

СХВАЛЕНО
розпорядженням Кабінету Міністрів України
від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р

СТРАТЕГІЯ підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року

1. Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована Стратегія

Безпека дорожнього руху на сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства. Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. Лідери багатьох держав світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню практичних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму.

Основним політичним документом у галузі безпеки дорожнього руху є політична заява, прийнята Організацією Об'єднаних Націй 10 жовтня 2019 р., щодо концентрації дій та досягнень в галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50 відсотків.

На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є **достатньо високим**, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається **вкрай низьким**, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій.

У 2019 році в Україні зареєстровано 160 675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26 052 — із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3 454 особи і травмувалося 32 736 осіб). Понад 33 відсотки загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах є пішоходами (1 261 особа загинула і 8 005 осіб травмовані).

На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4 435 дітей віком до 18 років.

За питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах — членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 відсотків загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 відсотка осіб.

За результатами проведеного Національною поліцією аналізу стану аварійності на території країни встановлені основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими людьми, а саме:

- 1) порушення правил маневрування — 22 відсотки;
- 2) перевищення безпечної швидкості — 34 відсотки;
- 3) недотримання дистанції — 8 відсотків;
- 4) порушення правил проїзду перехрестя — 8 відсотків;
- 5) керування транспортним засобом у нетверезому стані — 3,23 відсотка;
- 6) виїзд на смугу зустрічного транспорту — 1,35 відсотка;
- 7) порушення правил проїзду пішохідних переходів — 6 відсотків.

Дорожня інфраструктура також впливає на показники аварійності. Так, у 2019 році сталося 948 дорожньо-транспортних пригод через незадовільний стан доріг, в яких 51 особа загинула та 359 осіб травмовані, з них на дорогах державного значення — 890 дорожньо-транспортних пригод, на дорогах місцевого значення — 58 дорожньо-транспортних пригод. Крім того, глобальні зміни клімату та аномальні снігопади протягом останніх років призводять до утворення масштабних автомобільних заторів, довготривалого припинення пасажирських і вантажних перевезень, погіршення життєзабезпечення людей та значних економічних збитків.

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд. гривень на рік, що становить близько 1,91 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2019 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

2. Причини виникнення проблеми

Основними причинами виникнення проблеми є:

- 1) відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод; сучасної системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди за всіма необхідними ключовими показниками; ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод; належної інформаційної взаємодії та залучення уповноважених органів містобудування та архітектури до прийнятих системних рішень щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зокрема під час розроблення та внесення змін до містобудівної документації місцевого рівня; бачення пріоритетів інтересів видів транспорту під час прийняття рішень у сфері організації та безпеки дорожнього руху в частині забезпечення принципів сталого розвитку населених пунктів, зокрема сталої міської мобільності; загальна застарілість парку автотранспорту, що не дає змоги повністю використовувати переваги від систем активної та пасивної безпеки, які пропонуються в останніх моделях транспортних засобів; інтенсивність транспортного та пішохідного руху, що значно перевищує пропускну здатність вулично-дорожньої мережі; невідповідність стандартів безпеки дорожнього руху сучасним вимогам; недоступність транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
- 2) недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; системи управління та міжвідомчої взаємодії безпосередньо на місці виникнення масштабних аварій та інших небезпечних подій, у тому числі під час припинення транспортного сполучення внаслідок ускладнення погодних умов;
- 3) низький рівень підготовки водіїв; відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху; заходів з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму; запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; впровадження сучасних технологій проектування та будівництва об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури.

3. Мета Стратегії

Метою цієї Стратегії є **зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2024 року**, зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також **запровадження ефективної системи управління безпекою** дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

Ця Стратегія спрямована на визначення пріоритетів у сфері безпеки дорожнього руху, формування напрямів і способів їх досягнення, а також **формування в усіх учасників правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху розуміння важливості проблеми смертності** внаслідок дорожньо-транспортних пригод, перспектив і орієнтирів для забезпечення належного стану безпеки дорожнього руху в Україні.

