

УНІФІКАЦІЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ РЕОРГАНІЗАЦІЇ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ

**С. Н. Шемчук, нач. відділу ОД ГРПП УПД ГУНП
в Донецькій області майор поліції**

До кінця 2018 року планується уніфікувати і зробити єдиний стандарт роботи патрульної поліції: блок патрульної поліції і блок поліції громадської безпеки об'єднаються, не буде два різних департаменти, що приведе до одного загального підрозділу — це буде поліція превенції, так пояснив Голова Національної поліції України генерал поліції другого рангу Князев С. М. За його словами, таке рішення, зокрема, пов'язано з тим, що наразі в 33 містах, в основному в обласних центрах, діє нова патрульна поліція, а в маленьких містах і селищах - групи реагування патрульної поліції.

В діяльності цих структур спостерігається «невідповідність», і громадянам більше імпонує робота саме нової патрульної поліції.

Основне завдання на 2018 рік - реорганізувати групи поліції, які працюють всюди в Україні, крім обласних центрів. На сьогодні у нас де-факто дві патрульні поліції: нова, яка працює в 33 містах, а в інших містах, містечках і селищах працюють групи реагування патрульної поліції. Тому на 2018 рік це основне завдання, об'єднання чи уніфікація Управлінь патрульної поліції та Управління превентивної діяльності.

Обидві патрульні служби увійдуть в поліцію превенції, в зв'язку з чим керівниками регіональних управлінь превенції вже призначаються представники патрульної поліції. У зв'язку з цим повноваження управлінь патрульної поліції будуть поширені на всю область, а не тільки на обласний центр.

На сьогоднішній день працівники ГРПП, в тому числі і співробітники апарату ГУНП проходять стажування в управліннях патрульної поліції в містах Маріуполь, Слов'янськ та Краматорськ. Безпосередньо під час стажування йдеться обмін досвідом та можливість більш детального та поглибленого вивчення методів роботи патрульної поліції. Користування планшетів, складання електронних рапортів та матеріалів про адміністративне правопорушення.

Таким чином за нашими прогнозами на при кінці 2018 – го року ми будемо мати загальну та єдину структуру превенції яка буде в повному обсязі здійснювати контроль за лінією адміністративних правопорушень у сферах охорони громадського порядку, порушень

правил дорожнього руху, ювенальної превенції, дозвільної системи та ін.

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Ю. С. Коллер, нач. науково-дослідного відділу
науково-дослідної лабораторії проблем правового та організаційного
забезпечення діяльності Міністерства ДНДІ МВС України

На жаль на сьогодні Україна посідає одне з перших місць серед найбільш небезпечних країн для учасників дорожнього руху, оскільки на її дорогах за роки незалежності трапилось понад 1 млн дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), у яких загинуло понад 169 тис. та було травмовано майже 1 млн 200 тисяч громадян. Тільки за I квартал 2018 року сталося понад 34 тисячі ДТП, в яких загинуло 529 осіб, а травмовано – понад 5 тисяч осіб. Взагалі, статистика показує, що кожні 30 хвилин в Україні на дорогах трапляється ДТП, кожні півтори години в ДТП є постраждалі, кожні 6 годин у ДТП гине людина.

Основною причиною незадовільного стану забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – ЗБДР), перш за все, виступає відсутність ефективного публічного адміністрування у цій сфері, що призводить до проблем 3-х ступенів, визначених для будь-якої країни Європейською конференцією міністрів транспорту 26.04.2002: 1) проблеми, очевидні при поверхневому аналізі ДТП: невідповідність доріг або технічних засобів регулювання дорожнього руху технічним нормам, правилам та стандартам; порушення водіями або іншими учасниками дорожнього руху існуючих ПДР (ігнорування вимог дорожніх знаків, нетверезий стан, швидкість руху тощо); недостатня розвиненість служб порятунку й медичної допомоги потерпілим при ДТП; 2) проблеми, що виявляються при більш глибокому аналізі проблем 1-го ступеня (зменшують ефективність контрзаходів, спрямованих на вирішення проблем 1-го ступеня): відсутність системного контролю за учасниками дорожнього руху, фізичним та психологічним станом водіїв; низький рівень контролю за станом доріг та транспортними засобами (далі – ТЗ) з огляду їх безпеки; неясність, нелогічність й суперечливість чинного законодавства у сфері ЗБДР; незадовільний рівень навчання водіїв і проведення іспитів для отримання права керування ТЗ; 3) майже повністю приховані проблеми, без вирішення яких неможливо вирішити проблеми 1-го та 2-го ступенів: примітивність та неточність існуючих цільових програм та заходів з підвищення рівня ЗБДР; неефективність розподілу повноважень, ресурсів