

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДИРЕКТОРАТ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ
АНАЛІЗ АВАРІЙНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ
ЗА 2020 РІК



м. Київ – 2021 р.



Зміст

1. Анотація.....	3
2. Скорочення та аббревіатури.....	4
3. Вступ.....	6
4. Загальна інформація про стан аварійності на транспорті	8
5. Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих сферах транспорту в Україні.....	12
5.1. Стан аварійності та безпеки польотів на авіаційному транспорті	12
5.2. Стан аварійності та безпеки судноплавства на морському та річковому транспорті.....	17
5.3. Стан аварійності та безпеки руху на залізничному транспорті	27
5.4. Стан аварійності та безпеки руху на міському електричному транспорті	34
5.5. Стан аварійності та безпеки руху на автомобільному транспорті загального користування.....	43
5.6. Стан аварійності та безпеки руху на відомчому автомобільному транспорті.....	54
6. ДТП, скоєні за умов незадовільного стану автомобільних доріг.....	67
7. Місця (ділянки) концентрації ДТП та ділянки з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечні ділянки)	71
8. Технічне розслідування транспортних подій	86
8.1. Органи, що здійснюють технічне розслідування транспортних подій	86
8.2. Проведення технічних розслідувань транспортних подій	88
8.3. Порядок проведення технічних розслідувань транспортних подій.....	92
8.4. Висновки.....	104
9. Аналіз стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху	107
9.1. Стратегічні та програмні документи у сфері безпеки дорожнього руху.....	107
9.2. Національна стратегія	108
9.3. Стратегія.....	110
9.4. План заходів до Стратегії	112
9.5. Державна програма	114
9.6. Програми діяльності Уряду	115
9.7. Плани пріоритетних дій Уряду	116
9.8. План заходів № 1106	121
9.9. Висновки та пропозиції за результатами аналізу Стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху	123
10. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року	134
10.1. Стан безпеки дорожнього руху в Україні	134
10.2. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року	137
10.3. Обсяги та джерела фінансування Державної програми	139
10.4. Виконання завдань та заходів Державної програми	142
10.5. Регіональні програми з безпеки дорожнього руху та координаційні ради.....	161
10.6. Висновки та пропозиції за результатами аналізу виконання завдань та заходів Державної програми.....	166
11. Висновки за результатами підготовки Аналізу	171
Додаток 1 до Аналізу	179
Додаток 2 до Аналізу	182
Додаток 3 до Аналізу	183
Додаток 4 до Аналізу	191
Додаток 5 до Аналізу	192

1. Анотація

Даний аналіз підготовлено на основі результатів проведеного аналізу катастроф, аварій, ДТП, транспортних подій та аварійних ситуацій, що сталися на транспорті в Україні протягом 2019 – 2020 рр., та інформації, отриманої від МОЗ, Укртрансбезпеки, Укрінфрапроекту, Державіаслужби, Морської адміністрації, Укравтодору, Нацполіції, АТ «Укрзалізниця», НБРЦА, ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», АТ «Укрпошта», ДП «АМПУ», підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління МІУ.

Аналіз містить інформаційно-аналітичні та довідкові матеріали щодо стану безпеки руху на автомобільному транспорті загального користування, авіаційному, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також відомчому автомобільному транспорті.

Аналіз не містить показники аварійності на транспорті в Україні за 2019 – 2020 рр. по тимчасово окупованій території України та території ОРДЛО.

Крім того аналіз містить інформаційно-аналітичні та довідкові матеріали щодо стану справ у сфері безпеки дорожнього руху, виконання завдань та заходів, обсягів та джерел фінансування Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, а також висновки щодо ефективності, результативності та економічної доцільності відповідних витрат державного дорожнього фонду, результативності виконання завдань та заходів цієї державної програми, ефективності використання коштів державного дорожнього фонду, ефективності управління державним дорожнім фондом.

Також аналіз містить інформаційно-аналітичні та довідкові матеріали щодо актуальності та узгодженості цілей і завдань, визначених у стратегічних та програмних документах у сфері безпеки дорожнього руху, відсутності суперечностей між цими документами, а також щодо відповідності наявних підходів до формування та механізмів реалізації державної політики сучасним потребам соціально-економічного розвитку держави, баченню суспільством суспільної корисності послуг у сфері безпеки дорожнього руху.

Інформаційно-аналітичні та довідкові матеріали, що містяться у цьому аналізі, призначені для працівників самостійних структурних підрозділів апарату МІУ, центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується та координується КМУ через Міністра інфраструктури України, підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління МІУ, а також інших заінтересованих сторін, з метою його використання та врахування у повсякденній роботі, направлений на підвищення рівня безпеки руху, польотів, судноплавства.

Аналіз підготовлено Дмитром Плачинтою, державним експертом експертної групи з безпеки руху та перевезень Директорату з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України, протягом березня – липня 2021 року.

2. Скорочення та аббревіатури

Аналіз	Аналіз аварійності на транспорті України за 2020 рік
АТ «Укрзалізниця»	Акціонерне товариство «Українська залізниця»
Безпека руху, польотів, судноплавства	Безпека на автомобільному транспорті, призначеному для перевезення пасажирів та вантажів, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державний нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному транспорті, призначеному для перевезення пасажирів та вантажів, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості), а також у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України
ВВП	Валовий внутрішній продукт
Відомчий автомобільний транспорт	Автомобільний транспорт підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління МІУ, а також центральних органів виконавчої влади України, діяльність яких спрямовується і координується КМУ через Міністра інфраструктури
ВРУ	Верховна Рада України
ГСЦ МВС	Головний сервісний центр Міністерства внутрішніх справ України
Державіаслужба	Державна авіаційна служба України
ДП «КДРТІ МЕТ»	Державне підприємство «Київська державна регіональна технічна інспекція міського транспорту»
ДП «Укрводшлях»	Державне підприємство водних шляхів «Укрводшлях»
ДСНС	Державна служба України з надзвичайних ситуацій
ДТП	Дорожньо-транспортна пригода
ЄС	Європейський союз
Національна стратегія	Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням КМУ від 30 травня 2018 року № 430 (Офіційний вісник України, 2018 року, № 52, ст. 1848)
Нацполіція	Національна поліція України
НБРЦА	Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами
ІКАО	Міжнародна організація цивільної авіації
ІМО	Міжнародна морська організація
КМУ	Кабінет Міністрів України
КТЗ	Колісний транспортний засіб
МВФ	Міжнародний валютний фонд
МВС	Міністерство внутрішніх справ України

Мінекономіки	Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України
Мінсоцполітики	Міністерство соціальної політики України
Мін'юст	Міністерство юстиції України
Міський електричний транспорт	Міський електричний транспорт (трамвай, тролейбус)
МІУ	Міністерство інфраструктури України
МКІП	Міністерство культури та інформаційної політики
МОЗ	Міністерство охорони здоров'я України
Морська адміністрація	Державна служба морського та річкового транспорту України
Облрада	Обласна рада
ОДА	Обласна державна адміністрація
ОРДЛО	Окремі райони Донецької та Луганської областей
ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»	Приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту»
ТЗ	Транспортний засіб
Угода про асоціацію	Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони
Укравтодор	Державне агентство автомобільних доріг України
Укрінфрапроект	Державне агентство інфраструктурних проектів України
Укртрансбезпека	Державна служба України з безпеки на транспорті

3. Вступ

Відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою КМУ від 30 червня 2015 року № 460, МІУ є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості), а також у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України.

Разом з цим, не зважаючи на впровадження МІУ системних заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки на транспорті, проведення відповідної роботи із запобігання виникненню транспортних подій, показники стану аварійності на відповідних видах транспорту залишаються критичними.

Так, при загальному зменшенні у 2020 році кількості транспортних подій на 18 % (з 4 923 транспортних подій у 2019 році до 4 039 – у 2020), збільшився рівень тяжкості наслідків таких подій. Питомі показники, що дають змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій, свідчать про збільшення цього рівня у 2020 році у порівнянні з 2019 роком на 22 % (кількість загиблих внаслідок таких подій, на 100 таких подій, у 2020 році становила 13,77 проти 11,29 у 2019 році) та 37 % (кількість загиблих внаслідок таких подій, на 100 постраждалих внаслідок таких подій, у 2020 році становила 29,46 проти 21,58 у 2019 році).

Разом з цим, рівень тяжкості наслідків цих подій для травмованих осіб зменшився на 20 % (кількість травмованих внаслідок таких подій, на 100 таких подій у 2020 році становила 32,96 проти 41,04 у 2019 році).

При цьому, загальна кількість загиблих внаслідок транспортних подій залишилася на рівні 2019 року (у 2020 році внаслідок таких подій загинуло 556 осіб), а кількість травмованих – зменшилася на 34 % (з 2 020 осіб у 2019 році до 1 331 – у 2020).

Значна кількість транспортних подій, що сталися на транспорті в Україні протягом 2019 – 2020 рр., а також постраждалих внаслідок таких подій осіб, впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України.

Дослідження, проведене багатьма країнами, визначило загальне правило, згідно з яким кожна смерть однієї особи, допущена внаслідок ДТП, коштує країні близько 70 ВВП на одну особу, а кожне серйозне травмування людини, допущене внаслідок ДТП, коштує приблизно 17 ВВП на одну особу. Якщо застосовувати це правило до показників, наведених вище, стає зрозуміло, що вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (без врахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) від цих транспортних подій та їх наслідків лише за 2020 рік становить близько **224,647 млн доларів США (0,15 % ВВП)**.



При цьому, вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (без врахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) від зазначених вище транспортних подій, що сталися протягом 2019 – 2020 рр., та їх наслідків становить близько **494,976** млн доларів США.

<i>Рік</i>	<i>Кількість загиблих осіб¹</i>	<i>Кількість травмованих осіб¹</i>	<i>Загальна кількість населення України (осіб)²</i>	<i>ВВП (млрд дол. США)³</i>	<i>ВВП на одну особу (дол. США)³</i>	<i>Загальна вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (млн дол. США)</i>	<i>Загальна вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (% ВВП)</i>
2019	556	2 020	42 027 809	153,9	3 690	270,329	0,18
2020	556	1 331	41 745 385	151,54	3 650	224,647	0,15
Всього	1 112	1 533	-	-	-	494,976	-

¹ Дані, надані Укртрансбезпекою (<https://cutt.ly/Fmald1W>), Морською адміністрацією (<https://cutt.ly/7malsbN>), Державіаслужбою, НБРЦА (<https://cutt.ly/emaljqd>), підприємствами, установами та організаціями, що належать до сфери управління МІУ, а також центральних органів виконавчої влади України, діяльність яких спрямовується і координується КМУ через Міністра інфраструктури України;

² Дані Держстату за 2019 – 2020 рр. (<http://www.ukrstat.gov.ua/>);

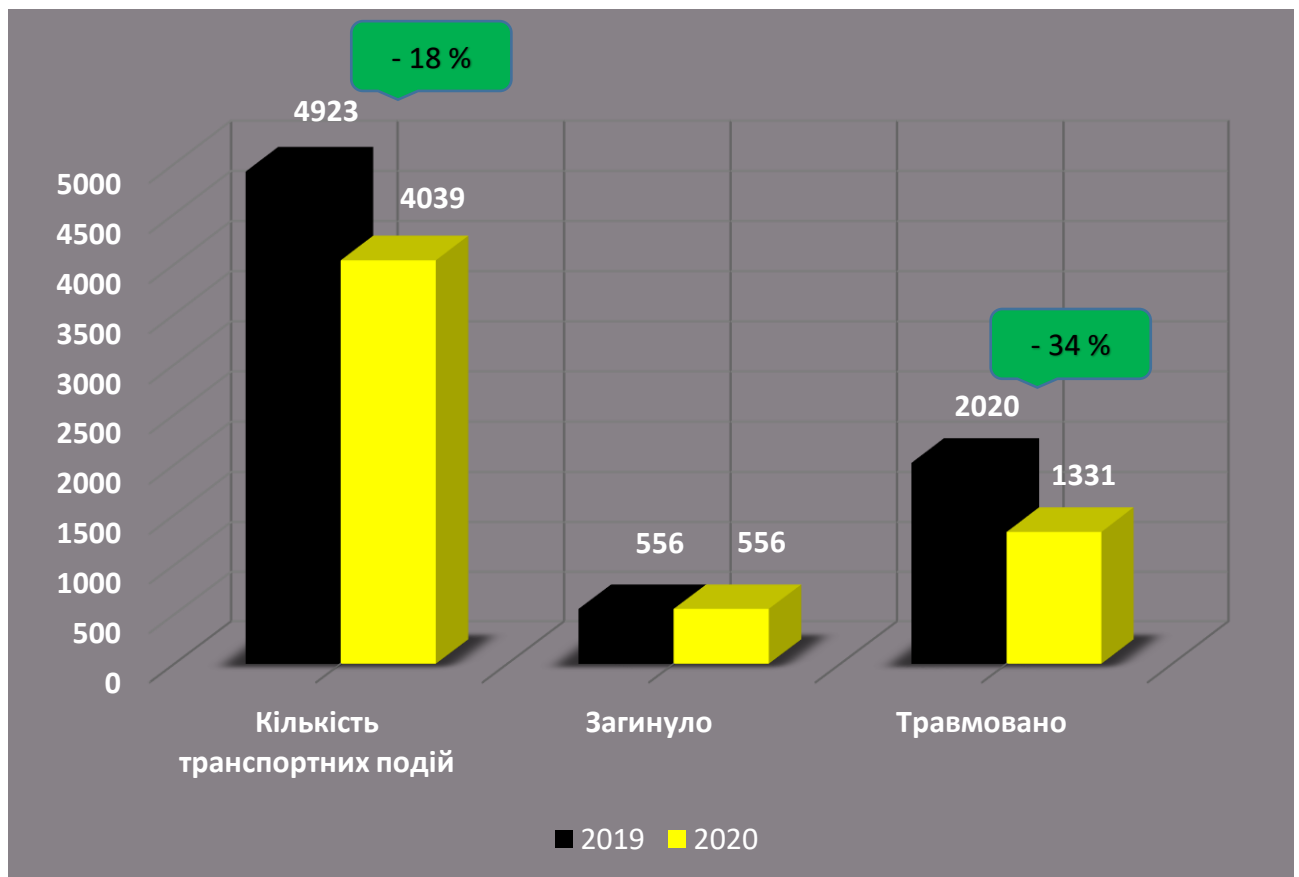
³ Дані МВФ за 2019 – 2020 рр. (<https://cutt.ly/nmalKzb>).

4. Загальна інформація про стан аварійності на транспорті

У 2020 році на автомобільному транспорті загального користування, авіаційному, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також відомчому автомобільному транспорті, сталися 4 039 транспортних подій проти 4 923 – у 2019 році, що менше на 18 %.

У транспортних подіях, що сталися у 2020 році, загинуло 556 осіб. Стільки ж осіб загинуло внаслідок вказаних транспортних подій і у 2019 році. Разом з цим, у 2020 році внаслідок вказаних транспортних подій було травмовано 1 331 особа проти 2 020 осіб, травмованих у 2019 році, що менше на 34 %.

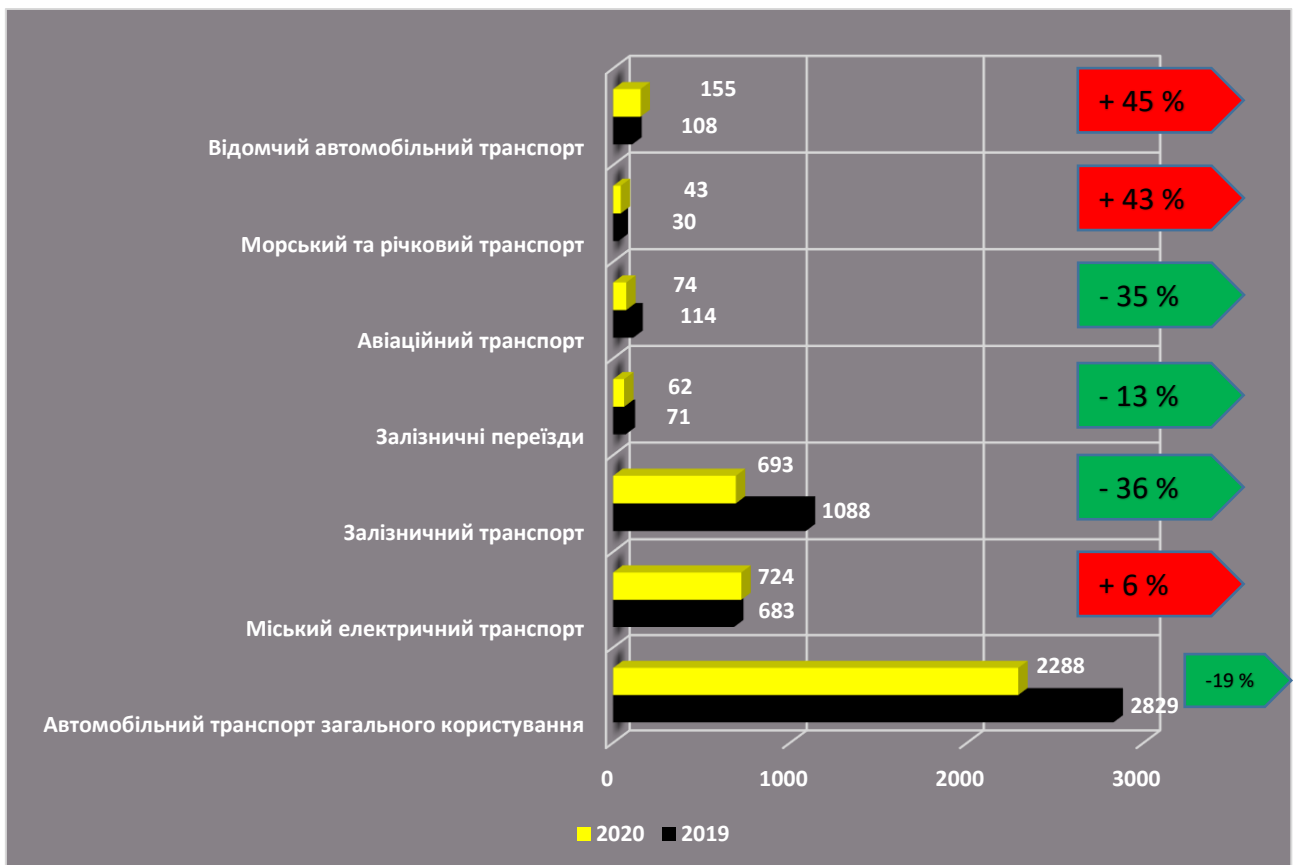
Граф. 4.1. Стан аварійності на транспорті в Україні у сфері компетенції МІУ за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком



При цьому, на автомобільному транспорті загального користування у 2020 році сталися 2 288 ДТП проти 2 829 – у 2019, що менше на 19 %, на міському електричному транспорті у 2020 році сталися 724 ДТП проти 683 – у 2019, що більше на 6 %, на відомчому автомобільному транспорті у 2020 році сталися 155 ДТП проти 108 – у 2019, що більше на 44 %.

Крім того, на залізничному транспорті (за виключенням показників аварійності на залізничних переїздах) у 2020 році сталися 693 транспортних події проти 1 088 – у 2019, що менше на 36 %, на авіаційному транспорті у 2020 році сталися 74 події проти 114 – у 2019, що менше на 35 %, на морському та річковому транспорті у 2020 році сталися 43 аварійних події проти 30 – у 2019, що більше на 43 %, на залізничних переїздах у 2020 році сталися 62 ДТП проти 71 – у 2019, що менше на 13 %.

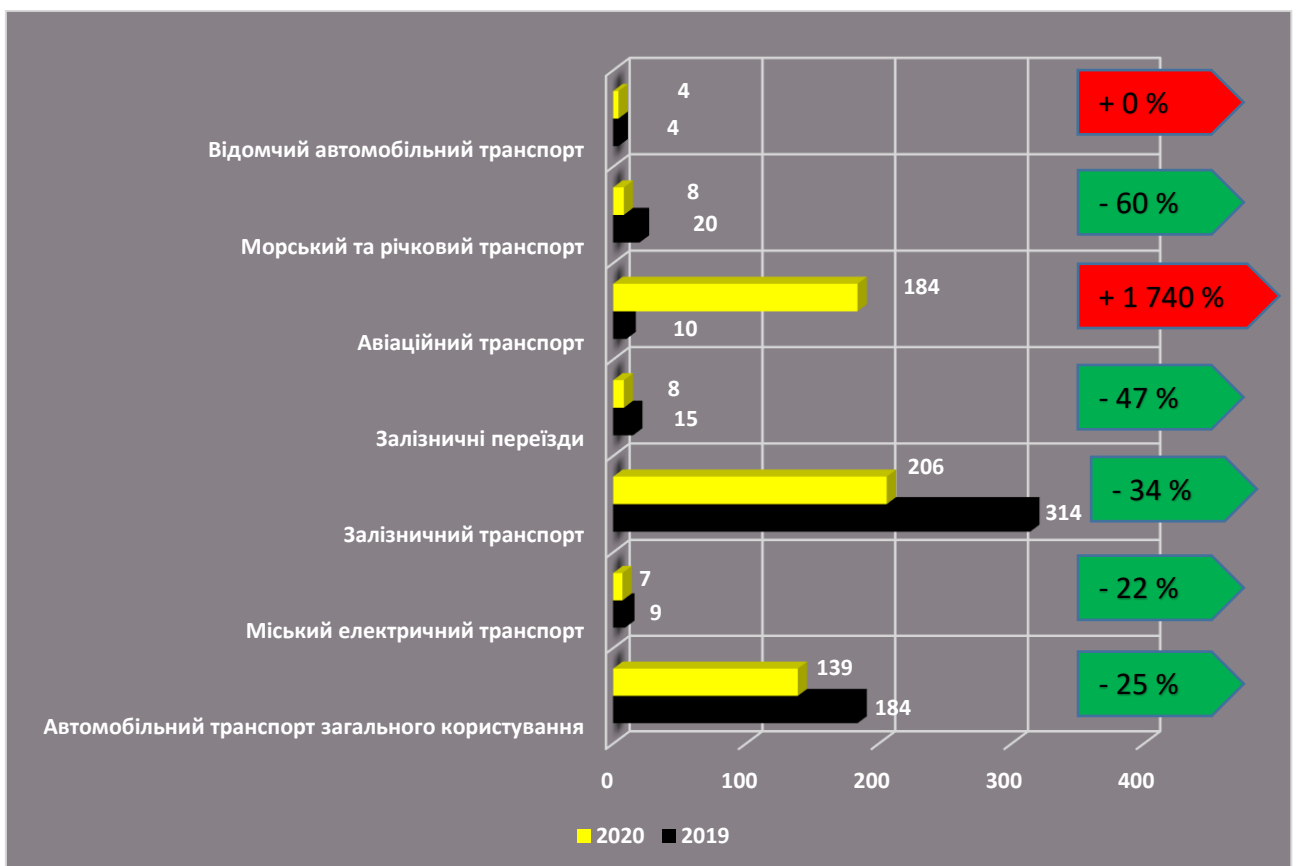
Граф. 4.2. Кількість транспортних подій, що сталися у 2020 році по видам транспорту, у порівнянні з 2019 роком



Разом з цим, в аварійних подіях, що сталися на авіаційному транспорті у 2020 році загинуло 184 особи проти 10 – у 2019, що більше на 1 740 %, на залізничному транспорті (за виключенням показників аварійності на залізничних переїздах) у 2020 році загинуло 206 осіб проти 314 – у 2019, що менше на 34 %, на автомобільному транспорті загального користування у 2020 році загинуло 139 осіб проти 184 – у 2019, що менше на 25 %.

Також, на міському електричному транспорті у 2020 році загинуло 7 осіб проти 9 – у 2019, що менше на 22 %, на морському та річковому транспорті у 2020 році загинуло 8 осіб проти 20 – у 2019, що менше на 60 %, на залізничних переїздах у 2020 році загинуло 8 осіб проти 15 – у 2019, що менше на 47 %, на відомчому автомобільному транспорті у 2020 році загинуло 4 особи проти 4 – у 2019.

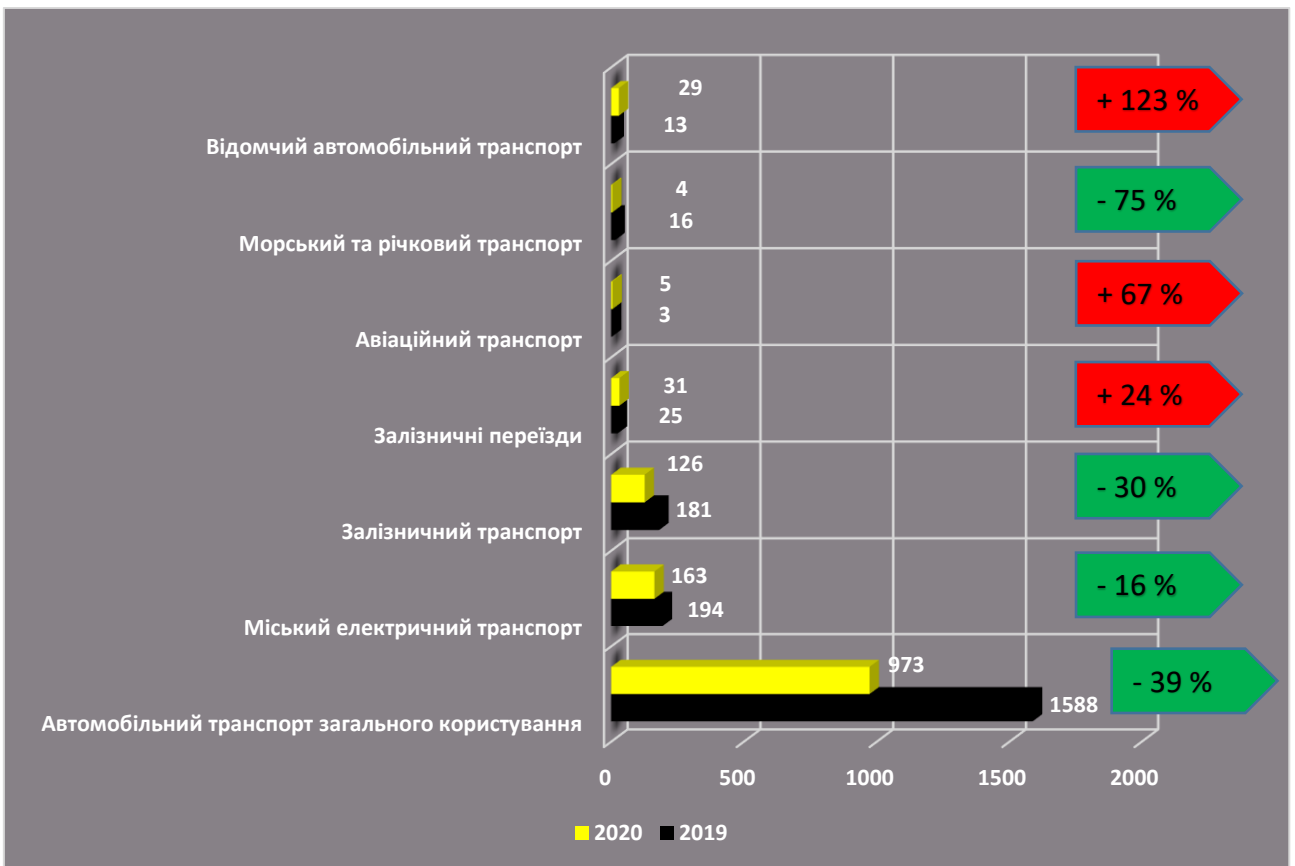
Граф. 4.3. Кількість загиблих осіб у результаті транспортних подій, що сталися у 2020 році по видам транспорту, у порівнянні з 2019 роком



Водночас, в аварійних подіях, що сталися на авіаційному транспорті у 2020 році, травмовано 5 осіб проти 3 – у 2019, що більше на 67 %, на залізничному транспорті у 2020 році травмовано 126 осіб проти 181 – у 2019, що менше на 30 %, на автомобільному транспорті загального користування у 2020 році травмовано 973 особи проти 1588 – у 2019, що менше на 39 %, на міському електричному транспорті у 2020 році травмовано 163 особи проти 194 – у 2019, що менше на 16 %.

Також, на морському та річковому транспорті травмовано 4 особи проти 16 – у 2019, що менше на 75 %, на залізничних переїздах травмовано 31 особу проти 25 – у 2019, що більше на 24 %, на відомчому автомобільному транспорті травмовано 29 осіб проти 13 – у 2019, що більше на 123 %.

Граф. 4.4. Кількість травмованих осіб у результаті транспортних подій, що сталися у 2020 році по видам транспорту, у порівнянні з 2019 роком



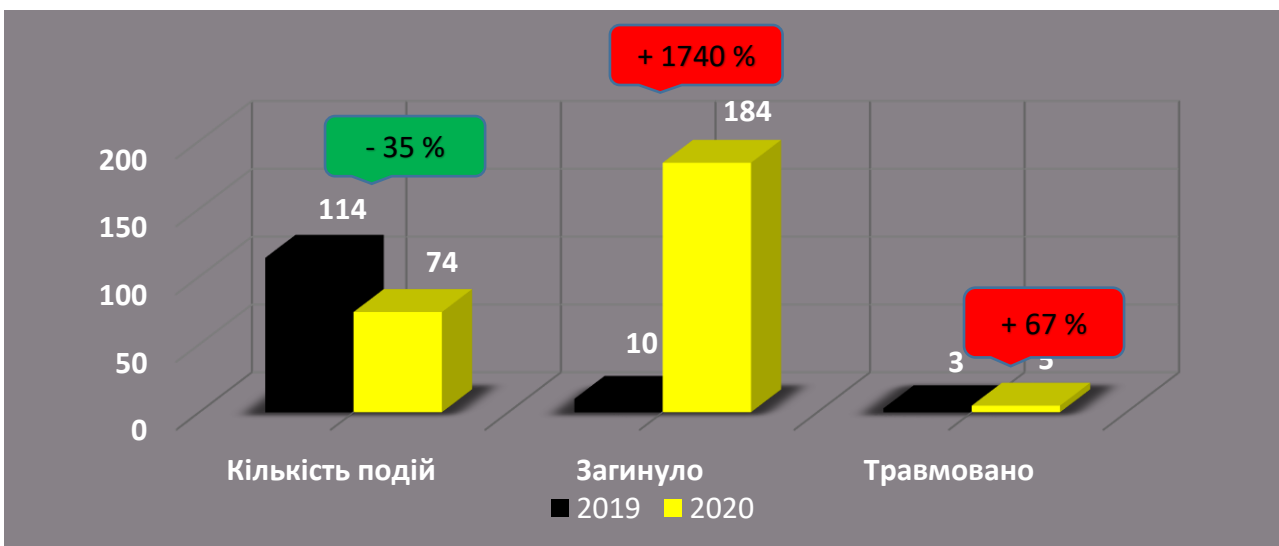
5. Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих сферах транспорту в Україні



5.1. Стан аварійності та безпеки польотів на авіаційному транспорті

Протягом 2020 року в Україні на авіаційному транспорті сталися 74 події, що на 35 % менше у порівнянні з показником 2019 року (114 подій), в яких 184 особи загинуло та 5 – травмовано (у 2019 році загинуло 10 осіб та травмовано – 3).

Граф. 5.1. Аварійність на авіаційному транспорті у 2020 році у порівнянні з 2019 роком



Серед зазначених подій окремо слід виділити:

29 аварійних подій та інцидентів при виконанні комерційних транспортних перевезень (1 катастрофа, 28 інцидентів), в яких загинуло 176 осіб, тоді як у 2019 році - 35 аварійних подій та інцидентів (1 катастрофа, 1 аварія, 2 серйозних інциденти, 31 інцидент), в яких 5 осіб загинули та 3 – травмовано;

3 аварійних події при виконанні авіаційних робіт, у т. ч. навчально-тренувальних польотів (3 аварії), в яких травмовано 5 осіб, тоді як у 2019 році – 4 аварійних події та інциденти (1 катастрофа, 2 аварії, 1 серйозний інцидент), в яких 1 особа загинула;

5 аварійних подій з повітряними суднами авіації загального призначення (4 катастрофи, 1 серйозний інцидент), 2 аварійні події з повітряними суднами, що не внесені до державного реєстру (2 катастрофи), 1 надзвичайна подія, 34 події з повітряними суднами іноземної реєстрації, в яких загинуло 8 осіб, тоді як у 2019 році – 7 події з повітряними суднами авіації загального призначення (1 катастрофа, 6 інцидентів), 3 події з повітряними суднами, що не внесені до

державного реєстру (2 катастрофи, 1 аварія), 61 подія з повітряними суднами іноземної реєстрації, 3 пошкодження повітряних суден, в яких загинуло 4 особи.

Табл. 5.2. Авіаційні події та інциденти з цивільними повітряними суднами України, що сталися в Україні протягом 2020 року, у порівнянні з 2019 роком

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій				Кількість постраждалих			
		абсолютна кількість		на 100 тис. годин		загинуло		травмовано	
		2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
I	Кількість аварійних подій та інцидентів при виконанні комерційних транспортних перевезень								
1.1	Катастрофи	1	1	0,73↑	0,33	176	5		3
1.2	Аварії		1	0,0↓	0,33				
1.3	Серйозні інциденти		2	0,0↓	0,67				
1.4	Інциденти	28	31	20,4↑	9,8				
II	Кількість аварійних подій та інцидентів при виконанні авіаційних робіт, у т. ч. при науково-тренувальних польотах								
2.1	Катастрофи		1	0,0↓	0,32		1		
2.2	Аварії	3	2	1,1↑	0,64			5	
2.3	Серйозні інциденти		1	0↓	0,32				
2.4	Інциденти			0↓					
III	Загальна кількість аварійних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України								
3.1	Катастрофи	1	2	0,61↓	0,61	176	5		
3.2	Аварії	3	3	1,83↑	0,91			5	
3.3	Серйозні інциденти		3	9,0↓	0,92				
3.4	Інциденти	28	31	17↑	9,45				
3.5	Всього	32	39	19,5↑	11,9	176	6	5	3

Табл. 5.3. Кількість надзвичайних подій, пошкоджень повітряних суден на землі, подій з повітряними суднами іноземної реєстрації та подій з повітряними суднами загального призначення, що сталися в Україні протягом 2020 року, у порівнянні з 2019 роком

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій		Кількість постраждалих				
		2020	2019	Загинуло		Травмовано		
				2020	2019	2020	2019	
1	Надзвичайні події	1	1					
2	Пошкодження повітряних суден		3					
3	Події з повітряними суднами авіації загального призначення	К/А	4/0	1/0	7	1		
		СІ/Ін	1/0	0/6				
4	Події з повітряними суднами, що не внесені до державного реєстру	К/А	2/0	2/1	1	3		
		СІ/Ін						
5	Події з повітряними суднами іноземної реєстрації	34	61					

Відповідно до інформації, наданої Державіаслужбою, станом на 31 грудня 2020 року згідно з Єдиною інформаційною системою Державіаслужби у відповідному державному реєстрі перебувало 845 повітряних суден. Разом з цим, станом на 31 грудня 2019 року – 778 повітряних суден.

