0	1	1	1	1	2	2	1	3	1	1	2

Аналіз часу скоєння ДТП свідчить, що переважна їх частина трапляються в денну пору доби. Помітне зростання кількості ДТП спостерігається починаючи з 7 год. ранку, а пік припадає на 17-18 год., коли завершується робочий день.



Економічні втрати від ДТП

Рівне несе економічні збитки від травматизму та загибелі людей на вулицях міста. Найчастіше в ДТП травмуються і гинуть молоді люди, найбільш продуктивного віку від 18 до 44 років.

В багатьох країнах світу ще з середини минулого століття ведеться економічна оцінка втрат громади від ДТП. Це є пряма грошова ціна, яку сплачує суспільство за нездатність опанувати проблему аварійності. Приміром по таких статтях як:

- виїзд швидкої і транспортування травмованих, витрати на стаціонарне та амбулаторне лікування, соціальне забезпечення, допомогу по інвалідності, санаторна реабілітація;
- адміністративні витрати пов'язані з роботою поліції, розслідуванням ДТП, оцінкою збитку для виплат страховки, роботою судових установ;
- втрата благополуччя - витрати, пов'язані з болем і стражданнями потерпілих та їхніх близьких (стрес, психологічні травми, депресії);
- пошкодження майна - втрати і псування вантажів, витрати на ремонт і заміну транспортних засобів і елементів дорожньої інфраструктури, пошкоджених в результаті ДТП.
- інші витрати - витрати, які включають втрати часу інших учасників руху через порушення плавності руху транспортного потоку і затримок руху через ДТП тощо

В разі загибелі людини можуть враховуватися і вартість середньої ринкової ціни похорону, і витрати на пенсію у зв'язку з втратою годувальника, і збитки роботодавця, недоотримані державою податки і витрати держави на освіту тощо. В різних країнах величина витрат за цими статтями визначається за різними методиками.

Такий аналіз витрат дозволяє визначити окупність інвестицій, що спрямовуються громадою на заходи з підвищення безпеки дорожнього руху. Якщо попереджається ДТП із загиблими, то ця величина вказує на те, яких витрат спільноті вдалося уникнути в результаті вжитих заходів щодо зниження аварійності.

Оскільки в Україні немає власної методики оцінки економічних втрат від ДТП, за рекомендацією Світового Банку ("Confronting "Death on Wheels": Making Roads Safe in Europe And Central Asia" (2009) використовується спрощена методика, згідно якої випадок травмування оцінюється у 17 показників ВВП, а смертельний випадок як 70 показників ВВП на душу населення.

Використовуючи дану методику, економічні втрати місцевої громади та держави від ДТП, що сталися на території м.Рівне за 2019 рік становлять понад 500 мільйонів гривень. Відсутність таких підрахунків у місті і державі загалом не дозволяє розробити реальні економічно-обґрунтовані програми протидії та попередження дорожньо-транспортного травматизму.

	Кількість випадків в м. Рівне в 2019 р.	ВВП на душу населення в 2019 р.	Коефіцієнт, рекомендований Світовим Банком	Оціночна сума економічних втрат в 2019 р.*
Загиблі	14	94 589,8 грн.	70	92 698 004 грн.
Травмовані	262	94 589,8 грн.	17	421 302 969 грн.
Всього:				514 000 973 грн.

* Економічні втрати від ДТП за 2020 р. можна буде поррахувати, коли буде відомо ВВП на душу населення в Україні в 2020 р. Станом на 10 березня 2021 р. таких даних в публічному доступі немає.



ДТП 24.05.2020 р. на перехресті вулиць Соборна - Корольова в Рівному. Фото з сайту Радіо Трек.

Оцінка економічних втрат від ДТП дозволяє:

- раціональніше витратити бюджетні кошти в масштабі вуличної мережі, а значить, робити більше для підвищення дорожньої безпеки в рамках наявних ресурсів;
- обирати оптимальні рішення з числа можливих рішень для зниження аварійності на ділянках концентрації ДТП, а значить, досягати результату при менших витратах;
- формувати доказову базу для обґрунтування необхідності заходів щодо зниження аварійності та їх вигоду для громади, а значить, залучати додаткові ресурси на потреби дорожньої безпеки.

Розмір збитків від загибелі / травмувань людей в ДТП в значній мірі є величиною політичною, оскільки чим вище суспільство оцінює збитки від загибелі і каліцтва своїх громадян, тим більшу економічну обґрунтованість отримують витрати бюджетних коштів, що спрямовуються на реалізацію заходів щодо підвищення безпеки.

Офіційні причини ДТП в м. Рівне

Згідно даних Управління патрульної поліції найбільш частими причинами дорожньо-транспортних пригод в Рівному за період з 19.04.2016 р. по 31.12.2020 р. були перевищення безпечної швидкості руху та порушення правил маневрування. Однак "офіційні причини" - це порушення пункту Правил дорожнього руху, яке призвело до ДТП, відображене в Кодексі України про адміністративні правопорушення і пов'язано з встановленням вини та юридичною і матеріальною відповідальністю. Тому це більше юридичне поняття, якого не достатньо для проведення аналізу причин скоєння ДТП у місті.

Але дорожньо-транспортні пригоди є результатом взаємодії і прояву різних факторів, які можуть бути пов'язані як з людиною, транспортним засобом, так і з вуличною інфраструктурою. Мета системного підходу до безпеки руху - виявити такі фактори, щоб зменшити кількість і попередити виникнення дорожньо транспортних пригод в майбутньому.

Проблема дорожньої аварійності виходить за рамки відомчої відповідальності патрульної поліції і потребує спільної роботи в одній команді інших фахівців (урбаністів, містопланувальників, соціологів, економістів, психологів, та ін.).



ДТП в центрі Рівного 26.04.2020 р. Фото з сайту Радіо Трек.

Разом з тим, навіть така загальна інформація про кількість ДТП головною причиною яких стало перевищення безпечної швидкості руху транспортних засобів у населеному пункті, вказує на одну з причин, яка сприяє такій кількості цього виду правопорушень у місті, а саме: надмірна ширина частини вулиць та недоліки при проектуванні вулично-дорожньої мережі Рівного.

№	Офіційна причина ДТП	Кількість ДТП		Кількість ДТП	
		2017-2019	% від усіх ДТП	2020	% від усіх ДТП
1	Порушення правил маневрування	1207	37 %	431	41 %
2	Перевищення безпечної швидкості	1126	35 %	573	55 %
3	Недотримання дистанції	307	9 %	88	8 %
4	Керування транспортним засобом у нетверезому стані	179	6 %	84	8 %
5	Порушення правил надання безперешкодного проїзду	177	5 %	52	5 %
6	Порушення правил проїзду перехресть	138	4 %	29	3 %
7	Невиконання вимог сигналів регулювання	42	1 %		
8	Порушення правил утримання автодоріг та вулиць	26	0,8 %		
9	Порушення правил проїзду пішохідних переходів	23	0,7 %		
10	Порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу	15	0,4 %		
11	Перевищення встановленої швидкості	14	0,4 %		
12	Порушення правил обгону	12	0,4 %		

*Дані Патрульної поліції. У таблицю не включені причини із кількістю менше 10.