4. Основні принципи розв'язання проблеми, напрями реалізації Стратегії та пріоритети роботи з підвищення безпеки дорожнього руху

Розв'язання проблеми здійснюється із застосуванням обґрунтованих цільових показників шляхом впровадження сучасних вимог і технологій, які системно охоплюють усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху, зокрема поведінку людини (людський фактор), дорожню інфраструктуру, конструкційну безпечність транспортних засобів, і одночасно розглядаються на етапі запобігання аварії, під час аварії та після неї відповідно до загальноприйнятих у світі підходів до формування та реалізації політики підвищення безпеки дорожнього руху.

Основними принципами реалізації цієї Стратегії є:

- 1) домінування безпеки дорожнього руху;
- 2) соціальна справедливість;
- 3) дотримання інтересів громадян, суспільства і держави щодо безпеки дорожнього руху;
- 4) забезпечення безпеки вразливих учасників дорожнього руху (діти, особи з інвалідністю, маломобільні групи населення), пасажирських і вантажних перевезень;
- 5) концентрація зусиль органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, громадськості та науковців на забезпеченні безпеки дорожнього руху;
- 6) законність, відповідність ухвалених рішень положенням законодавства і міжнародним зобов'язанням України.

Основними напрямками реалізації цієї Стратегії є:

державне управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що передбачає:

- 1) чітке розмежування повноважень центральних органів виконавчої влади щодо здійснення державного контролю у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- 2) запровадження основних засад системи управління безпекою дорожнього руху (державна програма, план заходів, кількісні показники, конкретні цілі, проміжна та щорічна оцінка результатів, відповідальність);
- 3) проведення аналізу та вдосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення його відповідності найкращим законодавчим стандартам, що діють у країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами, у тому числі в частині посилення відповідальності громадян та посадових осіб за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, правового врегулювання використання персонального легкого електротранспорту (сігвеї, моноколеса, електросамокати тощо) на вулично-дорожній мережі, попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму;
- 4) створення комплексної інформаційної системи моніторингу виконання регіональних програм з безпеки дорожнього руху;
- 5) запровадження проведення наукових та науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху з метою оцінки ефективності заходів, спрямованих на підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху;
- 6) активізацію участі України в роботі міжнародних організацій, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху, залученням міжнародних фахівців з безпеки дорожнього руху для поширення досвіду і знань;
- 7) удосконалення системи ліцензування у сфері перевезень автомобільним транспортом у частині підвищення вимог до перевізників щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- 8) запровадження на загальнодержавному рівні, на рівні органів державної влади та суб'єктів господарювання ДСТУ ISO 39001:2015 “Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанова щодо застосування”;

- 9) забезпечення доступності транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
- 10) удосконалення системи страхування у сфері безпеки дорожнього руху;
- 11) підготовку фахівців з безпеки дорожнього руху, їх навчання з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, в тому числі щодо здійснення працівниками Національної поліції супроводження транспортних засобів, проведення аудиту безпеки автомобільних доріг (аудитори безпеки автомобільних доріг);
- 12) запровадження ризико-орієнтованого підходу до управління безпекою дорожнього руху на державному, галузевому та регіональному рівні;
- 13) налагодження інформаційної взаємодії з уповноваженими органами з питань містобудування та архітектури в частині обміну інформацією стосовно проведення моніторингу інтенсивності руху транспортних засобів та пішоходів, результатів технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, визначення місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійних ділянок для проведення містобудівного моніторингу та ініціювання розроблення або внесення змін до містобудівної документації на місцевому рівні з метою підвищення безпеки дорожнього руху;
- 14) розроблення механізмів стимулювання залучення експертів з безпеки дорожнього руху до розроблення та проведення експертизи містобудівної документації на місцевому рівні в частині планування формування та вдосконалення вулично-дорожньої мережі;
- 15) проведення навчань співробітників уповноважених органів містобудування та архітектури і проектних організацій, що розробляють містобудівну документацію на місцевому рівні, щодо сучасної практики підвищення безпеки дорожнього руху шляхом планувальних рішень під час формування та вдосконалення вулично-дорожньої мережі;
- 16) забезпечення дотримання пріоритетності інтересів учасників дорожнього руху під час розроблення заходів з підвищення безпеки дорожнього руху відповідно до підходів сталої міської мобільності, а саме врахування їх інтересів у такій послідовності: пішоходи (насамперед маломобільні групи населення), велосипедисти та інші незахищені учасники дорожнього руху, громадський транспорт та транспорт екстрених і комунальних служб, вантажний автотранспорт, легковий автотранспорт приватних осіб та організацій;
- 17) стимулювання розроблення територіальними громадами та окремими населеними пунктами планів сталої міської мобільності відповідно до

