

За останні 24 години

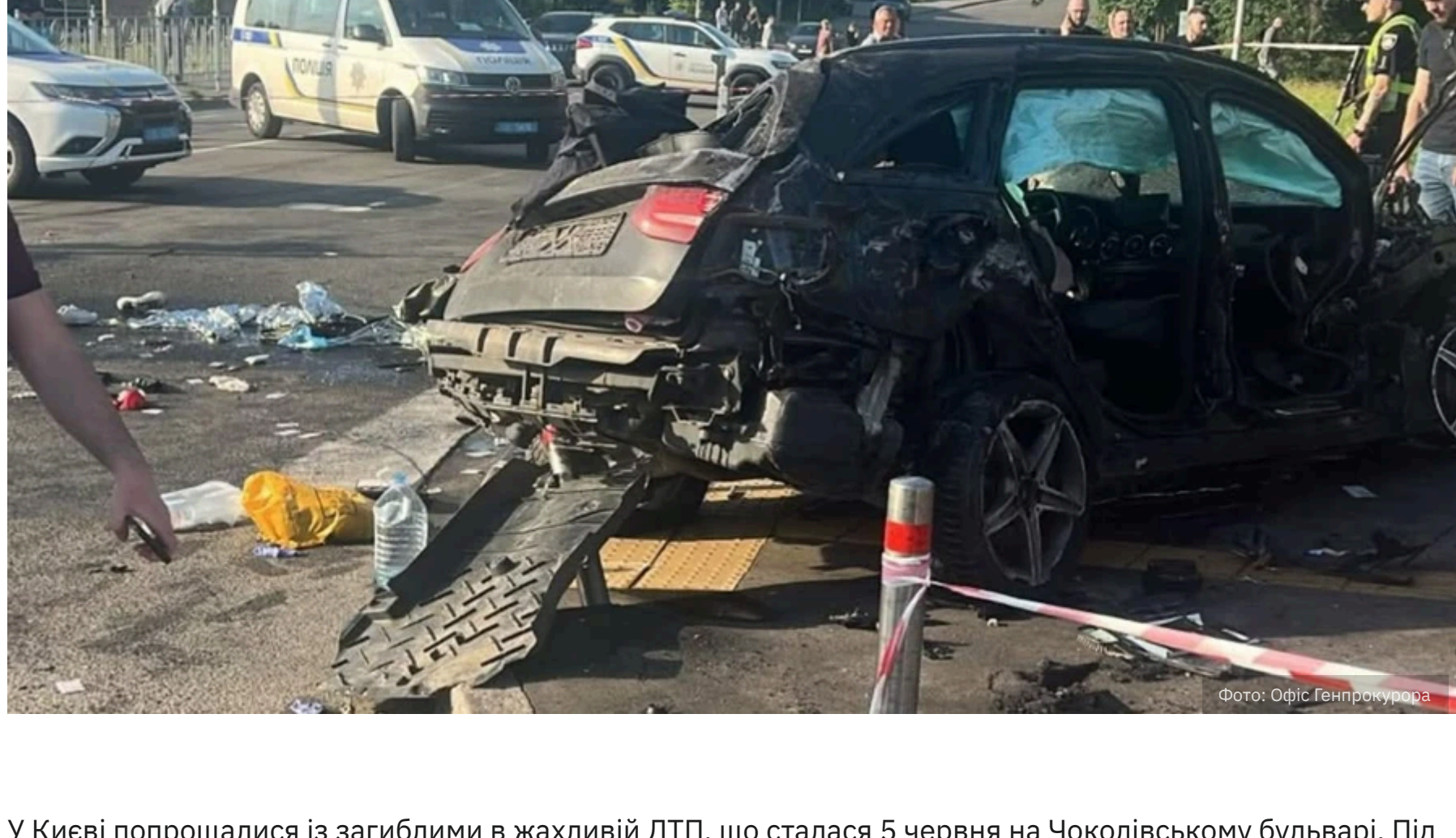
- 16:59 США стали найбільшим експортером нафти у світі, випередивши Саудівську Аравію та Росію
- 16:57 Куратора гемблінг-платежів у Сенс Банку Вєселого затримали і відпустили - ЗМІ
- 16:40 Зеленський назвав "людьми із XV століття" тих, хто не толерує ЛГБТ-спільноту
- 16:19 У Києві затримали іноземця, підозорованого у подвійному вбивстві на СТО
- 16:08 Не стригає 109 днів – 9-річний Іван чекав на тата з «нуля», щоб піти із ним до барбершопу