Помітним є зростання частки ДТП спричинених перевищенням безпечної швидкості руху з 35% у 2017-2019 р. до 55 % у 2020 р.

Також, незважаючи на постійні скарги водіїв на стан вуличної-дорожньої мережі у Рівному, в статистиці впадає очі досить низька кількість ДТП по причині порушення правил утримання автодоріг і вулиць (26 випадків за 2017-2019 рр. і менше 10 випадків у 2020 р.) що може свідчити про недостатній рівень кваліфікації працівників патрульної поліції щодо дорожнього руху в частині кваліфікації порушень водія ПДР.

Аудит безпеки дорожнього руху. Картографічний аналіз аварійності та травматизму

Відображення дорожнього транспортних пригод на карті вуличної мережі міста є важливою складовою процесу управління в сфері безпеки дорожнього руху. Зібрані за тривалий період дані про ДТП, дозволяють виявляти ділянки місць концентрації ДТП, де виникнення наступних ДТП передбачувано; дозволяють відокремлювати випадкові ДТП від ДТП, що сталися з "вини дороги", ймовірність повторення яких можна усунути технічними засобами заспокоєння дорожнього руху; дозволяють зробити висновки про їх реальні причини, проводити цільові заходи, спрямовані на усунення справжніх причин аварійності.

Систематичне спостереження за ділянками концентрації ДТП, планомірна їх ліквідація із залученням кваліфікованих фахівців, сприяє підвищенню рівня безпеки по всьому місту із мінімальними витратами.



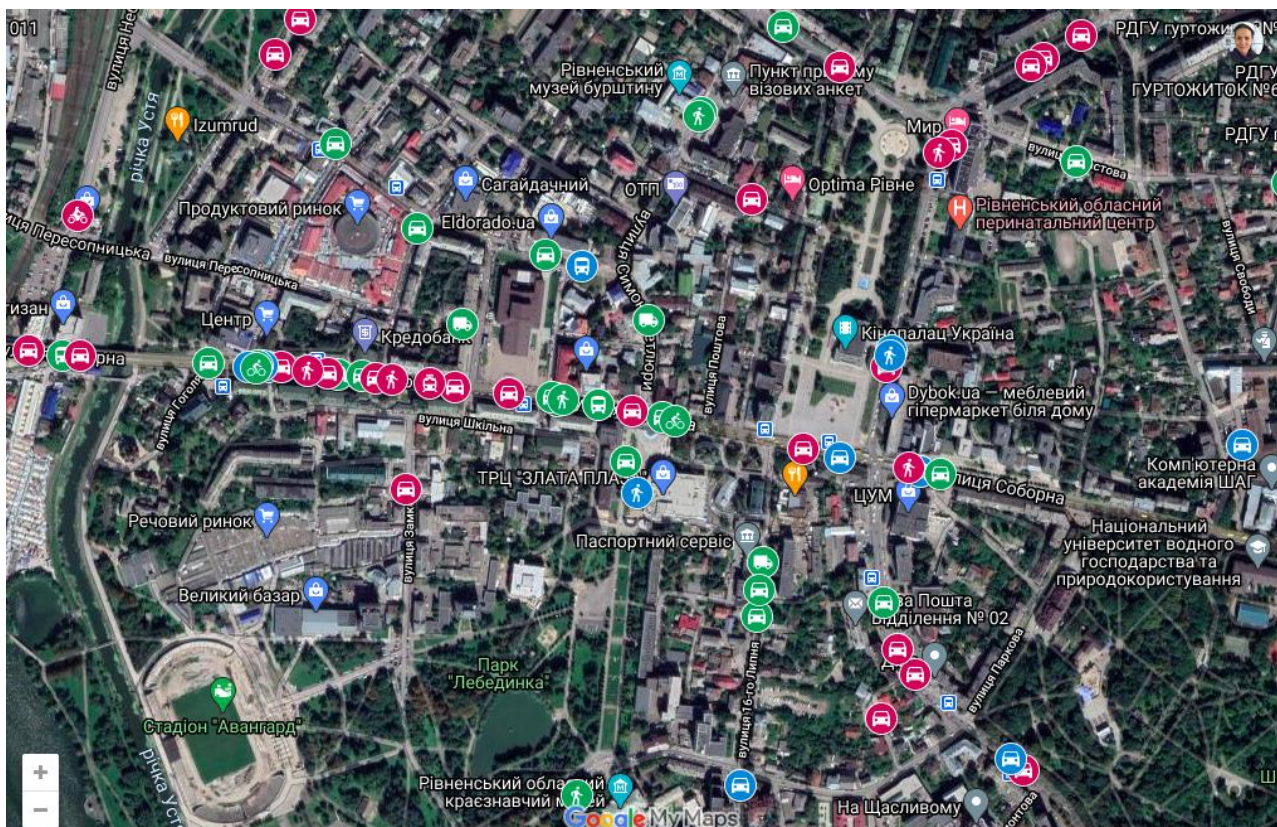
ДТП 10.06.2020 р. та 28.09.2020 р. на вул. Костромська. Фото з сайту телеканалу Рівне-1 та Радіо Трек

Але основою планування дій для поліпшення безпеки має бути комплексний аудит вулиць. Для того створюються команди фахівців, до складу яких можуть входити люди із різними компетенціями, які оцінюють окремі ділянки вулиць, перехрестя, пішохідні переходи щоб виявити можливі загрози для пішоходів і водіїв.

За результатами аудиту мають прийматися рішення щодо змін в інфраструктурі, що покращують безпеку. Однак такого аудиту в місті не проводиться.

В Рівному є місця, де ДТП трапляються постійно, однак їх аналіз органами міської влади теж не проводиться. Хоча причини не лише у водіях чи пішоходах. Зважаючи на те, що різні люди роблять одні і ті ж помилки, це наявність проблеми, яка потребує системного вирішення. Адже в їх основі - невірно спроектовані елементи інфраструктури, які генерують такі пригоди.

Карту дорожньо-транспортних пригод, що сталися у місті в 2016-2019 роках зробили студенти НУВГП, які наклали дані отримані від поліції на мапу. Однак вона не була взята до уваги органами виконавчої влади. Про власний картографічний аналіз міська влада поки навіть не веде мови.



Фрагмент карти із нанесеними ДТП, що сталися в 2019 р. в Рівному, яку зробили студенти НУВГП.

Цінними даними при ухваленні рішень міською владою в сфері безпеки дорожнього руху могли б стати дані патрульної поліції про ділянки вулиць, де систематично фіксуються перевищення швидкостей. Однак такої інформації поліція не збирає. В листі від 28.01.2021 р. (Вих. № 2зі/41/30/01-2021) отриманому у відповідь на інформаційний запит зазначено, що відповідно до ІПНП управлінням патрульної поліції в Рівненській області за 2020 р. винесено 24 843 постанови за перевищення встановленої швидкості руху більш як на 20 км./год., 3 472 постанови за перевищення встановленої швидкості руху більш як на 50 км./год., по всій території обслуговування, однак окрема статистика по вулицях міста Рівне не ведеться. Як не ведеться і статистика по місту щодо кількості порушень правил паркування.