кращої практики ЄС та з визначенням заходів з підвищення безпеки дорожнього руху;

- 18) впровадження сучасних технологій проектування та будівництва об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури з урахуванням найкращого міжнародного досвіду, в тому числі із застосуванням сучасних технологій будівельного інформаційного моделювання та/або інших технологій;

ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод, що передбачає:

- 1) впровадження та удосконалення системи і методики збору (збільшення кількості критеріїв дослідження причинно-наслідкових зв'язків) та обробки даних щодо дорожньо-транспортних пригод (база даних дорожньо-транспортних пригод розроблена на основі європейської бази CADAS) для проведення системного наукового аналізу ризиків, причин і тенденцій аварійності з метою підготовки рекомендацій та подальшого моніторингу ефективності їх впровадження;
- 2) розроблення порядку проведення технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками;
- 3) розроблення та впровадження системи збору, узагальнення та аналізу даних закладів охорони здоров'я про види та ступені тяжкості отриманих травм з метою всебічного відображення отриманих даних у загальній системі даних про дорожньо-транспортні пригоди та даних, отриманих через 30 днів після скоєння дорожньо-транспортної пригоди;
- 4) проведення комплексного аудиту з безпеки дорожнього руху в містах, на дорогах загального користування та в місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод;
- 5) прийняття інженерних рішень щодо управління технологіями та засобами, які повинні виконуватися переважно з використанням волоконно-оптичних технологій передачі даних;
- 6) створення системи реєстрації місць концентрації дорожньо-транспортних пригод, аварійно-небезпечних ділянок та інформування учасників дорожнього руху про такі місця;

безпека на дорогах та дорожньої інфраструктури:

- 1) гармонізацію стандартів проектування та будівництва доріг відповідно до стандартів ЄС та кращої практики інших держав;

- 2) передбачення проведення аудиту безпеки дорожнього руху та оцінки безпеки дорожнього руху в усіх рішеннях щодо планування і розвитку міст та на дорогах загального користування під час здійснення капітального ремонту, реконструкції та/або нового будівництва, задоволення потреб у безпечній мобільності, забезпечення розвитку паркувальної інфраструктури;
- 3) забезпечення інтеграції сучасних інформаційних, комунікаційних технологій і засобів автоматизації (у тому числі інтелектуальних транспортних систем) з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та учасниками дорожнього руху, яка спрямована на підвищення безпеки дорожнього руху;
- 4) виконання програм та здійснення заходів, спрямованих на істотне підвищення безпеки дорожнього руху, зокрема безпеки пішоходів, у тому числі осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (облаштування тротуарів, обмеження швидкості руху транспортних засобів, встановлення пішохідних огорожень, оновлення пішохідної інфраструктури, освітлення доріг та вулиць, встановлення острівців безпеки та облаштування регульованих пішохідних переходів, пішохідних переходів на різних рівнях, популяризація використання пішоходами, велосипедистами та школярами світлоповертальних елементів тощо); на перехрестях (облаштування захищених поворотів на нерегульованих перехрестях, поліпшення розмітки та освітлення); на узбіччях (очищення та укріплення узбіч, встановлення бар'єрів, поліпшення розмітки);
- 5) будівництво в містах та інших населених пунктах, на дорогах позаміських та відокремлених велосипедних доріжок, популяризація використання велосипедистами світлоповертальних елементів, забезпечення розвитку велосипедної інфраструктури;
- 6) забезпечення проведення аудиту та перевірки безпеки доріг загального користування;
- 7) передбачення під час проектування будівництва доріг повного комплексу заходів з безпеки дорожнього руху, зокрема безпеки пішоходів, у тому числі осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
- 8) визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних рішень щодо поліпшення показників безпеки, проектування доріг з урахуванням швидкісних режимів;