За даними Держстату в 2020 році українськими авіакомпаніями перевезено 4 797 500 пасажирів, тоді як у 2019 – 13 705 800. При цьому, пасажирообіг на цьому виді транспорту у 2020 році склав 10 106 900 000 пасажиро-кілометрів, тоді як у 2019 – 30 241 800 000.

Крім того, у 2020 році авіаційним транспортом перевезено 88 300 тонн вантажів, тоді як у 2019 – 92 600. При цьому, вантажообіг на цьому виді транспорту в 2020 році склав 316 200 000 тонно-кілометрів, тоді як у 2019 – 295 600 000.

Також, за даними Держстату середня чисельність населення в Україні у 2020 році становила 41 745 385 осіб, тоді як у 2019 – 42 027 809.

Протягом 2019 – 2020 рр. для оцінки стану аварійності на авіаційному транспорті, зокрема загальної кількості подій та їх наслідків, МІУ застосовувало такі питомі показники:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від обсягу перевезених вантажів:

1) кількість подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн тонн перевезених авіаційним транспортом вантажів, який у 2020 році становив 838 проти 1 231 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 32 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн тонн перевезених авіаційним транспортом вантажів, який у 2020 році становив 2 084 проти 108 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 1 830 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн тонн перевезених авіаційним транспортом вантажів, який у 2020 році становив 56,6 проти 32,4 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 75 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від кількості перевезених пасажирів:

1) кількість подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн перевезених українськими авіакомпаніями пасажирів, який у 2020 році становив 15 проти 8 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 88 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн перевезених українськими авіакомпаніями пасажирів, який у 2020 році становив 38 проти 1 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 3 700 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн перевезених українськими авіакомпаніями пасажирів, який у 2020 році становив 1,04 проти 0,22 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 373 %;



за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від вантажообігу:

1) кількість подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на авіаційному транспорті, який у 2020 році становив 0,234 проти 0,386 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 39 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на авіаційному транспорті, який у 2020 році становив 0,58 проти 0,03 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 1 833 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на авіаційному транспорті, який у 2020 році становив 0,0158 проти 0,0101 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 56 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від пасажирообігу:

1) кількість подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на авіаційному транспорті, який у 2020 році становив 0,084 проти 0,026 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 223 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на авіаційному транспорті, який у 2020 році становив 0,0182 проти 0,0003 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 5 967 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на авіаційному транспорті, який у 2020 році становив 0,0005 проти 0,0001 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 390 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 100 українських повітряних суден, який у 2020 році становив 8,8 проти 14,7 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 40 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 100 українських повітряних суден, який у 2020 році становив 21,8 проти 1,3 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 1 577 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 100 українських повітряних суден, який у 2020 році становив 0,59 проти 0,39 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 51 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 100 подій, що сталися на авіаційному транспорті, який у 2020 році становив 136,2 проти 11,4 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 1 095 %;



2) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 100 подій, що сталися на авіаційному транспорті, який у 2020 році становив 3,7 проти 3,4 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 8 %;

3) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 100 постраждалих внаслідок таких подій, який у 2020 році становив 97,4 проти 76,9 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 27 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,441 проти 0,024 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 1 738 %;

2) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на авіаційному транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0119 проти 0,0072 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 40 %;

Більш докладно ознайомитися зі станом аварійності на авіаційному транспорті та рекомендаціями за результатами розслідувань авіаційних подій та інцидентів, що сталися протягом 2019 – 2020 рр., а також щодо питомих показників, що застосовувалися для оцінки стану аварійності на авіаційному транспорті, можливо за допомогою відповідного звіту, підготовленого НБРЦА, доступного за посиланням <https://cutt.ly/xnlVkuZ>, а також звіту з безпеки польотів, підготовленого Державіаслужбою, доступного за посиланням <https://cutt.ly/VmDbEpr>.

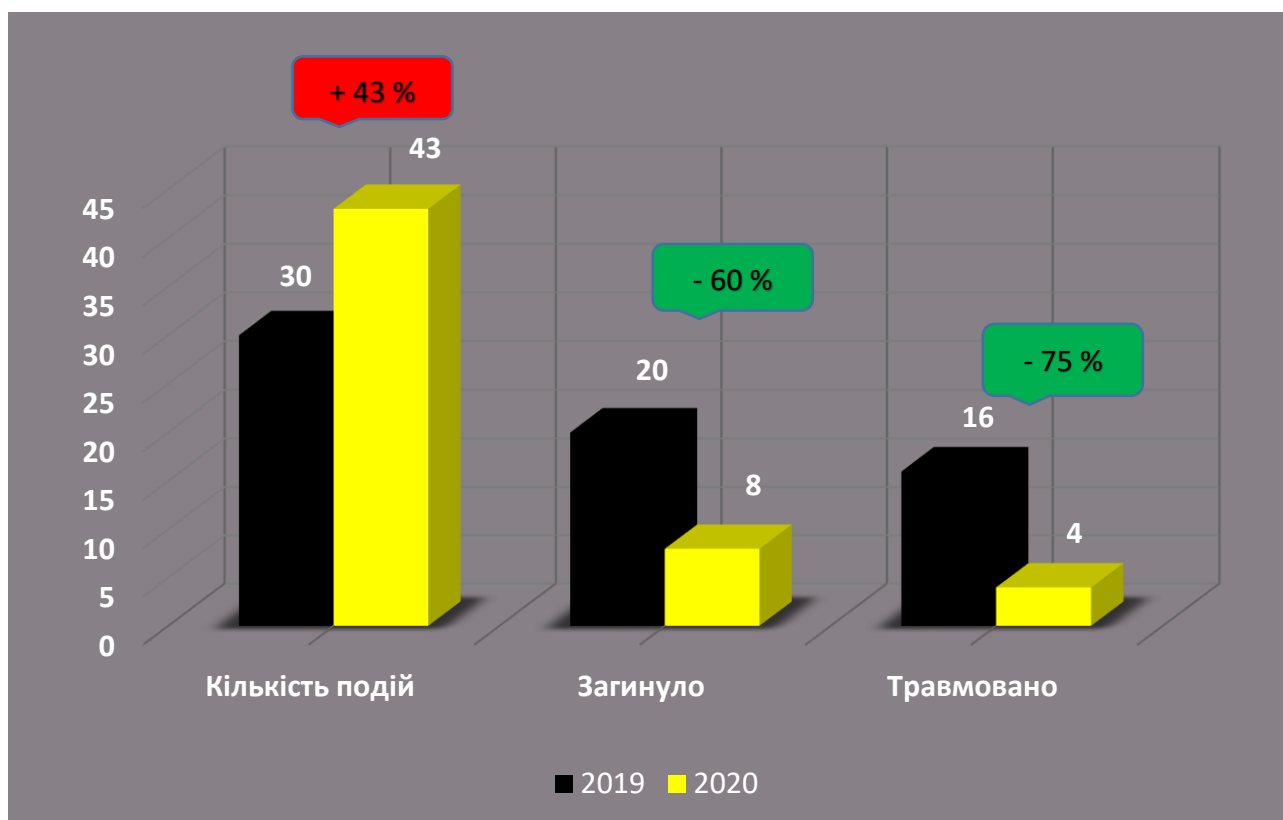


5.2. Стан аварійності та безпеки судноплавства на морському та річковому транспорті

У цілому на морському та річковому транспорті у 2020 році рівень аварійності значно знизився у порівнянні з показниками 2019 року. Кількість подій, що сталися – 43, що на 43 % більше показника 2019 року (30 подій).

Проте, спостерігається зниження кількості загиблих та травмованих у цих подіях осіб. У 2020 році загинуло 8 осіб, що на 60 % менше показника 2019 року (20 осіб) та травмовано 4 особи, що на 75 % менше показника 2019 року (16 осіб).

Граф. 5.4. Стан аварійності на морському та річковому транспорті в Україні за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком



Якщо розподілити всі події, які сталися на морському та річковому транспорті протягом 2019 – 2020 рр., на аварійні події, які підлягають обліку, та ті, що обліку не підлягають, то протягом 2020 року на морському та річковому транспорті всього сталося 22 події, що підлягають обліку (загинуло 4 особи, травмовано 4 осіб) та 21 подія, що не підлягають обліку (загинуло 4 особи) проти 15 подій, що підлягають обліку (загинуло 3 особи, травмовано 8 осіб), та 15 подій, що не підлягають обліку (загинуло 17 осіб, травмовано 8 осіб), що сталися у 2019 році.

Табл. 5.5. Події на морському та річковому транспорті, що підлягають обліку, за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком за видами транспорту

Вид транспорту	Кількість подій		Загинуло 		Травмовано 	
	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік
Морський транспорт	1	0	0	0	0	0
Річковий транспорт	15	10	1	0	1	1
Маломірні (малі) судна	6	5	3	3	3	7

Табл. 5.6. Події на морському та річковому транспорті, що не підлягають обліку, за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком за видами транспорту

Вид транспорту	Кількість подій		Загинуло 		Травмовано 	
	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік
Морський транспорт	19	11	0	12	0	7
Річковий транспорт	0	0	0	0	0	0
Маломірні (малі) судна	2	4	4	5	0	1

Табл. 5.7. Стан аварійності на морському та річковому транспорті за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком за класифікацією та видами транспорту (у тому числі події, що не підлягають обліку)

Назва показника (класифікація та наслідки)	Морський транспорт		Річковий транспорт		Маломірні (малі) судна		Загальна кількість (події, загиблі, травмовані)	
	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік
Дуже серйозні аварії (катастрофи)	0	2	2	0	5	2	7	4
Серйозні аварії	3	2	5	4	2	7	10	13
Морські (серйозні) інциденти	8	7	3	4	1	0	12	11
Інциденти	9	0	5	2	0	-	14	2
Всього подій	20	11	15	10	8	9	43	30
Загинуло	0	12	1	0	7	8	8	20
Травмовано	0	7	1	1	3	8	4	16

Відповідно до інформації, наданої Морською адміністрацією, станом на 31 грудня 2020 року згідно з даними Державного суднового реєстру України та Суднової книги України було зареєстровано 124 200 суден, з яких морських – 703, річкових (у т. ч. суден змішаного району плавання) – 1 553, маломірних

(малих) (у т. ч. прогулянкових суден потужністю двигуна 75 к. с. і більше) – 121 944. Разом з цим, станом на 31 грудня 2019 року – 121 403 судна, з яких морських – 694, річкових (у т. ч. суден змішаного району плавання) – 1 468, маломірних (малих) (у т. ч. прогулянкових суден потужністю двигуна 75 к. с. і більше) – 119 647.

За даними Держстату в 2020 році морським транспортом перевезено 52 600 пасажирів, тоді як у 2019 – 79 400. При цьому, пасажирообіг на цьому виді транспорту у 2020 році склав 700 000 пасажиро-кілометрів, тоді як у 2019 – 1 300 000.

Крім того, у 2020 році річковим транспортом перевезено 256 500 пасажирів, тоді як у 2019 – 589 900. При цьому, пасажирообіг на цьому виді транспорту в 2020 році склав 3 300 000 пасажиро-кілометрів, тоді як у 2019 – 24 500 000.

Всього у 2020 році морським та річковим транспортом перевезено 309 100 пасажирів, тоді як у 2019 – 666 300. При цьому, пасажирообіг на морському та річковому транспорті в 2020 році склав 4 000 000 пасажиро-кілометрів, тоді як у 2019 – 25 800 000.

Також, згідно з цими даними у 2020 році морським та річковим транспортом перевезено 5 600 600 тонн вантажів, тоді як у 2019 – 6 110 500. При цьому, вантажообіг на морському та річковому транспорті в 2020 році склав 2 877 300 000 тонно-кілометрів, тоді як у 2019 – 3 387 700 000.

При цьому, морським транспортом у 2020 році перевезено 1 812 200 тонн вантажів, тоді як у 2019 – 2 120 300. Вантажообіг на морському транспорті в 2020 році склав 1 504 400 000 тонно-кілометрів, тоді як у 2019 – 1 773 900 000.

Річковим транспортом у 2020 році перевезено 3 788 400 тонн вантажів, тоді як у 2019 – 3 990 200. Вантажообіг на річковому транспорті в 2020 році склав 1 372 900 000 тонно-кілометрів, тоді як у 2019 – 1 613 800 000.

Також, за даними Держстату середня чисельність населення в Україні у 2020 році становила 41 745 385 осіб, тоді як у 2019 – 42 027 809.

Протягом 2019 – 2020 рр. для оцінки стану аварійності на морському та річковому транспорті, зокрема загальної кількості аварійних подій та їх наслідків, МІУ застосовувало такі питомі показники:

щодо морського та річкового транспорту взагалі:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від обсягу перевезених вантажів:

1) кількість подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн тонн перевезених морським та річковим транспортом вантажів, який у 2020 році становив 8 проти 5 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 60 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн тонн перевезених морським та річковим транспортом вантажів, який у 2020 році становив 1 проти 3 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 67 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн тонн перевезених морським та річковим транспортом вантажів, який у 2020 році становив 0,7 проти 2,6 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 73 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від кількості перевезених пасажирів:

1) кількість подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 139 проти 45 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 209 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 26 проти 30 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 13 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 26 проти 24 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 8 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від вантажообігу:

1) кількість подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на морському та річковому транспорті, який у 2020 році становив 0,015 проти 0,009 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 67 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на морському та річковому транспорті, який у 2020 році становив 0,0028 проти 0,0059 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 53 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на морському та річковому транспорті, який у 2020 році становив 0,0014 проти 0,0047 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 236 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від пасажирообігу:

1) кількість подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на морському та річковому транспорті, який у 2020 році становив 11 проти 1 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 1 000 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на морському та річковому транспорті, який у 2020 році становив 2 проти 0,8 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 150 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на морському та річковому



транспорті, який у 2020 році становив 1 проти 0,6 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 67 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 100 суден, який у 2020 році становив 0,04 проти 0,03 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 33 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 100 суден, який у 2020 році становив 0,006 проти 0,016 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 63 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 100 суден, який у 2020 році становив 0,003 проти 0,013 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 77 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 100 подій, що сталися на морському та річковому транспорті, який у 2020 році становив 18,6 проти 66,6 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 72 %;

2) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 100 подій, що сталися на морському та річковому транспорті, який у 2020 році становив 9,3 проти 53,3 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 83 %;

3) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 100 постраждалих внаслідок таких подій, який у 2020 році становив 66,7 проти 55,6 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 20 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 100 тис. населення (питомий показник дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту), який у 2020 році становив 0,019 проти 0,048 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 60 %;

2) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися на морському та річковому транспорті, на 100 тис. населення (питомий показник дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту), який у 2020 році становив 0,0095 проти 0,0380 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 75 %;

щодо морського транспорту:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від обсягу перевезених вантажів:

1) кількість аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн тонн перевезених морським транспортом вантажів, який у 2020 році становив 11 проти 5 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 120 %;



2) кількість загиблих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн тонн перевезених морським транспортом вантажів, який у 2020 році становив 0 проти 6 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн тонн перевезених морським транспортом вантажів, який у 2020 році становив 0 проти 3,3 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від кількості перевезених пасажирів:

1) кількість аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 380 проти 139 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 173 %;

2) кількість загиблих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 0 проти 151 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 0 проти 88 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від вантажообігу:

1) кількість аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на морському транспорті, який у 2020 році становив 0,013 проти 0,006 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 117 %;

2) кількість загиблих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на морському транспорті, який у 2020 році становив 0 проти 0,007 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на морському транспорті, який у 2020 році становив 0 проти 0,0039 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від пасажирообігу:

1) кількість аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на морському транспорті, який у 2020 році становив 29 проти 9 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 222 %;

2) кількість загиблих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на морському транспорті, який у 2020 році становив 0 проти 9 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на морському транспорті,

який у 2020 році становив 0 проти 5 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 100 морських суден, який у 2020 році становив 2,8 проти 1,6 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 75 %;

2) кількість загиблих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 100 морських суден, який у 2020 році становив 0 проти 1,7 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 100 морських суден, який у 2020 році становив 0 проти 1 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 100 аварійних подій, що сталися на морському транспорті, який у 2020 році становив 0 проти 109 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

2) кількість травмованих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 100 аварійних подій, що сталися на морському транспорті, який у 2020 році становив 0 проти 64 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість загиблих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 100 постраждалих внаслідок таких аварійних подій, який у 2020 році становив 0 проти 63,2 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0 проти 0,0285 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

2) кількість травмованих внаслідок аварійних подій, що сталися на морському транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0 проти 0,0166 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

щодо річкового транспорту:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від обсягу перевезених вантажів:

1) кількість транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн тонн перевезених річковим транспортом вантажів, який у 2020 році становив 4 проти 3 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 33 %;

2) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн тонн перевезених річковим транспортом



вантажів, який у 2020 році становив 0,264 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн тонн перевезених річковим транспортом вантажів, який у 2020 році становив 0,264 проти 0,251 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 5 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від кількості перевезених пасажирів:

1) кількість транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 59 проти 17 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 247 %;

2) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 4 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 3,77 проти 1,70 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 119 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від вантажообігу:

1) кількість транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на річковому транспорті, який у 2020 році становив 0,011 проти 0,006 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 83 %;

2) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на річковому транспорті, який у 2020 році становив 0,00073 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на річковому транспорті, який у 2020 році становив 0,00073 проти 0,00062 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 18 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від пасажирообігу:

1) кількість транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на річковому транспорті, який у 2020 році становив 4,5 проти 0,41 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 998 %;

2) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на річковому транспорті, який у 2020 році становив 0,3 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на річковому транспорті,

який у 2020 році становив 0,3 проти 0,04 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 650 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 100 річкових суден (у т. ч. суден змішаного району плавання), який у 2020 році становив 0,97 проти 0,68 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 43 %;

2) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 100 річкових суден (у т. ч. суден змішаного району плавання), який у 2020 році становив 0,064 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 100 річкових суден (у т. ч. суден змішаного району плавання), який у 2020 році становив 0,064 проти 0,068 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 6 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 100 транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, який у 2020 році становив 6,7 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

2) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 100 транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, який у 2020 році становив 6,7 проти 10 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 33 %;

3) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 100 постраждалих внаслідок таких транспортних подій, який у 2020 році становив 50 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0024 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

2) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на річковому транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,002395 проти 0,002379 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 1 %;

щодо маломірних (малих) суден:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість подій, що сталися за участі маломірних (малих) суден, на 100 маломірних (малих) суден (у т. ч. прогулянкових суден потужністю



двигуна 75 к. с. і більше), який у 2020 році становив 0,0066 проти 0,0075 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 12 %;

2) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися за участі маломірних (малих) суден, на 100 маломірних (малих) суден (у т. ч. прогулянкових суден потужністю двигуна 75 к. с. і більше), який у 2020 році становив 0,0057 проти 0,0067 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 15 %;

3) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися за участі маломірних (малих) суден, на 100 маломірних (малих) суден (у т. ч. прогулянкових суден потужністю двигуна 75 к. с. і більше), який у 2020 році становив 0,0025 проти 0,0067 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 63 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися за участі маломірних (малих) суден, на 100 подій, що сталися за участі маломірних (малих) суден, який у 2020 році становив 87,5 проти 88,9 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 2 %;

2) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися за участі маломірних (малих) суден, на 100 подій, що сталися за участі маломірних (малих) суден, який у 2020 році становив 37,5 проти 88,9 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 58 %;

3) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися за участі маломірних (малих) суден, на 100 постраждалих внаслідок таких подій, який у 2020 році становив 70 проти 50 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 40 %.

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок подій, що сталися за участі маломірних (малих) суден, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,01677 проти 0,01903 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 12 %;

7) кількість травмованих внаслідок подій, що сталися за участі маломірних (малих) суден, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,00719 проти 0,01904 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 62 %.

Під час оцінки МПУ стану аварійності на морському та річковому транспорті питомі показники, що базуються на даних щодо пасажирообігу, обсягу перевезення пасажирів, вантажообігу та обсягу перевезення вантажів маломірними (малими) суднами, не застосовувалися через брак необхідних даних.

Більш докладно ознайомитися зі станом аварійності на морському та річковому транспорті та рекомендаціями за результатами розслідувань подій, що сталися протягом 2019 – 2020 рр., а також щодо питомих показників, що застосовувалися для оцінки стану аварійності на морському та річковому транспорті, можливо за допомогою відповідного звіту, підготовленого Морською адміністрацією, доступного за посиланням <https://cutt.ly/Tnl8FZ3>.



5.3. Стан аварійності та безпеки руху на залізничному транспорті

Упродовж 2020 року на залізничному транспорті допущено 693 транспортних події, з яких 396 аварій (61 випадок зіткнення рухомого складу та сходження рухомого складу з рейок (у тому числі 5 випадків на ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»), 3 випадки пожеж на рухомому складі, 332 випадки травмування осіб рухомим складом) та 297 інцидентів проти 1 088 транспортних подій, з яких 568 аварій (70 випадків зіткнення рухомого складу та сходження рухомого складу з рейок (у тому числі 7 випадків на ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»), 3 випадки пожеж на рухомому складі, 495 випадків травмування осіб рухомим складом) та 520 інцидентів за 2019 рік (зменшення у 2020 році на 36 %).

Спостерігається зниження й кількості загиблих у цих транспортних подіях – у 2020 році загинуло 206 осіб, що на 34 % менше показника 2019 року (314 осіб). Також, зафіксовано значне зменшення кількості травмованих осіб – у 2020 році травмовано 126 осіб, що на 30 % менше показника 2019 року (181 особа).

Водночас слід зазначити, що внаслідок транспортних подій на ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» випадків загибелі чи травмування осіб не зареєстровано.

Також, на залізничному транспорті протягом 2019 – 2020 рр. не зареєстровано випадків катастроф.

Граф. 5.8. Стан аварійності на залізничному транспорті за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком

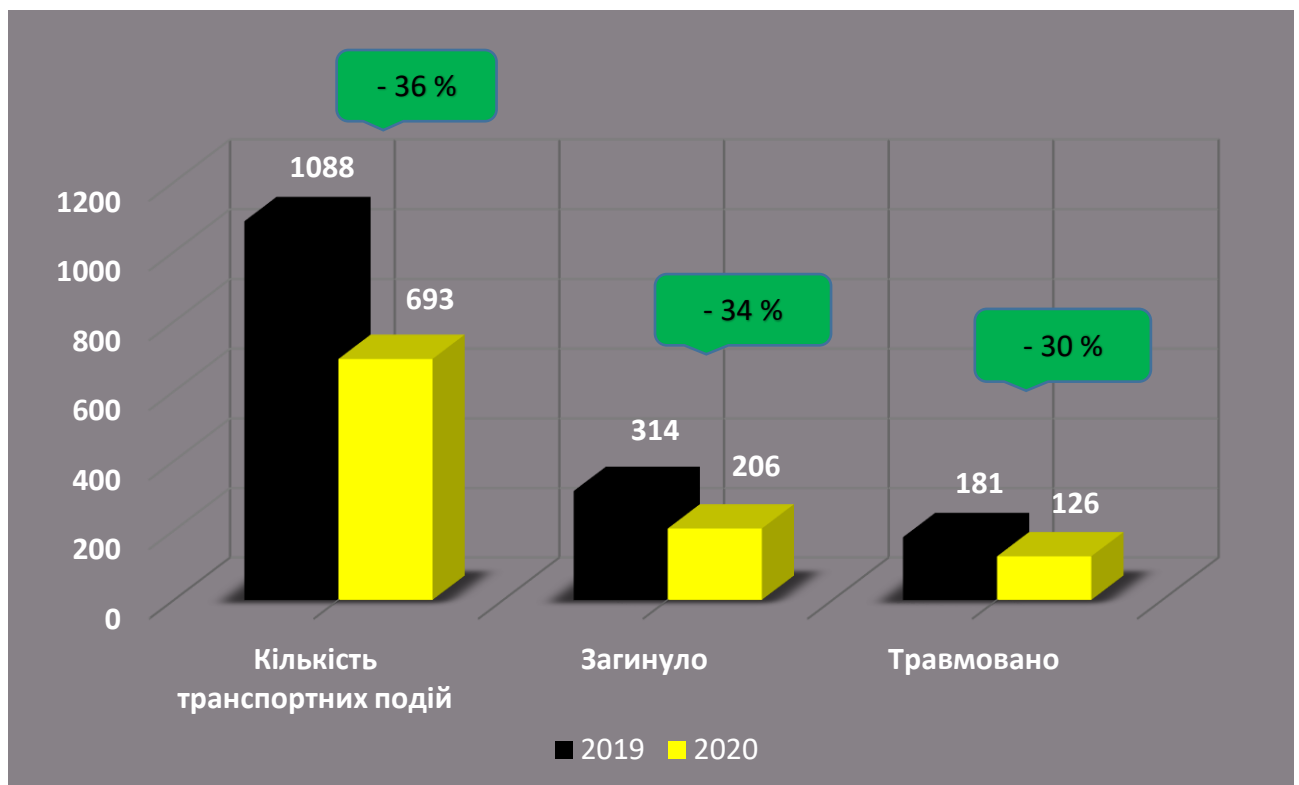


Табл. 5.9. Стан аварійності на залізничному транспорті у 2020 році

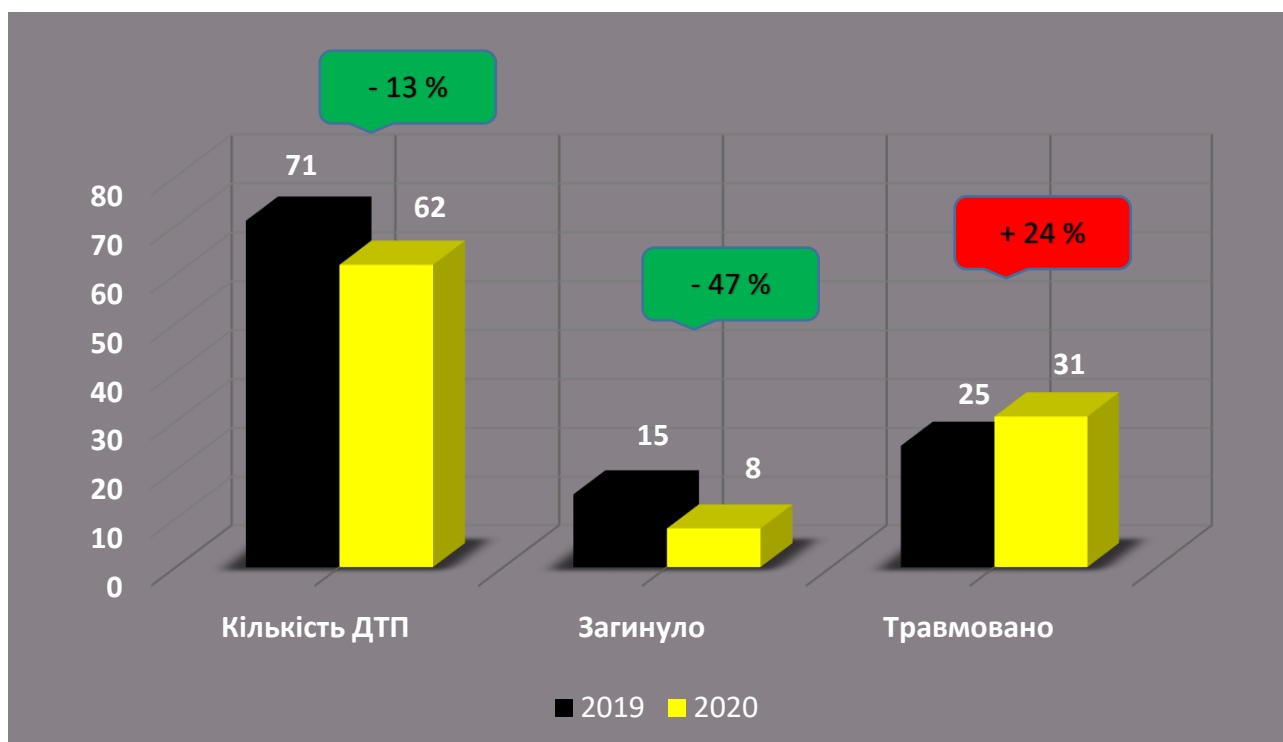
Назва показника (класифікація транспортних подій)	Кількість транспортних подій	Загинуло осіб	Травмовано осіб
Катастрофи	0	0	0
Аварії, з них:	396	206	126
<i>аварії зі сторонніми особами, завдані рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався</i>	332	206	126
<i>зіткнення, сходження з рейок рухомого складу залізничного транспорту</i>	61	0	0
<i>пожежі</i>	3	0	0
Інциденти	297	0	0
Всього:	693	206	126

На залізничних переїздах у 2020 році допущено 62 ДТП (у т. ч. 3 ДТП – на залізничних переїздах ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»). У порівнянні з відповідним періодом минулого року, протягом якого сталося 71 ДТП (у т. ч. 1 ДТП – на залізничних переїздах ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»), кількість ДТП зменшилася на 13 %.

Внаслідок цих ДТП загинуло 23 особи (за 2020 рік – 8 осіб, у 2019 – 15) та було травмовано 56 осіб (за 2020 рік – 31 осіб, у 2019 – 25).

Разом з цим, внаслідок ДТП на залізничних переїздах ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» випадків загибелі чи травмування осіб не зареєстровано.

Граф 5.10. Стан аварійності на залізничних переїздах за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком



Кількість транспортних подій у регіональних філіях АТ «Укрзалізниця»: Південно-Західна – 187 випадків (27 % від загальної кількості); Одеська – 152 випадки (22 %); Придніпровська – 115 випадків (17 %); Львівська – 85 випадків (12 %); Південна – 76 випадків (11 %); Донецька – 50 випадків (7 %).

Граф. 5.11. Розподіл транспортних подій за регіональними філіями АТ «Укрзалізниця» у 2020 році



Матеріальні збитки від транспортних подій, що сталися в АТ «Укрзалізниця» у 2020 році, становлять 14,63 млн грн, що більше показника 2019 року на 370 % (3,11 млн грн.).

Граф. 5.12. Збитки АТ «Укрзалізниця» від транспортних подій, що сталися з 2019 по 2020 рр.



Відповідно до інформації, наданої АТ «Укрзалізниця» та ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», протягом 2020 року загальна кількість приведених млн т-км становить 379 544,04 проти 414 319,85 млн т-км приведених протягом 2019 року. Показник т-км використовується в даному випадку як порівняльна (але не абсолютна) оцінка механічної сили залізничного транспорту та оцінка максимально можливої пропускну здатності транспортних ліній АТ «Укрзалізниця» та ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ».

Також, з цієї інформації вбачається, що на балансі АТ «Укрзалізниця» та ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» у 2020 році обліковувалося 5 120 залізничних переїздів, тоді як у 2019 – 5 124 залізничних переїзди.

Крім того, з даних Держстату вбачається, що у 2020 році залізничним транспортом перевезено 68 332 500 пасажирів, тоді як у 2019 – 154 811 800. При цьому, пасажирообіг на цьому виді транспорту в 2020 році склав 10 696 200 000 пасажиро-кілометрів, тоді як у 2019 – 28 413 500 000.

При цьому, залізничним транспортом у 2020 році перевезено 305 480 400 тонн вантажів, тоді як у 2019 – 312 938 900. Вантажообіг на залізничному транспорті в 2020 році склав 175 587 100 000 тонно-кілометрів, тоді як у 2019 – 181 844 700 000.

Також, за даними Держстату середня чисельність населення в Україні у 2020 році становила 41 745 385 осіб, тоді як у 2019 – 42 027 809.