Надмірна ширина смуг - один із факторів аварійності

В світі проведено велику кількість досліджень, які свідчать про те, що міське середовище і інфраструктура впливають на поведінку людей, зокрема водіїв. Планування, геометрія та ширина вулиці, якість покриття, засоби регулювання дорожнього руху, розмітка - впливають на обрання водієм швидкості руху. Є доведена залежність між шириною смуг у містах, швидкістю руху та рівнем небезпеки. Ширина багатьох вулиць у Рівному, які спроектовані ще за радянськими нормативами, є надмірною, що негативно впливає на безпеку руху.

Чотири широкі смуги руху, хороше асфальтне покриття, створюють у водіїв хибне відчуття безпеки і сприяють тому, що водії автоматично обирають вищу швидкість руху.

В той же час, для пішоходів (особливо для дітей) такі вулиці є дуже некомфортними і небезпечними. Завдяки звуженню смуг руху можна було б якісно організувати простір: виділити смуги для паркування, громадського транспорту, облаштувати велосипедну інфраструктуру тощо.

1 вересня 2018 р. набули чинності оновлені ДБН В.2.3-5:2018 Вулиці та дороги населених пунктів, згідно яких ширина смуг руху на магістральних вулицях регульованого руху має складати 3 м., а на житлових вулицях 2,75 м.¹ Хоча, у Рівному ширина багатьох вулиць перевищує допустимі норми, міська влада не демонструє намірів щось змінювати.

Відповідно схем організації дорожнього руху, які розроблені ще на базі застарілих нормативів, у місті щороку наноситься нова розмітка. Що не покращує ситуації на вулицях міста, а консервує її.

В 2019 р. студенти НУВГП провели власне дослідження фактичних швидкостей автомобілів на частині вулиць Рівного (досліджували середні швидкості потоків, а не миттєві швидкості окремих авто, які можуть бути ще вищими). Попри те, що згідно Правил дорожнього руху дозволена швидкість у населених пунктах не повинна перевищувати 50 км/год., були зафіксовані непоодинокі випадки руху автомобілів із швидкістю понад 60 км./год. Найвища швидкість руху були зафіксовані на вул. Млинівська (70-100 км/год.). Отримані дані також підтверджують взаємозв'язок між шириною проїжджої частини і швидкістю руху автомобілів, оскільки саме на ширших ділянках вулиць швидкість руху транспорту була вищою і значно перевищувала допустиму.

Соборна	до перехрестя з вул. Коцюбинського 30-50 км/год від перехрестя з вул. Коцюбинського 60-80 км/год
Київська	до перехрестя з вул. Костромська 70-90 км/год від вул. Костромська до вул. Відінська 40-60 км/год
Макарова	до перехрестя з вул. Павлюченка 70-90 км/год від перехрестя з вул. Павлюченка 60-80 км/год
В. Чорновола	до перехрестя з вул. О. Новака 40-60 км/год від перехрестя з вул. О. Новака 60-80 км/год
С. Бандери	до перехрестя з вул. Чорновола 50-70 км/год від перехрестя з вул. Чорновола 40-60 км/год
<u>Вулиця з найвищою швидкістю:</u>	
Млинівська	70-100 км/год



ДТП на вул. Макарова 10.03.2019 р.

¹ *Смуги для громадського транспорту згідно ДБН мінімум 3,5м. Звужувати вулиці слід згідно з їх категоріями, містобудівним значенням, бажаною швидкістю (потрібні і магістралі, і змішаний рух) Технічні смуги, які помилково вважають за повноцінну проїзну частину теж потрібні (транспортні засоби можуть руйнувати дощоприймальні решітки і для велосипедистів такі решітки на велосмугах є небажаними.*

Законодавче регулювання питання безпеки дорожнього руху на території міста

Повноваження органів міської влади щодо безпеки дорожнього руху передбачені Законами України “Про дорожній рух” та “Про автомобільні дороги”, а також регулюються Технічними правилами ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів.

Зокрема:

Закон України “Про автомобільні дороги” визначає, що вулиці і дороги в місті є комунальною власністю і знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування. Серед основних обов'язків влади у частині управління функціонуванням і розвитком вулиць є забезпечення безперервних, безпечних, економічних та зручних умов руху транспортних засобів і пішоходів.

Міська влада відповідає за:

стан вулиць і доріг міст відповідно до діючих норм, у тому числі щодо безпеки руху транспортних засобів і пішоходів;

якість робіт з проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання вулиць;

розміщення технічних засобів організації дорожнього руху, об'єктів дорожнього сервісу та рекламоносіїв;

забезпечення проведення аудиту або перевірки безпеки вулиць і доріг, а також вжиття необхідних заходів за їх результатами.

Міська влада Рівного, як власник вулиць і доріг несе відповідальність за створення безпечних умов руху. Це передбачено статтею 24 **Закону України “Про дорожній рух”**.

Згідно цієї ж статті, при виконанні робіт по ремонту і утриманню вулиць дорожньо-експлуатаційні організації у першочерговому порядку повинні здійснювати заходи щодо безпеки дорожнього руху на основі обліку і аналізу дорожньо-транспортних пригод, результатів обстежень і огляду вулиць, і передусім на аварійних і небезпечних ділянках та у місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод.

Серед основних компетенцій міської влади (перелік не вичерпний, стаття 6):

розробка, затвердження та реалізація міської програми розвитку дорожнього руху та його безпеки;

формування міського фонду, у тому числі позабюджетного, для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки;

організація дорожнього руху на території міста згідно з відповідними генеральними планами, проектами детального планування та забудови, автоматизованих систем керування дорожнім рухом, комплексних транспортних схем і схем організації дорожнього руху та з екологічно безпечними умовами;

контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах;

здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дорожньо-транспортного травматизму, в т.ч. дитячого, а також проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху;

Крім того, до компетенції міської влади належить ряд пунктів, що стосуються підготовки водіїв, технічного обслуговування транспортних засобів, паркування, медичного забезпечення безпеки руху.

Стаття 9 Закону уповноважує міську владу розробляти програми та здійснювати заходи щодо розвитку, удосконалення, ремонту та утримання вулиць у стані безпечному для дорожнього руху;

визначати структуру управління, проектування, будівництва та утримання вулиць;

брати участь у розробці положень про спеціальні структури управління дорожнім рухом;

забезпечувати безпечні, економічні та комфортні умови дорожнього руху;
обладнати вулиці технічними засобами регулювання дорожнього руху та утримувати їх;
проводити лінійний аналіз аварійності;
виявляти аварійно-небезпечні ділянки та місця концентрації ДТП у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства і впроваджувати в таких місцях заходи щодо удосконалення організації дорожнього руху;
забезпечувати роботу спеціалізованих служб по здійсненню заходів щодо організації дорожнього руху;

Стаття 27 Закону «Про дорожній рух» передбачає, що організація дорожнього руху здійснюється спеціалізованими службами, що мають створюватись органами місцевого самоврядування, із застосуванням технічних засобів інформаційно-телекомунікаційних та автоматизованих систем керування та нагляду за дорожнім рухом відповідно до правил і нормативів, а також на основі проектів і схем організації дорожнього руху, погоджених із відповідними підрозділами Національної поліції. До вказаних проектів і схем за приписами відповідних підрозділів Національної поліції можуть бути внесені зміни та доповнення.