- 9) здійснення заходів з підвищення безпеки дорожнього руху на залізничних переїздах, зокрема ліквідації перетинів доріг і залізничних колій на одному рівні в місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод та на дільницях прискореного руху поїздів, з будівництвом автомобільних шляхопроводів (тунелів) на перетині із залізничними коліями;
- 10) проведення аналізу та здійснення контролю за якістю впровадження важливих складових безпечної дорожньої інфраструктури згідно з вимогами та/або кращою практикою ЄС, зокрема перегляд стандартів щодо забезпечення безпеки перехресть; влаштування дорожніх знаків, розмітки, сучасних елементів пасивної безпеки; забезпечення безпеки узбіч та влаштування паркувальних місць; будівництва розв'язок кільцевого типу з малим та середнім розміром центрального острівця; заборони рекламних конструкцій вздовж автомобільних доріг;
- 11) застосування інженерно-технічних рішень (у тому числі під час розроблення інфраструктурних проєктів) для забезпечення безпеки зміни напрямку руху на 180 градусів (розвороту);
- 12) використання електронних засобів з метою забезпечення учасників дорожнього руху інформацією про перешкоди, зміни у режимі реального часу тощо;
- 13) впровадження автоматичної системи габаритно-вагового контролю та інженерних рішень щодо управління засобами системи габаритно-вагового контролю, які повинні виконуватися переважно з використанням волоконно-оптичних технологій передачі даних;
- 14) встановлення амортизаційних пристроїв (демпферних систем) та дорожніх стримувальних систем (терміналів) на дорогах загального користування для запобігання лобовому зіткненню транспортних засобів на високій швидкості;
- 15) проведення наукових досліджень та розробок з метою поліпшення безпечності інфраструктури;
- 16) ліквідацію місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійно-небезпечних ділянок;
- 17) створення мережі зон відпочинку водіїв на дорогах загального користування з урахуванням вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, створення необхідної дорожньої інфраструктури перед пунктами пропуску на державному кордоні в місцях скупчення вантажних транспортних засобів для забезпечення створення належних умов для міжнародних автомобільних

перевізників під час перетину державного кордону, забезпечення загального доступу до цієї інформації в електронному вигляді;

- 18) встановлення біля закладів освіти відповідних дорожніх знаків, розмітки, пішохідного огороження, елементів примусового зниження швидкості, зовнішнього освітлення тощо;
- 19) облаштування транспортної інфраструктури у населених пунктах з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;

безпеку транспортних засобів, що передбачає:

- 1) спрощення процедури допуску транспортних засобів до участі у дорожньому русі, у тому числі удосконалення процедури сертифікації транспортних засобів під час перетину державного кордону;
- 2) врегулювання питання допуску до участі у дорожньому русі транспортних засобів, які не відповідають установленим стандартам безпеки транспортних засобів;
- 3) законодавче врегулювання питання тимчасового допуску до участі у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма;
- 4) реформування системи здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів згідно з Директивою 2009/40/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 6 травня 2009 р. про перевірку технічного стану моторних транспортних засобів та їх причепів на придатність до експлуатування;
- 5) запобігання допуску до участі у дорожньому русі транспортних засобів, у тому числі електромобілів, що не відповідають сучасним вимогам щодо активної, пасивної та екологічної безпеки, зокрема шляхом гармонізації нормативно-правових актів з питань безпеки конструкції транспортних засобів та їх технічного стану із законодавством ЄС;
- 6) запровадження механізму здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів під час їх експлуатації на вулично-дорожній мережі;
- 7) впровадження механізму використання нових технологій для поліпшення безпеки транспортних засобів;
- 8) забезпечення безпеки експлуатації електромобілів;