ЗАВАНТАЖИТИ ЩЕ

Головна / Політика

Експерт з безпеки руху Микола Ільчук - про те, якими мають бути штрафи, щоб запобігти смертельному ДТП

ВАЛЕРІЯ ЧЕТУРКО 13 червня 10:32



У Києві попроцалися із загиблими в жакливій ДТП, що сталася 5 червня на Чоколівському бульварі. Під колесами «Мерседеса», що на шаленій швидкості влетів у пішохідний перехід, обіралися чотири життя - трьох дорослих і підлітка. Ця трагічна подія змусила суспільство повернутися до теми, яку підзабули через війну - до ситуації на дорогах. Прем'єр-міністр Юлія Свиріденко повідомила, що уряд готує низку рішень, спрямованих на зниження аварійності та посилення дисципліни водіїв. Чому виникають систематичні порушення, що необхідно врахувати, аби створити цьому перешкоди, на кого має орієнтуватися інфраструктура міста - *Коротко про розповідь експерт з адвокації Кампанії «За безпечні дороги» Микола Ільчук.*

Порушив - заплатив, ще порушив - заплатив... Поки біда не станеться

- **Перед тим як убити чотирьох людей, водій чорного «Мерседеса» мав 39 порушень правил дорожнього руху. Микола, от у голові не вкладається, як таке могло статися.**
 - Станом на сьогодні у нас система побудована так, що у разі постійних порушень правил дорожнього руху водій не отримує якихось відчутних наслідків. Наприклад, перевищує швидкість, їде на червоне світло - поліція виписує штрафи, автомобіліст свідомо їх сплачує і продовжує поводитися, як йому вільно. Доки систематичний порушник не спричинить серйозну ДТП з травмованими або загиблими, вплинути на нього ніяк не можна.
- Так може виникнути психологічне звикання робити те, що заборонено.
 - Так, звичайно, і не просто психологічне звикання, а й сигнал іншим водіям, що коли дуже треба, то можна порушувати. Бо не завжди зупиняти, а як зупиняти - заплатити, і все. Якщо сьогодні так зробив, то можна й завтра, а можна й кожен день. Навіщо стояти в заторах, кудись спізнюватися, якщо варто трошки зманеврувати або збільшити швидкість. І так - поки біда не станеться.



Микола Ільчук. Фото: facebook.com/nikolasua1

- У Верховній Раді лежать кілька законодавчих ініціатив щодо зниження аварійності. Зокрема законопроект №13314, до розробки якого була причетна ваша організація. Що пропонується?
 - Ключовою у законопроекті є пропозиція знизити поріг перевищення швидкості, за який не передбачено штрафів. Зараз це 20 км/год. Тобто якщо обмеження в русі 50 км/год, то умовно дозволено розвивати швидкість до 70-ти. Хочу підкреслити, що ми залишаємося єдиною країною в континентальній Європі, де це допускається і толерується.

Таких лімітів ви не побачите ніде - ні в Польщі, ні в Німеччині, ні в Іспанії, ні навіть у Молдові, яка ще не є членом ЄС. Єдине місце, де присутній поріг +20 км, - це країна, яка знаходиться від нас на Сході. Це точно не є нормальним прикладом і не сприяє безпеці. Від такої практики належить відмовитися. У законопроекті №13314 ми пропонуємо знизити нештрафований поріг хоча б до +10 км.

Також пропонується розширення сітки штрафів за кожні +10 кілометрів перевищення. Зараз, якщо щодня їде містом 100 км/год і це фіксує камера, порушник заплатить 340 гривень, а протягом перших 10 днів ще й матиме знижку 50%. І так кожен раз. У законопроекті передбачена градація розмірів штрафів: перевищення на 10-20 км/год - 340 грн, перевищення на 21-30 км/год – вже 680 грн з подальшим наростанням.

Ідеально було б взагалі той люфт прибрати

- Після трагедії на Чоколівському бульварі великий пост написав професор Києво-Могилянської академії Микола Хавронюк. Серед його пропозицій - диференціювати некараний люфт. Наприклад, у зоні шкіль, ринків, інших громадських місць, де стоїть знак 30 км/год, штрафувати за перевищення швидкості навіть на 5 кілометрів.

- Я читав пост пана Миколи Хавронюка і погоджуюся з багатьма його тезами. Не впевнений, що з усіма повністю, бо насамперед ми прагнемо наслідувати європейський досвід. Ідеально було б взагалі той люфт прибрати і залишити похибку приладу. В Польщі чи в Німеччині немає ні +20, ні +10 км. У них рахується похибка приладу, яка складає 1 чи 2 км/год - і не більше. Якщо у місті, де швидкість 50 км/год, водій їде 53 км/год, поліція, найімовірніше, виписує штраф. У майбутньому так і у нас має бути.