Зміни в організації дорожнього руху з метою підвищення інтенсивності руху транспортних засобів за рахунок зниження рівня безпеки дорожнього руху не допускаються, а при виникненні місць концентрації ДТП усі заходи щодо ліквідації їх причин та умов виконуються позачергово.

Щодо планування та фінансування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, статті 42-44 передбачають, що органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування в межах своєї компетенції здійснюються підготовка, затвердження і реалізація відповідних програм забезпечення безпеки дорожнього руху. Розробка їх здійснюється в т.ч. з урахуванням економічних втрат у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок ДТП, рівня розвитку дорожньої мережі, стану аварійності тощо.

Програма забезпечення безпеки дорожнього руху повинна включати:
аналіз стану безпеки дорожнього руху та прогноз на певний період;
конкретні обгрунтовані цілі;
заходи, реалізація яких дозволить досягти намічених цілей;
вартість програми та джерела її фінансування;
форми і періодичність контролю за виконанням програми.

Фінансування заходів, передбачених програмами, а також інших заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється за рахунок місцевих бюджетів, позабюджетних коштів і фондів.

Також Закон України «Про дорожній рух» (стаття 53) передбачає, що до повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать забезпечення безпеки дорожнього руху та погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху та інші повноваження.

Згідно **Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів*** (Наказ Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України 14.02.2012 № 54) до основних заходів з удосконалення організації дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки належать доведення геометричних параметрів елементів вулиць та доріг до нормативних, забезпечення видимості на перехрестях, пішохідних переходах, залізничних переїздах, кривих ділянках, зупинках громадського транспорту та в інших небезпечних для руху місцях вулиць та доріг. При плануванні цих заходів повинні враховуватись такі фактори як інтенсивність, склад та швидкісний режим руху, результати щомісячного аналізу ДТП, результати обстежень стану доріг та штучних споруд, господарське значення автомобільних доріг та приписи ДАІ.

Діяльність міської влади Рівного у сфері безпеки дорожнього руху

Високий рівень загибелі і травмування людей в ДТП на вулицях Рівного - наслідок багаторічної відсутності системної міської політики у сфері міської мобільності та безпеки руху зокрема. Питання аварійності на вулицях Рівного не стояло на порядку денному органів міської влади у 2017-2020 роках. В місті немає мінімально необхідної політики, яка б опанувала проблему смертності і травматизму на вулицях і почала би покращувати ситуацію. У Рівному відсутня система управління безпекою дорожнього руху на вулицях міста. При тому, що саме міська влада, як власник вуличної мережі, згідно законодавства відповідає за забезпечення безпечних умов руху транспорту і пішоходів вулицями міста. Далі у цьому Звіті будуть наведені кілька фактів, що підтверджують неефективність наявної на сьогодні політики та ймовірні шляхи виправлення ситуації.

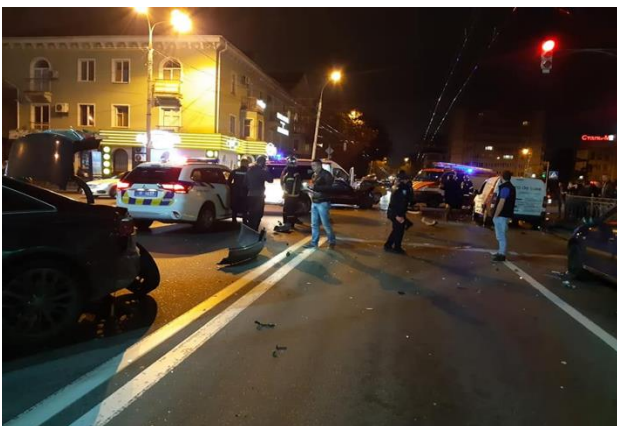
Що не так у сфері управління безпекою дорожнього руху у місті?

Діяльність органів міської влади Рівного у її нинішньому стані можна оцінювати як незадовільну через три причини:

1. Міська влада Рівного не реалізовує повноваження у сфері безпеки дорожнього руху, покладені на неї українським законодавством, тобто не проводить жодної цілеспрямованої діяльності для збереження життя та здоров'я рівнян, уникнення економічних втрат шляхом зменшення передумов виникнення ДТП на вулицях міста.
2. Міська влада не створила дієвого органу, який би системно займався питаннями безпеки дорожнього руху Рівному: управлінням, контролем і координацією заходів та дій різних органів виконавчої влади.
3. В місті немає чітких цілей та стратегії дій у сфері безпеки дорожнього руху, немає системи моніторингу і оцінки ефективності вжитих заходів.

Відповідно до ст. 6 Закону "Про дорожній рух" до компетенції міських рад та їх виконавчих органів належить розробка, затвердження та реалізація міських програм розвитку дорожнього руху та його безпеки. Однак п'ятий рік у м. Рівне немає діючої цільової програми спрямованої на забезпечення безпеки руху.

Термін дії останньої цільової програми (Програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в місті Рівному на 2013 – 2016 роки), яка була прийнята рішенням сесії Рівненської міської ради 28.02.2013 р. (№2792) завершився в 2016 році. Жоден з виконавчих органів Рівненської міської ради на даний час не працює над новою програмою. (відповідно до листа № 153-13 від 23.11.2020 р. отриманого у відповідь на звернення)



ДТП 11.10.2020 р. Фото Головного управління ДСНС у Рівненській області
ДТП 15.10.2020 р. Фото з сайту Новини по-рівненські

Перехресття вул.Соборна -Мицкевича -Чорновола та вул. Дубенська -Макарова є аварійними вже багато років, однак кошти з міського бюджету на їх ремонт не виділялись.

За відсутності цільової програми, заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху в місті фінансуються в структурі інших програм. Зокрема частково по Програмі соціально-економічного розвитку міста Рівного на 2020—2022 роки, Програмі реформування та розвитку житлово-комунального господарства міста Рівного на 2020 – 2025 роки та Програмі розвитку мереж зовнішнього освітлення Рівного на 2017-2021 роки.

Однак в цих програмах не відображено проблеми з безпекою дорожнього руху на території міста. Всі заходи, які вживаються і фінансуються в місті для забезпечення безпеки дорожнього руху носять точковий характер, є безсистемними і не базуються на аналітичних та статистичних даних, вживаються заходи з недоведеною ефективністю, а ефективність таких даних не аналізується.

Не відображаються питання БДР і в Програмі розвитку автомобільного транспорту загального користування міста Рівного на 2019 - 2023 роки, яка виносилась в 2019 р. на розгляд сесії міської ради однак не була прийнята депутатами.

Відсутність цільової програми свідчить про відсутність в міста стратегії в питанні забезпечення безпеки дорожнього руху та свідчить про те, що заходи, які все ж проводяться в місті, напр., встановлення “лежачих поліцейських”, світлофорів тощо і фінансуються в складі інших програм носять точковий характер. Їх доцільність і ефективність необґрунтована, не прорахована, а результати не аналізуються. В місті відсутнє бачення, що проблема існує і відсутній комплексний підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху.

Рішення суду. Повноваження виконавчих органів міської ради.

