

державного та місцевого значення, у першу чергу на ділянках підходів доріг до вантажоутворюючих об'єктів, в'їздах до обласного центру та міст обласного підпорядкування [1].

Отже, зважаючи на кількість ДТП, рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод як загалом по Україні, так і в Чернігівській області, органи влади аналізують статистику та на її основі приймають рішення, що спрямовані на зменшення кількості ДТП. Органи місцевого самоврядування не є виключенням – Чернігівська обласна рада також створила програму, що спрямована підвищити безпеку дорожнього руху в Чернігівській області.

### **Список використаних джерел:**

1. Обласна Програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Чернігівській області на 2019-2020 роки. *Чернігівська обласна рада. Офіційний веб-сайт*. 2018. URL: [https://chor.gov.ua/images/Razdely/Norm\\_docum/Rishennia/7\\_sklykannia/16\\_sesiya/Dodatok\\_10.pdf](https://chor.gov.ua/images/Razdely/Norm_docum/Rishennia/7_sklykannia/16_sesiya/Dodatok_10.pdf) (дата звернення: 25.04.2020).

2. Про обласну Програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Чернігівській області на 2019-2020 роки. *Чернігівська обласна рада. Офіційний веб-сайт*. 2018. URL: <https://chor.gov.ua/normativni-dokumenty/rishennya/item/7725-pro-oblasnu-prohramu-pidvyshchennia-rivnia-bezpeky-dorozhnoho-ruk> (дата звернення: 25.04.2020).

3. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019. *Патрульна поліція України. Офіційний сайт*. 2020. URL: <http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2020/01/DTP-12-20194.xls> (дата звернення: 25.04.2020).

### **Пилипенко Євгенія Олексіївна**

*старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

## **ДОСВІД ШВЕЦІЇ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Згідно статистичних даних, Швеція є однією з країн світу з найнижчим рівнем смертності від дорожньо-транспортних пригод. Так, протягом останніх двадцяти років рівень смертності на дорогах Швеції знизився майже вдвічі. Такому позитивному результату безумовно сприяла прийнята парламентом країни ще у 1997 році програма з підвищення рівня безпеки дорожнього руху «Vision Zero». Базовим принципом програми є неприпустимість ДТП з летальними наслідками, відповідно до якого є невірною ставлення людей та держави в цілому до смертності на дорогах як до чогось неминучого. Програма «Vision Zero» покликана зняти частину відповідальності з водіїв як звичайних людей, що помиляються і будуть помилятися завжди і зробити так, щоб у

вирішенні проблеми забезпечення безпеки на транспорті брали участь і ті, хто будує і обслуговує дороги, виробники транспортних засобів. Необхідно організувати дорожній рух таким чином, щоб помилки звичайних людей не приводили до смертельних наслідків.

Програма «*Vision Zero*» включає в себе дев'ять основних заходів, направлених на досягнення нульової смертності на дорогах країни, зокрема:

- *встановлення перехресть з круговим рухом* (перехрестя, де транспортні засоби уповільнюються і починають круговий рух навколо центрального «острова» у напрямку проти годинникової стрілки на дорогах з правостороннім рухом або за годинниковою стрілкою на дорогах з лівостороннім рухом, до виїзду на одному з поворотів (відгалужень) з кругового перехрестя). Підвищена безпека руху на таких перехрестях досягається зниженням швидкості при наближенні до перехрестя. Через нижчу швидкість наслідки від ДТП є менш важкими для учасників дорожнього руху;

- *побудова доріг з розділовим бар'єром* як ефективне рішення проти аварій, пов'язаних із зіткненням з зустрічним автотранспортом;

- *обмеження швидкості в населених пунктах до 30 км\год*. Дослідженням шведських науковців встановлено, що швидкість саме у 30 км\год є межею, при якій більшість пішоходів виживають у ДТП. Однак, влада держави повинна сама визначати ті ділянки населених пунктів, де доречно встановлювати саме таких швидкісний режим;

- *очищення прилеглих до доріг територій*. Для мінімізації наслідків з'їзду транспорту з дороги були прибрані з прилеглих територій предмети, що негативно впливають на безпеку руху та встановлені паркани для унеможливлення раптового вибігу на проїзну частину інших людей або тварин;

- *детальне розслідування аварій зі смертельними наслідками*. Усі ДТП з тяжкими наслідками повинні розслідуватись спеціальними комісіями. Після розслідування комісія надає пропозиції щодо уникнення повторних подібних випадків на певній ділянці автодороги;

- *нагадування про ремені безпеки*. Сучасні автомобілі оснащуються системами нагадування про необхідність пристебнутися ременями безпеки перед початком руху;

- *встановлення алкозамків* (прилад, який не допускає пуск двигуна автомобіля без попереднього проходження перевірки стану водія через алкотестер. У разі якщо концентрація парів етилового спирту в повітрі, що видихається виявиться вище норми, двигун не заведеться. Також алкозамок через нерівні проміжки часу вимагає повторної перевірки водія на стан алкогольного сп'яніння під час руху);

- *використання фоторадарів* (технічний засіб контролю встановлених обмежень швидкості на певних ділянках автомобільних доріг);

- *використання велосипедних шоломів* велосипедистами задля зниження можливих тяжких наслідків від ДТП.

Україна як соціальна та правова держава, що визначає найвищою соціальною цінністю людину, її життя та здоров'я, забезпечення для цього безпечних умов, приєдналась до досвіду Швеції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та виконання дев'яти основних заходів для цього.

Так, з січня 2018 року постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 року № 883 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху» дозволена швидкість руху в населених пунктах була знижена до 50 км\год. Також, на автошляхах країни постійно вживаються заходи щодо очищення прилеглих до доріг територій, встановлюється соціальна реклама щодо дотримання чистоти з боку учасників дорожнього руху, у більшості великих міст з інтенсивним трафіком здійснюється побудова доріг з розділовим бар'єром та використання фоторадарів для контролю швидкісного режиму в місцях концентрації ДТП. Що стосується обов'язкового використання велосипедних шоломів велосипедистами, то на сьогодні така вимога законодавчо не закріплена, а тому вважаю за необхідне закріплення такої норми у Правилах дорожнього руху як обов'язкової для керування велосипедом.

Не зважаючи на усі заходи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що проводяться на державному рівні, на теперішній час Україна має велику смертність від дорожньо-транспортних пригод, тому тільки постійна спільна робота кожного члена суспільства, кожного громадянина нашої держави може знизити не тільки кількість ДТП, але й зберегти не одне життя та здоров'я людини.

#### **Список використаних джерел:**

1. Vision Zero. URL: <http://visionzero.global/ru/v-cem-sut-vision-zero>
2. Vision Zero. Вікіпедія. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Vision\\_Zero](https://uk.wikipedia.org/wiki/Vision_Zero)
3. Про внесення змін до Правил дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 року № 883 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/883-2017-%D0%BF#n5>