Але зараз проблема - в народних депутатах, які дуже "автомобілецентричні" і за п'ять років не спромоглися ухвалити хоча б один документ, що був би спрямований на зниження аварійності. Бачачи, як вони переймаються проблемами дорожнього руху, є сумніви, що вони готові проголосувати за зниження нештрафованого порогу до нуля.

- Які ще можуть бути варіанти? Поки Кабінет Міністрів щось готує, в Раді, знову-таки, лежить законопроект, що передбачає введення штрафних балів. Це ефективно?
 - Цікаво швидше дізнатися, що готує Кабінет Міністрів, бо в цих пропозиціях має йтися не тільки про швидкість, а й про повторність порушень - систему, подібну до нарахування штрафних балів. Це найбільш ефективна і дієва система з усіх відомих на сьогодні. У країнах, де таку запровадили, вона показала хороший результат. І навіть фантастичний, як, наприклад, у Польщі, де за 10 років смертність в ДТП була знижена на 50%. Це феноменальний показник навіть для країн ЄС, що вже говорити про Україну. Нам хоча б зупинити зростання смертності.



ДТП на Чоколівському бульварі показала, що для пішоходів немає взагалі безпечних місць. Фото: Офіс Генпрокурора

Підвищення штрафів проблеми не вирішать

- Що передбачують штрафні бали?

- Ще раз згадаємо, що в умовах нинішнього законодавства водій може безкінечно платити штрафи і продовжувати їздити, як йому подобається. Формально він залишається чесним перед законом, бо не має боргів. Поки не станеться те, що сталося. Система балів передбачає, що за будь-яке порушення, залежно від ступеня його небезпеки, додатково до штрафів водію нараховуються бали. Якщо набирається певна кількість таких балів - орієнтовно це 3-4 порушення протягом року, людину позбавляють права на керування авто. Зазвичай це супроводжується вимогою перекласти іспит.

- Пішоходи та дисципліновані учасники дорожнього руху хочуть підвищення штрафів. Але є усталена думка, що це не впливає на загальну картину порушень на дорогах.
 - Я частково із цим погоджуюся, бо саме по собі підняття штрафів без системи штрафних балів, без інфраструктурних змін може мати якийсь вплив, але він не буде суттєвим. Ледь помітним буде в зоні дії камер або там, де працює поліція з фіксації швидкості.

Якщо просто підняти штрафи, то у водіїв, які можуть собі дозволити їх платити, не буде гальм, аби не порушувати. Сутність великих штрафів у тому, щоб вони доповнювали ризик втратити право на керування автомобілем. Це ніяк не спосіб наповнення бюджету. Завдання штрафів у тому, щоб їх взагалі було менше.

- Прем'єр-міністр Юлія Свиріденко сказала про вдосконалення системи автоматичної та неавтоматичної фіксації порушень. Отже, на дорогах може побільшати не тільки камер, а й патрулів з TruSAM?
 - Знову ж таки, розширення мережі камер автоматичної фіксації та патрулів з TruSAM матиме сенс лише в тому разі, коли відповідальність буде пропорційна і відчутна. Якщо зараз наставити вдвічі більше приладів та людей, то з тими штрафами, які є, навіть коли їх трохи підвищити, будуть марно витрачені гроші. Водії і надалі міркуватимуть: заплачу і їздитиму.

- Або дам хабар поліцейському...
 - Так, не без цього. Саме підняття штрафів нічого не дасть. Сподіваюся, в уряді це розуміють і запропонують щось комплексне.

Самокати є, самокатників - немає

- Подія на Чоколівському бульварі показала, що для пішоходів немає абсолютно безпечних місць. Плюс до того вони перебувають у постійній зоні ризику через самокатників, які вже шмигають повсюди, маневрують навіть такими вузькими вулицями, де людям важко розійтися. Може, варто заборонити ці "покатушки" в громадських місцях, як це зробили у Британії?
 - Це питання до народних депутатів, чому вони не ухвалюють рішення щодо безпеки дорожнього руху. Схоже, що вони мало бачать, що відбувається навколо, і мало чим переймаються. Щодо самокатів, то є законопроект, який готується до другого читання, але в Раді його постійно відкладають, бо не можуть дійти згоди.