медицину забезпечення безпеки дорожнього руху, що передбачає:

- 1) приведення у відповідність з європейськими стандартами нормативно-правових актів щодо проведення медичних оглядів та психофізіологічної експертизи кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів;
- 2) приведення стандартів навчання навичкам надання домедичної допомоги у всіх закладах, які здійснюють підготовку кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, у відповідність з програмами, затвердженими МОЗ;
- 3) забезпечення доступності та контролю за якістю проведення профілактичних наркологічних оглядів, обов'язкових попередніх та періодичних психіатричних оглядів кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів;
- 4) створення єдиного інформаційного простору за напрямом медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху шляхом функціонування загальнодержавної бази даних закладів охорони здоров'я, які мають право здійснювати медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, і результатів таких оглядів; формування та функціонування загальнодержавної бази даних щодо стану здоров'я та психофізіологічних властивостей кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів для проведення моніторингу стану їх здоров'я з урахуванням положень законодавства щодо охорони здоров'я; забезпечення систематичного моніторингу, аналізу та оцінки причин травматизму та смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод; розроблення концепції національної системи психологічної реабілітації та підтримки потерпілих внаслідок дорожньо-транспортних пригод;

безпека перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом, що передбачає:

- 1) удосконалення законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів, у тому числі осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, автомобільним транспортом, у тому числі таксі;
- 2) забезпечення здійснення ефективного державного нагляду та контролю за дотриманням вимог безпеки дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів і вантажів, у тому числі дієвого контролю за дотриманням водіями режиму праці та відпочинку;
- 3) удосконалення механізмів здійснення дієвого контролю за габаритно-ваговими параметрами транспортних засобів із заборонаю подальшого

руху транспортних засобів, за результатами перевірки яких встановлено, що їх габаритно-вагові параметри перевищують нормативні;

- 4) підвищення рівня відповідальності за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів;
- 5) створення єдиної бази даних щодо обліку результатів проходження водіями транспортних засобів перевізників щозмінного передрейсового медичного огляду та здійснення передрейсового технічного контролю за станом таких транспортних засобів;
- 6) забезпечення відповідності транспортних засобів, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів, швидкопсувних харчових продуктів, міжнародним вимогам;
- 7) впровадження систем управління безпекою дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів та вантажів;
- 8) запровадження програм тренування для корпоративних компаній з власним автомобільним парком — безпечне водіння, водіння взимку, захищене водіння, прогнозування дорожніх ситуацій, транспортування небезпечних вантажів, домедична допомога тощо;
- 9) забезпечення виконання вимог щодо використання тахографів, пасивних систем безпеки (ADAS) та обмежувачів швидкості для автобусів та вантажних транспортних засобів вагою більше 3,5 тонни відповідно до законодавства ЄС;
- 10) запровадження проведення сучасного дистанційного моніторингу руху транспортних засобів (у тому числі комерційного транспорту) з використанням системи ADAS, RFID, GPS тощо;

безпечна поведінка учасників дорожнього руху, що передбачає:

- обов'язкове включення до програм післядипломної освіти педагогічних працівників питання безпеки дорожнього руху;

- проведення соціальних кампаній з метою інформування населення про ризики на дорогах та необхідності дотримання Правил дорожнього руху — рекламні ролики на телебаченні, зовнішня реклама тощо, визначення органу, відповідального за координацію дій з проведення таких кампаній, та забезпечення доступу до такої інформації осіб з інвалідністю;