Протягом 2019 – 2020 рр. для оцінки стану аварійності на залізничному транспорті, зокрема загальної кількості транспортних подій та їх наслідків, МІУ застосовувало такі питомі показники:

щодо залізничного транспорту:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від обсягу перевезених вантажів:

1) кількість транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн тонн перевезених залізничним транспортом вантажів, який у 2020 році становив 2 проти 3 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 33 %;

2) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн тонн перевезених залізничним транспортом вантажів, який у 2020 році становив 0,674 проти 1,003 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 33 %;

3) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн тонн перевезених залізничним транспортом вантажів, який у 2020 році становив 0,412 проти 0,578 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 29 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від кількості перевезених пасажирів:

1) кількість транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 10 проти 7 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 43 %;

2) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту



пасажирів, який у 2020 році становив 3 проти 2 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 50 %;

3) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн перевезених цим видом транспорту пасажирів, який у 2020 році становив 2 проти 1 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від вантажообігу:

1) кількість транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на залізничному транспорті, який у 2020 році становив 0,004 проти 0,006 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 33 %;

2) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на залізничному транспорті, який у 2020 році становив 0,00117 проти 0,00173 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 32 %;

3) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн тонно-кілометрів на залізничному транспорті, який у 2020 році становив 0,00072 проти 0,00099 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 23 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від пасажирообігу:

1) кількість транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на залізничному транспорті, який у 2020 році становив 0,07 проти 0,04 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 75 %;

2) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на залізничному транспорті, який у 2020 році становив 0,019 проти 0,011 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 73 %;

3) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на залізничному транспорті, який у 2020 році становив 0,012 проти 0,006 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих на 100 транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, який у 2020 році становив 29,73 проти 28,86 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 3 %;

2) кількість травмованих на 100 транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, який у 2020 році становив 18,18 проти 16,66 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 13 %;

3) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті на 100 постраждалих внаслідок таких подій, який у 2020 році становив 62,04 проти 63,43 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 2 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,4935 проти 0,7471 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 34 %;

2) кількість травмованих внаслідок транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,3018 проти 0,4307 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 30 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на залізничному транспорті в залежності від механічної сили залізничного транспорту та максимально можливої пропускної здатності транспортних ліній АТ «Укрзалізниця» та ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»:

1) кількість транспортних подій на 1 млн приведених т-км, який у 2020 році становив 0,00183 проти 0,00263 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 30 %;

щодо залізничних переїздів:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику:

1) кількість ДТП, що сталися на залізничних переїздах, на 100 залізничних переїздів, який у 2020 році становив 1,21 проти 1,39 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 13 %;

2) кількість загиблих осіб внаслідок ДТП, що сталися на залізничних переїздах, на 100 залізничних переїздів, який у 2020 році становив 0,156 проти 0,293 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 47 %;

3) кількість травмованих осіб внаслідок ДТП, що сталися на залізничних переїздах, на 100 залізничних переїздів, який у 2020 році становив 0,61 проти 0,49 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 25 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих осіб внаслідок ДТП, що сталися на залізничних переїздах, на 100 ДТП, що сталися на залізничних переїздах, який у 2020 році становив 12,9 проти 21,1 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 39 %;

2) кількість травмованих осіб внаслідок ДТП, що сталися на залізничних переїздах, на 100 ДТП, що сталися на залізничних переїздах, який у 2020 році становив 50 проти 35 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 43 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на залізничних переїздах, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП (питомий показник дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків таких ДТП), який у 2020 році становив 20,5 проти 37,5 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 45 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на залізничних переїздах, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0192 проти 0,0357 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 46 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на залізничних переїздах, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0743 проти 0,0595 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 25 %.

Під час оцінки МГУ стану аварійності на залізничному транспорті питомі показники, що базуються на даних щодо кількості рухомого складу залізничного транспорту, не застосовувалися через брак необхідних даних.

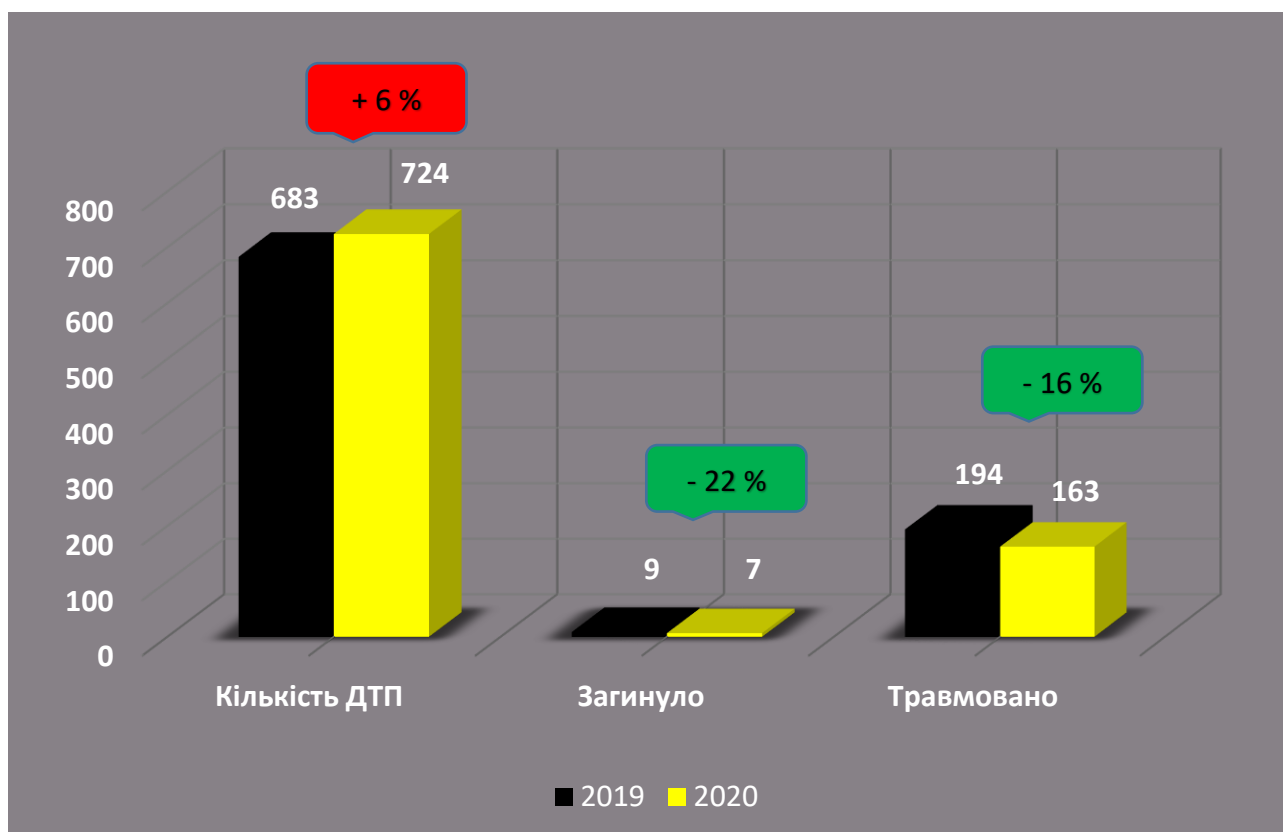
Аналіз аварійності на залізничному транспорті підготовлено на підставі інформації, наданої Укртрансбезпекою, АТ «Укрзалізниця», ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ».



5.4. Стан аварійності та безпеки руху на міському електричному транспорті

У 2020 році на міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус) сталися 724 ДТП, що на 6 % більше від показників 2019 року (683 ДТП), в яких 7 осіб загинули, що на 22 % менше ніж у 2019 році (9 осіб) та 163 особи отримали травми, що на 16 % менше ніж у 2019 році, в якому травмовано 194 особи.

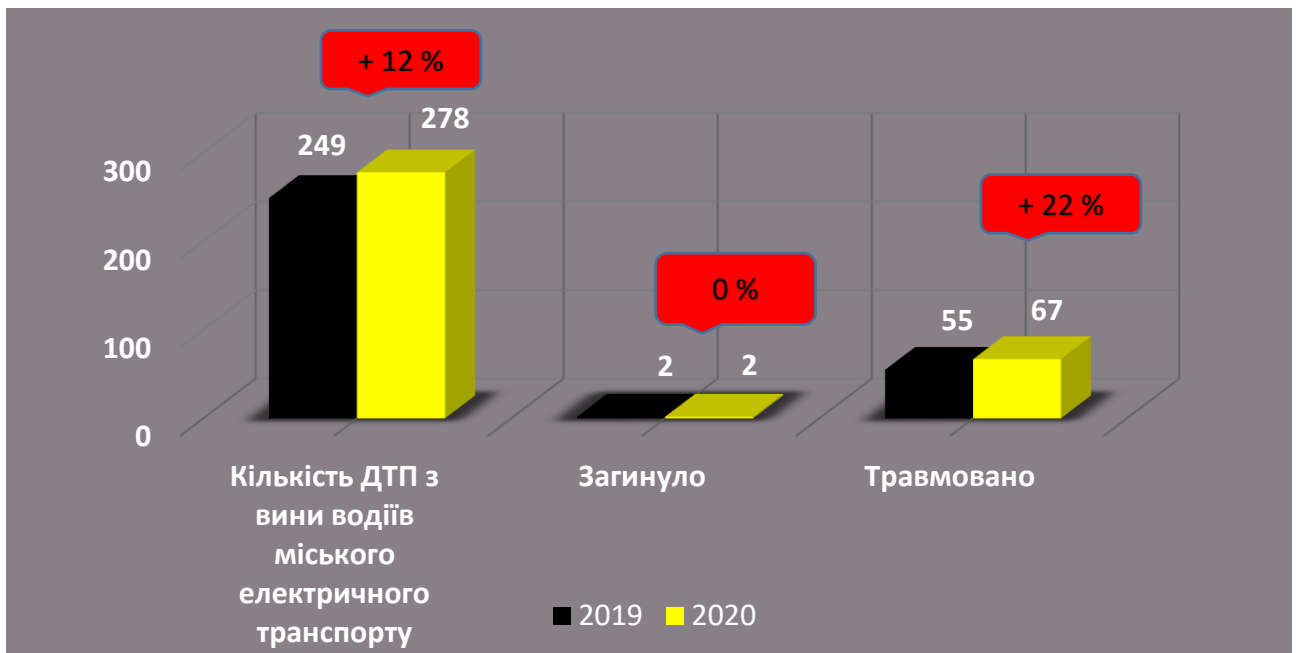
Граф. 5.13. Стан аварійності на міському електричному транспорті за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком



Водночас слід зазначити, що з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту протягом 2020 року сталося 278 ДТП, в яких 2 особи загинули та 67 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості. При цьому, у 2019 році з вини водіїв міського електричного транспорту було допущено 249 ДТП, в яких 2 особа загинула та 55 – отримали травми.

Таким чином, рівень аварійності з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту збільшився на 12 %, кількість загиблих у ДТП осіб не змінилася, проте кількість травмованих осіб збільшилася на 22 % у 2020 році у порівнянні з 2019 роком.

Граф. 5.14. ДТП, що сталися з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту у 2020 році у порівнянні з 2019 роком



Граф. 5.15. Відсоткове співвідношення кількості ДТП, що сталися з вини водіїв міського електричного транспорту у 2020 році



Згідно зі статистичними даними протягом 2020 року за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту сталося 2 пожежі без постраждалих, тоді як у 2019 – 4 пожежі без постраждалих.

З порівняння показників спостерігається, що у 2020 році кількість пожеж за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту зменшилася на 50 % порівняно з відповідним періодом 2019 року.

Граф. 5.16. Кількість пожеж за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту в 2020 році у порівнянні з 2019 роком

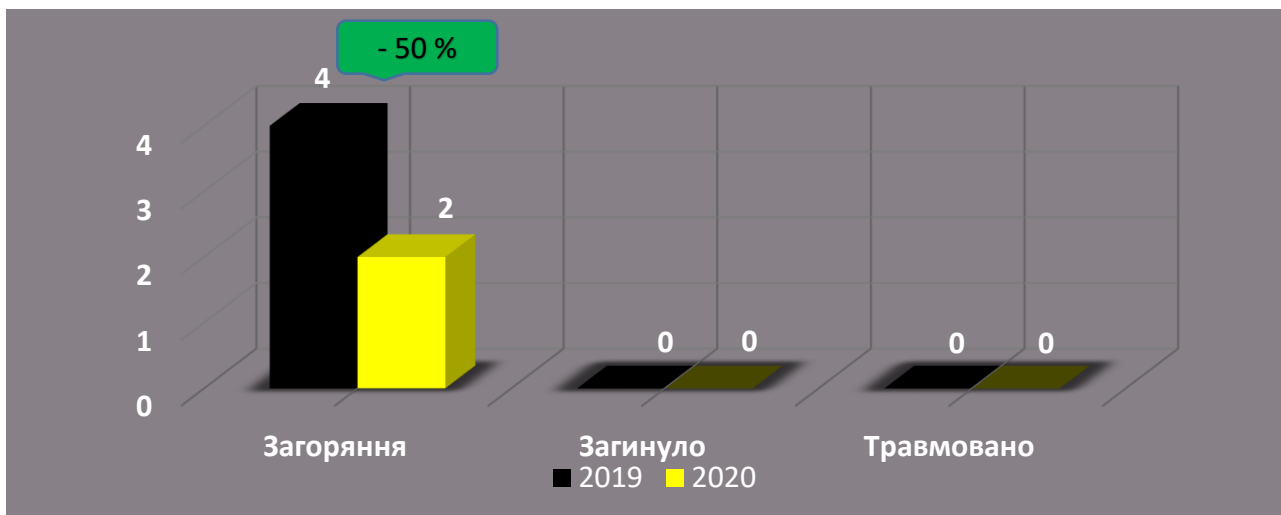


Табл. 5.17. Кількість ДТП, що сталися за участі водіїв рухомого складу міського електричного транспорту, загиблих і травмованих у них осіб у 2019 та 2020 роках

Назва показника (класифікація та наслідки ДТП)	Кількісні значення показника (випадки, особи)		(±) % до показників минулого року
	2019 рік	2020 рік	
ДТП	683	724	6 %
за участі водіїв тролейбусів	502	482	- 4 %
за участі водіїв трамваїв	181	242	34 %
Загинуло осіб	9	7	- 22 %
за участі водіїв тролейбусів	6	4	- 33 %
за участі водіїв трамваїв	3	3	0 %
Травмовано осіб	194	163	- 13 %
за участі водіїв тролейбусів	140	108	- 23 %
за участі водіїв трамваїв	54	55	+ 2 %

Табл. 5.18. Кількість ДТП, що сталися з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту, загиблих і травмованих у них осіб у 2019 та 2020 роках

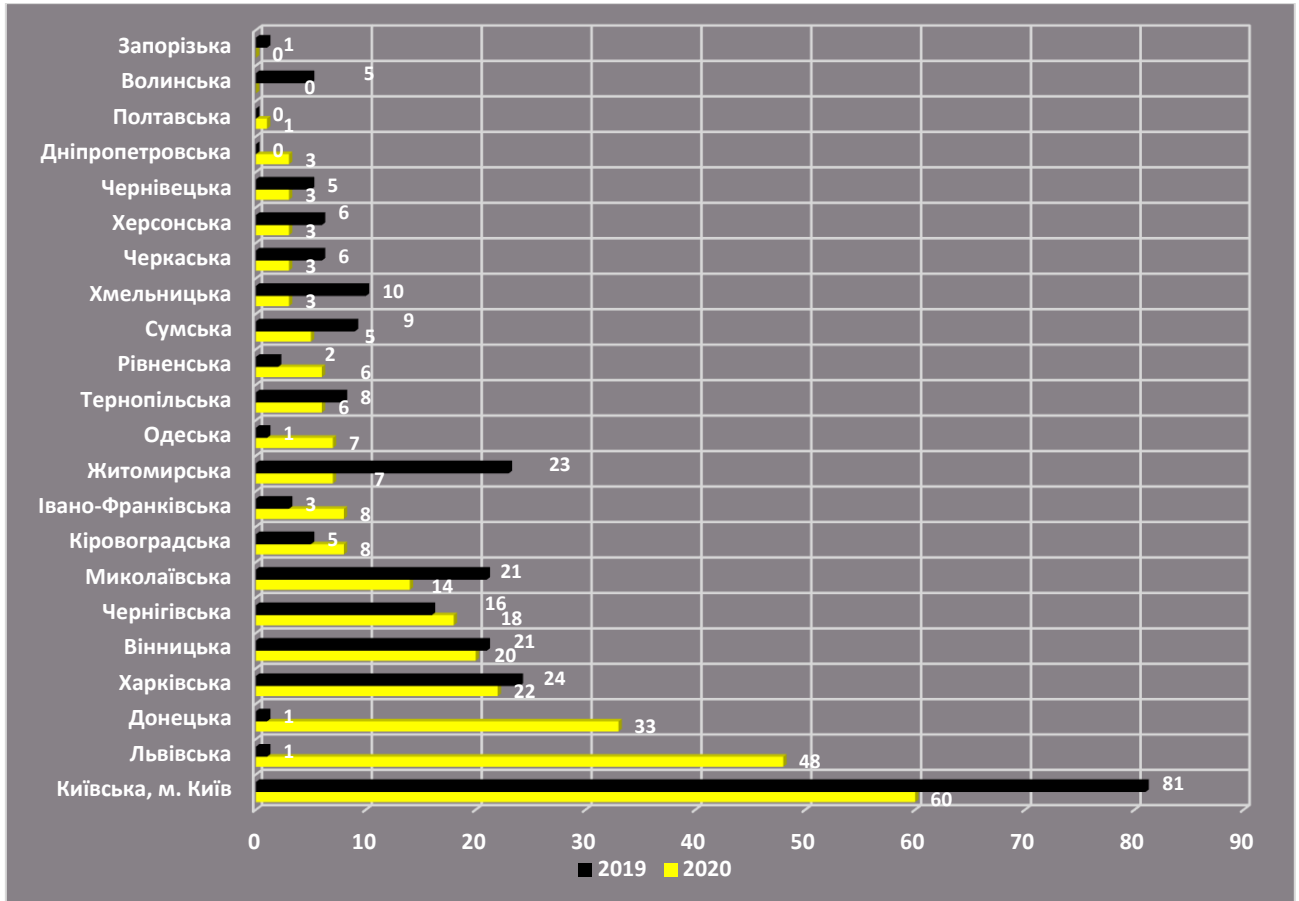
Назва показника (класифікація та наслідки ДТП)	Кількісні значення показника (випадки, особи)		(±) % до показників минулого року
	2019 рік	2020 рік	
ДТП	249	278	12 %
з вини водіїв тролейбусів	212	217	2 %
з вини водіїв трамваїв	37	61	65 %
Загинуло осіб	2	2	0 %
з вини водіїв тролейбусів	2	1	- 50 %
з вини водіїв трамваїв	0	1	100 %
Травмовано осіб	55	67	22 %
з вини водіїв тролейбусів	42	53	26 %
з вини водіїв трамваїв	13	14	8 %

Аналіз ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2020 році регіонами, де сталася найбільша кількість ДТП з вини водіїв рухомого складу



міського електричного транспорту, стали: м. Київ та Київська обл. (60 ДТП); Львівська обл. (48 ДТП); Донецька обл. (33 ДТП); Харківська обл. (22 ДТП); Вінницька обл. (20 ДТП).

Граф. 5.19. Кількість ДТП, що сталися з вини водіїв міського електричного транспорту у 2019 – 2020 рр. за областями



За інформацією ДП «КДРТІ МЕТ» станом на 01 січня 2020 року інвентарний парк тролейбусів (у т. ч. пасажирських та службових) та трамвайних вагонів (у т. ч. пасажирських та службових) України та становить 3 712 од. та 2 592 од. відповідно (загалом 6 304 од.) проти 3 942 од. та 2 594 од. відповідно станом на 01 січня 2021 року (загалом 6 536 од.).

За даними Держстату в 2020 році тролейбусами перевезено 578 999 600 пасажирів, тоді як у 2019 – 945 694 500. При цьому, пасажирообіг на цьому виді транспорту у 2020 році склав 3 452 900 000 пасажиро-кілометрів, а у 2019 – 5 407 000 000.

Крім того, у 2020 році трамваями перевезено 422 753 200 пасажирів, а у 2019 – 627 515 100. Пасажирообіг на цьому виді транспорту у 2020 році склав 2 541 000 000 пасажиро-кілометрів, тоді як у 2019 – 3 729 200 000.

Всього міським електричним транспортом у 2020 році перевезено 1 001 752 800 пасажирів, тоді як у 2019 – 1 573 209 500. Пасажирообіг на цьому виді транспорту у 2020 році склав 5 993 900 000 пасажиро-кілометрів, тоді як у 2019 – 9 136 200 000.

Також, за даними Держстату середня чисельність населення в Україні у 2020 році становила 41 745 385 осіб, тоді як у 2019 – 42 027 809.

Протягом 2019 – 2020 рр. для оцінки стану аварійності на міському електричному транспорті МІУ застосовувало такі питомі показники:

щодо міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) взагалі:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від кількості перевезених пасажирів:

1) кількість ДТП на 1 млн перевезених міським електричним транспортом пасажирів, який у 2020 році становив 0,72 проти 0,43 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 67 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 1 млн перевезених міським електричним транспортом пасажирів, який у 2020 році становив 0,007 проти 0,006 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 17 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 1 млн перевезених міським електричним транспортом пасажирів, який у 2020 році становив 0,16 проти 0,12 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 33 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від пасажирообігу:

1) кількість ДТП на 1 млн пасажиро-кілометрів на міському електричному транспорті, який у 2020 році становив 0,12 проти 0,07 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 71 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на міському електричному транспорті, який у 2020 році становив 0,00117 проти 0,00098 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 19 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 1 млн пасажиро-кілометрів на міському електричному транспорті, який у 2020 році становив 0,027 проти 0,021 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 29 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 100 транспортних засобів рухомого складу міського електричного транспорту, який у 2020 році становив 11,07 проти 10,83 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 2 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 100 транспортних засобів міського електричного транспорту, який у 2020 році становив 0,107 проти 0,142 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 25 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 100 транспортних засобів міського електричного

транспорту, який у 2020 році становив 2,494 проти 3,077 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 19 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 100 ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, який у 2020 році становив 0,97 проти 1,32 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 27 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 100 ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, який у 2020 році становив 22,51 проти 28,40 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 21 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 4,12 проти 4,43 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 7 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,01677 проти 0,02141 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 22 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на міському електричному транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,39 проти 0,46 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 15 %;

щодо трамваїв:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від кількості перевезених пасажирів:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 1 млн перевезених трамваями пасажирів, який у 2020 році становив 0,57 проти 0,29 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 97 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 1 млн перевезених трамваями пасажирів, який у 2020 році становив 0,007 проти 0,004 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 75 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 1 млн перевезених трамваями пасажирів, який у 2020 році становив 0,13 проти 0,09 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 44 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від пасажирообігу:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 1 млн пасажиро-кілометрів на трамваях, який у 2020 році становив 0,095 проти 0,049 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 94 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 1 млн пасажиро-кілометрів на трамваях, який у 2020 році становив 0,0012 проти 0,0008 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 50 %;



3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 1 млн пасажиро-кілометрів на трамваях, який у 2020 році становив 0,022 проти 0,014 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 57 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 100 трамваїв, який у 2020 році становив 9,33 проти 6,98 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 34 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 100 трамваїв, який у 2020 році становив 0,11565 проти 0,11574 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 0,1 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 100 трамваїв, який у 2020 році становив 2,12 проти 2,08 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 2 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, який у 2020 році становив 1,24 проти 1,66 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 23 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, який у 2020 році становив 22,7 проти 29,8 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 24 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 5,17 проти 5,26 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 2 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0072 проти 0,0071 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 1 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв трамваїв, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,1318 проти 0,1285 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 3 %;

щодо тролейбусів:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від кількості перевезених пасажирів:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 1 млн перевезених тролейбусами пасажирів, який у 2020 році становив 0,83 проти 0,53 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 57 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 1 млн перевезених тролейбусами пасажирів, який у 2020 році становив 0,0069 проти 0,0063 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 8 %;



3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 1 млн перевезених тролейбусами пасажирів, який у 2020 році становив 0,187 проти 0,148 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 26 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від пасажирообігу:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 1 млн пасажиро-кілометрів на тролейбусах, який у 2020 році становив 0,14 проти 0,09 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 56 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 1 млн пасажиро-кілометрів на тролейбусах, який у 2020 році становив 0,00116 проти 0,00111 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 5 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 1 млн пасажиро-кілометрів на тролейбусах, який у 2020 році становив 0,031 проти 0,026 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 19 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 100 тролейбусів, який у 2020 році становив 12,23 проти 13,52 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 10 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 100 тролейбусів, який у 2020 році становив 0,101 проти 0,162 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 38 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 100 тролейбусів, який у 2020 році становив 2,74 проти 3,77 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 27 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, який у 2020 році становив 0,8 проти 1,2 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 31 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, який у 2020 році становив 22,4 проти 27,9 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 20 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 3,57 проти 4,11 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 13 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0096 проти 0,0143 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 33 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв тролейбусів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,26 проти 0,33 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 21 %.

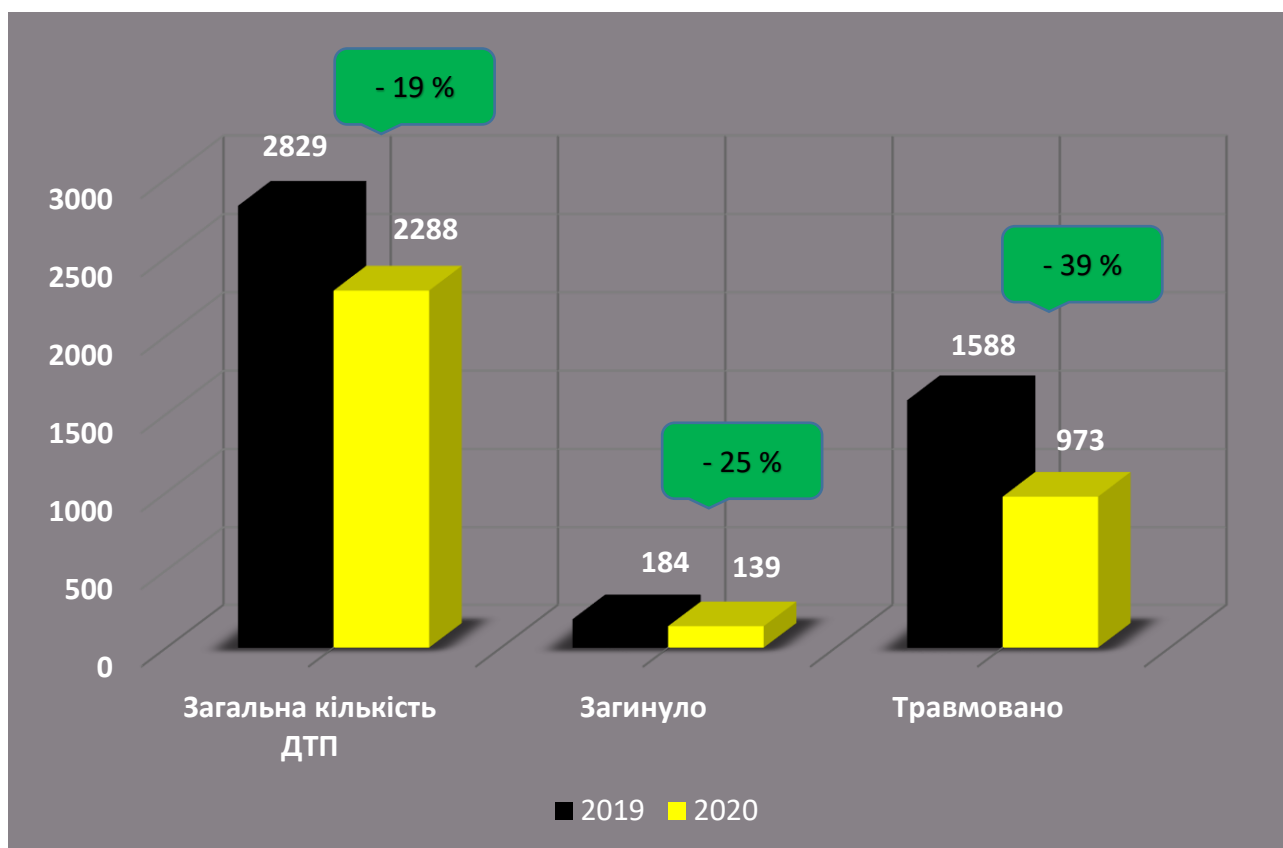
Більш докладно ознайомитися зі станом аварійності на міському електричному транспорті та рекомендаціями за результатами розслідувань ДТП, що сталися на міському електричному транспорті протягом 2019 – 2020 рр., можливо за допомогою відповідних звітів, підготовлених Укртрансбезпекою, доступних за посиланням <https://cutt.ly/snEDEZf>.



5.5. Стан аварійності та безпеки руху на автомобільному транспорті загального користування

Кількість ДТП на автомобільному транспорті загального користування у 2020 році зменшилася на 19 % у порівнянні з 2019 роком (2 288 ДТП проти 2 829 ДТП), в яких загинуло 139 осіб, що на 25 % менше ніж у 2019 році (184 особи), а кількість травмованих зменшилася на 39 % у порівнянні з показниками 2020 року (973 особи у 2020 році проти 1 588 – у 2019).

Граф. 5.20. Стан аварійності на автомобільному транспорті загального користування за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком

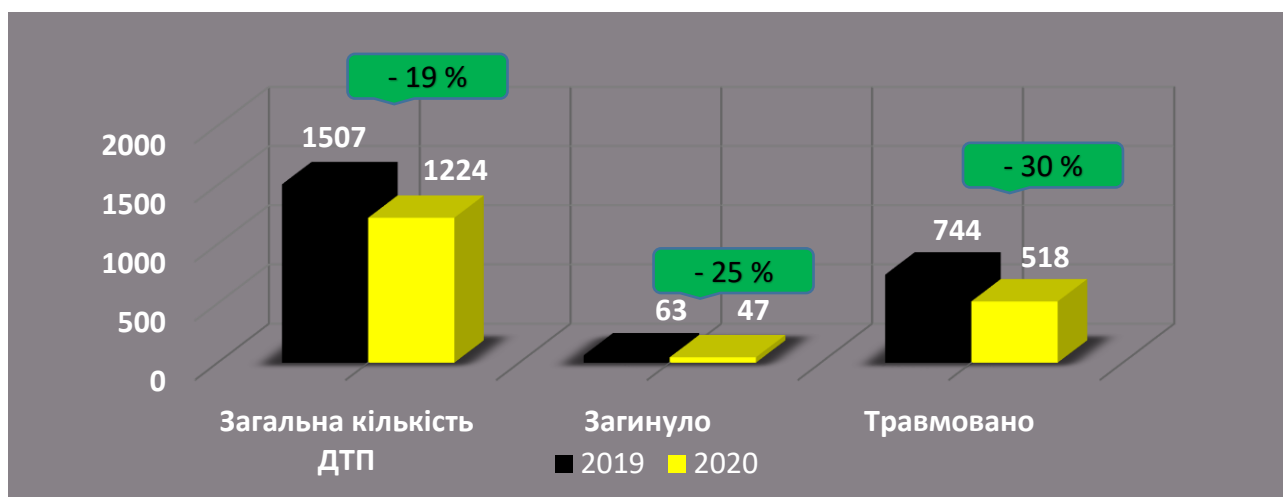


Із зазначеної кількості ДТП з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування протягом 2020 року сталися 1 224 ДТП, в яких 47 осіб загинуло, а 518 – отримали травми різного ступеня тяжкості.

За аналогічний період 2019 року з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування було допущено 1 507 ДТП, в яких 63 осіб загинуло, а 744 – отримали травми різного ступеня тяжкості.

Таким чином, рівень аварійності з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування зменшився на 19 %, кількість загиблих у цих ДТП осіб зменшилася на 25 %, а кількість травмованих зменшилась на 30 % у порівнянні з 2019 роком.

Граф. 5.21. Кількість ДТП, що сталися з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком



З вини водіїв автобусів у 2020 році сталося 1 081 ДТП, в яких 27 осіб загинули та 483 особи отримали травми. У 2019 році сталося 1 381 ДТП, в яких 32 особи загинули та 676 осіб отримали травми.

З вини водіїв вантажних автомобілів у 2020 році сталося 93 ДТП, в яких 17 осіб загинули та 20 осіб отримали травми. У 2019 році сталося 72 ДТП, в яких 29 осіб загинули та 44 особи отримали травми.

З вини водіїв таксі у 2020 році сталося 50 ДТП, в яких 3 особи загинули та 15 осіб отримали травми. У 2019 році сталося 54 ДТП, в яких 2 особи загинули, та 24 особи отримали травми.