Поштовхом для змін у міській політиці могло б стати рішення № 86699326 Рівненського окружного адміністративного суду від 10.12.2019 р, яким визнано протиправною бездіяльність Рівненської міської ради у незабезпеченні безпечних умов руху транспортних засобів і пішоходів на територіях, прилеглих до навчальних закладів м. Рівного та неприведення у відповідність до Закону України "Про дорожній рух" Комплексної схеми організації дорожнього руху в м. Рівному. Однак, таке рішення суду навіть не обговорювалось на засіданнях Комісії з безпеки дорожнього руху.

Позов до суду був поданий Рівненською місцевою прокуратурою та Департаментом патрульної поліції через невиконання органами виконавчої влади ряду приписів поліції. На рішення суду Рівненська міська рада подала апеляційну скаргу і воно було скасовано, однак справа поновлена і продовжує слухатись далі рішенням Касаційного адміністративного суду від 12.08.2020 р. (справа N 460/209/19).

Жодних політичних чи кадрових рішень через таке рішення суду прийнято не було.

Водночас слід зауважити, що ні в Положенні про управління житлово-комунального господарства (затверджене рішенням Рівнеради №3325 від 26.09.2013 р.), ні в переліку основних функцій управління транспорту і зв'язку не було жодної згадки про необхідність проведення заходів з безпеки дорожнього руху у Рівному. Як і не було призначено відповідальних осіб чи підрозділів у структурі цих управлінь. Тобто, виконання вимог Законів України “Про дорожній рух” “Про автомобільні дороги” в частині, що стосується безпеки дорожнього руху не були передбачені положеннями управлінь виконавчого комітету Рівненської міської ради. Хоча, згідно офіційного листа до начальника управління Патрульної поліції за підписом міського голови В.Хомка (№ 05-3107 від 21.12.2018 р.), питання організації безпеки дорожнього руху та утримання вулично-дорожньої мережі міста знаходилося на постійному контролі в управлінні житлово-комунального господарства.

Таким чином, впродовж останніх років в Рівному, не було органу який виконував основні завдання, передбачені чинним законодавством у сфері безпеки дорожнього руху.

Проте, рішенням сесії Рівненської міської ради № 120 від 11.03. 2021 р. було створено Департамент інфраструктури та благоустрою. Серед функцій, визначених Положенням про департамент, є організація нагляду та контролю за дотриманням законодавства про дорожній рух та його безпеку, організація та проведення засідання міської комісії з безпеки дорожнього руху, а також здійснення координації діяльності підприємств, установ, організацій усіх форм власності у сфері транспорту та забезпечення безпеки дорожнього руху. Штатного розпису департаменту поки немає, тому ще не відомо, як саме і чи буде взагалі організовано роботу в сфері безпеки дорожнього руху.

Координаційна рада з питань безпеки дорожнього руху.

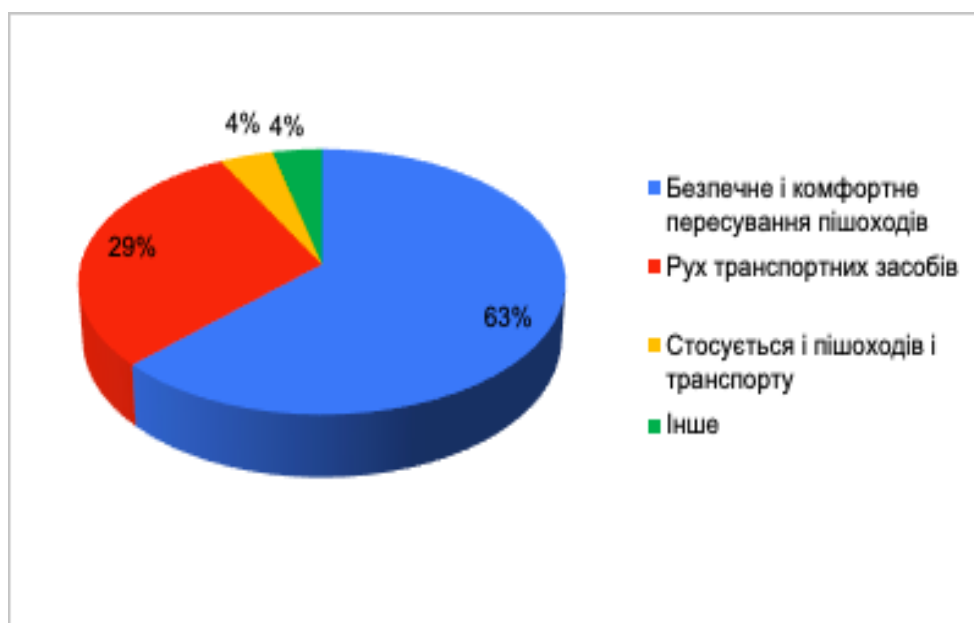
Розробка програми розвитку дорожнього руху та його безпеки в місті є одним із основних завдань Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху. Це передбачено п.3.3. Положення про координаційну раду, яке затверджене розпорядженням міського голови № 916-р від 30.09.2010 р. (Про внесення доповнень до розпорядження міського голови від 02.08.2010 № 719-р). (доступ <https://dostup.pravda.com.ua/request/73018/response/179897/attach/4/13%20337.pdf>)

Однак, впродовж 2018-2020 р. питання написання нової Програми не піднімалось на жодному засіданні, як не піднімалось питання про комплексний аналіз безпеки дорожнього руху, якісне ведення обліку місць концентрації ДТП, стратегії міста в питанні забезпечення безпеки на вулицях міста.

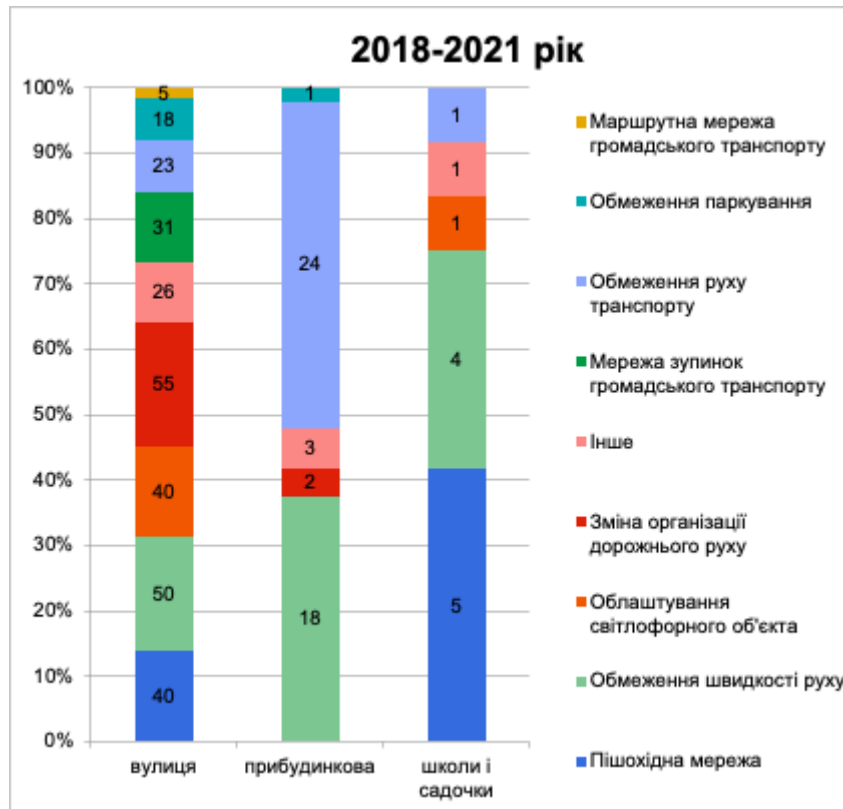
Протягом 2018 - 2020 р. було проведено дев'ять засідань координаційної ради і два в 2021 році (лютий, квітень). На розгляд координаційної ради було винесено 348 питань. Більшість звернень надійшли від приватних осіб.