- проведення загальнонаціональних та регіональних досліджень щодо ставлення учасників дорожнього руху до Правил дорожнього руху та необхідності дотримання їх;

- перегляд навчальних програм з вивчення Правил дорожнього руху та правил безпечної поведінки на дорозі в системі дошкільної, загальної середньої освіти та стандартів професійної (професійно-технічної) освіти з професій, спеціалізацій, пов'язаних з керуванням транспортними засобами, тракторами, в тому числі саморобними, самохідними сільськогосподарськими, меліоративними і дорожньо-будівельними машинами, з урахуванням потреб осіб з особливими освітніми проблемами;

- забезпечення проведення в комунальних дошкільних навчальних закладах, закладах освіти, зокрема працівниками Національної поліції, роз'яснювальної роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, вивчення Правил дорожнього руху та безпечної поведінки на дорогах і з урахуванням потреб осіб з особливими освітніми проблемами;

- утворення дитячих майданчиків для проведення занять з питань безпеки дорожнього руху;

- розроблення та видання навчально-методичних і наочних посібників, навчальних фільмів з питань безпеки дорожнього руху з урахуванням потреб осіб з особливими освітніми проблемами;

- популяризацію необхідності створення умов для забезпечення доступності об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;

здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод, що передбачає:

- впровадження в дію системи екстреної допомоги населенню за єдиним телефонним номером 112 із забезпеченням доступу до неї осіб з інвалідністю;

- обладнання транспортних засобів спеціальними приладами, за допомогою яких можливе автоматичне подання сигналу про екстрену допомогу у разі виникнення надзвичайних ситуацій та дорожньо-транспортних пригод, з розбудовою відповідної інфраструктури (системи рухомого (мобільного) зв'язку четвертого та п'ятого покоління на вулично-дорожній мережі);

- зміцнення технічної бази центральних органів виконавчої влади, до функцій яких належить забезпечення безпеки дорожнього руху та проведення аварійно-рятувальних робіт на місці скоєння дорожньо-транспортних пригод;

- маркування транспортних засобів за класом екологічності;

- впровадження системи цифрового радіозв'язку в підрозділах ДСНС, що залучаються до реагування на дорожньо-транспортні пригоди;

- підвищення рівня професійної підготовки рятувальників аварійно-рятувальних формувань і пожежно-рятувальних підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту та представників екстрених служб щодо реагування на дорожньо-транспортні пригоди та удосконалення навчальної матеріально-технічної бази підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту для проведення спільних тренувань та навчань;

- створення системи управління подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод з чітким розподілом функцій відповідальних органів державної влади та органів місцевого самоврядування та визначення органу, який проводить дослідження у сфері безпеки дорожнього руху;

- удосконалення системи підготовки особового складу підрозділів екстреної допомоги населенню (зокрема, Національної поліції, ДСНС) з метою набуття та удосконалення ними навичок надання домедичної допомоги постраждалим до приїзду бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце дорожньо-транспортної пригоди;

- створення системи надання медичної допомоги та проведення оцінки якості наданої допомоги, зокрема шляхом надання даних та інформації про стан та лікування осіб, які постраждали внаслідок дорожньо-транспортних пригод;

- розроблення національної інтерактивної карти доріг загального користування з можливістю позначення на ній місць розташування закладів охорони здоров'я, аварійно-рятувальних формувань і пожежно-рятувальних підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту та місцевої пожежної охорони, підрозділів екстреної медичної допомоги, підрозділів поліції, місць зупинки, стоянки, паркування, зберігання транспортних засобів, позначених дорожніми знаками та/або розміткою "Особа з інвалідністю", ділянок доріг з обмеженням або затримкою руху, мережі автобусних маршрутів, автостанцій та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод із зазначенням виду і причини пригоди, кількості загиблих і потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах, а також можливих рекомендацій для водіїв щодо дотримання Правил дорожнього руху з урахуванням причин, унаслідок яких сталися такі пригоди;