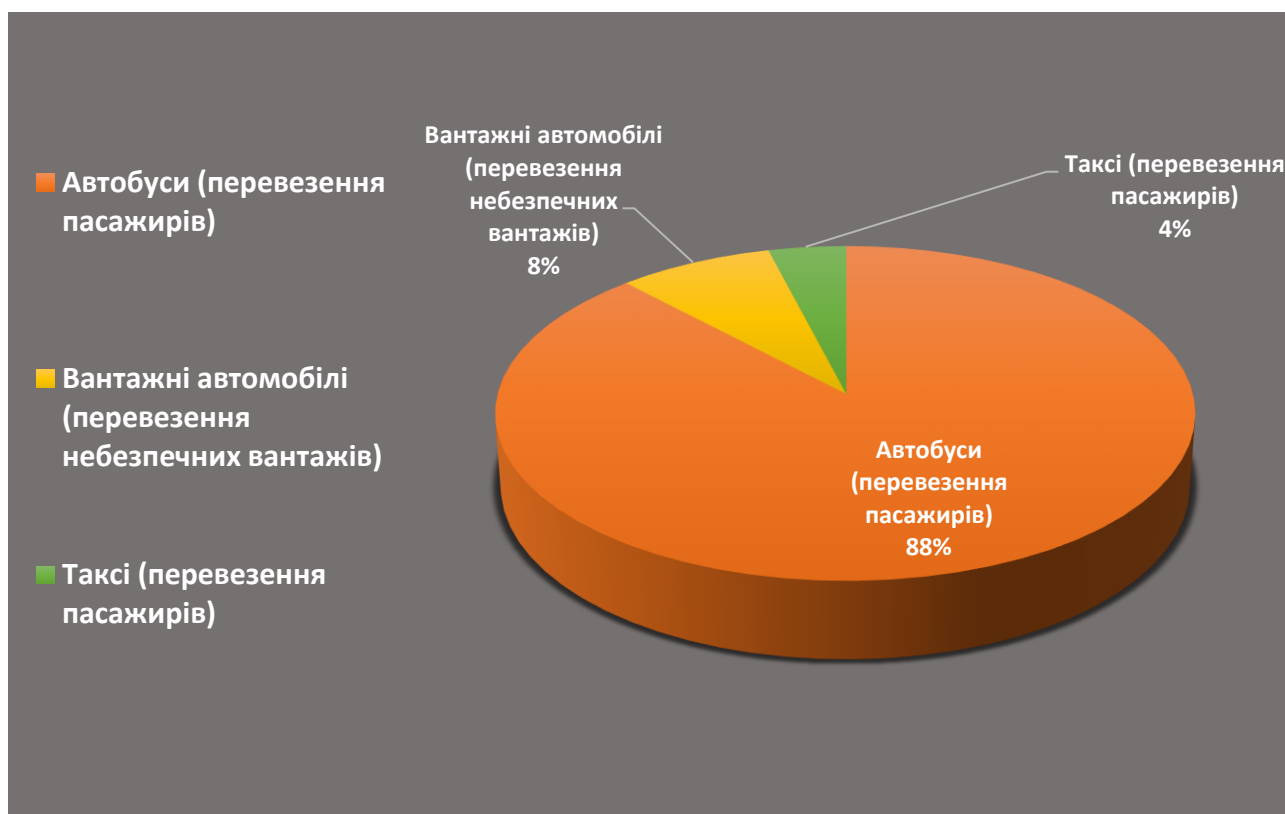
Табл. 5.22. Кількість ДТП, загиблих і травмованих у них осіб, що сталися за участі водіїв автомобільного транспорту загального користування (у тому числі з вини водіїв цього транспорту) у 2020 році у порівнянні з 2019 роком

Назва показника (класифікація та наслідки ДТП)	Кількісні значення показника (випадки, особи)		(±) % до показників минулого року
	2019 рік	2020 рік	
ДТП	2829	2288	- 19 %
за участі водіїв автобусів	2585	2031	- 21 %
за участі водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	130	153	+ 18 %
за участі водіїв легкових автомобілів-таксі	114	104	- 9 %
Загинуло осіб	184	139	- 25 %
за участі водіїв автобусів	124	83	- 33 %
за участі водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	54	53	- 2 %
за участі водіїв легкових автомобілів-таксі	6	3	- 50 %
Травмовано осіб	1588	973	- 39 %
за участі водіїв автобусів	1454	895	- 38 %
за участі водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	86	48	- 44 %
за участі водіїв легкових автомобілів-таксі	48	30	- 38 %

Табл. 5.23. Кількість ДТП, загиблих і травмованих у них осіб, що сталися з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування у 2020 році у порівнянні з 2019 роком

Назва показника (класифікація та наслідки ДТП)	Кількісні значення показника (випадки, особи)		(±) % до показників минулого року
	2019 рік	2020 рік	
ДТП	1507	1224	- 19 %
з вини водіїв автобусів	1388	1081	- 22 %
з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	72	93	29 %
з вини водіїв легкових автомобілів-таксі	54	50	- 7 %
Загинуло осіб	63	47	25 %
з вини водіїв автобусів	32	27	- 16 %
з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	29	17	- 41 %
з вини водіїв легкових автомобілів-таксі	2	3	50 %
Травмовано осіб	744	518	- 30 %
з вини водіїв автобусів	676	483	- 29 %
з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	44	20	- 55 %
з вини водіїв легкових автомобілів-таксі	24	15	- 38 %

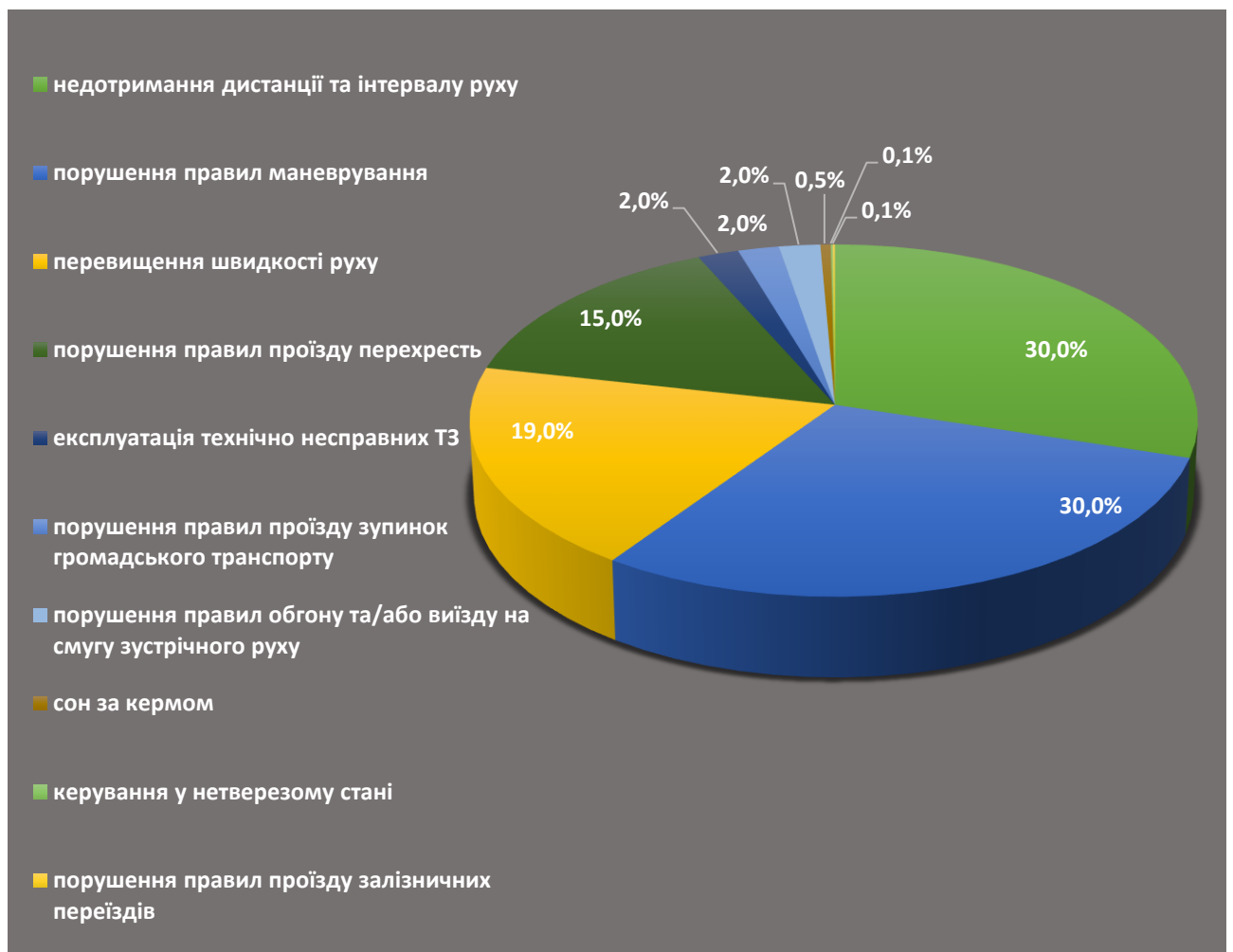
Граф. 5.24. Відсоткове співвідношення кількості ДТП, що сталися з вини водіїв автобусів, вантажних автомобілів, таксі у 2020 році



Проведений аналіз аварійності показав, що основними причинами настання цих ДТП є:

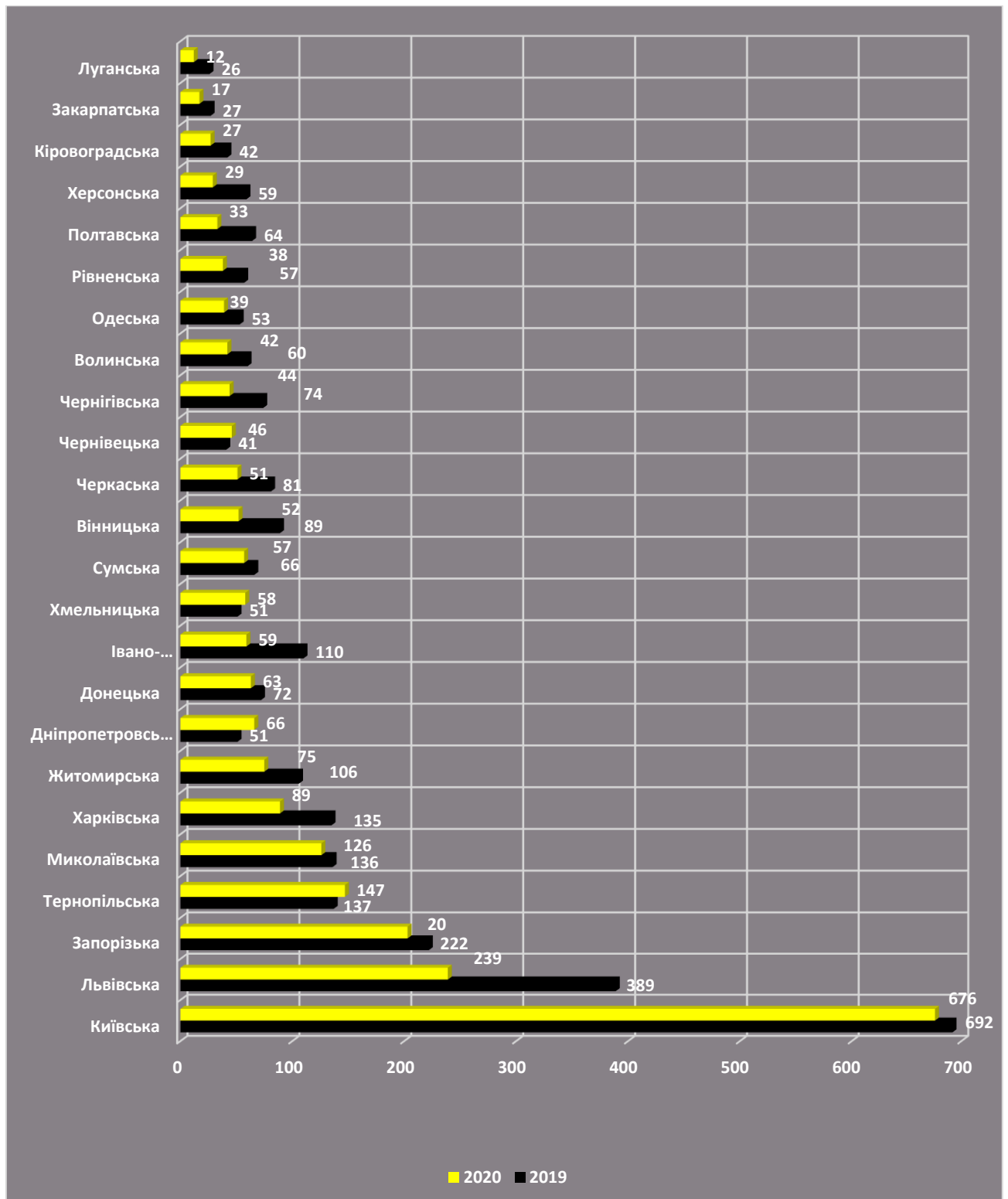
- порушення правил маневрування (30 %);
- недотримання дистанції та інтервалу руху (30 %);
- перевищення швидкості руху (19 %);
- порушення правил проїзду перехресть (15 %);
- експлуатація технічно несправних ТЗ (2 %);
- порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту (2 %);
- порушення правил обгону та/або виїзду на смугу зустрічного руху (2 %).

Граф. 5.25. Розподіл ДТП, що сталися з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування за передумовами їх виникнення у 2020 році



Аналіз ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2020 році найбільшу різницю у кількості ДТП, допущених за участю водіїв автомобільного транспорту загального користування, порівняно з 2019 роком, зафіксовано у Дніпропетровській (+ 29 %), Хмельницькій (+ 14 %), Чернівецькій (+ 12 %) та Тернопільській (+ 7 %) областях.

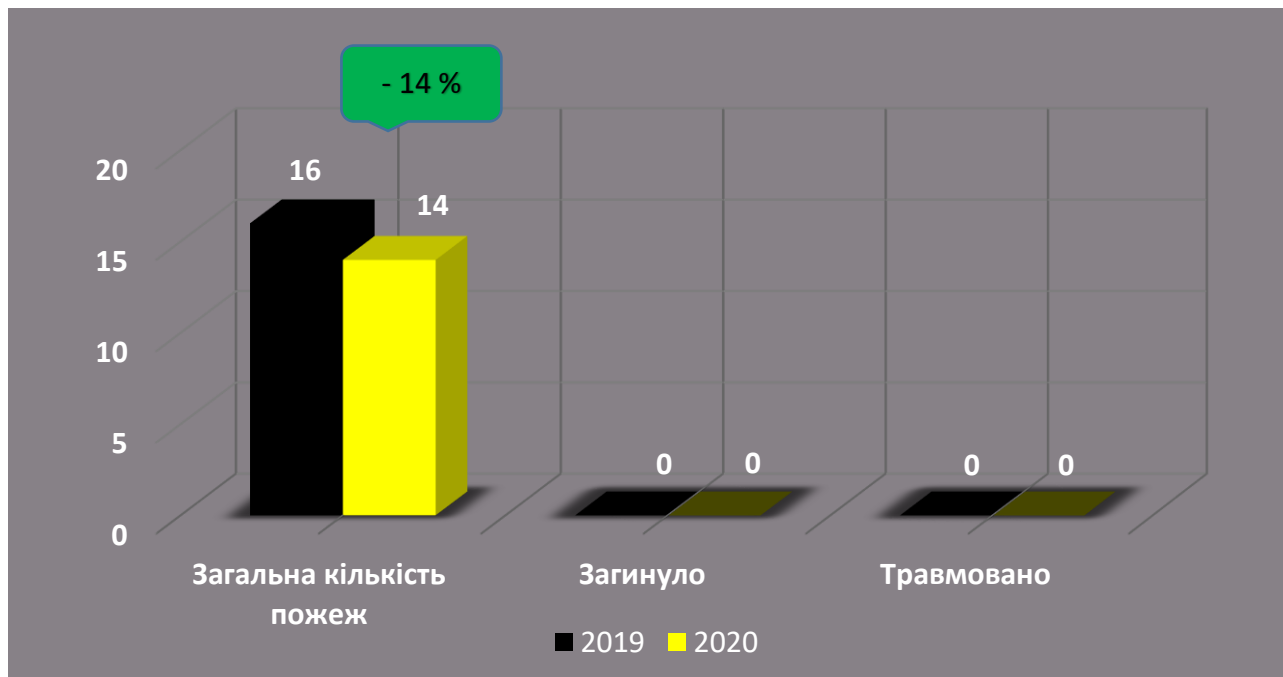
Граф. 5.26. Кількість ДТП, що сталися за участі водіїв автомобільного транспорту загального користування у 2019 – 2020 рр. за територіальною ознакою



Згідно зі статистичними даними протягом 2020 року за участю автомобільного транспорту загального користування сталися 16 пожеж, без постраждалих. У 2019 році на цьому виді транспорту сталося 14 пожеж, в яких також без постраждалих.

З порівняння показників видно, що у 2020 році кількість пожеж на автомобільному транспорті загального користування збільшилася на 14 % порівняно з відповідним періодом 2019 року.

Граф. 5.27. Кількість пожеж на автомобільному транспорті загального користування протягом 2020 року в порівнянні з 2019 роком



За даними Укртрансбезпеки станом на 01 січня 2020 року кількість ТЗ, закріплених як засоби провадження господарської діяльності за суб'єктами господарювання, які отримали право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, а також міжнародного перевезення вантажів, автомобільним транспортом, становить 142 759 од. проти 146 589 од. відповідно станом на 01 січня 2021 року.

Крім того, станом на 01 січня 2020 року кількість автобусів, закріплених як засоби провадження господарської діяльності за суб'єктами господарювання, які отримали право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів автомобільним транспортом, становить 54 335 од. проти 55 982 од. відповідно станом на 01 січня 2021 року.

Станом на 01 січня 2020 року кількість вантажних автомобілів, закріплених як засоби провадження господарської діяльності за суб'єктами господарювання, які отримали право провадження господарської діяльності з міжнародного перевезення вантажів, а також перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів, автомобільним транспортом, становить 70 201 од. проти 70 977 од. відповідно станом на 01 січня 2021 року.

Також, станом на 01 січня 2020 року кількість автомобілів-таксі, закріплених як засоби провадження господарської діяльності за суб'єктами господарювання, які отримали право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення, становить 18 196 од. проти 19 630 од. відповідно станом на 01 січня 2021 року.

За даними Держстату в 2020 році автобусами перевезено 1 083 872 700 пасажирів, тоді як у 2019 – 1 804 929 300. При цьому, пасажирообіг на цьому виді транспорту у 2020 році склав 19 092 200 000 пасажиро-кілометрів, а у 2019 – 33 879 900 000.

Також, за даними Держстату середня чисельність населення в Україні у 2020 році становила 41 745 385 осіб, тоді як у 2019 – 42 027 809.

Протягом 2019 – 2020 рр. для оцінки стану аварійності на автомобільному транспорті загального користування МІУ застосовувало такі питомі показники:

щодо автомобільного транспорту загального користування взагалі:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися на автомобільному транспорті загального користування, на 100 ТЗ автомобільного транспорту загального користування, який у 2020 році становив 1,56 проти 1,98 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 21 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на автомобільному транспорті загального користування, на 100 ТЗ автомобільного транспорту загального користування, який у 2020 році становив 0,095 проти 0,129 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 26 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на автомобільному транспорті загального користування, на 100 ТЗ автомобільного транспорту загального користування, який у 2020 році становив 0,664 проти 1,112 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 40 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на автомобільному транспорті загального користування, на 100 ДТП, що сталися на цьому виді транспорту, який у 2020 році становив 6,08 проти 6,50 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 7 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на автомобільному транспорті загального користування, на 100 ДТП, що сталися на цьому виді транспорту, який у 2020 році становив 42,53 проти 56,13 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 24 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на автомобільному транспорті загального користування, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 12,50 проти 10,38 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 20 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на автомобільному транспорті загального користування, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,33297 проти 0,43781 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 24 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на автомобільному транспорті загального користування, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 2,33 проти 3,78 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 38 %;

щодо автобусів:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від кількості перевезених пасажирів:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 1 млн перевезених автобусами пасажирів, який у 2020 році становив 1,87 проти 1,43 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 31 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 1 млн перевезених автобусами пасажирів, який у 2020 році становив 0,077 проти 0,069 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 12 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 1 млн перевезених автобусами пасажирів, який у 2020 році становив 0,83 проти 0,81 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 3 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень аварійності на цьому виді транспорту в залежності від пасажирообігу:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 1 млн пасажиро-кілометрів на автобусах, який у 2020 році становив 0,106 проти 0,076 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 40 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 1 млн пасажиро-кілометрів на автобусах, який у 2020 році становив 0,0043 проти 0,0037 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 16 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 1 млн пасажиро-кілометрів на автобусах, який у 2020 році становив 0,047 проти 0,043 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 9 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 автобусів, який у 2020 році становив 3,63 проти 4,76 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 22 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 автобусів, який у 2020 році становив 0,14826 проти 0,22821 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 35 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі автобусів, на 100 автобусів, який у 2020 році становив 1,60 проти 2,68 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 40 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, який у 2020 році становив 4,09 проти 4,80 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 15 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, який у 2020 році становив 44,1 проти 56,2 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 22 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 8,49 проти 7,86 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 8 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,1988 проти 0,2950 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 33 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 2,1439 проти 3,4296 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 38 %;

щодо вантажних автомобілів, які використовуються для міжнародного перевезення вантажів, а також перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів (далі – вантажні автомобілі):

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 вантажних автомобілів, який у 2020 році становив 0,22 проти 0,19 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 16 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 вантажних автомобілів, який у 2020 році становив 0,07467 проти 0,07692 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 3 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі вантажних автомобілів, на 100 вантажних автомобілів, який у 2020 році становив 0,006 проти 0,12 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 95 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, який у 2020 році становив 34,64 проти 40,77 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 15 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, який у 2020 році становив 31,4 проти 66,2 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 53 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,1270 проти 0,1285 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 1 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,1150 проти 0,2046 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 44 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 52,48 проти 38,57 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 36 %;

щодо автомобілів-таксі та легкових автомобілів на замовлення (далі – автомобілі-таксі):

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв автомобілів-таксі, на 100 автомобілів-таксі, який у 2020 році становив 0,53 проти 0,63 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 16 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автомобілів-таксі, на 100 автомобілів-таксі, який у 2020 році становив 0,01528 проти 0,03297 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 54 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі автомобілів-таксі, на 100 автомобілів-таксі, який у 2020 році становив 0,153 проти 0,264 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 42 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автомобілів-таксі, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв автомобілів-таксі, який у 2020 році становив 2,89 проти 5,26 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 45 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автомобілів-таксі, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв автомобілів-таксі, який у 2020 році становив 28,8 проти 42,1 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 32 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автомобілів-таксі, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0072 проти 0,0143 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 50 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автомобілів-таксі, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0719 проти 0,1142 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 37 %;



2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автомобілів-таксі, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 9,09 проти 11,11 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 18 %.

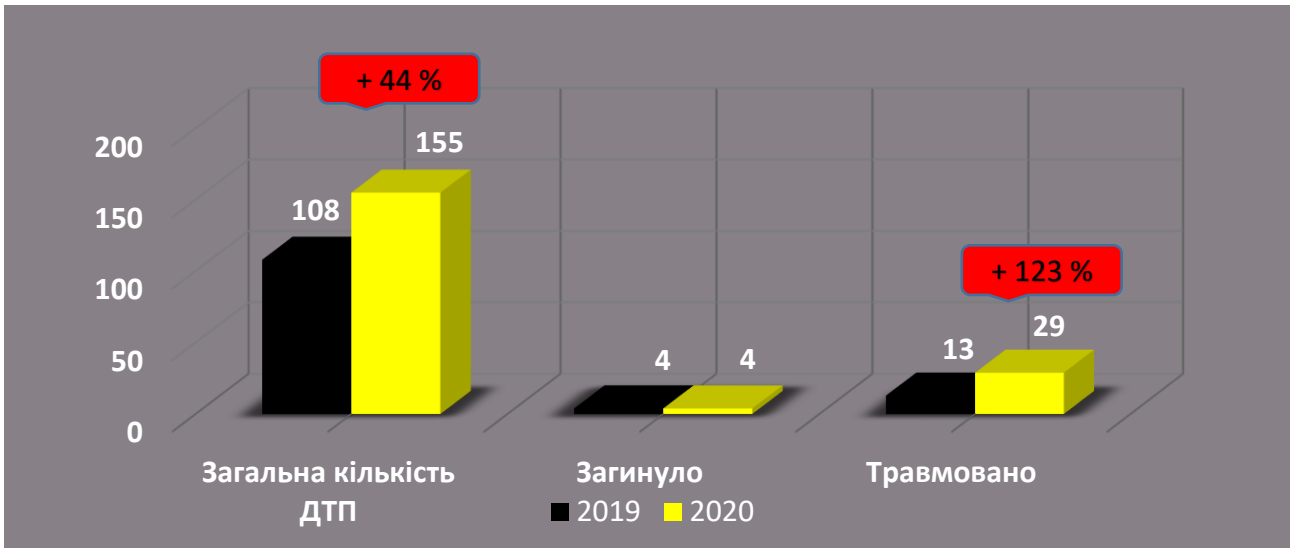
Під час оцінки МІУ стану аварійності на автомобільному транспорті загального користування питомі показники, що базуються на даних щодо вантажообігу та обсягу перевезення небезпечних вантажів, небезпечних відходів та міжнародного перевезення вантажів, пасажирообігу та обсягу перевезення пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення, не застосовувалися через брак необхідних даних.

Більш докладно ознайомитися зі станом аварійності на автомобільному транспорті загального користування та рекомендаціями за результатами розслідувань ДТП, що сталися на автомобільному транспорті загального користування протягом 2019 – 2020 рр., можливо за допомогою відповідних звітів, підготовлених Укртрансбезпекою, доступних за посиланням <https://cutt.ly/snEDEZf>.

5.6. Стан аварійності та безпеки руху на відомчому автомобільному транспорті

У 2020 році на відомчому автомобільному транспорті сталися 155 ДТП проти 108 ДТП у 2019 році, що більше на 44 %. У ДТП, що сталися у 2020 році, загинуло 4 особи проти 4 осіб, які загинули у 2019 році, та травмовано 29 осіб проти 13 осіб, травмованих у 2019 році, що більше на 123 %.

Граф. 5.28. Стан аварійності на відомчому автомобільному транспорті за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком



Із зазначеної кількості ДТП з вини водіїв відомчого автомобільного транспорту у 2020 році сталися 55 ДТП проти 48 ДТП у 2019 році, що більше на 15 %. У ДТП, що сталися у 2020 році, загинула 1 особа проти 2 осіб, які загинули у 2019 році, що менше на 50 %, проте травмовано 7 осіб проти 3 осіб, травмованих у 2019 році, що більше на 133 %.

Граф. 5.29. Кількість ДТП, що сталися з вини водіїв відомчого автомобільного транспорту за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком



За участі водіїв автобусів відомчого автомобільного транспорту в 2020 році сталося 12 ДТП, в яких 1 особа загинула. У 2019 році сталося 15 ДТП, в яких 2 особи отримали травми.

За участі водіїв легкових автомобілів відомчого автомобільного транспорту в 2020 році сталося 49 ДТП, в яких 1 особа загинула, а 8 осіб було травмовано. У 2019 році сталося 26 ДТП, в яких 2 особи загинули.

За участі водіїв вантажних автомобілів відомчого автомобільного транспорту в 2020 році сталося 88 ДТП, в яких 2 особи загинули, а 19 осіб отримали травми. У 2019 році сталося 66 ДТП, в яких 2 особи загинули, а 11 осіб отримали травми.

Крім того, за участі водіїв ТЗ відомчого автомобільного транспорту інших типів у 2020 році сталося 3 ДТП, в яких 2 особи отримали травми. У 2019 році сталося 4 ДТП, в яких постраждалих немає.

Табл. 5.30. Кількість ДТП, загиблих і травмованих у них осіб, що сталися за участі водіїв відомчого автомобільного транспорту (у тому числі з вини водіїв цього транспорту) у 2020 році у порівнянні з 2019 роком

Назва показника (класифікація та наслідки ДТП)	Кількісні значення показника (випадки, особи)		(±) % до показників минулого року
	2019 рік	2020 рік	
ДТП	108	155	+ 44 %
за участі водіїв автобусів	12	15	+ 25 %
за участі водіїв легкових автомобілів	26	49	+ 89 %
за участі водіїв вантажних автомобілів	66	88	+ 33 %
за участі водіїв ТЗ інших типів	4	3	- 25 %
Загинуло осіб	4	4	-
за участі водіїв автобусів	-	1	+ 100 %
за участі водіїв легкових автомобілів	2	1	- 50 %
за участі водіїв вантажних автомобілів	2	2	-
за участі водіїв ТЗ інших типів	-	-	-
Травмовано осіб	13	29	+ 123 %
за участі водіїв автобусів	2	-	- 100 %
за участі водіїв легкових автомобілів	-	8	+ 100 %
за участі водіїв вантажних автомобілів	11	19	+ 73 %
за участі водіїв ТЗ інших типів	-	2	+ 100 %

З вини водіїв автобусів відомчого автомобільного транспорту в 2020 році сталося 6 ДТП, в яких 1 особа загинула. У 2019 році сталося 3 ДТП, в яких постраждалих немає.

З вини водіїв легкових автомобілів відомчого автомобільного транспорту в 2020 році сталося 11 ДТП, в яких 1 особу травмовано. У 2019 році сталося 8 ДТП, в яких 1 особа загинула.

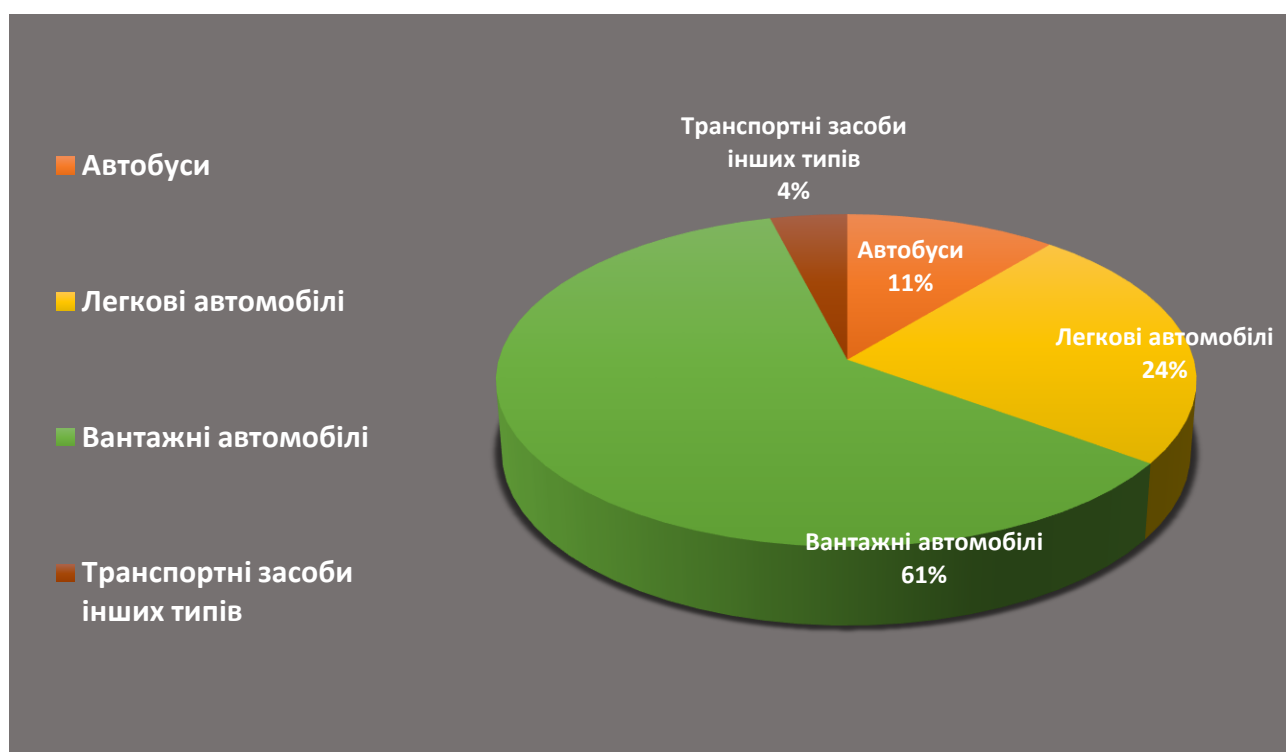
З вини водіїв вантажних автомобілів відомчого автомобільного транспорту в 2020 році сталося 37 ДТП, в яких 6 осіб отримали травми. У 2019 році сталося 35 ДТП, в яких 1 особа загинула, а 3 особи отримали травми.

Крім того, з вини водіїв ТЗ відомчого автомобільного транспорту інших типів у 2020 році сталася 1 ДТП, в якій постраждалих немає. У 2019 році сталося 2 ДТП, в яких постраждалих також немає.