288 звернень стосувалися міських вулиць, 48 звернень щодо прибудинкових територій, 12 - щодо території прилеглої до шкіл і дитячих садочків.

157 стосуються безпеки і комфортного пересування пішоходів, 103 мали на меті покращення руху транспорту, інші стосувались як автомобільного так і пішохідного руху.



Серед питань, що мали відношення до пересування пішоходів, найбільша кількість звернень (72) стосувалися обмеження швидкості руху транспорту. Зокрема 50 з них на вулицях міста, 18 у дворах багатоповерхових будинків, 4 - біля навчальних закладів. Мешканці переважно звертаються із проханням про встановлення пристроїв примусового зниження швидкості у вигляді "лежачих поліцейських" - 65 звернень, а також із проханням встановити дорожні знаки 3.29 "Обмеження максимальної швидкості" або "Житлова зона".



**дані за 2018 - січень-квітень 2021 р.*

На другому місці за кількістю звернень, що стосуються пішохідної інфраструктури - обмеження руху транспорту (48). Кількість звернень, що стосується вулиць і прибудинкових територій розділились навпіл. Звернення, що надходять від мешканців багатоповерхових будинків переважно мають на меті заборону проїзду транзитного транспорту через двір та просять дозволити встановлення шлагбаумів на в'їздах у двір, стовпців, що перешкоджають проїзду, знаків заборони. Звернення, що надійшли щодо обмеження руху транспорту на вулицях переважно стосуються обмеження проїзду великогабаритного транспорту, а також заборони руху транспорту та створення пішохідних вулиць.

Дещо менше звернень надійшли про покращення пішохідної мережі. Зокрема 45 звернень стосуються облаштування тротуарів, облаштування нових або впорядкування/перенесення існуючих пішохідних переходів. Такі звернення надходять в т.ч. і щодо територій, прилеглих до навчальних закладів.

41 звернення надійшло із проханнями про облаштування світлофорних об'єктів. Мешканці міста просять встановити світлофори на вулицях міста, а також є звернення про встановлення додаткових секцій.

Звернення про обмеження паркування (19) стосуються впорядкування паркування автомобілів, переважно в центральній частині міста, з метою покращення руху транспорту, а також забезпечення умов для паркування людей з інвалідністю.

Звертались мешканці Рівного щодо облаштування зупинок громадського транспорту (31 звернення) в різних частинах міста (як у нових місцях, так і щодо приведення до ладу існуючих), а також щодо створення нових та оптимізації існуючих маршрутів громадського транспорту.

Велика кількість звернень надходить і щодо зміни організації дорожнього руху (57). Це звернення про влаштування додаткових смуг руху, зміни правил проїзду перехресть і облаштування кільцевого руху, нанесення дорожньої розмітки, встановлення дорожніх знаків, влаштування одностороннього руху транспорту тощо.

Рішення координаційної ради носять рекомендаційний характер, тож не всі вони виконуються, в міському бюджеті не завжди передбачаються кошти на їх реалізацію. Тому серед питань є такі, які з'являються в порядку денному кожного року. Напр., це звернення про облаштування пішохідних переходів на вул.Костромській, облаштування перехрестя вулиць Енергетиків - Курчатова - Рівненська, впорядкування паркування на Соборній, обмеження руху транспорту у пров.Шпанівський тощо. Моніторинг виконання рішень координаційної ради з

безпеки дорожнього руху не ведеться.

В складі членів коордради, мало експертів з питань безпеки руху. Членами коордради є за посадою представники органів виконавчої влади, інших установ та організацій міста, які працюють або дотичні до сфери транспорту. Однак це переважно люди, які не мають відношення до питання безпеки руху і не є фахівцями у цій сфері. Представників громадськості, які займаються темою безпеки дорожнього руху в складі коордради в 2018-2020 р.не було, лише в квітні 2021 р. до складу коордради були включені двоє представників громадського сектору. Інформація про час проведення, порядок денний засідань, а також результати засідань відсутні у відкритому доступі. Їх можна отримати лише у відповідь на інформаційний запит.

Рішення коордради, про заходи спрямовані на забезпечення БДР переважно є реакцією на звернення громадян (звернення на ім'я міського голови та електронні петиції на сайті Рівнеради) або депутатів міської ради і носять точковий характер. Тож координаційна рада не вирішує питання із безпекою дорожнього руху системно.

Водночас, відсутність контролю за якістю виконання, необґрунтованість деяких рішень, подекуди призводять не лише до неефективного використання коштів, а до їх дискредитації. Напр., не нормативні "лежачі поліцейські", не якісно облаштовані острівки безпеки тощо налаштовують людей на негативне до них ставлення, викликають спротив і несприйняття мешканцями міста ефективних засобів заспокоєння дорожнього руху.

Склад Координаційної ради з безпеки дорожнього руху 2016-2021 р.

		Розпорядження № 948-р від 02.11.2016 р.	Розпорядження № 1272-р від 20.12.2019 р.	Розпорядження № 339-р від 10.04.2020 р.	Розпорядження № 33-р від 13.01.2021 р.	Розпорядження № 373-р від 01.04.2021 р.
		http://www.city-adm.rv.ua/RivnePortal/ukr/documents_view.aspx?id=38314	http://rivnerada.gov.ua/PublicServices/view-document/42686	http://rivnerada.gov.ua/PublicServices/view-document/43089	http://rivnerada.gov.ua/PublicServices/view-document/43980	http://rivnerada.gov.ua/PublicServices/view-document/44360
Хмилецький Олексій Віталійович	радник міського голови з питань житлово-комунального господарства	заступник міського голови, голова координаційної ради	x	x	x	x
Герман Віталій Ігорович	заступник міського голови, заступник голови координаційної ради			x		
Третяк Олександр Віталійович	міський голова, голова координаційної ради				x	x
Миرونюк Віталій Мілетійович	начальник управління транспорту і зв'язку, заступник голови координційної ради	x	директор КП "Рівнетранспорт"			
Пилипчук Володимир Олександрович	начальник управління транспорту і зв'язку, заступник голови координційної ради		x	x		
Дяк Володимир Анатолійович	заступник міського голови, заступник голови координаційної ради				x	x
Царук Дмитро Вікторович	головний спеціаліст управління транспорту і зв'язку, секретар координаційної ради	x	x	x	x	x