- впровадження системних заходів з медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах;

- використання малої авіації для забезпечення можливості надання медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах протягом "золотої години";

забезпечення дотримання Правил дорожнього руху, що передбачає:

- 1) удосконалення системи ефективного ведення справ за фактами порушення Правил дорожнього руху;
- 2) проведення тренінгів з майстерності керування автотранспортними засобами з працівниками органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху, створюють умови для безперервного та безпечного руху транспорту та/або реагування на дорожньо-транспортні пригоди;
- 3) внесення змін до законодавства щодо вдосконалення процедури огляду осіб, які керують транспортними засобами, щодо стану сп'яніння;
- 4) удосконалення функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі з метою підвищення ефективності впливу на стан безпеки дорожнього руху та запобігання порушенням Правил дорожнього руху;
- 5) забезпечення здійснення контролю за дотриманням учасниками Правил дорожнього руху з метою профілактики дорожньо-транспортного травматизму;
- 6) покращення технічної бази підрозділів патрульної поліції для виконання функцій із забезпечення безпеки дорожнього руху на вулично-дорожній мережі, насамперед на міжнародних дорогах державного значення;
- 7) запровадження процедури здійснення контролю та проведення перевірки дотримання основних елементів безпеки — використання ременів безпеки та системи безпеки для дітей, використання шоломів, заборона використання мобільних телефонів водіями під час керування автомобілем;
- 8) удосконалення порядку ведення обліку адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням досвіду держав — членів ЄС;
- 9) проведення вибіркового контролю водіїв щодо алкогольного та наркотичного сп'яніння під час керування транспортними засобами за допомогою спеціального обладнання.

5. Очікувані результати

З урахуванням основної мети цієї Стратегії та за умови виконання в повному обсязі передбачених цією Стратегією завдань прогнозується **зменшення кількості загиблих і тяжко травмованих осіб внаслідок дорожньо-транспортних пригод до 2030 року на 50 відсотків порівняно**

з 2019 роком, а також наближення національних показників безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня, зокрема щодо соціального ризику **(кількість загиблих внаслідок дорожньо-транспортних пригод на 100 тис. населення), — зниження показника з восьми осіб (у 2019 році) до чотирьох осіб (у 2030 році).**

Реалізація цієї Стратегії також дасть змогу:

- 1) зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками, кількість загиблих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод, знизити ступінь тяжкості дорожньо-транспортних пригод та їх негативні наслідки;
- 2) зменшити соціальні та економічні втрати та збитки від дорожньо-транспортних пригод;
- 3) зменшити час прибуття аварійно-рятувальних підрозділів екстреної допомоги населенню до місця дорожньо-транспортної пригод, підвищити ефективність надання допомоги постраждалим, посилити міжвідомчу взаємодію і злагодженість дій служб, які залучаються до реагування на дорожньо-транспортні пригоди;
- 4) посилити інституціональну спроможність для формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;
- 5) забезпечити дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та директивами ЄС;
- 6) поліпшити стан вулично-дорожньої мережі та дорожньої інфраструктури;
- 7) зменшити негативний вплив транспортних засобів на навколишнє природне середовище насамперед у населених пунктах;
- 8) підвищити рівень обізнаності населення щодо безпеки дорожнього руху та знання Правил дорожнього руху;
- 9) підвищити рівень дотримання Правил дорожнього руху його учасниками;
- 10) підвищити інвестиційну привабливість України та її статус як транзитної держави;
- 11) підвищити рівень правової свідомості та відповідальності учасників дорожнього руху;
- 12) зберегти здоров'я та потенціал нації.

6. Фінансове забезпечення реалізації Стратегії

Реалізація цієї Стратегії здійснюється за рахунок коштів державного дорожнього фонду, що передбачаються у Державному бюджеті України на відповідний рік для фінансового забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху, а також інших джерел, не заборонених законодавством.