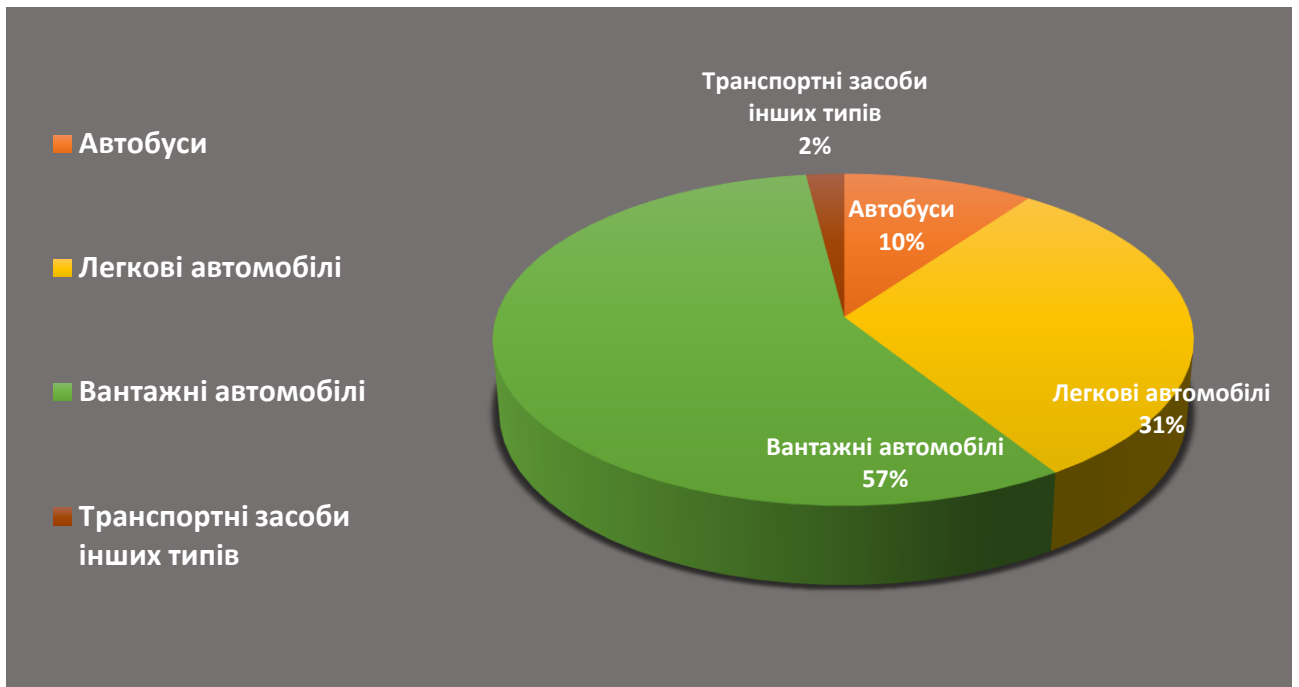
Табл. 5.31. Кількість ДТП, загиблих і травмованих у них осіб, що сталися з вини водіїв відомчого автомобільного транспорту в 2020 році у порівнянні з 2019 роком

Назва показника (класифікація та наслідки ДТП)	Кількісні значення показника (випадки, особи)		(±) % до показників минулого року
	2019 рік	2020 рік	
ДТП	48	55	+ 17 %
з вини водіїв автобусів	3	6	+ 100 %
з вини водіїв легкових автомобілів	8	11	+ 57 %
з вини водіїв вантажних автомобілів	35	37	+ 6 %
з вини водіїв ТЗ інших типів	2	1	- 50 %
Загинуло осіб	2	1	- 50 %
з вини водіїв автобусів	-	1	+ 100 %
з вини водіїв легкових автомобілів	1	-	- 100 %
з вини водіїв вантажних автомобілів	1	-	- 100 %
з вини водіїв ТЗ інших типів	-	-	-
Травмовано осіб	3	7	+ 133 %
з вини водіїв автобусів	-	-	-
з вини водіїв легкових автомобілів	-	1	+ 100 %
з вини водіїв вантажних автомобілів	3	6	+ 100 %
з вини водіїв ТЗ інших типів	-	-	-

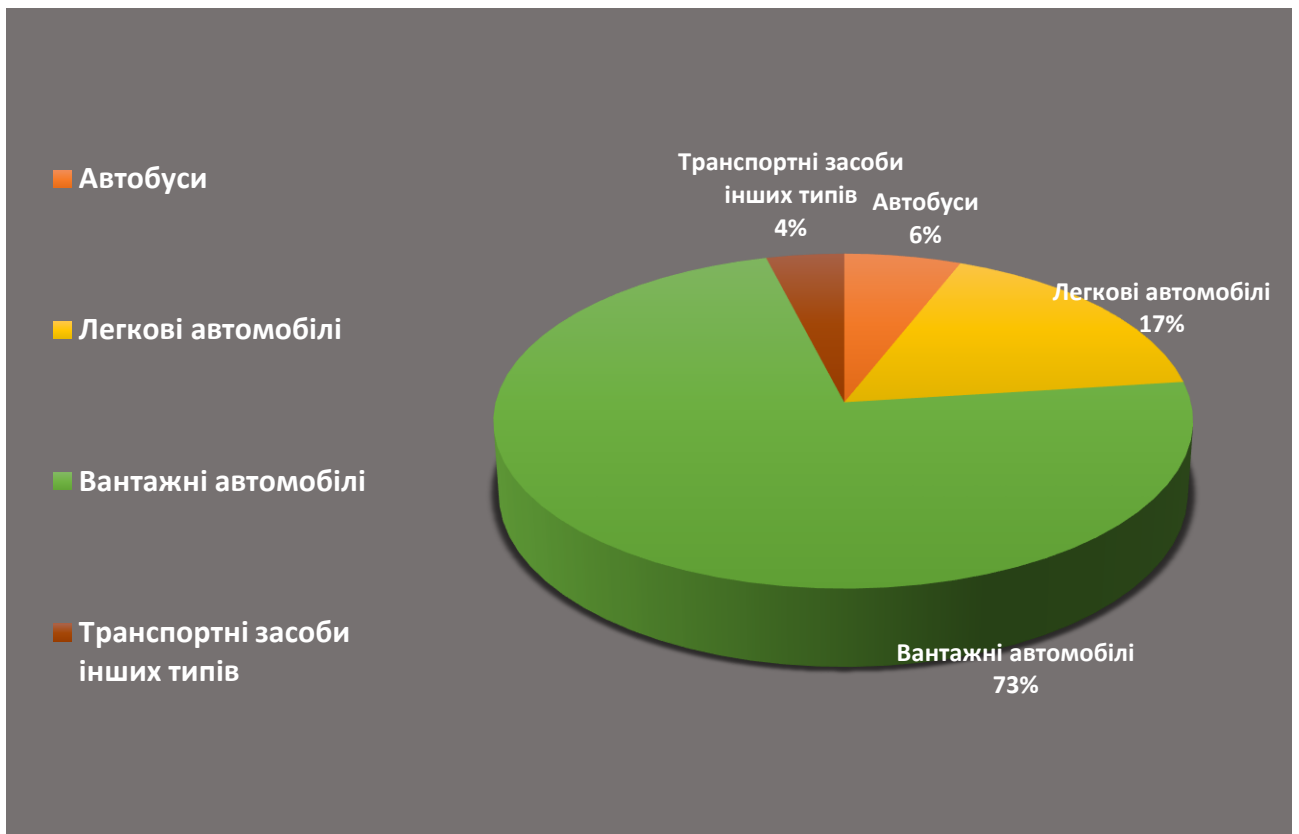
Граф. 5.32. Відсоткове співвідношення кількості ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, легкових та вантажних автомобілів, а також інших типів ТЗ, відомчого автомобільного транспорту у 2019 році



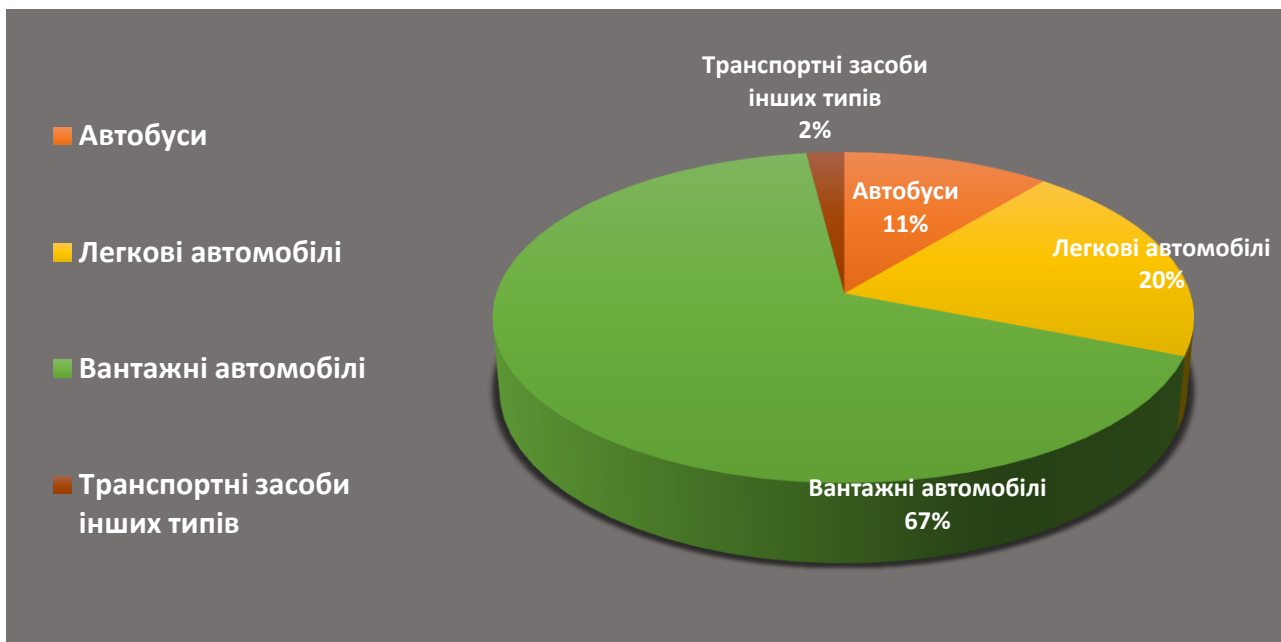
Граф. 5.33. Відсоткове співвідношення кількості ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, легкових та вантажних автомобілів, а також інших типів ТЗ, відомчого автомобільного транспорту у 2020 році



Граф. 5.34. Відсоткове співвідношення кількості ДТП, що сталися з вини водіїв автобусів, легкових та вантажних автомобілів, а також інших типів ТЗ, відомчого автомобільного транспорту у 2019 році



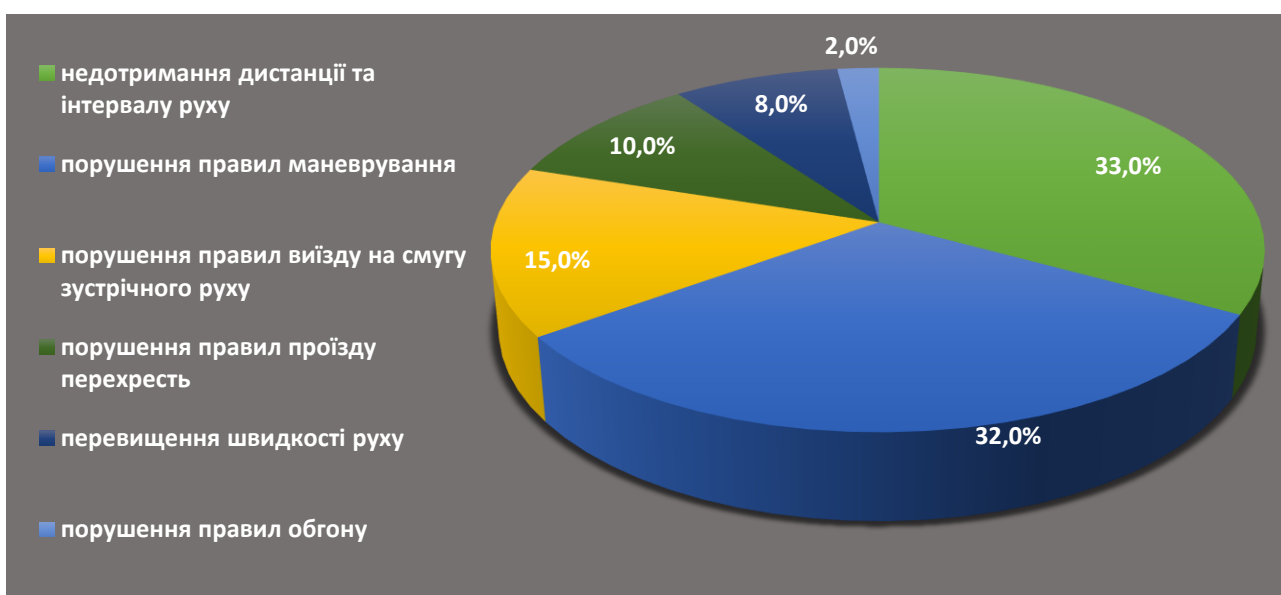
Граф. 5.35. Відсоткове співвідношення кількості ДТП, що сталися з вини водіїв автобусів, легкових та вантажних автомобілів, а також інших типів ТЗ, відомчого автомобільного транспорту у 2020 році



Проведений аналіз аварійності на відомчому автомобільному транспорті показав, що основними передумовами настання ДТП у 2019 році є:

- недотримання дистанції та інтервалу руху (33 %);
- порушення правил маневрування (32 %);
- порушення правил виїзду на смугу зустрічного руху (15 %);
- порушення правил проїзду перехресть (10 %);
- перевищення швидкості руху (8 %);
- порушення правил обгону (2 %).

Граф. 5.36. Розподіл ДТП, що сталися за участі водіїв відомчого автомобільного транспорту за передумовами їх виникнення у 2019 році



Проведений аналіз аварійності на відомчому автомобільному транспорті показав, що основними передумовами настання ДТП у 2020 році є:

- недотримання дистанції та інтервалу руху (35 %);
- порушення правил маневрування (22 %);
- порушення правил проїзду перехресть (22 %);
- порушення правил виїзду на смугу зустрічного руху (10 %);
- перевищення швидкості руху (9 %);
- порушення правил обгону (1 %);
- сон за кермом (1 %).

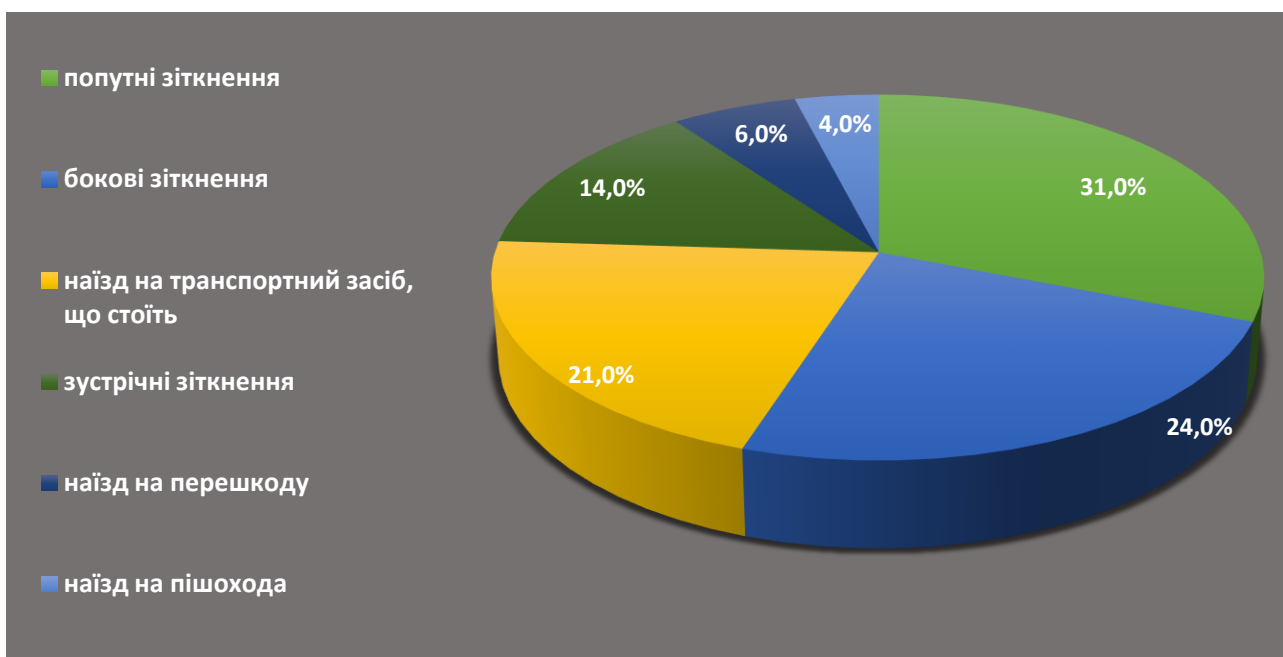
Граф. 5.37. Розподіл ДТП, що сталися за участі водіїв відомчого автомобільного транспорту за передумовами їх виникнення у 2020 році



Проведений аналіз аварійності на відомчому автомобільному транспорті також показав, що основними видами ДТП у 2019 році були:

- попутні зіткнення (31 %);
- бокові зіткнення (24 %);
- наїзд на транспортний засіб, що стоїть (21 %);
- зустрічні зіткнення (14 %);
- наїзд на перешкоду (6 %);
- наїзд на пішохода (4 %).

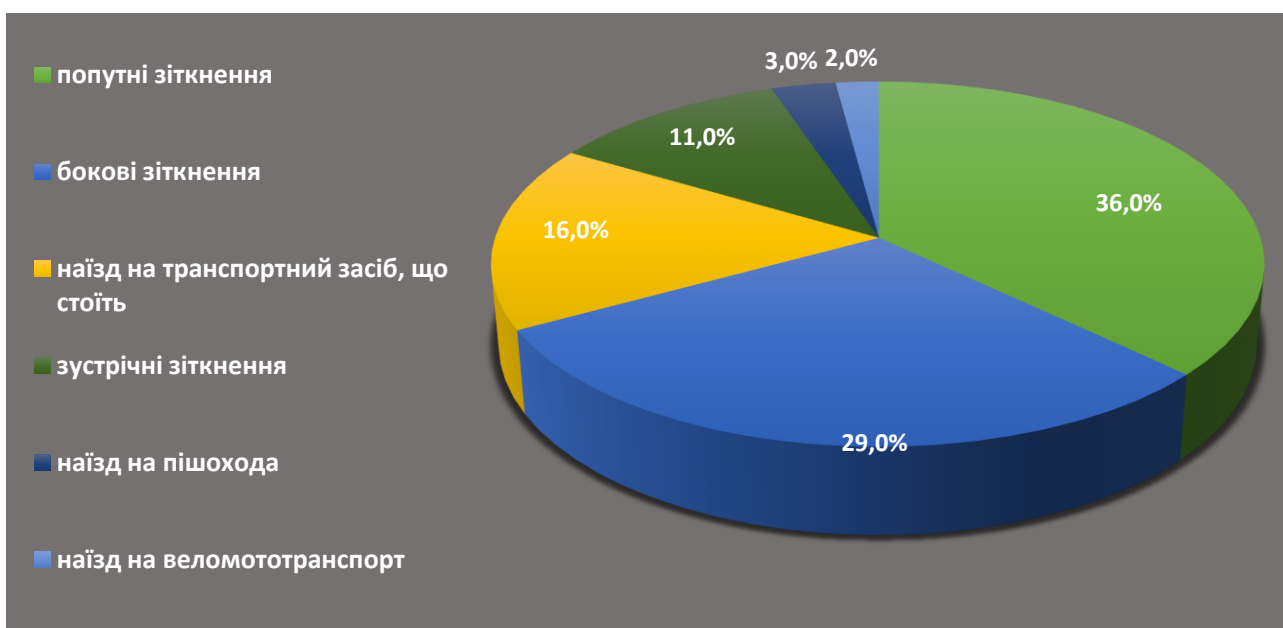
Граф. 5.38. Розподіл ДТП, що сталися за участі водіїв відомчого автомобільного транспорту за видами ДТП у 2019 році



Проведений аналіз аварійності на відомчому автомобільному транспорті також показав, що основними видами ДТП у 2020 році були:

- попутні зіткнення (36 %);
- бокові зіткнення (29 %);
- наїзд на транспортний засіб, що стоїть (16 %);
- зустрічні зіткнення (11 %);
- наїзд на пішохода (3 %);
- наїзд на веломототранспорт (2 %).

Граф. 5.39. Розподіл ДТП, що сталися за участі водіїв відомчого автомобільного транспорту за видами ДТП у 2019 році



Крім того, аналіз свідчить, що більшу частину ДТП за участі водіїв відомчого автомобільного транспорту, що сталися у 2019 році, скоєно у серпні (12 %), лютому (10 %), червні (10 %), липні (10 %), листопаді (10 %) та жовтні (9 %).

Разом з цим, більшу частину ДТП за участі водіїв відомчого автомобільного транспорту, що сталися у 2020 році, скоєно у грудні (13 %), лютому (12 %), вересні (11 %), жовтні (11 %), листопаді (11 %), січні (8 %) та березні (8 %).

Також, з отриманих даних вбачається, що найчастіше такі ДТП траплялися у 2019 році у денну пору доби (з 10:00 до 17:00) (44 %) та ранкову (з 05:00 до 10:00) (28 %), а у 2020 – у денну (53 %), ранкову (22 %) та вечірню (з 17:00 до 22:00) (17 %).

Цікавим є факт, що більшість ДТП за участі водіїв відомчого автомобільного транспорту, що сталися у 2019 році, скоєно за участі водіїв, віком від 50 і більше років (48 %), від 35 до 50 років (37 %), від 21 до 35 років (14 %), а у 2020 році – від 50 і більше років (52 %), від 35 до 50 років (32 %), від 21 до 35 років (16 %).

Також цікавим є факт, що більша частина вказаних ДТП сталася у 2019 році на автомобільних дорогах (47 %), в обласних центрах (22 %), у м. Києві (20 %), а у 2020 – на автомобільних дорогах (37 %), в обласних центрах (30 %), у м. Києві (19 %). Решта таких ДТП сталася у сільській місцевості.

Разом з цим, виконати аналіз аварійності на відомчому автомобільному транспорті у частині порівняння кількості загиблих та травмованих внаслідок ДТП на вказаному виді транспорту осіб в залежності від передумов, видів ДТП, місяців року, пори доби, віку водія та тривалості його роботи, періоду експлуатації ТЗ, а також місця скоєння ДТП, неможливо через брак інформації. Такий аналіз буде виконано у наступні звітні періоди, за умови наявності відповідних даних.

За даними, отриманими від підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління МІУ, а також підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління центральних органів виконавчої влади України, діяльність яких спрямовується і координується КМУ через Міністра інфраструктури, станом на 31 грудня 2020 року кількість ТЗ, закріплених за відомчим автомобільним транспортом, становить 33 408 од. проти 33 073 од. відповідно станом на 31 грудня 2019 року.

Крім того, станом на 31 грудня 2020 року кількість автобусів, закріплених за відомчим автомобільним транспортом, становить 1 613 од. проти 1 664 од. відповідно станом на 31 грудня 2019 року

Станом на 31 грудня 2020 року легкових автомобілів, закріплених за відомчим автомобільним транспортом, становить 7 180 од. проти 5 437 од. відповідно станом на 31 грудня 2019 року.



Станом на 31 грудня 2020 року кількість вантажних автомобілів, закріплених за відомчим автомобільним транспортом, становить 15 012 од. проти 14 544 од. відповідно станом на 31 грудня 2019 року.

Також, станом на 31 грудня 2020 року кількість ТЗ інших типів, закріплених за відомчим автомобільним транспортом, становить 11 072 од. проти 11 438 од. відповідно станом на 31 грудня 2019 року.

За даними Держстату середня чисельність населення в Україні у 2020 році становила 41 745 385 осіб, тоді як у 2019 – 42 027 809.

Протягом 2019 – 2020 рр. для оцінки стану аварійності на відомчому автомобільному транспорті МІУ застосовувало такі питомі показники:

щодо відомчого автомобільного транспорту взагалі:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися на відомчому автомобільному транспорті, на 100 ТЗ відомчого автомобільного транспорту, який у 2020 році становив 0,46 проти 0,32 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 44 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на відомчому автомобільному транспорті, на 100 ТЗ відомчого автомобільного транспорту, який у 2020 році становив 0,01197 проти 0,01209 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 1 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на відомчому автомобільному транспорті, на 100 ТЗ відомчого автомобільного транспорту, який у 2020 році становив 0,087 проти 0,039 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 123 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на відомчому автомобільному транспорті, на 100 ДТП, що сталися на цьому виді транспорту, який у 2020 році становив 2,60 проти 3,77 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 31 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на відомчому автомобільному транспорті, на 100 ДТП, що сталися на цьому виді транспорту, який у 2020 році становив 18,83 проти 12,26 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 53 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на відомчому автомобільному транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,00958 проти 0,00952 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 1 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися на відомчому автомобільному транспорті, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,07 проти 0,03 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 133 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися на відомчому автомобільному транспорті, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який

у 2020 році становив 12,12 проти 23,53 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 49 %;

щодо автобусів, закріплених за відомчим автомобільним транспортом:
за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 автобусів, який у 2020 році становив 0,93 проти 0,72 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 29 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 автобусів, який у 2020 році становив 0,06199 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі автобусів, на 100 автобусів, який у 2020 році становив 0 проти 0,12 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, який у 2020 році становив 6,67 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, який у 2020 році становив 0 проти 16,7 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 100 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,1988 проти 0,2950 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 33 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв автобусів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0024 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

щодо легкових автомобілів, закріплених за відомчим автомобільним транспортом:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв легкових автомобілів, на 100 легкових автомобілів, який у 2020 році становив 0,68 проти 0,48 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 42 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв легкових автомобілів, на 100 легкових автомобілів, який у 2020 році становив 0,01393 проти 0,03678 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 62 %;



3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі легкових автомобілів, на 100 легкових автомобілів, який у 2020 році становив 0,11 проти 0,20 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 45 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв легкових автомобілів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв легкових автомобілів, який у 2020 році становив 2,04 проти 7,69 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 74 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв легкових автомобілів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв легкових автомобілів, який у 2020 році становив 16,3 проти 42,3 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 62 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв легкових автомобілів, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 11,1 проти 15,4 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 28 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв легкових автомобілів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0024 проти 0,0048 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 50 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв легкових автомобілів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0192 проти 0,0262 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 27 %;

щодо вантажних автомобілів, закріплених за відомчим автомобільним транспортом:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 вантажних автомобілів, який у 2020 році становив 0,59 проти 0,45 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 31 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 вантажних автомобілів, який у 2020 році становив 0,01332 проти 0,01375 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 3 %;

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі вантажних автомобілів, на 100 вантажних автомобілів, який у 2020 році становив 0,13 проти 0,08 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 63 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, який у 2020 році становив 2,27 проти 3,03 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 25 %;



2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, який у 2020 році становив 21,6 проти 16,7 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 29 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв легкових вантажних, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 9,5 проти 15,4 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 38 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0048 проти 0,0047 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 2 %;

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв вантажних автомобілів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0455 проти 0,0262 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 74 %;

щодо ТЗ інших типів, закріплених за відомчим автомобільним транспортом:

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень транспортного ризику на вказаному виді транспорту:

1) кількість ДТП, що сталися за участі водіїв ТЗ інших типів, на 100 ТЗ інших типів, який у 2020 році становив 0,027 проти 0,035 (2019 рік), що менше показника 2019 року на 23 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв ТЗ інших типів, на 100 ТЗ інших типів, який у 2020 році становив 0 проти 0 (2019 рік);

3) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі ТЗ інших типів, на 100 ТЗ інших типів, який у 2020 році становив 0,02 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

1) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв ТЗ інших типів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв ТЗ інших типів, який у 2020 році становив 0 проти 0 (2019 рік);

2) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв ТЗ інших типів, на 100 ДТП, що сталися за участі водіїв ТЗ інших типів, який у 2020 році становив 66,7 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

3) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв ТЗ інших типів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0 проти 0 (2019 рік);

за питомим показником, що дає змогу визначити рівень соціального ризику цього виду транспорту:

1) кількість травмованих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв ТЗ інших типів, на 100 тис. населення, який у 2020 році становив 0,0048 проти 0 (2019 рік), що більше показника 2019 року на 100 %;

2) кількість загиблих внаслідок ДТП, що сталися за участі водіїв ТЗ інших типів, на 100 постраждалих внаслідок таких ДТП, який у 2020 році становив 0 проти 0 (2019 рік).

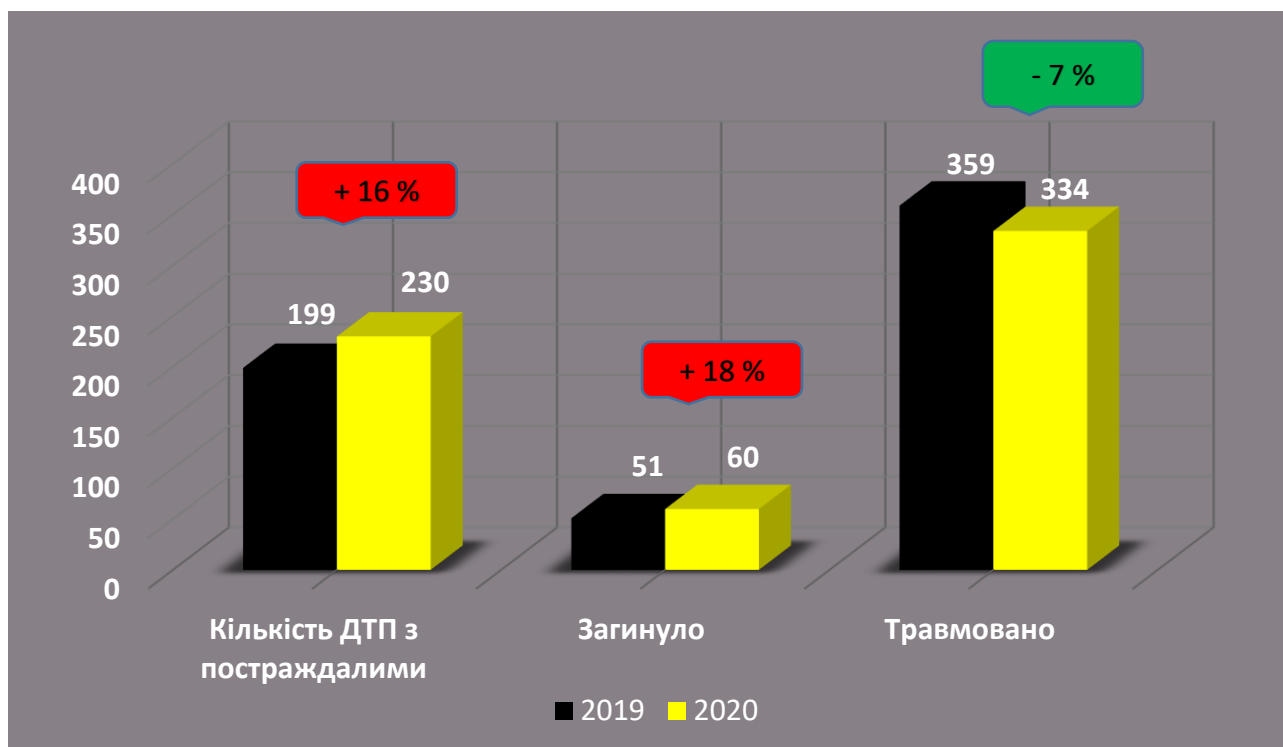
Аналіз аварійності на відомчому автомобільному транспорті підготовлено на підставі інформації, наданої Укртрансбезпекою, Морською адміністрацією, Державіаслужбою, АТ «Укрзалізниця», ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», підприємствами, установами та організаціями, що належать до сфери управління МІУ, а також до сфери центральних органів виконавчої влади України, діяльність яких спрямовується і координується КМУ через Міністра інфраструктури України.

6. ДТП, скоєні за умов незадовільного стану автомобільних доріг

За умов незадовільного стану автомобільних доріг загального користування державного значення (за даними Укравтодору) протягом 2020 року зареєстровано 51 ДТП з постраждалими, в яких загинуло – 22 та травмовано – 82 особи. При цьому, у 2019 році таких ДТП сталося 44, в яких загинуло – 8 та травмовано – 67 осіб.

Разом з цим, за даними Нацполіції за умов незадовільного стану автомобільних доріг загального користування державного значення протягом 2020 року зареєстровано 230 ДТП з постраждалими, що на 16 % більше показника 2019 року (199 ДТП з постраждалими), в яких загинуло – 60 осіб, що на 18 % більше показника 2019 року (51 особа) та травмовано – 334 особи, що на 7 % менше показника 2019 року (359 осіб).

Граф. 6.1. Порівняння кількості ДТП та тяжкості їх наслідків за умов незадовільного стану автомобільних доріг загального користування державного значення за 2019 – 2020 рр.



Істотна різниця між даними Нацполіції та Укравтодора пояснюється тим, що:

представників Служб автомобільних доріг в областях не викликають на місце скоєння ДТП і навіть не повідомляють про факт скоєння ДТП на автомобільній дорозі та зафіксовані факти незадовільного стану автомобільних доріг під час обстеження місця скоєння ДТП;

дані про незадовільний стан автомобільної дороги в місці скоєння ДТП вносяться не під час складання акту обстеження місця скоєння ДТП;

дані щодо мережі автомобільних доріг та зон їх обслуговування Службами автомобільних доріг областей, що містяться в базі даних Нацполіції, є некоректними.

У 2020 році незадовільний стан автомобільних доріг загального користування державного значення став причиною 1,1 % випадків ДТП з постраждалими, що сталися на цих автомобільних дорогах (5,6 % випадків – за даними Нацполіції). При цьому, у 2019 році ця умова стала причиною 1 % випадків ДТП з постраждалими, що сталися на вказаних автомобільних дорогах (4,7 % випадків – за даними Нацполіції).

Граф. 6.2. Порівняння загальної кількості ДТП на автомобільних дорогах загального користування державного значення та кількості ДТП, що сталися за умов незадовільного стану автомобільних доріг у 2020 році



Граф. 6.3. Порівняння загальної кількості ДТП з постраждалими на автомобільних дорогах загального користування державного значення України та ДТП, що сталися за умов незадовільного стану автомобільних доріг у 2020 році



Водночас, дані Нацполіції не дають змоги виконати аналіз конкретних умов незадовільного стану автомобільних доріг загального користування державного значення, тому приводжу аналіз, виконаний на підставі даних, отриманих від Укравтодору.

Найбільша частка ДТП, скоєних за умов незадовільного стану автомобільних доріг загального користування державного значення, припадає на Львівську (17 %), Миколаївську (11 %), Дніпропетровську (10 %), Кіровоградську (9 %) та Рівненську (7 %) області.