Антонюк Олександр Миколайлайович	ревізор з безпеки руху поїздів Рівненської ревізійної дільниці по колійному господарству	x				
Валерко Андрій Анатолійович	начальник сектору управління превентивної діяльності Головного управління Національної поліції в Рівненській області	x				
Герман Валентин Адамович	заступник начальника державної податкової інспекції у м. Рівному	x				
Демуров Руслан Дзамбулатович	начальник управління з надзвичайних ситуацій	x	x	x	x	
Довжик Марія Кіндратівна	директор ПП "Рівнепроектсервіс"	x	x			
Климук Віктор Якович	начальник шляхово - експлуатаційного управління автомобільних доріг	x	x	x	x	x
Коханюк Сергій Ростиславович	начальник відділу безпеки дорожнього руху управління патрульної поліції в Рівненській області Департаменту патрульної поліції	x	x	x	x	x
Лапюк Володимир Михайлович	заступник начальника управління житлово- комунального господарства	x	x	x	x	x
Бернацький Ігор Петрович	ревізор з безпеки руху поїздів Рівненської ревізійної дільниці по колійному господарству		x	x		
Нестерук Олександр Петрович	голова постійної комісії Рівненської міської ради з питань транспорту, зв'язку та екології		x	x		
Паладійчук Сергій Богданович	секретар Рівненської міської ради	x (розпорядження № 1052-р від 02.12.2016 р.) http://www.city- adm.rv.ua/Rivne Portal/ukr/docum ents_view.aspx?i d=38426	x	x		
Приступа Володимир Святославович	заступник начальника управління охорони здоров'я		x	x		
Гонгало Іван Іванович	ФОП-інженер проектувальник, інженерно- будівельне проектування доріг			x	x за згодою	x
Джигирей Олександр Володимирович	консультант міського голови			x	x	x

Семенюк Костянтин Ярославович	старший інспектор з особливих доручень відділу безпеки дорожнього руху управління патрульної поліції в Рівненській області Департаменту патрульної поліції			x	x	x
Сисюк Микола Володимирович	директор командитного товариства "Рівне-ПАС"			x		
Ткачук Валентин Миколайович	директор КП "Рівнеелектроавтотранс"			x	x	x
Шульга Віктор Олексійович	начальник управління бюджету і фінансів			x		
Юрков Андрій Захарович	начальник відділу генплану і розвитку управління містобудування і архітектури	x (розпорядження № 521-р від 11.06.2018 р.) http://www.city-adm.rv.ua/RivnePortal/ukr/documents_view.aspx?id=40497		x	заступник начальника управління містобудування і архітектури	
Громик Олександр Миколайович	в.о. начальника станції Рівне виробничого структурного підрозділу "Рівненська дирекція залізничних перевезень" регіональної філії "Львівська залізниця" АТ (Укрзалізниця) (за згодою)				x	x
Марчук Катерина Анатоліївна	голова постійної комісії Рівненської міської ради з питань міського господарства, транспорту, зв'язку та екології (за згодою)				x	x
Сахнюк Ярослав Олександрович	начальник управління транспорту і зв'язку				x	
Шакирзян Віктор Володимирович	секретар Рівненської міської ради				x	x
Пінчук Олена Анатоліївна	координаторка ініціативної групи "Рівне-місто до дитини"					x
Ковальчук Сергій Володимирович	координатор ініціативної групи "Рівне велосипедне"					x
Вівсяник Віктор Михайлович	заступник начальника управління містобудування і архітектури					x
Ребров Олександр Володимирович	начальник 3 державного пожежно-рятувального загону ГУ ДНСУ України в Рівненській обл.					x
Семенюк Роман Віталійович	інженер-проектант автомобільних доріг, інженер технічного нагляду за дорогами					x

Неналежне виконання обов'язків в частині щодо планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням

До компетенції міських рад та їх виконавчих органів (відповідно до с. 6 Закону України "Про дорожній рух") належить також контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах.

В Рівному щороку стаються резонансні ДТП, причини і супутні фактори яких мали б ретельно аналізуватися, і, як наслідок мали б вживатися заходи для уникнення таких ситуацій в майбутньому. Однак таких аналізів в місті не проводиться. Навіть резонансні ДТП жодного разу не розглядалися на засіданнях Комісії з безпеки дорожнього руху.

Протягом 2016-2018 р незважаючи на порушення законодавства на неодноразові звернення Управління патрульної поліції до міської влади у Рівному не проводився облік місць концентрації ДТП.

Зокрема, Управлінням патрульної поліції в Рівненській області 19.07.2018 надсилався лист на ім'я міського голови м. Рівне про необхідність визначення місць (ділянок) концентрації ДТП шляхом проведення аналізу аварійності на вулицях міста. Рівненською місцевою прокуратурою 21.11.2018 та 03.12.2018 за вихідними №№ 33-12453 та 33-12842 відповідно, на адресу Рівненської міської ради надсилався запити про надання інформації щодо вжитих заходів з метою усунення вищезазначених порушень, в тому числі отримання інформації з органів поліції з метою проведення аналізу стану аварійності на вулицях м. Рівного. Однак, прокуратурою були отримані лише узагальнюючі відповіді про те, що питання організації безпеки дорожнього руху та утримання вулично-дорожньої мережі міста знаходиться на постійному контролі, роботи проводяться. При цьому, інформацію про фактично вжиті конкретні заходи надано не було.

Разом з тим, згідно інформації Управління патрульної поліції в Рівненській області від 23.01.2019 запитів про надання інформації щодо кількості зафіксованих ДТП на території м. Рівного для проведення аналізу від Рівненської міської ради та комунальних підприємств протягом 2017-2018 років не надходило.

Лише в 2019 р. рішенням виконавчого комітету Рівнеради № 52 від 09.04.2019 р. "Про призначення відповідальної особи на виконанням Закону України "Про дорожній рух" доручено комунальному Рівненському шляхово-експлуатаційному управлінню автомобільних доріг, як балансоутримувачу, призначити відповідальну особу за веденням обліку місць концентрації ДТП та аналіз аварійності спільно з управлінням патрульної поліції в Рівненській області. На виконання цього розпорядження в Рівненському ШЕУ поклали обов'язок вести облік ДТП спочатку на працівника виробничого відділу (інженер Грибок М.Ф.) (Вих. № 41 від 21.01.2019 р.), а в 2020 р. на начальника служби утримання доріг В.Бондарчук (Вих. № 114 від 17.02.2021 р.).

Однак, це загальний облік без будь-якого аналізу причин аварійності, який в 2019 р. вівся в паперовому журналі, методом записування від руки, а в 2020 р. у вигляді простої таблиці. Форма, по якій інформація вносилася у журнал, а також самі дані, не дають можливості її якісно аналізувати і систематизувати. Тож ці дані не можуть бути підставою для прийняття рішень в питанні БДР.

Разом із цим, Рівненське ШЕУ не отримало офіційних інструкцій чи вказівок щодо подальшого розпорядження такими даними. Хоча і надіслали управління житлово-комунального господарства інформацію про ДТП станом на 31.10.2020 р. (Вих. №826 від 10.11.2020 р.)

Отримання повних даних про обставини ДТП є передумовою здійснення оцінки стану аварійності, удосконалення виявлення та аналізу причин виникнення ДТП, розроблення та вжиття заходів щодо зменшення кількості таких пригод та їх тяжкості.