Щоб працювати з самокатами, щось забороняти, регулювати, контролювати, треба законодавчо визначити, хто такий самокатник. Бо самокат у законодавстві є, а особи, яка ним керує, немає. У Правилах дорожнього руху ви не знайдете її прав та обов'язків. Не визначено, де така особа може їздити, з якого віку, чи потрібне водійське посвідчення, яка дозволяє потужність самокатів. Бо є самокати, які здають в оренду - вони менш потужні, а є самокати, які розганяються до 100 км/год, важать в три рази більше, і ними кермують діти.

Це комплексне питання, яке треба врегулювати. Просто все забороняти - це нерозумно. За такою логікою під заборону мають потрапити кухонні ножі або інші побутові речі, які треба просто розумно використовувати.

- Це трохи повернемося до посту Миколи Хавронюка. Він пропонує зробити жорсткішим кримінальний блок. Зокрема передбачити кримінальну відповідальність за перевищення швидкості 100 км/год.
 - Я особисто є прихильником превентивних заходів. Кримінал - це робота з наслідками, коли адміністративні методи не спрацюють. Заплатите будь-якого суддю, будь-якого адвоката, то всі скажуть, що справи по ДТП, де присутні травмовані та загиблі, є найбільш складними, судді їх не люблять. Бо коли людина когось б'є чи хоче вбити, вона це робить свідомо. ДТП не має під собою умислу. Це необережність або недотримання правил руху.

Можна підвищувати відповідальність, давати більше років за ДТП із загиблими, але ситуацію на дорогах це не змінить. Ми це вже проходили. А з позиції батьків, які втратили через чужу легковажність дитину, жоден термін - 10, 20, 30 років - не буде достатнім для покарання.

Територія спільного користування

- Наша дорожня інфраструктура, і про це кажуть багато експертів, сама по собі створює ризики. Великий потік автівок, великий потік пішоходів, і вони весь час перетинаються.
 - Інфраструктура - це дуже великий і дуже комплексний іскри блок, це робота простого рішення. Якщо законодавчі зміни їдуть від народних депутатів, то інфраструктурні - від органів місцевого самоврядування. Є міста, де дороги безпечніші завдяки своїй конфігурації, елементам заспокоєння руху, і є міста, де такі моменти не враховані, і там вища аварійність.

На мою думку, Києву потрібно відмовитися від практики будівництва автобанів, якщо до них матимуть доступ пішоходи, якщо є перехрестя, «зебри», а дорога дозволяє розганятися до 100 - 150 км/год, як на міжнародній трасі. Навіть коли поставити загородження і бетонну стіну. Швидкість, з якою рухався водій на Чоколівському бульварі, дозволила б протаранити і бетонну стіну, заповідати шкоди пішоходам.

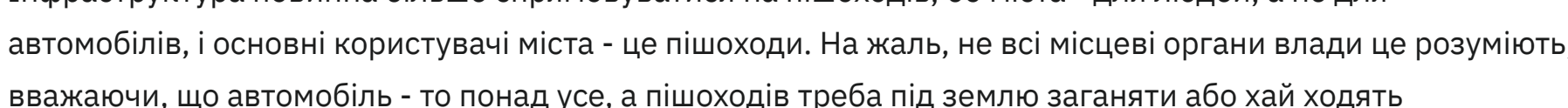
На дорогах, де може бути висока швидкість, автомобілі і пішоходи треба максимально розмежувати. Місто - це територія спільного користування, на ній має діяти строге обмеження швидкості. Інфраструктура повинна більше спрямовуватися на пішоходів, бо міста - для людей, а не для автомобілів, і основні користувачі міста - це пішоходи. На жаль, не всі місцеві органи влади це розуміють, вважаючи, що автомобіль - то понад усе, а пішоходів треба під землю загнати або хай ходять обережненько попід стінкою.

- В Україні планують повернути техогляд автомобілів. Це важлива складова боротьби зі зниженням аварійності?
 - Так, техогляди важливі. Це одне з євроінтеграційних зобов'язань України. Але повноцінний техогляд, наскільки відомо з офіційних джерел, не повернуть до завершення активних бойових дій.

Новини по темі: [ДТП Дороги експерти Безлека ПДР](#)

Підписуйтесь на нас в соц. мережах [f](#) [t](#) [t](#) [y](#) [g](#)

Статті по темі



10 червня **політика** На межі абсурду: поляки хочуть позбавити Зеленського ордена Білого Орла, а Муссоліні його залишили

9 червня **політика** "Човниковий дипломат" Путіна: як Абрамович балансує між Києвом, Москвою та Заходом

9 червня **політика** Хроніка фіаско Крід Вірчі до Вірменії: як Рємєнь втрачає своїх союзників у світі