Табл. 6.4. Інформація про ДТП, скоєні за умов незадовільного стану автомобільних доріг, у розрізі регіонів України за 2019 – 2020 рр. (за даними Укравтодору)

№ з/п	Область	Порівняння аварійності за 2019 - 2020 рр.							
		Всього ДТП за умов незадовільного стану автомобільних доріг		У т. ч. з постраждалими		Загинуло		Травмовано	
		2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
1	Вінницька	9	9	2	5	0	5	3	1
2	Волинська	14	8	4	6	1	3	4	5
3	Дніпропетровська	31	25	5	4	1	3	4	5
4	Донецька	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Житомирська	7	2	2	0	0	0	2	0
6	Закарпатська	29	9	1	3	0	1	2	3
7	Запорізька	19	10	5	0	0	0	8	9
8	Івано-Франківська	7	6	0	5	0	1	0	6
9	Київська	28	5	1	1	0	0	1	2
10	Кіровоградська	11	21	2	5	1	1	2	8
11	Луганська	2	0	0	0	0	0	0	0
12	Львівська	34	41	2	5	0	5	5	5
13	Миколаївська	41	28	4	4	1	0	10	20
14	Одеська	5	3	1	0	0	0	1	0
15	Полтавська	16	12	3	5	2	1	5	11
16	Рівненська	14	17	0	1	0	0	0	3
17	Сумська	9	5	1	1	0	0	1	1
18	Тернопільська	15	7	4	1	2	0	4	1
19	Харківська	3	2	1	0	0	0	2	0
20	Херсонська	8	13	2	1	0	0	2	1
21	Хмельницька	3	3	0	1	0	1	0	3
22	Черкаська	4	6	1	2	0	1	1	6
23	Чернігівська	6	12	3	1	0	0	10	1
24	Чернівецька	2	1	0	0	0	0	0	0
	Всього	317	245	44	51	8	22	67	82

Серед причин незадовільного стану автомобільних доріг при виникненні ДТП за таких умов такі:

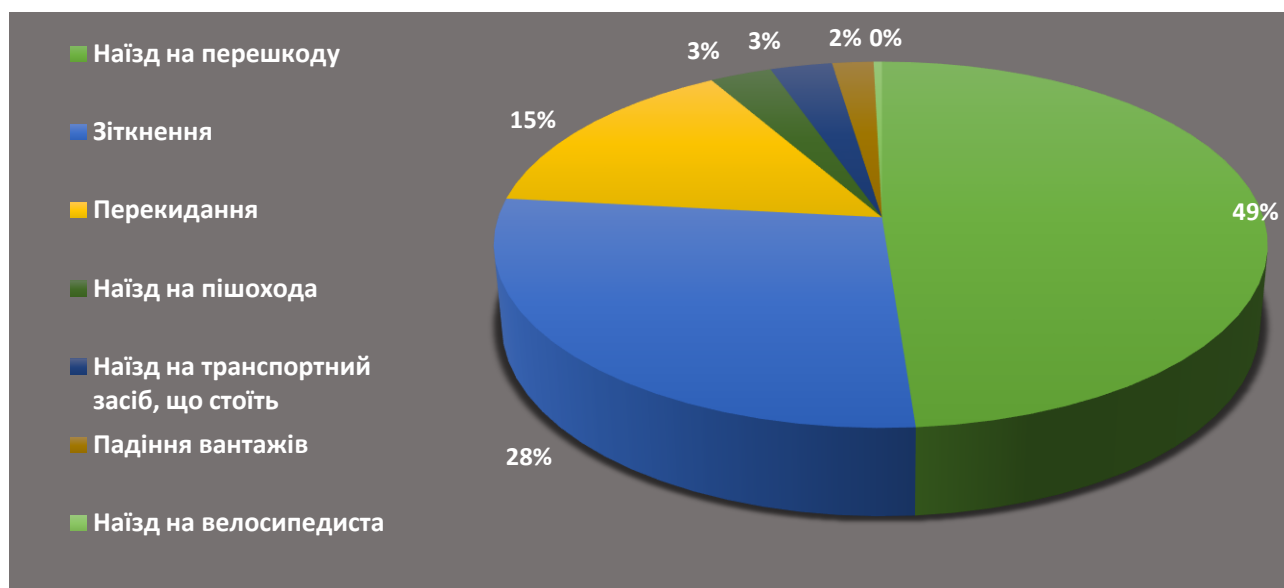
- наявність на покритті ямок та руйнувань (42 %);
- слизьке покриття (16%);
- ожеледиця (10 %);
- наявність перешкод на проїзній частині (8 %);
- нерівне покриття (11 %);
- сніг (1 %);
- ніч, штучне освітлення відсутнє (1 %);
- незадовільний стан узбіччя (3 %);
- відсутність дорожніх знаків (2 %);
- невідповідність транспортного огородження нормативним вимогам (1 %);
- наявність дерев, рекламоносіїв, розміщених з порушенням чинних норм (1 %);
- сніговий накат (0,4 %);
- відсутність тротуарів у населених пунктах (0,4 %).

При цьому, серед причин незадовільного стану автомобільних доріг, зафіксованих в місцях скоєння ДТП з постраждалими переважають такі причини:

- наявність на покритті ямок та руйнувань (22 %);
- нерівне покриття (20 %);
- слизьке покриття (18 %).

Серед видів ДТП з постраждалими, скоєних за умов незадовільного стану автомобільних доріг, переважають «Наїзд на перешкоду» (49 %), «Зіткнення» (28 %), «Перекидання» (15 %), «Наїзд на пішохода» (3 %), «Наїзд на ТЗ, що стоїть» (3 %), «Падіння вантажів» (2 %) та «Наїзд на велосипедиста» (0,4 %).

Граф. 6.5. Розподіл ДТП з постраждалими, скоєних за умов незадовільного стану автомобільних доріг, за видами ДТП у 2020 році



Аналіз ДТП, скоєних за умов незадовільного стану автомобільних доріг підготовлено на підставі інформації, наданої Нацполіцією та Укравтодором.

7. Місця (ділянки) концентрації ДТП та ділянки з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечні ділянки)

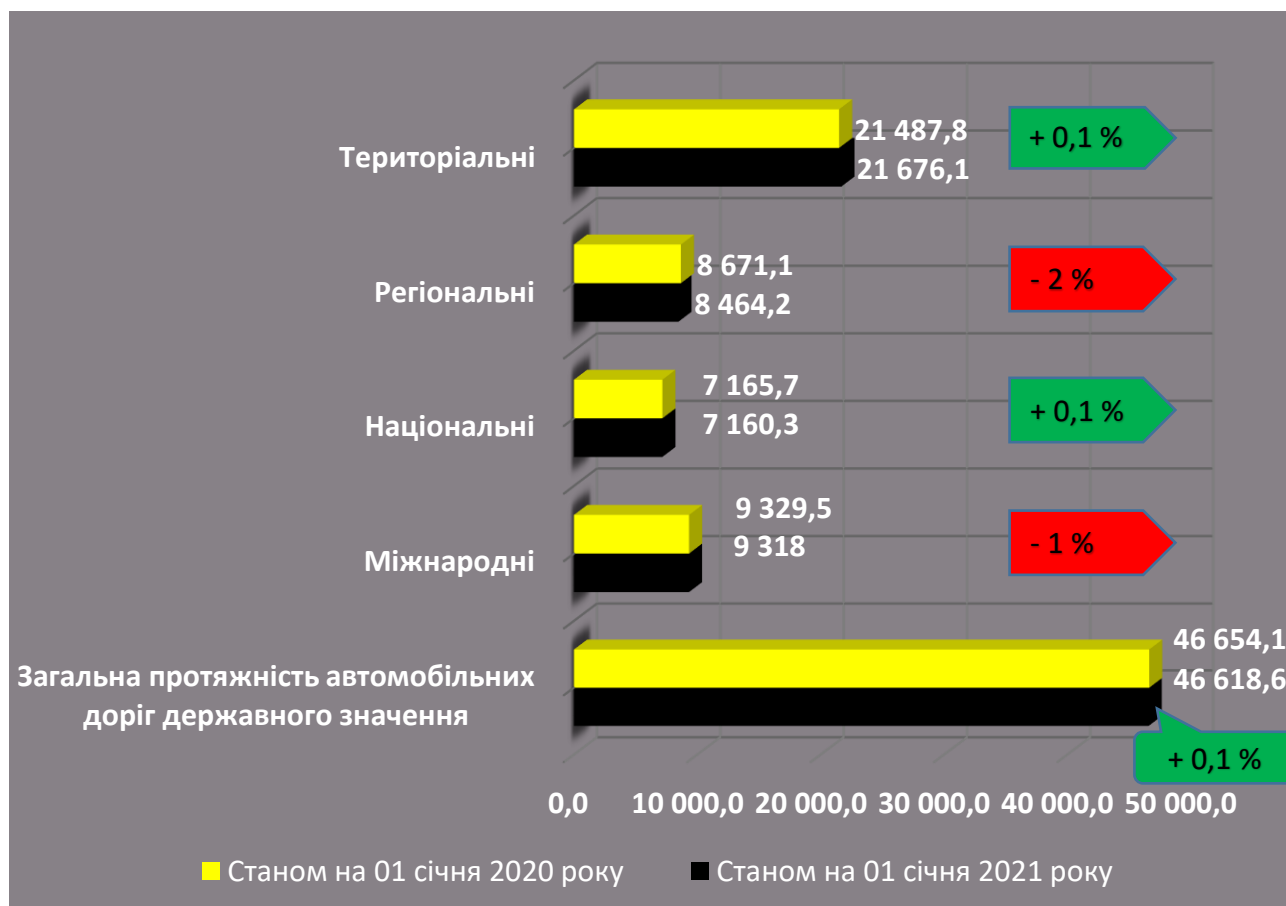
Відповідно до статті 8 Закону України «Про автомобільні дороги» автомобільні дороги загального користування поділяються на автомобільні дороги державного та місцевого значення. У свою чергу автомобільні дороги державного значення підрозділяються на міжнародні, національні, регіональні та територіальні.

Станом на 01 січня 2021 року загальна протяжність автомобільних доріг державного значення складає 46 654,1 км, при цьому станом на 01 січня 2020 року цей показник становив 46 618,6 км, що на 0,1 % більше, ніж станом на 01 січня 2020 року.

Разом з цим, загальна протяжність міжнародних, національних, регіональних та територіальних автомобільних доріг державного значення станом на 01 січня 2021 року складала відповідно 9 329,5 км, 7 165,7 км, 8 671,1 км та 21 487,8 км, при цьому станом на 01 січня 2020 року ці показники становили 9 318 км, 7 160,3 км, 8 464,2 км та 21 676,1 км відповідно.

Отже, протяжність міжнародних автомобільних доріг державного значення станом на 01 січня 2021 року збільшилася на 0,1 % у порівнянні з показником станом на 01 січня 2020 року, національних – збільшилася на 0,1 %, регіональних – зменшилася на 2 % та територіальних – зменшилася на 1 %.

Граф. 7.1. Протяжність автомобільних доріг державного значення у 2019 – 2020 рр.

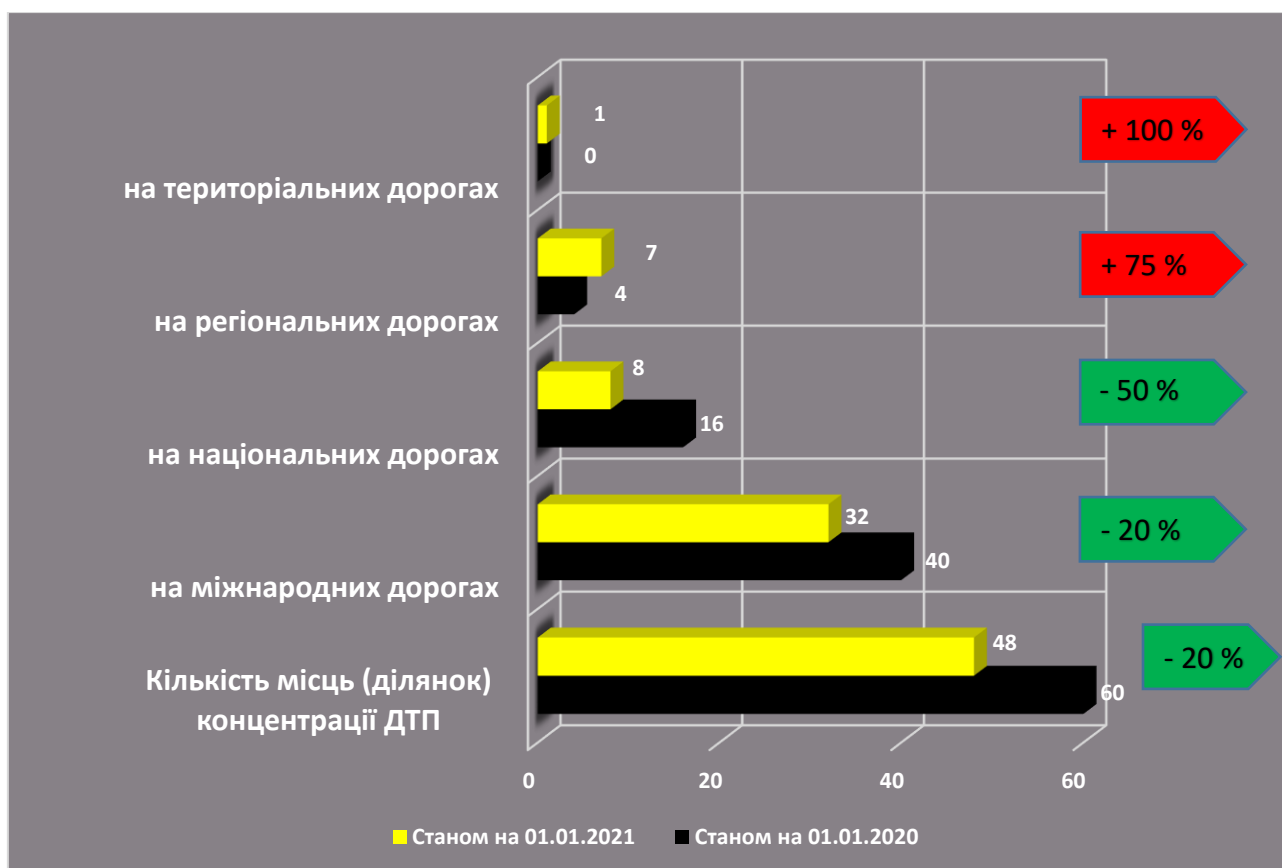


Станом на 01 січня 2021 року на обліку перебувало 48 місць (ділянок) концентрації ДТП, з яких 32 місця (ділянки) – на міжнародних автомобільних дорогах, 8 – на національних, 7 – на регіональних та 1 – на територіальних.

Водночас, станом на 01 січня 2020 року на обліку перебувало 60 місць (ділянок) концентрації ДТП, з яких 40 місць (ділянок) – на міжнародних автомобільних дорогах, 16 – на національних, 4 – на регіональних.

Отже, загальна кількість місць (ділянок) концентрації ДТП станом на 01 січня 2021 року зменшилася на 20 % у порівнянні з показником станом на 01 січня 2020 року, міжнародних – зменшилася на 20 %, національних – зменшилася на 50 %, регіональних – збільшилася на 75 % та територіальних – збільшилася на 100 %.

Граф. 7.2. Місця (ділянки) концентрації ДТП у 2019 – 2020 рр.



Разом з цим, за останні три роки (2017 – 2020 рр.) на місцях (ділянках) концентрації ДТП сталися 950 ДТП, в яких загинуло – 87 та травмовано – 496 осіб.

У наступній таблиці наведено більш змістовну інформацію щодо місць (ділянок) концентрації ДТП станом на 01 січня 2020 року та 01 січня 2021 року.

Табл. 7.3. Інформація про наявність місць (ділянок) концентрації ДТП станом на 01 січня 2020 року

№ з/п	Область	Індекс дороги	Початок ділянки км, м	Кінець ділянки км, м	Кількість ДТП за попередні 3 роки/загинуло/травмовано
1	Вінниця	М-12	401+000	402+400	16/6/18
1	Волинь	М-07	444+600	445+200	8/1/4
2		Р-15	44+900	45+280	4/0/3
1	Дніпропетровська	Н-08	439+000	439+300	14/0/5
2		Н-31	73+500	73+950	3/1/6
1	Житомирська	М - 06	224+600	225+010	5/1/4
2			230+000	230+400	15/4/11
3		М - 21	187+000	188+000	15/3/12
1	Закарпатська	М-06	702+700	704+850	22/0/17
2			773+700	774+260	43/0/22
1	Запорізька	М-18	341	343	47/0/7
1	Івано-Франківська	Н-09	319+050	320+050	13/0/9
2			321+950	323+000	11/6/2
1	Київська	М-05 (Р-32-01) Під'їзд до м. Білої Церкви	0+550	1+150	0/0/0
2		Р-69	28+000	28+400	20/1/2
3		М-06	20+900	21+300	112/2/26
1	Кіровоградська	М-05	255+360	256+050	9/4/4
1	Львівська	М-06	491+310 (490+350)	491+900 (491+240)	7/0/7
2			529+000 (529+800)	530+700 (530+000)	78/5/47
3			541+460	542+852	73/3/33
4			551+030 (550+610)	553+930 (552+510)	110/7/41
5			557+060 (556+580)	558+030 (556+850)	57/0/20
6			584+000 (583+900)	585+085 (585+170)	22/5/3
7			681+262	681+972	21/2/4
8			685+342	686+122	40/5/30
1	Миколаївська	Н-11	264+319	264+719	5/0/12
1	Одеська	М-05	294+000	294+000	25/1/6
2			362+600	363+700	19/6/7
3			400+900	401+200	12/1/2
4		М-14	22+000	22+000	10/0/4
5		М-28	47+000	47+999	9/1/4
6		Н-33	12+000	12+000	12/5/3
1	Рівненська	М-06	325+720	326+240	15/2/8
2			331+800	332+300	5/0/3
3			339+640	340+310	26/0/15
4			347+865	348+100	8/1/2
5			375+270	375+700	22/0/5
6			396	396	37/4/25
7		Н-22	140+000	141+000	10/0/11

8			153+100	153+400	5/0/1
9	Рівненська	H-22	154+700	155+550	4/1/3
10		H-25	66+820	68+090	11/1/3
1	Тернопільська	M-19	247+550	248+350	15/0/13
2			249+350	250+250	14/6/7
1	Херсонська	M-14	296+000	297+000	11/0/4
2		M-17	21+750	22+250	5/3/1
3			39	40	12/0/8
4		P-47	59	60	15/1/3
5			72	72	6/2/1
1	Хмельницька	H-03	196+250	196+967	13/1/20
2			205+850	207+150	17/1/10
1	Черкаська	M-12	549+300	550+250	6/0/0
2		H-16	11+800	12+400	15/0/17
3			22+830	24+600	20/1/2
4			40+133	40+133	8/3/4
5		P-10	1+000	1+101	6/0/8
1	Чернівецька	H-10	279+050	279+050	4/5/0
1	Чернігівська	M-01	73+700	74+061	9/1/15
2		M-02	92+000	92+600	6/1/7
3		H-27	12+050	12+800	5/2/6

Отже, з наведеного вбачається, що у середньому на кожні 777 км автомобільних доріг державного значення у 2020 році припадало 1 місце (ділянка) концентрації ДТП. Крім того, у 2020 році 1 місце (ділянка) концентрації ДТП у середньому припадало на кожні 233 км міжнародних автомобільних доріг, кожні 448 км національних автомобільних доріг, кожні 2116 км регіональних автомобільних доріг.

Табл. 7.4. Інформація про наявність місць (ділянок) концентрації ДТП станом на 01 січня 2021 року

№ з/п	Область	Індекс дороги	Початок ділянки км, м	Кінець ділянки км, м	Кількість ДТП за попередні 3 роки/загинуло/травмовано
1	Волинська	M-07	444+600	445+200	8/1/4
2		P-15	44+900	45+280	4/0/3
1	Дніпропетровська	H-08	439+000	439+300	14/0/5
1	Вінницька	M-12	404+500	405+900	16/4/17
1	Житомирська	M-06	224+600	225+010	5/1/4
2			230+000	230+400	15/4/11
3		M-21	187+001	188+000	15/3/12
1	Закарпатська	M-06	702+700	704+850	22/0/17
2			773+700	774+260	43/0/22
1	Івано-Франківська	H-10	136+100	136+450	7/2/7
1	Київська	P-69	28+000	28+400	22/1/4
2		M-06	20+900	21+300	140/2/30
1	Кіровоградська	M-05	255+360	256+050	9/4/4
1	Львівська	M-06	529+000 (529+800)	530+700 (530+000)	78/5/47
2			541+460	542+852	73/3/33
3			551+030 (550+610)	553+930 (552+510)	110/7/41
4			685+342	686+122	40/5/30
1	Миколаївська	H-11	264+370	264+770	10/0/13
1	Одеська	M-05	362+600	363+700	10/6/7
2			400+900	401+200	7/1/2
3		M-14	22+000	22+000	10/0/4
4		M-28	47+000	47+999	5/1/4
1	Рівненська	M-06	325+720	326+240	15/2/8
2			331+800	332+300	5/0/3
3			339+640	340+310	26/0/15
4			347+865	348+100	8/1/2
5			375+270	375+700	22/0/5
6		M-07	396	396	37/4/25
7		H-22	140+250	141+250	10/0/11
8			154+700	155+550	5/0/1
9		H-25	66+820	68+090	11/1/3
1	Тернопільська	M-19	245+640 (247+550)	246+440 (248+350)	15/0/13
2			247+440 (249+350)	248+340 (250+250)	14/6/7
1	Херсонська	M-14	296+000	297+000	7/0/3
2		M-14 (M-17)	243+600 (21+750)	244+100 (22+250)	7/3/2
3		M-17	17 (39)	18 (40)	9/0/4
4		P-47	59	60	12/1/5
5		T-22-16	7+000	7+800	10/3/4
1	Хмельницька	H-03	196+250	196+967	8/1/20
2			205+850	207+150	14/1/7
1	Черкаська	M-12	534+080	534+580	14/2/4
2		H-16	11+500	12+100	7/0/4



3			39+760	39+760	6/3/4
4		P-10	1+500	1+600	6/0/8
1	Чернівецька	H-10	279+050	279+050	5/5/0
1	Чернігівська	M-01	73+700	74+061	7/1/15
2		M-02	92+000	92+600	4/1/7
3		H-27	12+050	12+800	3/2/6

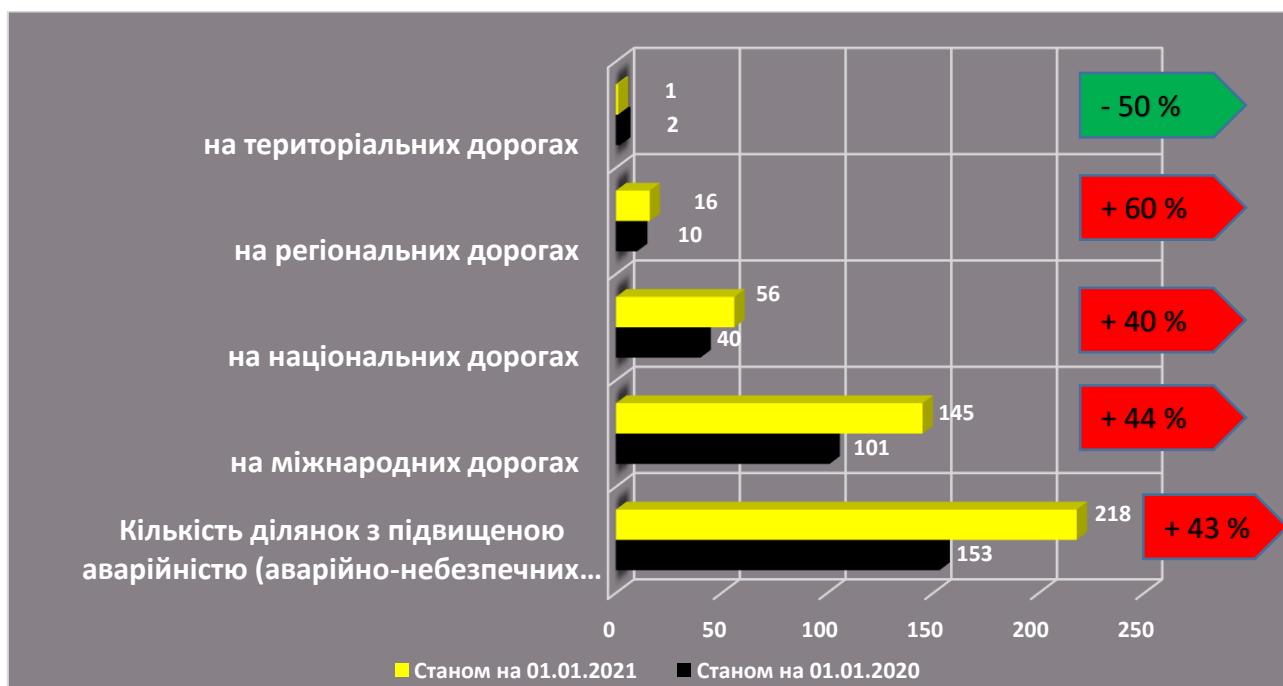
Отже, з наведеного вбачається, що у середньому на кожні 972 км автомобільних доріг державного значення у 2021 році припадало 1 місце (ділянка) концентрації ДТП. Крім того, у 2021 році 1 місце (ділянка) концентрації ДТП у середньому припадало на кожні 292 км міжнародних автомобільних доріг, кожні 896 км національних автомобільних доріг, кожні 1 239 км регіональних автомобільних доріг та кожні 21 488 км територіальних автомобільних доріг.

Крім того, станом на 01 січня 2021 року на обліку перебувало 218 ділянок з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечних ділянок), з яких 145 – на міжнародних автомобільних дорогах, 56 – на національних, 16 – на регіональних та 1 – на територіальних.

Водночас, станом на 01 січня 2020 року на обліку перебувало 153 ділянки з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечні ділянки), з яких 101 ділянка на міжнародних автомобільних дорогах, 40 – на національних, 10 – на регіональних та 2 – на територіальних.

Отже, загальна кількість ділянок з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечних ділянок) станом на 01 січня 2021 року збільшилася на 43 % у порівнянні з показником станом на 01 січня 2020 року, міжнародних – збільшилася на 44 %, національних – збільшилася на 40 %, регіональних – збільшилася на 60 %, та територіальних – зменшилася на 50 %.

Граф. 7.5. Ділянки з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечні ділянки) у 2019-2020 рр.



Разом з цим, за 2017 – 2019 рр. на ділянках з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечних ділянках) сталися 1 571 ДТП, у тому числі 579 ДТП з постраждалими, в яких загинуло 129 осіб та травмовано – 852.

При цьому, за 2018 – 2020 рр. на ділянках з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечних ділянках) сталися 2 627 ДТП, у тому числі 773 ДТП з постраждалими, в яких загинуло 161 особа та травмовано – 1 157.

Табл. 7.6. Інформація про наявність ділянок з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечних ділянок) станом на 01 січня 2020 року

№ з/п	Область	Індекс дороги	Початок ділянки км, м	Кінець ділянки км, м	Кількість ДТП за попередні 3 роки/ загинуло/травмовано	
1	Вінницька	М-12	346+000	346+100	8/0/4	
2			364+000	364+150	4/2/7	
3			365+000	365+200	6/1/6	
4			366+150	367+300	12/5/7	
5			370+001	370+100	6/1/5	
6			376+100	376+140	5/0/7	
7			376+400	377+400	24/2/21	
8			377+960	378+400	18/1/4	
9			379+850	380+200	12/1/3	
10			381+550	382+200	7/0/8	
11			382+700	383+000	6/0/7	
12			385+800	386+350	14/0/6	
13			425+000	425+100	4/0/10	
14			432+730	433+200	6/1/16	
15			486+700	487+070	12/0/6	
16			М-21	243+100	243+250	5/1/5
17				270+100	270+500	4/0/11
18				293+900	294+500	16/6/12
19				296+800	297+350	6/2/4
20				323+100	323+200	4/2/5
1	Волинська	М-07	382+400	382+500	3/1/1	
2			443+050	444+066	19/0/11	
3			487+970	488+500	11/0/1	
4		М-19	81+685	82+180	3/0/3	
5			104+050	104+285	2/0/8	
6		Н-22	4+000	4+550	2/0/1	
7			8+500	9+000	7/0/5	
8			13+100	13+650	4/0/1	
9			15+100	15+600	6/0/5	
10			16+100	16+500	6/0/4	
11			42+700	43+120	5/0/5	
12			96+000	96+800	12/0/7	
13			97+800	98+770	11/0/5	
1	Житомирська	Р-18	5+100	5+600	8/0/1	
1	Закарпатська	М-06	722+000	722+500	12/0/4	
2			763+400	764+700	26/1/14	
3			768+000	768+800	15/2/9	



4			770+000	770+178	6/3/5
5			770+700	771+100	15/1/8
6			774+500	775+001	15/0/8
7			776+800	777+100	11/1/3
8			781+000	781+000	10/1/6
9			788+500	788+700	7/1/4
10			789+500	790+000	7/1/16
11			796+300	796+400	9/1/4
12			797+850	798+500	12/3/8
13			799+000	799+200	8/0/6
14			805+000	805+000	10/0/11
15			808+000	809+100	25/0/7
16			810+700	811+000	10/1/6
17			815+000	815+300	11/1/7
18			830+000	830+000	18/0/7
19			1+000	1+300	7/0/7
20		M-08	1+900	2+100	12/0/2
21			8+000	8+600	7/1/8
22		H-09	3+700	4+000	5/0/8
1	Запорізька	M-18	309+800	310+100	13/0/12
2			322+600	323+100	7/0/12
3			328+000	328+410	6/2/4
1	Івано- Франківська	H-09	236+200	236+700	4/0/1
2			368+400	369+000	14/3/14
3		H-10	118+800	119+400	4/0/0
4			136+200	136+450	4/0/4
5			161+100	161+170	4/3/2
6			179+189	179+600	4/0/4
7			204+000	204+500	3/0/1
1	Київська	M-01	22+850	23+700	28/2/6
2			26+300	28+100	72/5/11
3			28+570	29+150	23/1/2
4		M-05	127+300	128+600	15/2/4
5			15+000	16+000	60/2/11
6		M-06	24+710	25+400	51/0/9
7		M-07	30+710	32+500	32/2/13
8		H-01	51+500	51+800	13/0/4
9		H-08	54+000	54+500	6/0/6
10		P-04	10+600	11+400	12/0/1
11		P-30	5+000	5+700	3/1/0
1	Кіровоградська	M-05	252+650	252+845	12/3/5
2			264+700	265+120	11/2/7
1	Львівська	M-06-01 (Зах. обхід м. Львів)	3+700	6+620	168/2/60
2		P-15	126+600	127+400	12/1/3
1	Миколаївська	M-14	56+954	57+404	5/0/2
2			80+000	80+100	3/0/2



3			80+374	81+404	5/0/1
4			99+654	100+054	3/0/2
5			116+000	116+000	5/4/8
6			117+800	118+000	10/4/7
7			123+000	123+400	8/0/9
8			124+000	124+200	2/0/1
9			125+704	126+139	3/0/2
11			49+470	49+720	3/0/2
12		H-24	73+820	74+220	2/0/0
13			104+520	104+970	1/0/0
1	Рівненська	M-06	264+880	265+001	4/3/9
2			319+000		8/0/0
3			320+001	320+300	7/1/4
4			322+500	323+280	17/0/17
5			326+700	327+180	20/0/0
6			329+220	329+500	9/2/5
7			330+000	331+002	38/1/6
8			333+000	333+400	12/0/4
9			371+760	372+600	18/4/17
10			383+000	383+900	8/0/3
1	Сумська	H-12	14+500	15+300	1/0/0
2		H-12	11+300	12+500	0/0/0
3			55+700	56+500	1/0/1
4		H-07	293	295	2/2/0
5			340+800	341+800	1/0/0
6		P-45	31+400	31+900	1/0/2
7		P-60	7+400	8+200	0/0/0
8			113+250	114+100	0/0/0
9		P-61	96+150	96+500	0/0/0
1	Тернопільська	M-12	153+800	154+450	11/1/9
2			155+000	156+001	12/0/9
3		M-19	316+700	317+900	19/1/12
4			330+000	331+000	7/0/4
5			412+450	413+005	12/1/13
6		H-02	27+690	27+990	3/0/6
7			29+390	29+890	2/0/2
8			30+890	31+440	7/1/10
9		H-18	59+400	60+080	5/0/3
10			102+500	103+050	3/0/3
11		T-09-03	59+200	59+300	3/0/9
1	Харківська	M-03	462+470	462+900	6/3/4
2			467+300	469+120	15/3/9
3			469+500	470+350	14/0/5
4			553+300	553+700	5/1/10
5			625+150	626+050	19/1/10
6		M-18	15+000	15+420	15/0/6
7			19+000	19+200	11/0/1
8		M-20	38+310	38+550	3/0/0
9		P-46	59+320	60+500	22/0/12
1	Хмельницька	M-12	276+120	276+501	7/0/14

2			279+101	279+680	5/1/8
3			311+900	312+200	6/0/9
4		Н-03	190+500	191+100	6/1/3
5			232+200	232+300	4/3/3
6			270+950	271+300	9/4/17
7			273+100	273+600	13/0/8
8			275+800	276+200	7/0/10
1	Черкаська	М-05	159+300	160+500	17/2/4
2			227+350	228+000	5/2/9
3		М-12	527+100	527+250	6/6/1
4		Н-16	6+000	6+140	12/0/4
5			8+100	8+100	5/1/11
6			14+750	15+400	9/0/6
7			49+000	49+100	8/3/4
8		Р-10	23+800	25+500	6/0/8
1	Чернігівська	М-01	62+850	63+000	6/3/1
2		Н-07	149+000	160+000	14/3/8
3		Н-27	152+750	156+700	1/0/0
4		Р-65	77+810	77+780	2/0/0
5		Т-25-19	27+200	33+200	3/1/0

Таким чином, з наведеного вбачається, що у середньому на кожні 305 км автомобільних доріг державного значення у 2020 році припадала 1 ділянка з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечна ділянка). Крім того, у 2020 році 1 ділянка з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечна ділянка) у середньому припадала на кожні 92 км міжнародних автомобільних доріг, кожні 179 км національних автомобільних доріг, кожні 846 км регіональних автомобільних доріг та кожні 10 838 км територіальних автомобільних доріг.