Таким чином, кошти з бюджету міста були витрачені на документ, який жодним чином не покращив ситуації з дорожнім рухом на вулицях Рівного і вже втратив свою актуальність. Схожа ситуація склалась із капітальними і поточними ремонтами на вулицях Рівного, які проводяться хаотично і частинами. Мільйони гривень з міського бюджету, які були інвестовані в ремонти протягом останніх років, не були використані на забезпечення їх безпечного дизайну, а “законсервували” існуючий стан.

Загальні рекомендації для підвищення безпеки дорожнього руху у м.Рівне

Дорожньо-транспортні пригоди на рівненських вулицях, травматизм і загибель людей - це не лише людські трагедії, а й суттєві економічні втрати. Відчуття безпеки при пересуванні містом також впливає на вибір способу пересування: можливість безпечно та комфортно дійти пішки чи доїхати на велосипеді до місця призначення сприяє рідшому використанню автомобіля, тим самим зменшуючи кількість транспорту на вулицях.

ДТП не слід вважати неминучим злом, пов'язаним з автомобілізацією, це не питання менталітету чи сувора реальність. Це наслідок конкретних прорахунків, помилок у плануванні вулиць, які можна усунути, а також - результат неефективного управління у сфері безпеки дорожнього руху у місті. Досвід країн лідерів в сфері безпеки дорожнього руху свідчить, що аварійністю можна управляти і для цього є ряд спільних для всіх країн базових принципів і заходів.

В різних країнах світу ще з 90 х років успішно втілюється програма з безпеки дорожнього руху за принципами шведської концепції Vision Zero, головна мета якої спроектувати вулиці і організувати систему руху транспорту так, щоб помилки, які допускають люди, не призводили до серйозних наслідків.

Взявши їх на озброєння, можна суттєво прискорити вирішення проблеми з безпекою на вулицях Рівного. Це:

- Усвідомлення на рівні керівництва міста і населенням масштабу проблеми.
Зміна парадигми/підходів в сфері безпеки дорожнього руху і застосування системного підходу.
Інформування мешканців міста про проблеми аварійності, залучення громадськості в дискусії з питань безпеки дорожнього руху.
- Інтегрований підхід та залучення до вирішення проблеми не лише представників міської влади, а й інших зацікавлених сторін.
Формування загальної мети, налагодження співпраці/роботи для її досягнення з чітким поділом відповідальності за результати.
- Проведення міських досліджень, що покращують розуміння причин аварійності на вулицях і створюють основу для зміни ситуації.
Розробка цільових програм (як інструментів досягнення поставлених цілей і забезпечення координації роботи кількох учасників), їх наповнення заходами і проектами (вирішення конкретних завдань), а також стабільне фінансування.
- Застосування простих і незатратних заходів, що знижують ризики ДТП та їх можливі наслідки.
Зміни в вулично-дорожній мережі і проектних рішеннях, що спрямовані на зниження вірогідності помилок користувачів/людей, що можуть стати причиною ДТП на ділянках, де такі помилки ймовірні.

На початковій стадії боротьби з аварійністю можна застосовувати прості та незатратні рішення.

Враховуючи практику європейських країн та базуючись на інформації, що викладена у даному звіті для м. Рівне рекомендується провести ряд заходів:

1. Створити в системі органів виконавчої влади Рівного орган, відповідальний за безпеку дорожнього руху в місті:
 - сформувати команду фахівців, здатних аналізувати, розробляти, впроваджувати заходи в сфері безпеки дорожнього руху;
 - забезпечити роботу органу необхідними ресурсами та фінансуванням.Забезпечити можливості для підвищення кваліфікації представників органів місцевого самоврядування у сфері управління безпекою дорожнього руху.
2. Структурному підрозділу провести детальну оцінку рівня безпеки дорожнього руху в місті. Створити базу даних для покращення розуміння проблеми:
 - налагодити картографічний збір даних про ДТП
 - налагодити облік місць концентрації ДТП.
 - організувати підготовку регулярних, щорічних звітів про стан безпеки дорожнього руху, організувати розгляд звітів Коордрадою з безпеки дорожнього руху.
3. Реорганізувати Координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху, налагодити ефективну її роботу:
 - включити до складу ради фахівців з безпеки дорожнього руху, які обізнані із досвідом країн -лідерів у сфері безпеки дорожнього руху, знають про принципи Vision Zero та готові сприяти їх впровадженню у Рівному;
 - оновити Положення про роботу коордради, забезпечити її відкриту діяльність;
 - зорієнтувати роботу Коордради на вирішення не лише тактичних, а й системних стратегічних питань;
 - здійснювати розгляд Коордрадою дорожньо-транспортних пригод із тяжкими наслідками, нововиявлених місць концентрації ДТП, на предмет можливостей удосконалення інфраструктури для уникнення таких ситуацій в майбутньому; сприяти фінансуванню таких заходів.
4. Розробити міську стратегію - цільову програму на основі принципів передбачених програмою підвищення безпеки дорожнього руху та зниження смертності в ДТП Vision Zero.

Залучити до підготовки програми експертів з безпеки дорожнього руху, а також забезпечити її широке обговорення із усіма зацікавленими сторонами. Заохочувати всі професійні сектори (громадські організації, приватні компанії тощо) допомогти у досягненні цілей безпеки дорожнього руху.

Інтегрувати безпеку дорожнього руху як важливий компонент у всі стратегічні документи і цільові програми міста (Стратегія міста, План сталої міської мобільності, Програма соціально-економічного розвитку тощо).

Забезпечити бюджетне фінансування підготовки програми та впровадження заходів.
5. Запровадити проведення аудиту безпеки дорожнього руху.

Проаналізувати маршрути дітей до шкіл і позашкільних закладів і вжити заходи із підвищення безпеки руху пішоходів / велосипедистів на цих маршрутах.

Переглянути місця концентрації перетину вулиць пішоходами у невстановлених місцях на предмет можливості облаштування безпечних пішохідних переходів. Переглянути потреби щодо облаштування на вулицях острівців безпеки та інших засобів заспокоєння дорожнього руху, а також зміни організації дорожнього руху.

Запровадити обов'язковий аудит безпеки руху для нових проектів реконструкцій чи капітальних ремонтів. Запровадити обов'язковий аудит безпеки змін організації руху біля новобудов. Передбачити бюджет на аудит на безпеку руху.
6. В тендерній документації на купівлю великогабаритного транспорту для потреб міських комунальних підприємств та організацій, передбачити його безпечність для інших

учасників руху: він має бути з мінімальними сліпими зонами та обладнаний засобами підвищення оглядовості (низька кабіна тощо).

7. Організувати проведення інформаційних кампаній для підвищення обізнаності щодо безпеки дорожнього руху, формування бажаної або зміни небажаної моделі транспортної поведінки, роз'яснення для зміни ставлення до певних заходів (острівки безпеки, пішохідні вулиці тощо); навчання навичкам бажаної безпечної поведінки; Проводити опитування серед мешканців, а також серед зацікавлених установ та організацій міста щодо нагальних проблем, що стосуються безпеки дорожнього руху.
8. Забезпечити перехід до застосування геоінформаційних систем (геопорталу) для систематизації даних та ефективного використання схем організації дорожнього руху.
9. Сприяти залученню грантових коштів для покращення безпеки міської дорожньої інфраструктури, а також заохочувати до співпраці громадські організації та зацікавлений бізнес