Табл. 7.7. Інформація про наявність ділянок з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечних ділянок) станом на 01 січня 2021 року

№ з/п	Область	Індекс дороги	Початок ділянки км, м	Кінець ділянки км, м	Кількість ДТП за попередні 3 роки/ загинуло/травмовано
1	Вінницька	М-12	347+560	347+960	6/0/2
2			365+910	366+060	4/3/4
3			366+930	367+130	2/1/1
4			374+890	375+100	5/1/7
5			378+18	379+100	29/0/0
6			379+350	379+800	17/0/3
7			380+430	380+980	7/0/3
8			381+300	381+680	12/1/5
9			384+380	384+680	8/0/3
10			387+600	388+150	25/0/0
11			395+460	395+760	12/0/0
12			401+200	401+500	11/0/0
13			403+280	404+050	14/1/13
14			411+020	411+300	6/1/6
15			413+020	414+300	4/1/5



16			415+020	415+300	6/2/4
17			416+000	418+000	11/1/3
18			424+900	425+400	5/0/7
19			428+000	428+290	4/2/11
20			435+730	436+650	11/1/24
21		M-21	269+028	270+704	1/0/3
22			294+350	294+950	9/0/1
23			295+180	295+937	16/0/7
24			299+387	299+687	13/1/3
1	Волинська	M-07	382+400	382+500	11/3/14
2			442+150	443+800	24/0/18
3			502+690	503+210	9/0/1
4		M-19	100+000	100+100	4/0/4
5			132+050	132+100	5/1/5
6		H-22	8+500	9+250	6/0/4
7			18+700	19+220	3/2/2
8			30+900	31+150	2/0/6
9			45+100	45+402	8/0/6
10			82+100	82+300	4/0/9
11			95+050	95+100	7/1/7
12			96+000	96+400	3/1/0
1	Житомирська	P-18	5+100	5+600	7/0/1
1	Закарпатська	M-06	760+010	760+350	7/0/4
2			763+400	764+700	29/1/14
3			768+000	768+800	17/2/7
4			770+500	771+200	17/1/9
5			772+000	772+500	13/0/3
6			773+700	774+260	45/1/24
7			780+000	780+000	14/1/11
8			781+000	781+000	15/1/7
9			785+500	786+000	12/1/2
10			799+000	799+200	6/1/12
11			805+000	805+000	13/0/11
12			807+000	807+050	8/1/4
13			808+000	809+100	28/0/5
14			810+700	811+000	12/1/6
15			815+000	815+000	9/0/5
16			830+000	830+000	21/1/3
17			M-08	1+000	1+300
18		1+900		2+100	15/0/5
19		7+400		8+000	15/1/3
20		H-09	3+700	4+000	5/0/8
1	Запорізька	M-18	312+010	312+500	8/1/8
2			322+600	323+100	10/0/11
3			328+000	328+410	8/2/4
4			342+800	343+300	16/1/3
5			403+496	404+220	13/1/4
6			404+530	404+600	4/1/7
1	Івано- Франківська	H-09	236+200	217+200 - 217+800	2/0/2
2			368+400	223+100 - 223+750	9/1/11



3			118+800	227+050 - 227+400	11/0/16
4			136+200	236+200 - 236+700	8/0/9
5			161+100	240+100 - 240+200	10/0/10
6			179+189	241+100 - 241+500	9/0/0
7			204+000	264+120 - 264+400	4/1/7
8			319+050	320+050	1/0/0
9			321+950	323+050	4/0/0
10			369+000	369+500	3/0/2
11		H-10	93+150	93+250	7/1/7
12			123+943	124+200	5/2/5
13			129+885	130+500	11/1/4
14			161+100	161+170	7/3/7
15			169+259	169+300	3/0/5
16			179+100	179+600	3/1/2
17			182+115	182+300	4/1/4
18			200+850	201+500	14/1/10
19			204+000	204+500	9/0/5
20		H-18	3+200	3+700	5/2/3
1	Київська	M-01	22+850	23+700	20/0/9
2			26+300	28+100	47/4/11
3			28+570	29+150	9/2/1
4		M-05	127+300	128+600	26/2/3
5			15+000	16+000	145/2/22
6		M-06	24+710	25+400	29/0/4
7		M-07	30+710	32+500	73/2/14
8		H-01	51+500	51+800	4/0/1
9		H-08	54+000	54+500	8/0/0
10		P-04	10+600	11+400	12/0/1
11		P-30	5+000	5+700	3/1/0
1	Кіровоградська	M-05	252+650	252+845	4/0/1
2			264+700	265+120	4/0/2
1	Львівська	M-06	439+767	440+600	23/2/5
2			462+750	463+120	14/1/0
3			489+800	490+350	10/3/12
4			502+800	503+495	17/0/4
5			521+450	522+500	9/0/3
6			527+750	528+175	11/2/2
7			543+400	544+000	18/0/8
8			568+650	569+500	17/0/5
9			582+500	583+200	16/0/12
10			585+800	586+600	19/0/7
11			591+350	592+200	25/0/6
12			598+100	598+600	8/0/0
13			616+000	616+500	23/0/18
14			616+800	617+550	21/1/5
15			618+800	619+170	16/0/3
16			650+000	650+300	14/3/31
17			673+500	674+600	23/3/12
18			680+000	680+600	14/0/2
19	M-09	52+600	53+350	14/1/6	



20			135+773	137+89	23/1/14
21			141+473	141+873	11/0/0
22		M-10	34+800	36+100	26/2/20
23		M-11	8+450	12+200	112/3/48
24			61+900	62+300	11/0/8
25		H-13	0+000	1+200	32/1/9
26			3+400	6+010	154/3/38
27			91+300	92+100	4/2/1
28		H-17	32+450	33+057	14/0/2
29		P-15	128+500	129+300	5/2/2
1	Миколаївська	M-14	80+500	81+000	4/1/2
2			100+000	100+168	7/0/4
3			116+000	116+300	7/0/7
4			117+800	118+000	6/1/5
5			119+000	119+000	7/1/3
6			122+000	122+600	6/3/13
7			126+000	126+185	5/0/6
8			169+800	170+100	8/2/4
9		H-24	49+470	49+720	4/0/2
10			94+300	94+600	3/0/2
11			104+520	104+970	7/1/7
12			170+000	170+200	4/0/3
1	Рівненська	M-06	265+000	265+001	5/3/7
2			299+700	299+900	12/0/2
3			300+700	301+000	6/0/6
4			301+700	302+200	10/2/3
5			306+640	307+001	7/1/8
6			308+680	309+075	13/1/6
7			316+900	317+200	6/3/4
8			319+000	319+000	10/0/2
9			320+001	320+300	6/1/1
10			321+002	322+100	33/3/11
11			322+500	323+280	20/0/17
12			326+700	327+180	9/4/3
13			329+000	329+500	15/0/8
14			330+250	331+001	30/1/7
15			333+000	333+500	14/0/4
16			371+760	372+400	18/2/11
17			M-07	301+850	302+300
18		303+900		303+980	6/0/7
19		346+080		346+300	12/1/6
20		H-22	146+950	147+001	5/2/3
21		H-25	171+000	171+400	4/3/3
1	Сумська	H-12	14+500	15+300	3/0/2
2		P-45	31+400	31+900	1/0/0
3		H-07	293	295	4/1/2
4			340+800	341+800	2/0/0
5		H-12	11+300	12+500	1/0/0
6			55+700	56+500	1/0/1
7		P-60	7+400	8+200	0/0/0



8			113+250	114+100	0/0/0
9		P-61	96+150	96+500	0/0/0
1	Тернопільська	M-12	153+730	155+100	21/4/19
2			158+010	158+100	6/0/5
3		M-19	244+650	244+950	5/1/6
4			247+550	248+350	8/0/5
5			249+350	250+050	11/5/4
6			250+550	251+250	10/0/8
7			299+800	300+100	5/1/3
8			345+440	346+010	6/2/2
9		350+010	350+500	9/2/5	
10		H-02	27+444	28+010	7/2/6
11		P-41	2+750	3+050	5/1/4
1	Харківська	M-03	456+000	457+000	3/0/0
2			458+000	458+100	4/2/2
3			467+800	468+540	6/3/2
4			476+000	476+336	6/1/5
5			491+000	491+500	7/1/5
6			499+600	499+900	6/0/3
7			621+750	622+020	8/2/9
8			623+425	624+001	8/0/14
9			624+450	626+050	26/2/19
10		M-18	15+000	15+300	15/0/5
11		M-29	12+300	12+500	6/0/7
12		P-46	59+100	59+600	7/0/3
13			60+000	60+400	8/0/7
14		P-51	1+001	1+020	13/0/0
15		P-78	14+800	15+500	12/0/5
16			39+001	39+100	5/0/5
1	Хмельницька	M-12	276+120	276+501	6/0/11
2			279+101	279+680	7/1/8
3		H-03	190+001	192+200	12/1/2
4			198+001	198+330	8/2/8
5			232+001	232+330	7/1/7
6			272+950	273+150	9/1/6
7			275+800	276+200	6/0/9
8		H-25	250+025	250+147	5/0/9
1	Черкаська	M-05	145+430	146+100	19/2/10
2			146+800	147+050	14/0/5
3			152+700	153+215	24/5/23
4			159+404	160+030	10/0/1
5			186+000	186+300	13/0/0
6			207+000	207+244	8/0/7
7		M-12	526+180	526+330	3/0/0
8			544+090	544+180	0/0/0
9		H-16	5+700	6+150	10/0/4
10			7+800	7+900	1/0/0
11		P-10	13+300	13+550	1/0/0
1	Чернігівська	H-07	149+000	160+000	7/1/3
2		H-27	153+600	155+400	1/0/1



3			192+100	194+600	0/0/0
4		P-65	77+670	78+250	3/0/0
5		T-25-19	27+200	33+200	3/1/0

Таким чином, з наведеного вбачається, що у середньому на кожні 214 км автомобільних доріг державного значення у 2021 році припадала 1 ділянка з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечна ділянка). Крім того, у 2021 році 1 ділянка з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечна ділянка) у середньому припадала на кожні 64 км міжнародних автомобільних доріг, кожні 128 км національних автомобільних доріг, кожні 542 км регіональних автомобільних доріг та кожні 21 488 км територіальних автомобільних доріг.

Інформацію щодо місць (ділянок) концентрації ДТП та ділянок з підвищеною аварійністю (аварійно-небезпечних ділянок) підготовлено на підставі інформації, наданої Укравтодором.

8. Технічне розслідування транспортних подій

8.1. Органи, що здійснюють технічне розслідування транспортних подій

Безпечне використання транспорту є важливою економічною складовою життя людства. Щороку вводяться в експлуатацію мільйони нових ТЗ. Збільшення кількості ТЗ разом із дією людського фактора впливає на стан аварійності на транспорті, збільшуючи кількість транспортних подій, а також осіб, які загинули чи травмовані внаслідок таких подій.

З метою встановлення обставин та причин виникнення транспортних подій і розроблення профілактичних заходів щодо запобігання їх виникненню міжнародне співтовариство активно співпрацює у сфері розслідувань таких подій. Зазначена співпраця передбачена рядом міжнародних договорів, якими встановлено обов'язок держави забезпечити проведення неупередженого та незалежного розслідування транспортних подій (технічне розслідування).

Головною метою проведення технічного розслідування є забезпечення прийняттого рівня безпеки на транспорті шляхом вивчення причин, що призвели до транспортної події, надання відповідних рекомендацій, а також моніторинг за виконанням профілактичних заходів, розроблених відповідними суб'єктами на підставі рекомендацій, для запобігання їх виникненню в майбутньому.

Відповідно до Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному транспорті, затвердженого наказом МІУ від 23 червня 2015 року № 231, зареєстрованим в Мін'юсті 09 липня 2015 року за № 818/27263 (далі – Порядок № 231) Укртрансбезпека здійснює технічні розслідування ДТП, катастроф, аварій на автомобільному транспорті, призначеному для перевезення пасажирів та вантажів, міському електричному транспорті.

Органом технічного розслідування катастроф, аварій, ДТП та подій на залізничному транспорті є Укртрансбезпека, яка здійснює його відповідно до Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом МІУ від 21 вересня 2018 року № 433, зареєстрованим в Мін'юсті 22 жовтня 2018 року за № 1185/32637 (далі – Порядок № 433).

Морська адміністрація здійснює розслідування аварійних морських подій відповідно до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом МІУ від 29 травня 2006 року № 516, зареєстрованим в Мін'юсті 09 серпня 2006 року за № 959/12833 (далі – Положення № 516), та Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом МІУ від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстрованим в Мін'юсті 19 грудня 2003 року за № 1193/8514 (далі – Положення № 904). У залежності від класифікації розслідування аварійних морських подій також здійснюють МІУ, Мінекономіки, Державне агентство рибного господарства України (Держрибагентство), капітани морських портів та капітани морських суден.

Відповідно до Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затвердженого наказом МІУ від 05 листопада 2003 року № 857, зареєстрованим в Мін'юсті 20 січня 2004 року за № 84/8683 (далі – Положення № 857), Морська адміністрація здійснює розслідування транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України. В залежності від класифікації технічне розслідування транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України також здійснює МІУ.

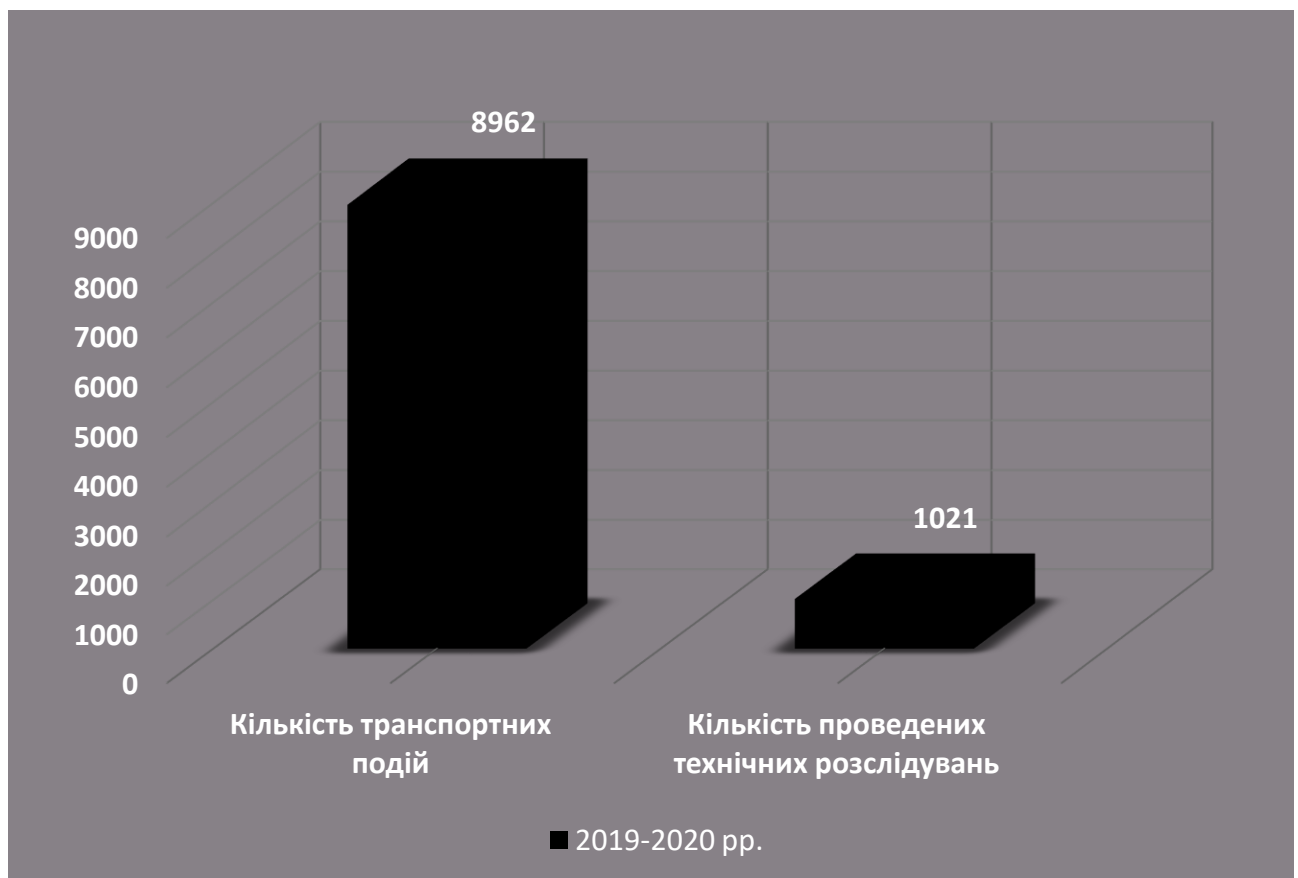
У свою чергу, відповідно до Повітряного кодексу України технічні розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій, пошкоджень цивільних повітряних суден і літальних апаратів на землі, порушень порядку використання повітряного простору, зокрема під час обслуговування та організації повітряного руху, які сталися на території України з цивільними повітряними суднами, здійснює НБРЦА.

Водночас, в Україні немає органу чи установи, що здійснює технічне розслідування ДТП, які сталися на дорогах України за участю приватного автомобільного транспорту, а також транспортних подій, які сталися за участю рухомого складу метрополітенів.

8.2. Проведення технічних розслідувань транспортних подій

Протягом 2019 – 2020 рр. органами технічних розслідувань, зазначеними у підрозділі 8.1 Аналізу, проведено 1 021 технічне розслідування, що становить 12 % від загальної кількості транспортних подій, що підлягають обліку та сталися на видах транспорту, де впроваджене проведення технічних розслідувань, за результатами яких складено 1 015 актів розслідування (у тому числі актів та звітів технічних розслідувань, судових актів попередніх розслідувань аварійних морських подій, висновків, остаточних звітів за результатами розслідувань, звітів за результатами розслідувань), надано (сформульовано) 4 381 рекомендація (у тому числі рекомендацій щодо профілактичних заходів, рекомендацій з безпеки).

Граф. 8.1. Проведення технічних розслідувань транспортних подій у 2019 – 2020 рр.



При цьому, на автомобільному транспорті загального користування протягом 2019 – 2020 рр. Укртрансбезпекою проведено 774 технічних розслідування ДТП, які підлягають обліку, що становить 15 % від загальної кількості ДТП, які сталися на цьому виді транспорту протягом зазначеного періоду, за результатами яких складено 768 актів технічних розслідувань та надано 3 723 рекомендації щодо профілактичних заходів з підвищення рівня безпеки руху.

На міському електричному транспорті протягом 2019 – 2020 рр. Укртрансбезпекою проведено 111 технічних розслідування ДТП, які підлягають обліку, що становить 8 % від загальної кількості таких подій, які сталися на

цьому виді транспорту протягом зазначеного періоду, за результатами яких складено 111 актів технічних розслідувань та надано 210 рекомендації щодо профілактичних заходів з підвищення рівня безпеки руху.

На залізничному транспорті (у тому числі залізничні переїзди) протягом 2019 – 2020 рр. Укртрансбезпекою проведено 53 технічних розслідування транспортних подій, що підлягають обліку, що становить 3 % від загальної кількості таких подій, які сталися на цьому виді транспорту протягом зазначеного періоду, за результатами яких складено 53 звіти технічних розслідувань та надано 216 рекомендацій з безпеки.

На авіаційному транспорті протягом 2019 – 2020 рр. НБРЦА проведено 36 технічних розслідувань транспортних подій що підлягають обліку, що становить 19 % від загальної кількості подій, які сталися на авіаційному транспорті протягом зазначеного періоду, за результатами яких складено 36 звітів технічних розслідувань та сформульовано 139 рекомендації щодо усунення причин подій, виявлених у процесі технічних розслідувань.

На морському та річковому транспорті протягом 2019 – 2020 рр. Морською адміністрацією, а також капітанами морських портів та капітанами морських суден, проведено 47 розслідувань аварійних морських подій та транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, що підлягають обліку, що становить 64 % від загальної кількості таких подій, які сталися на водному транспорті протягом зазначеного періоду, за результатами яких складено 47 актів розслідувань та надано 155 рекомендацій.

Граф. 8.2. Кількість проведених технічних розслідувань транспортних подій, складених актів розслідувань (у т. ч. актів та звітів технічних розслідувань, судових актів попередніх розслідувань аварійних морських подій, висновків, остаточних звітів за результатами розслідувань, звітів за результатами розслідувань) та наданих (сформульованих) рекомендацій у 2019 – 2020 рр. за видами транспорту



Подальші процедури щодо використання рекомендацій (у тому числі рекомендацій щодо профілактичних заходів, рекомендацій з безпеки), наданих (сформульованих) відповідними органами розслідувань за результатами технічних розслідувань на вказаних видах транспорту, є різними та залежать від виду транспорту.

Так, на морському транспорті (у тому числі на маломірних (малих) суднах) Морська адміністрація за результатами розслідувань аварійних морських подій в десятиденний строк після отримання всіх матеріалів розслідувань розробляє і затверджує наказами переліки попереджувальних заходів, контролює здійснення вказаних попереджувальних заходів та інформує МІУ до повного їх виконання. Таким чином, протягом 2019 – 2020 рр. видано відповідні накази про затвердження переліку попереджувальних заходів, якими затверджено **72** попереджувальних заходи, з яких всі попереджувальні заходи виконано.

На річковому транспорті (у тому числі на маломірних (малих) суднах) Морська адміністрація за результатами розслідувань після отримання всіх матеріалів розслідувань видає накази, якими передбачає заходи з підвищення рівня безпеки судноплавства, на підставі яких судновласники та підприємства водного транспорту розробляють заходи для попередження транспортних подій, підвищення рівня безпеки судноплавства. При цьому судновласники надають до таких органів інформацію про виконання розроблених заходів за результатами розслідувань транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України. Таким чином протягом 2019 – 2020 рр. відповідними наказами було затверджено **93** заходи з підвищення рівня безпеки судноплавства, з яких всі заходи виконано.

На автомобільному транспорті, призначеному для перевезення пасажирів та вантажів, а також міському електричному транспорті, Укртрансбезпека розглядає результати технічних розслідувань ДТП, катастроф, аварій державного рівня з дуже тяжкими та тяжкими наслідками на відповідних колегіях, яких протягом 2019 – 2020 рр. не відбулося. У свою чергу, результати технічних розслідувань ДТП, катастроф, аварій регіонального та місцевого рівнів розглядаються Укртрансбезпекою на нарадах з автомобільними перевізниками, самозайнятими автомобільними перевізниками, підприємствами міського електричного транспорту, місцевими органами виконавчої влади та іншими заінтересованими особами, яких протягом вказаного періоду відбулося – **191**.

На залізничному транспорті (у тому числі залізничних переїздах) Укртрансбезпека на підставі рекомендацій з безпеки, наданих за результатами технічних розслідувань, розробляє профілактичні заходи щодо запобігання виникненню транспортних подій в майбутньому та направляє їх відповідним керівникам суб'єктів господарювання та іншим заінтересованим особам чи органам. Таким чином протягом 2019 – 2020 рр. загальна кількість розроблених заходів становить **207**, з яких виконаних – **137** (66 % від загальної кількості розроблених заходів), невиконаних – **70** (34 % від загальної кількості розроблених заходів).

На авіаційному транспорті на підставі рекомендацій НБРЦА Державіаслужба розробляє відповідні рекомендації і надсилає їх користувачам повітряного простору України, експлуатантам повітряних суден та іншим юридичним особам для розроблення профілактичних заходів щодо запобігання авіаційним подіям, які, у свою чергу, розробляють профілактичні заходи щодо запобігання авіаційним подіям, погоджують їх з Державіаслужбою і забезпечують їх виконання. Таким чином, загальна кількість рекомендацій, розроблених протягом 2019 – 2020 рр., становить **77**, а загальна кількість розроблених профілактичних заходів – **145**, з яких всі заходи виконано.

8.3. Порядок проведення технічних розслідувань транспортних подій

Сьогодні порядок та процедури проведення в Україні технічних розслідувань на автомобільному транспорті, призначеному для перевезення пасажирів та вантажів, міському електричному, залізничному (у тому числі залізничні переїзди), авіаційному, водному (морському та річковому, у тому числі маломірних (малих) суднах) транспорті врегульовані значною кількістю нормативно-правових актів.

Однак, з часу їх розроблення та прийняття змінилися як міжнародні вимоги до проведення технічних розслідувань, обов'язкові для України, так і головна мета проведення технічного розслідування – з пошуку та покарання винних у транспортній події осіб до забезпечення прийняттого рівня безпеки на транспорті шляхом вивчення причин, що призвели до транспортної події, розроблення відповідних рекомендацій та виконання профілактичних заходів для запобігання їх виникненню в майбутньому.

Морський транспорт (у тому числі маломірні (малі) судна)

Так, розслідування аварійних морських подій врегульовано Положенням № 516 та Положенням № 904. Відповідно до вказаних актів в залежності від класифікації аварійної морської події органами розслідування аварійних морських подій є МІУ, Мінекономіки, Морська адміністрація, Держрибагентство, капітани морських портів та капітани морських суден. Для розслідування аварійних морських подій вказаними органами створюються комісії. В деяких випадках можуть створюватися й спільні комісії. Результати роботи комісій викладаються в актах розслідувань за встановленою типовою формою, в яких наводяться висновки та рекомендації, у тому числі рекомендації з безпеки судноплавства. Висновки комісій з розслідування аварій, які сталися з вини підприємств, установ, організацій морського транспорту, розглядаються на позачергових засіданнях Комісії з питань безпеки транспорту Морської адміністрації. Також за результатами розслідування аварійної морської події, орган, який створив комісію з розслідування, розробляє і затверджує перелік попереджувальних заходів. Морська адміністрація контролює здійснення цих заходів та інформує МІУ до повного їх виконання. Судновласники мають право оскаржувати висновки комісій або капітанів морських портів щодо розслідувань аварійних морських подій. Скарга подається до суду, до органу розслідування, що створив комісію, а на висновки капітана морського порту - до відповідного органу управління вищого рівня. Також на підставі актів розслідувань готуються та надсилаються відповідні звіти до ІМО.

Також ключовим моментом є те, що акт розслідування, зокрема, включає відомості щодо правильності дій причетних осіб та відповідності дій осіб, причетних до аварійної морської події національним та конвенційним вимогам, що регламентують безпеку мореплавства.

Річковий транспорт (у тому числі маломірні (малі) судна)

Тотожна норма встановлена Положенням № 857, зокрема вона передбачає, що під час розслідування транспортної події на внутрішніх водних шляхах

України мають бути встановлені особи, які допустили порушення вимог чинних нормативних документів з безпеки судноплавства.

Загалом розслідування транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України залежно від класифікації проводиться МІУ або Морською адміністрацією (її структурними підрозділами). Для розслідування вказаними органами створюються комісії. Результати роботи комісій викладаються в залежності від органу розслідування, що проводив розслідування, або в актах розслідувань за встановленою типовою формою або у висновках. Матеріали розслідувань дуже серйозних аварій (катастроф), серйозних аварій (аварій) направляються до МІУ, Морської адміністрації, ДП «Укрводшлях», судновласників. Після складання висновку посадовою особою Морської адміністрації, що здійснила розслідування, начальник відповідного структурного підрозділу Морської адміністрації приймає рішення щодо його затвердження. Якщо розслідування здійснював начальник структурного підрозділу Морської адміністрації, висновок і матеріали розслідування направляються Голові Морської адміністрації, який їх вивчає і приймає рішення щодо відповідності висновку. Копії рішення Голови Морської адміністрації щодо висновку про транспортну подію разом з висновком надаються судновласнику та особам, які були причетні до транспортної події. У разі незгоди Голови Морської адміністрації з висновками структурних підрозділів Морської адміністрації про транспортну подію він уточнює їх або повністю скасовує, про що складається відповідне рішення. При скасуванні висновку матеріали розслідування можуть бути повернуті на додаткове розслідування до структурного підрозділу Морської адміністрації, після проведення якого складається новий висновок, який подається замість попереднього.

Автомобільний транспорт, призначений для перевезення пасажирів та вантажів, міський електричний транспорт

Технічне розслідування ДТП, катастроф, аварій на автомобільному транспорті, призначеному для перевезення пасажирів та вантажів, міському електричному транспорті проводиться Укртрансбезпекою відповідно до Порядку № 231. Комісія, що проводить технічне розслідування, утворюється наказом Укртрансбезпеки. Результат роботи комісії викладається в акті технічного розслідування за встановленою типовою формою. За результатом технічного розслідування комісія розробляє рекомендації щодо профілактичних заходів з підвищення рівня безпеки руху. Результати технічних розслідувань ДТП, катастроф, аварій державного рівня з дуже тяжкими та тяжкими наслідками розглядаються на засіданнях Комісії МІУ з питань безпеки транспорту та на колегіях Укртрансбезпеки, регіонального та місцевого рівнів - територіальними органами Укртрансбезпеки на нарадах з перевізниками, місцевими органами виконавчої влади та іншими заінтересованими особами.

Залізничний транспорт (у тому числі залізничні переїзди)

Технічне розслідування катастроф, аварій, ДТП, подій на залізничному транспорті проводиться Укртрансбезпекою відповідно до Порядку № 433. Технічне розслідування проводиться комісією, що утворюється наказом

Укртрансбезпеки. Результат роботи комісії викладається у звіті технічного розслідування транспортної події за встановленою типовою формою. За результатом технічного розслідування комісія розробляє рекомендації з безпеки. Результати технічних розслідувань розглядаються на нарадах Укртрансбезпеки або її територіальних органів з керівниками суб'єктів господарювання або уповноваженими ними особами та іншими заінтересованими особами чи органами. Укртрансбезпека на підставі рекомендацій розробляє профілактичні заходи щодо запобігання виникненню транспортних подій в майбутньому та направляє їх відповідним керівникам суб'єктів господарювання або уповноваженим ними особам та іншим заінтересованим особам чи органам.

Авіаційний транспорт

Порядок проведення технічних розслідувань авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій, пошкоджень цивільних повітряних суден і літальних апаратів на землі, порушень порядку використання повітряного простору, зокрема під час обслуговування та організації повітряного руху, які сталися на території України з цивільними повітряними суднами, врегульовано Повітряним кодексом України. Так, технічні розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі проводяться НБРЦА згідно з правилами та в порядку, що затверджуються КМУ. Проте, станом на сьогодні такі правила та порядок не визначені КМУ. За результатом технічного розслідування такої події складається звіт, який, зокрема, містить висновки та рекомендації. На підставі висновків НБРЦА формулює рекомендації щодо усунення причин подій, виявлених у процесі технічного розслідування, і недопущення їх у майбутньому. Звіт та рекомендації надаються Державіаслужбі, іншим заінтересованим органам виконавчої влади та авіаційним підприємствам, установам, організаціям. На підставі цих рекомендацій Державіаслужба або інші органи виконавчої влади розробляють відповідні рекомендації і надсилають їх користувачам повітряного простору України, експлуатантам повітряних суден та іншим юридичним особам для розроблення профілактичних заходів щодо запобігання авіаційним подіям, які, у свою чергу, розробляють профілактичні заходи щодо запобігання авіаційним подіям, погоджують їх з Державіаслужбою і забезпечують їх виконання.

Незважаючи на те, що згадані вимоги до проведення технічних розслідувань були прийняті в різний час та за різних умов, зараз їх поєднує тільки одне – вони є застарілими та неефективними, не відповідають міжнародним зобов'язанням України, що випливають з міжнародних договорів України, стандартам та рекомендованим практикам ІКАО, ІМО, інших міжнародних організацій, законодавству ЄС, кращим практикам держав ЄС та провідних країн світу.

Морський транспорт (у тому числі маломірні (малі) судна)

Так, вимоги до проведення технічного розслідування транспортних подій на морському транспорті для більшості країн світу – членів ІМО, у тому числі України, врегульовано Кодексом міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі (далі – Кодекс ІМО),

прийнятий 16 травня 2008 року Резолюцією MSC.255(84) Комітету з безпеки на морі ІМО, а також Керівництвом по застосуванню Кодексу ІМО з розслідування морських аварій, прийнятим 04 листопада 2013 року Резолюцією А.1075(28) Асамблеї ІМО (далі – Керівництво ІМО).

Правилом XI-1/6 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року Кодексу ІМО надано обов'язкову для України силу.

Крім того, проведення технічного розслідування транспортних подій на морському транспорті для країн ЄС врегульовано Директивою Європейського Парламенту та Ради 2009/18/ЄС від 23 квітня 2009 року щодо встановлення фундаментальних принципів управління розслідуванням в секторі морського транспорту, однак її імплементація у законодавство України не передбачена Угодою про асоціацію.

Метою Кодексу ІМО є забезпечення того, щоб держави застосовували загальний підхід при проведенні розслідувань аварій і інцидентів на морі. Метою розслідування не є розподіл вини або встановлення відповідальності. Навпаки, розслідування проводиться з метою запобігання аваріям і інцидентам на морі в майбутньому. При цьому, будь-яке таке розслідування має проводитися окремо і незалежно від будь-якої іншої форми розслідування (пункт 1.2 глави 1 частини першої Кодексу ІМО). Розслідування повинно бути неупередженим для забезпечення вільного надходження інформації. Ця неупередженість забезпечується шляхом забезпечення функціональної незалежності особи, що проводить розслідування, від сторін, залучених до транспортної події, а також будь-якої особи, яка може прийняти рішення про адміністративні або дисциплінарні заходи проти окремої особи або організації, залучених у транспортну подію, або від процесуальних дій судових органів (пункт 16.1 глави 16 частини третьої Кодексу ІМО).

Відповідно до пункту 2.13 глави 2 частини першої Кодексу ІМО органом розслідування є орган влади, відповідальний за проведення розслідувань відповідно до Кодексу ІМО. При цьому держава має забезпечити, щоб особа, що проводить розслідування, була безпристрасною та об'єктивною. Розслідування повинно бути таким, щоб можна було зробити доповідь про результати розслідування без контролю або втручання з боку будь-якої особи або організації, інтереси яких можуть бути зачеплені результатами розслідування (пункт 11.1 глави 11 частини другої Кодексу ІМО). Також пунктом 15.1 глави 15 частини третьої Кодексу ІМО рекомендується забезпечувати орган розслідування достатніми матеріальними і фінансовими ресурсами та кваліфікованим персоналом.

За результатом розслідування складається звіт, який, крім іншого, містить аналіз і коментарі причинних факторів, включаючи будь-які технічні, людські та організаційні чинники, обговорення результатів розслідування, включаючи виявлення питань безпеки та висновки розслідування, а також, за необхідності, рекомендації з метою запобігання аварій і інцидентів на морі в майбутньому (пункт 2.12 глави 2 частини першої Кодексу ІМО).

Держава забезпечує доступність остаточного звіту про розслідування для громадськості і морської сфери (пункт 14.4 глави 14 частини другої Кодексу ІМО).

Відповідно до пункту 25.2 глави 25 частини третьої Кодексу ІМО за певних гарантій в частині конфіденційності органу розслідування рекомендується надавати заінтересованим сторонам звіт про розслідування для надання зауважень, в разі отримання яких орган розслідування зобов'язаний їх розглянути та прийняти або відхилити, про що повідомляється заінтересованій стороні.

Разом з цим, підпунктами 6.2.4 – 6.2.5 пункту 6.2 Керівництва ІМО передбачено, що рекомендації, зазначені у звіті про розслідування, мають бути адресовані тим, хто може виконати їх найкращим чином, наприклад, судовласникам, керівникам, визнаним організаціям, морським властям, службам управління рухом суден, органам по боротьбі з надзвичайними ситуаціями та міжнародним і регіональним морським організаціям і установам. Якщо в ході розслідування стало зрозуміло, що існують недоліки в сфері безпеки, які становлять серйозний потенційний ризик для життя людей, для суден або навколишнього природного середовища, вживаються заходи щодо інформування осіб або організацій, що відповідають за управління цим ризиком.

Виконання всіх рекомендацій, адресованих конкретній особі або організації, повинно бути перевірено в розумні терміни після опублікування остаточного звіту про розслідування в області безпеки з метою сприяння прийняттю заходів щодо підвищення безпеки. Інформація про виконання рекомендацій має бути оприлюднена для громадськості (підпункт 6.5.1 пункту 6.5 Керівництва ІМО).

Разом з цим, фінальним звітом, складеним за результатами аудиту ІМО (у частині перевірки відповідності виконання Україною як державою порту, державою прапору та прибережною державою міжнародних зобов'язань у сфері безпеки судноплавства), який проходив в Україні 11 - 18 червня 2018 року, визначено, що Україна не виконує положення Кодексу ІМО, правила проведення розслідувань є недостатніми та не оновлюються, діюча система та структура проведення розслідувань не забезпечує неупередженості та об'єктивності, немає угод про співпрацю в розслідуванні з іншими заінтересованими державами, а остаточні звіти про розслідування недоступні для громадськості.

Також фінальним звітом запропоновано перелік коригуючих дій, які Україна має виконати до 31 грудня 2020 року, зокрема:

прийняти, перенести і включити в законодавство України обов'язкові положення Кодексу ІМО та Керівництва ІМО, у тому числі у частині оприлюднення результатів розслідування для громадськості;

розробити документальні процедури, що передбачають застосування співпраці з іншими державами під час проведення розслідування;

створити необхідні умови для забезпечення неупередженості та об'єктивності в організації та проведенні розслідування;

встановити процедури обміну даними для розслідувань, що проводяться спільно з іншими заінтересованими державами;

визначити процедуру ознайомлення громадськості з результатами розслідувань.

Річковий транспорт (у тому числі маломірні (малі) судна)

Єдиного підходу до проведення технічних розслідувань на внутрішніх водних шляхах у світі наразі немає. Аналогічна ситуація спостерігається і в ЄС, де це питання врегульовано міжнародними багатосторонніми угодами щодо судноплавства на конкретних річках.

Наприклад, основним документом, який регламентує порядок проведення технічних розслідувань транспортних подій на р. Дунай є Правила річкового нагляду на Дунаї, затверджені постановою Сімдесят третьої сесії Дунайської Комісії (Україна є членом Дунайської Комісії) від 15 грудня 2009 року (з доповненнями, затвердженими постановою Сімдесят шостої сесії Дунайської Комісії від 02 червня 2011 року № ДК/СЕС 76/11) (далі – Правила).

Зокрема главою 5 Правил визначено адміністративну процедуру, яка застосовується при розслідуванні аварій суден на Дунаї. При цьому, це не стосується діловодства у кримінальних справах та ведення розслідування аварійних випадків незалежними службами.

Статтею 5.2 глави 5 Правил передбачено, що мета розслідування аварії полягає в тому, щоб встановити, чи було порушення правил судноплавства, причому з'ясовуються обставини, за яких сталася аварія, і в попередньому порядку встановлюється причина аварії, особи, причетні до аварії, а також її наслідки.

Частиною другою статті 5.2 глави 5 Правил передбачено, що органами, зобов'язаними розслідувати аварії (органами розслідування), є органи річкового нагляду придунайських держав, які виконують функції органів попереднього розслідування. При цьому, у розслідуванні аварії можуть брати участь представники заінтересованих сторін. Проте, їх участь не повинна спричинити затримку в проведенні розслідування.

Органи розслідування або компетентні органи зобов'язані видати заінтересованим сторонам копію висновку про розслідування, а також, в міру можливості, копії інших документів справи (частина п'ята статті 5.2 глави 5 Правил).

Під час розслідування аварії органи розслідування можуть давати компетентним органам рекомендації про необхідні заходи щодо запобігання аваріям у майбутньому.

Автомобільний, міський електричний транспорт

Водночас, в ЄС наразі немає єдиного підходу до технічного розслідування ДТП на автомобільному та міському електричному транспорті. Натомість в ЄС виділяють термін «незалежне поглиблене розслідування транспортних подій на автомобільному транспорті». Підхід до таких розслідувань варіюється в залежності від країни-члена ЄС.

У Великобританії таке розслідування проводиться протягом 34 років. Розслідування проводить як Департамент Транспорту (Міністерство транспорту), так й окремі автомобільні компанії. Уповноважені з розслідування

Департаменту Транспорту здатні прибути на місце транспортної події протягом 10 хвилин. Під час розслідування здійснюється аналіз ефективності як аварійних служб (швидка, пожежна та дорожні служби), так і поліції, яка є відповідальною за ділянку, де сталася транспортна подія.

У ФРН діє проєкт GIDAS (German In-Depth Accident Study), тобто Поглиблене вивчення транспортних подій. Офіси проєкту базуються в містах Ганновер та Дрезден. Цей проєкт фінансується як Урядом ФРН, так і окремими автомобільними проєктами. Представники проєкту розслідують на власний розсуд транспортні події, які сталася у вказаних землях.

У Франції з 2004 року розслідуванням транспортних подій, у тому числі на автомобільному транспорті займається Французьке бюро розслідувань на наземному транспорті. Слід зауважити, що вказана установа є відносно невеликою, проте Уряд Франції забезпечує її фінансування окремою статтею в бюджеті з метою забезпечення її незалежності. Вказане Бюро здійснює розслідування як на власний розсуд, так і за зверненням Міністерства транспорту Франції. Крім того у Франції поглиблене розслідування проводиться різноманітними організаціями – як на місцевому, так і на державному рівні. Наприклад Французький інститут досліджень безпеки на транспорті, який спеціалізується на технічних факторах транспортної події. Всього у Франції протягом року в середньому проводиться близько тисячі розслідувань.

У Фінляндії розслідування транспортних подій здійснюються на різних рівнях. Основну кількість розслідувань проводить місцева поліція. Розслідування також здійснюються підрозділом з розслідувань транспортних подій на автомобільному транспорті Фінського страхового бюро на автомобільному транспорті. Цей підрозділ здійснює близько 450 розслідувань протягом року, його підрозділи розташовані на території всієї країни, в залежності від виду транспорту та події розроблені відповідні методики розслідувань. За результатами кожного розслідування складається звіт, який не є публічним, хоча вищевказаний підрозділ регулярно розміщує в пресі дані щодо транспортних подій, трендів та підходів до їх зменшення. Крім того у складі Міністерства транспорту Фінляндії є окремий підрозділ розслідувань на автомобільному транспорті, який здійснює аналіз та розслідування транспортних подій невеликої тяжкості. Також у Фінляндії в складі Міністерства юстиції утворено Бюро розслідування транспортних подій - незалежну установу з розслідування, яка займається розслідуванням резонансних та подій з важкими наслідками. В середньому цією установою здійснюється 3 - 10 розслідувань протягом року. За результатами кожного розслідування складається звіт, який підлягає оприлюдненню, та рекомендації, які є обов'язковими.

В Нідерландах з 2005 року утворена окрема установа – Рада з безпеки Нідерландів. Ця установа, яка є повністю незалежною, займається розслідуванням причин та наслідків катастроф, серйозних аварій на транспорті, пожеж, в сфері оборони, природних катастроф. У складі цієї ради утворені окремі департаменти за напрямками, в яких, у середньому, працює по 50 співробітників.

Разом з цим, в ЄС вже з 2006 року ведуться перемовини щодо розроблення єдиного підходу до проведення технічних розслідувань на автомобільному та міському електричному транспорті, по аналогії з авіаційним, морським та залізничним транспортом.

Залізничний транспорт (у тому числі залізничні переїзди)

Основні вимоги до проведення технічних розслідувань транспортних подій на залізничному транспорті країн ЄС визначено Директивою 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про безпеку залізниць у Співтоваристві, якою внесено зміни до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки» (Директива про безпеку на залізницях) від 29 квітня 2004 року (далі – Директива 49).

Відповідно до частини першої статті 21 Директиви 49 кожна держава-член забезпечує, щоб розслідування аварій та інцидентів здійснювалося постійним органом, який складається мінімум з одного слідчого, здатного виконувати функції уповноваженого з розслідування у випадку інциденту або аварії. Цей орган є незалежним по своїй організаційно-правовій структурі та порядку прийняття рішень від будь-яких менеджерів, операторів інфраструктури, залізничних підприємств, органу, що стягує плату, розподільного органу та уповноваженого органу, а також від будь-якої сторони, чії інтереси можуть суперечити завданням, покладеним на орган розслідування. Більше того, він є функціонально незалежним від органу з безпеки та від будь-кого, хто регулює діяльність залізниць.

Згідно зі статтею 3 Директиви 49 метою розслідування є попередження аварій та інцидентів, що включає збір та аналіз інформації, складання звітів, включаючи визначення причин та у відповідних випадках надання рекомендацій щодо безпеки. Розслідування в жодному випадку не стосується питань розподілу вини чи встановлення відповідальності (частина четверта статті 19 Директиви 49). Рекомендації щодо безпеки, надані органом розслідування, у жодному випадку не створюють презумпцію винуватості або відповідальності за аварію або інцидент (частина перша статті 25 Директиви 49).

Частиною третьою статті 21 Директиви 49 визначено, що залізничні підприємства, органи влади зобов'язані повідомляти про транспортні події органу розслідування. Для кожної аварії або інциденту орган розслідування організовує належні засоби, що складають необхідну операційно-технічну експертизу для проведення розслідування. Експертиза може бути здійснена внутрішнім або зовнішнім органом в залежності від характеру аварії або інциденту, що підлягає розслідуванню (частина друга статті 22 Директиви 49).

Розслідування проводиться із найбільшим можливим рівнем відкритості із заслуховуванням усіх учасників та спільним використанням ними результатів розслідування. Відповідний менеджер, оператор інфраструктури та залізничні підприємства, орган з питань безпеки, жертви та їх родичі, власники пошкодженого майна, виробники, установи по наданню невідкладної допомоги

та представники персоналу та користувачі на регулярній основі отримують інформацію про стан розслідування та його розвиток та, наскільки це можливо, отримують можливість подавати власні думки та погляди в процесі розслідування, а також їм дозволяється надавати коментарі щодо інформації, наведеної у проєктах звітів (частина третя статті 22 Директиви 49).

При цьому, орган розслідування має завершити дослідження на місці подій якомога швидше, щоб надати менеджеру, оператору інфраструктури можливість відновити інфраструктуру та відкрити її для надання послуг залізничних перевезень у можливо найкоротший термін (частина четверта статті 22 Директиви 49).

Розслідування аварії або інциденту завершується складанням звіту у формі, що відповідає типу та серйозності аварії або інциденту та доречності висновків розслідування. Звіти визначають цілі розслідування та вміщують відповідні рекомендації (частина перша статті 23 Директиви 49). Рекомендації адресуються органу з безпеки та, де це необхідно, виходячи з характеру рекомендації, іншим органам чи владним структурам в державі-члені або іншим державам-членам. Держави-члени та їх органи з безпеки здійснюють необхідні заходи для забезпечення того, щоб рекомендації, надані органом розслідування, належним чином були враховані та, де можливо, виконані (частина друга статті 25 Директиви 49). Орган з питань безпеки та інші державні структури або органи або, де це можливо, інші держави-члени, яким адресуються рекомендації, мінімум щорічно звітують органу розслідування про виконані або заплановані заходи, які є наслідком вказаних рекомендацій (частина третя статті 25 Директиви 49).

Крім того, відповідно до пункту 1870 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію, затвердженого постановою КМУ від 25 жовтня 2017 року № 1106 (Офіційний вісник України, 2018 року, № 24, ст. 852), МІУ разом з Укртрансбезпекою та акціонерним товариством «Укрзалізниця» на виконання статті 368 та додатку XXXII до Угоди про асоціацію, до 31 жовтня 2022 року має запровадити незалежний орган розслідування транспортних подій на залізничному транспорті згідно з Директивою 49.

Забезпечення розвитку залізничного транспорту та підвищення рівня безпеки залізничних перевезень зокрема шляхом створення органу з розслідування аварій на залізничному транспорті також передбачене Національною стратегією. Очікується, що це дасть змогу забезпечити ефективну та прозору діяльність органу розслідування транспортних подій на залізничному транспорті.

Авіаційний транспорт

У порівнянні з іншими видами транспорту, стандарти і рекомендована практика з технічного розслідування авіаційних подій були вперше прийняті Радою ІКАО 11 квітня 1951 року відповідно до положень статті 37 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 рік) (далі – Чиказька конвенція), до якої Україна приєдналася у 1992 році, і були затверджені у вигляді Додатка 13

до Чиказької конвенції. Наразі для країн – членів ІКАО, у тому числі України, діє дванадцять видань цього додатку від липня 2020 року.

Крім того, з метою надання державам – членам ІКАО інформації та інструктивних вказівок щодо процедур, практик і методів проведення технічних розслідувань авіаційних подій Генеральним Секретарем ІКАО у 2015 році затверджене друге видання Дос 9756. Керівництва з розслідування авіаційних подій та інцидентів (далі – Керівництво 9756), а в 2011 – перше видання Дос 9962. Керівництва з розслідування авіаційних подій та інцидентів: політика та процедури (далі – Керівництво 9962).

Водночас, питання проведення технічних розслідувань транспортних подій на авіаційному транспорті в ЄС врегульовано Регламентом (ЄС) № 996/2010 Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року щодо розслідування та запобігання аваріям та інцидентам у цивільній авіації та скасування Директиви 94/56/ЄС (далі – Регламент 996/2010), однак її імплементація у законодавство України також не передбачена Угодою про асоціацію.

Так, відповідно до пункту 3.1 Додатка 13 до Чиказької конвенції єдиною метою розслідування авіаційної події або інциденту є запобігання авіаційним подіям та інцидентам у майбутньому. Метою цієї діяльності не є встановлення будь-якої вини або відповідальності.

Держава повинна утворити повноважний орган влади з розслідування авіаційних подій, який є незалежним від державних авіаційних повноважних органів та інших організацій, які можуть втручатися в проведення розслідування або впливати на його об'єктивність (пункт 3.2 Додатка 13 до Чиказької конвенції).

Разом з цим, інструктивний матеріал, що стосується незалежності повноважного органу влади з розслідування авіаційних подій міститься у Керівництві 9756 та Керівництві 9962, зокрема ними визначено, що орган з розслідування адміністративно підзвітний тільки органу законодавчої влади або призначеному міністру і повністю відокремлений від будь-яких повноважних органів, що здійснюють контроль і нагляд за забезпеченням безпеки польотів, і органів судової влади. При цьому, орган з розслідування не може бути підзвітний міністру, відповідальному за державне регулювання, контроль і нагляд у сфері забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації.

Згідно з частиною першою Керівництва 9756, орган з розслідування повинен бути абсолютно об'єктивним і неупередженим, і сприйматися як такий, його слід сформулювати таким чином, щоб він міг протистояти політичному або іншому втручанню або тиску. Орган з розслідування повинен мати оперативний доступ до достатніх фінансових коштів для належного проведення розслідування тих авіаційних подій та інцидентів, які належать до кола його обов'язків.

Аналогічна позиція міститься в статті 4 Регламенту 996/2010, зокрема розслідування проводить або контролює без зовнішнього втручання постійно діючий національний орган влади з розслідування авіаційних подій у цивільній авіації, здатний самостійно проводити повне розслідування як самостійно, так і за допомогою угод з іншими органами розслідувань. Цей орган повинен бути

функціонально незалежним, зокрема, від авіаційних органів, відповідальних за льотну придатність, сертифікацію, експлуатацію польотів, технічне обслуговування, ліцензування, контроль повітряного руху або експлуатацію аеродрому, і взагалі від будь-якої іншої сторони чи суб'єкта, інтереси чи місія якого може суперечити завданню, покладеному на орган розслідування, або впливати на його об'єктивність.

Відповідно до глави 1 Додатка 13 до Чиказької конвенції розслідуванням є процес, що проводиться з метою запобігання авіаційним подіям, який включає збір і аналіз інформації, підготовку висновків, включаючи встановлення причин та/або супутніх факторів, і, за необхідності, підготовку рекомендацій щодо забезпечення безпеки.

Водночас, рекомендацією щодо забезпечення безпеки є пропозиція органу з розслідування, зроблена на основі інформації, отриманої під час розслідування, з метою запобігання авіаційним подіям або інцидентам, яке ні в якому разі не ставить собі за мету розподіл вини або встановлення відповідальності за авіаційну подію чи інцидент (глава 1 Додатка 13 до Чиказької конвенції).

Розслідування проводить уповноважений з розслідування, який призначається державою (пункт 5.5 глави 5 Додатка 13 до Чиказької конвенції).

За результатом розслідування складається остаточний звіт про розслідування авіаційної події, який негайно надсилається всім заінтересованим державам, що проводять розслідування. В інтересах запобігання авіаційним подіям держава, яка проводить розслідування авіаційної події або інциденту, якомога швидше і, якщо можливо, протягом 12 місяців оприлюднює остаточний звіт (пункт 6.5 глави 6 Додатка 13 до Чиказької конвенції).

На будь-якому етапі розслідування орган з розслідування рекомендує повноважним органам, включаючи органи інших держав, будь-які попереджувальні заходи, які необхідно терміново прийняти для підвищення рівня безпеки польотів (пункт 6.8 глави 6 Додатка 13 до Чиказької конвенції).

Держава, яка отримує рекомендації, інформує державу, що подала відповідні пропозиції, про прийняті або розглянуті попереджувальні заходи або про причини їх неприйняття (пункт 6.10 глави 6 Додатка 13 до Чиказької конвенції).

Держава, яка проводить розслідування, чи будь-яка інша держава, що видає відповідні рекомендації, виконує процедури реєстрації виконаних заходів щодо виконання рекомендацій (пункт 6.11 глави 6 Додатка 13 до Чиказької конвенції).

Держава, яка отримала рекомендацію, виконує процедури контролю для відстеження дій по виконанню цієї рекомендації (пункт 6.12 глави 6 Додатка 13 до Чиказької конвенції).

Аналогічна процедура визначена й статтею 18 Регламенту 996/2010.

Водночас, у 2018 році внесено зміни у Додаток 13 до Чиказької конвенції в частині контролю за виконанням рекомендацій, але процедура виконання такого контролю ще не прийнята. Очікується, що вказана процедура буде включена у нове, дванадцяте видання, частини IV Керівництва 9756.

Крім того, фінальним звітом, складеним за результатами аудиту ІКАО (у частині перевірки системи цивільної авіації України), який проходив в Україні 04 – 11 квітня 2016 року, запропоновано перелік коригуючих дій, які Україна має виконати, зокрема:

переглянути Повітряний кодекс України на відповідність положенням Додатка 13 до Чиказької конвенції, зокрема у частині надання необхідних повноважень уповноваженим з розслідування та забезпечення захисту записів розслідувань та конфіденційних звітів;

прийняти відповідні нормативно-правові акти з метою повної відповідності вимогам Додатка 13 до Чиказької конвенції;

встановити офіційні процедури/механізм координації між НБРЦА та судовими органами для координації їх діяльності (зокрема на місці авіаційної події) та забезпечення розмежування між розслідуванням, яке проводиться відповідно до Додатка 13 до Чиказької конвенції, та розслідуванням, яке проводиться судовим органом;

забезпечити НБРЦА фінансуванням, що відповідає політиці, діючій стосовно проведення розслідувань та необхідної кваліфікації персоналу;

запровадити механізм виявлення потреб НБРЦА в персоналі та забезпечити необхідний підбір персоналу, якщо це може бути застосовано;

розробити та реалізувати навчальні плани відповідно до існуючої навчальної програми НБРЦА, зокрема, у частині безпеки на місці авіаційної події та періодичних навчань.

Разом з цим, розділом «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система» Національної стратегії, передбачена необхідність підвищення ефективності діяльності НБРЦА відповідно до законодавства ЄС для прийняття неупередженого рішення щодо інцидентів або актів незаконного втручання.

8.4. Висновки

Враховуючи інформацію, наведену у попередніх підрозділах розділу 8 Аналізу, існуючі в Україні правила проведення технічних розслідувань на вказаних видах транспорту створюють загрозу ефективній та прозорій діяльності органів технічних розслідувань, прийняттю ними неупереджених рішень щодо причин виникнення транспортних подій. Зазначене безпосередньо негативним чином впливає на показники аварійності на вказаних видах транспорту.

Проведення таких технічних розслідувань поєднується наявністю, зокрема, таких негативних чинників:

наявність конфлікту інтересів, що полягає у підпорядкуванні органів технічних розслідувань органам державної влади, що забезпечують формування та реалізують державну політику у сферах автомобільного, міського електричного, залізничного, морського, річкового та авіаційного транспорту, використання повітряного простору України, розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації відповідної інфраструктури, а також їх залежності, у тому числі функціональної, від цих органів державної влади, наділення органів технічних розслідувань функціями державного контролю за безпекою на вказаних видах транспорту;

відсутність визначених законом гарантій щодо неприйняття органами технічних розслідувань за результатами технічних розслідувань рішень про вину чи відповідальність юридичних або фізичних осіб (за виключенням авіаційного транспорту);

відсутність визначених законом гарантій щодо проведення технічних розслідувань окремо від будь-яких адміністративних, службових, правоохоронних, судових розслідувань, спрямованих на встановлення вини або відповідальності (за виключенням авіаційного транспорту);

відсутність визначених законом гарантій щодо невикористання адміністративними, службовими, правоохоронними, судовими органами, страховиками звітів та матеріалів технічних розслідувань для встановлення вини або відповідальності;

недостатня кількість кваліфікованих працівників органів технічних розслідувань, що безпосередньо проводять розслідування або здійснюють облік транспортних подій, невідповідність рівня їх освіти та професійної підготовки сучасним інноваційним викликам та міжнародним зобов'язанням України, відсутність визначених законом вимог щодо наявності відповідного досвіду та кваліфікації;

наявна можливість включення до складу органів технічних розслідувань (або комісій, що створюються цими органами) некомпетентних осіб;

недосконалість організаційних структур органів технічних розслідувань, зокрема відсутність вимог щодо наявності у штатному розписі фахівців, відповідальних за цілодобовий збір повідомлень про транспортні події;

недостатній рівень взаємодії органів технічних розслідувань із відповідними центральними органами виконавчої влади, зокрема органами місцевого самоврядування, СБУ, органами прокуратури та Нацполіції;



відсутність державного захисту працівників органів технічних розслідувань під час виконання своїх службових обов'язків (за виключенням авіаційного транспорту);

відсутність механізму нагляду за розробленням та виконанням профілактичних заходів, впровадженням рекомендацій органів технічних розслідувань, складених за результатами технічних розслідувань, у тому числі щодо звітування про виконання профілактичних заходів;

відсутність правового механізму захисту та непоширення інформації стосовно технічних розслідувань, невизначеність переліку даних, віднесених до цієї інформації, порядку та меж її розголошення, зокрема щодо встановлення обов'язку органів технічних розслідувань надавати цю інформацію органам влади тільки за рішенням суду;

відсутність нормативно-правового врегулювання питання забезпечення працівників органів технічних розслідувань спеціальним одягом, взуттям, спеціальним спорядженням і захисними засобами залежно від умов роботи, а також включення їх посад до категорії робіт в особливих умовах, які прирівнюються до робіт з ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій;

незабезпечення персоналу органів технічних розслідувань відповідними посвідченнями державного зразка, що дозволяли б їм безперешкодно перебувати на місці транспортних подій та виконувати свої посадові обов'язки;

відсутність порядку сприяння органами виконавчої влади та іншими органами влади, підприємствами, установами та організаціями працівникам органів технічних розслідувань у частині виконання ними службових обов'язків, зокрема забезпечення транспортом, засобами зв'язку, приміщеннями для роботи і відпочинку, засобами для виконання спеціальних видів робіт під час технічних розслідувань;

недосконалість порядку фінансового забезпечення технічних розслідувань, зокрема, у частині фінансування досліджень, випробувань, пов'язаних з технічними розслідуваннями, а також закордонних відряджень працівників органів технічних розслідувань під час проведення технічних розслідувань на території інших країн;

низький рівень заробітної плати/винагороди працівників, які проводять технічні розслідування;

недосконалість механізму укладення Україною багато- та двосторонніх міжнародних договорів, а також меморандумів про взаєморозуміння (угод) між повноважними органами технічних розслідувань України та повноважними органами технічних розслідувань інших країн щодо проведення технічних розслідувань, зокрема, у частині участю представників України в технічних розслідуваннях на території інших країн, залучення Україною представників інших країн до технічних розслідувань на території України, а також надання допомоги під час проведення технічних розслідувань шляхом направлення кваліфікованого персоналу та обладнання;

відсутність єдиної бази даних щодо проведених технічних розслідувань, які сталися на території України або на території інших держав з ТЗ, зареєстрованими або виробленими в Україні, або за участю громадян України;

відсутність системи і методики збору та обробки даних щодо транспортних подій (база даних транспортних подій), які сталися на території України, а також неефективність системи сповіщення про такі події;

відсутність в Україні незалежного, повноважного органу влади, відповідального за проведення технічних розслідувань транспортних подій;

невідповідність чинного законодавства і визначеної структури органів технічних розслідувань, а також органів державної влади, діяльність яких пов'язана зі сферою технічного розслідування, міжнародним зобов'язанням України, що впливають з міжнародних договорів України;

відсутність правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів;

недосконалість термінології в сфері технічного розслідування, визначеної законодавством, та її невідповідність міжнародним договорам України;

відсутність відповідальності юридичних та фізичних осіб за порушення законодавства у сфері технічного розслідування, зокрема, у частині розкриття конфіденційної інформації про хід технічного розслідування, перешкоджання діяльності органу технічного розслідування, приховування чи знищення речових доказів, ненадання повідомлення про подію до органів технічних розслідувань;

відсутність визначених законом повноважень керівників органів технічних розслідувань та осіб, безпосередньо відповідальних за проведення технічних розслідувань (уповноважених з технічного розслідування);

відсутність механізму запобігання можливим конфліктам інтересів під час проведення технічних розслідувань, зокрема тоді, коли орган з технічного розслідування залучає експертів, відряджених органами влади та іншими організаціями;

відсутність порядку цілодобового надання органам технічних розслідувань повідомлень про виникнення транспортних подій, а також переліку таких подій;

відсутність визначених законом повноважень органів технічних розслідувань щодо розроблення політики і правил (процедур) з питань технічних розслідувань.

Таким чином, виходячи з наведеного, діюча система проведення технічних розслідувань в Україні підлягає реформуванню та докорінному перегляду, зокрема, шляхом утворення незалежного, повноважного органу влади, відповідального за проведення технічних розслідувань транспортних подій на автомобільному, авіаційному, морському, річковому, міському електричному та залізничному транспорті.

Інформацію щодо технічних розслідувань транспортних подій підготовлено на підставі інформації, наданої Укртрансбезпекою, Морською адміністрацією, Державіаслужбою та НБРЦА.

9. Аналіз стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху

9.1. Стратегічні та програмні документи у сфері безпеки дорожнього руху

У 2019 – 2020 рр. основними стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху були:

Національна стратегія;

Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схвалена розпорядженням КМУ від 14 червня 2017 року № 481 (далі – Стратегія);

план заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджений розпорядженням КМУ від 28 березня 2018 року № 231 (далі – План заходів до Стратегії);

Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджена постановою КМУ від 25 квітня 2018 року № 435 (далі – Державна програма);

відповідні програми діяльності КМУ, зокрема Програма діяльності КМУ, затверджена постановою КМУ від 12 червня 2020 року № 471 (далі – Програми діяльності Уряду);

плани пріоритетних дій Уряду на відповідний рік, зокрема план пріоритетних дій Уряду на 2020 рік, затверджений розпорядженням КМУ від 09 вересня 2020 року № 1133 (далі – Плани пріоритетних дій Уряду);

план заходів з виконання Угоди про асоціацію, затверджений постановою КМУ від 25 жовтня 2017 року № 1106 (далі – План заходів № 1106) (разом далі – Стратегічні та програмні документи у сфері безпеки дорожнього руху).

Крім того, до Стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху можна віднести:

регіональні програми з безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, які ОДА мали затвердити відповідно до пункту 4 постанови КМУ від 25 квітня 2018 року № 435, більш докладну інформацію щодо яких наведено у розділі 10 Аналізу;

місцеві програми розвитку дорожнього руху та його безпеки, які рекомендовано затвердити відповідно до рекомендацій, схвалених постановою ВРУ від 13 квітня 2016 року № 1091-VIII, а також відповідно до основних напрямів реалізації Стратегії.

9.2. Національна стратегія

Національна стратегія визначає основні напрями, зокрема, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище.

Метою Національної стратегії є, зокрема, створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України.

Для впровадження Національної стратегії будуть виконані завдання у сфері безпеки дорожнього руху за основним напрямом «безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт», зокрема такі основні завдання:

- удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті;

- приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки у відповідність з регламентами та директивами ЄС стосовно врахування вимог щодо безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу;

- впровадження СМАРТ-тахографів на вантажних автомобілях та автобусах;

- впровадження класифікації ДТП, визнаної на світовому рівні;

- удосконалення системи збору інформації про ДТП, їх аналізу та розробки на основі отриманих результатів управлінських рішень;

- виконання програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

- утворення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху;

- розроблення ефективних процедур для виділення коштів з Державного дорожнього фонду та інших джерел на заходи, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху;

- інтеграція модулів з безпеки дорожнього руху до системи освіти;

- визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації ДТП, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних дій щодо поліпшення показників безпеки, проектування доріг з урахуванням швидкісних режимів;

- забезпечення здійснення контролю за впровадженням системи безпеки дорожнього руху, включаючи просвітницькі компанії та штрафи за порушення правил дорожнього руху, посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху;

- широке використання інноваційних технологій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

- покращення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху ТЗ та розвиток інфраструктури для руху велосипедів;

- удосконалення системи підготовки водіїв та інших учасників дорожнього руху щодо надання домедичної допомоги потерпілим;

забезпечення проведення стратегічної екологічної оцінки під час розроблення планів та програм розвитку транспортної сфери, зокрема забезпечення під час планування, проектування та будівництва об'єктів транспортної інфраструктури опрацювання альтернативних варіантів з метою недопущення чи мінімізації негативного впливу на навколишнє природне середовище, збереження лісів, територій та об'єктів природно-заповідного фонду, включаючи будівництво спеціальних переходів і захисних огорожень у місцях міграції диких тварин;

відновлення, охорона та використання захисних лісових насаджень у смугах відведення автомобільних доріг та залізниць як складової екологічної мережі.

Більш докладна інформація щодо завдань у сфері безпеки дорожнього руху, передбачених Національною стратегією, наведена у додатку 1 до Аналізу.

При цьому очікується досягнення таких основних результатів:

зменшення рівня смертності внаслідок ДТП на 100 000 населення – на 50 % до 2030 року;

зменшення кількості отриманих тяжких травм внаслідок ДТП на 100 000 населення – на 50 % до 2030 року;

скорочення макроекономічних втрат суспільства від ДТП – на 50 % до 2030 року.

створення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху.

Більш докладна інформація щодо очікуваних результатів у сфері безпеки дорожнього руху, передбачених Національною стратегією, наведена у додатку 2 до Аналізу.

Разом з цим зауважу, що план заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року затверджено лише 07 квітня 2021 року⁴, тому вказаний документ може бути предметом аналізу лише у наступні періоди.

⁴ План заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року затверджено розпорядженням КМУ від 07 квітня 2021 року № 321 «Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року».

9.3. Стратегія

Метою Стратегії було зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30 % до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків ДТП 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.

Основними напрямками реалізації Стратегії були:

опрацювання питання стосовно утворення та визначення повноважень головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, основним завданням якого стане забезпечення ефективної реалізації державної політики у зазначеній сфері, зокрема передбаченої Стратегією, у тому числі координація дій відповідальних центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування щодо формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;

запровадження основних засад системи управління безпекою дорожнього руху: державна програма, план заходів, ключові складові, кількісні показники, конкретні цілі, проміжна та щорічна оцінка результатів, відповідальність;

розроблення законодавства про дорожній рух з метою врегулювання всіх сфер життєдіяльності, у тому числі питання відповідальності за вчинені правопорушення та більш суворого покарання злісних порушників;

посилення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні системи безпеки дорожнього руху, у тому числі надання органам місцевого самоврядування повноважень щодо можливості створення та регулювання безпечних і зручних умов руху ТЗ та пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів, зокрема стосовно обмежень швидкості руху ТЗ на ділянках доріг у межах населених пунктів, які створюють загрозу для учасників дорожнього руху;

створення спеціального фонду з безпеки дорожнього руху, джерелами наповнення якого будуть кошти, які надійдуть від сплати адміністративних штрафів за порушення правил дорожнього руху, зокрема зафіксовані в автоматичному режимі, та від страхових програм, визначення відповідального органу, розпорядника такого фонду з безпеки дорожнього руху;

запровадження обов'язкового фінансування національних та регіональних програм з безпеки дорожнього руху за рахунок державного дорожнього фонду та фонду з безпеки дорожнього руху, ефективний розподіл ресурсів згідно з державними програмами та залучення місцевих бюджетів до виконання програм з безпеки дорожнього руху;

удосконалення системи страхування у сфері безпеки дорожнього руху;

визначення економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП для прийняття відповідних управлінських рішень і визначення ефективності впровадження заходів з убезпечення дорожнього руху;

удосконалення та запровадження системи і методики збору (збільшення кількості критеріїв дослідження причинно-наслідкових зв'язків) та обробки даних щодо ДТП (база даних ДТП) для проведення системного наукового аналізу ризиків, причин і тенденцій аварійності з метою напрацювання рекомендацій та подальшого моніторингу ефективності їх впровадження;

гармонізація стандартів проєктування та будівництва доріг відповідно до стандартів ЄС та кращих практик інших країн;

сприяння безпечному функціонуванню, підтримка та поліпшення дорожньої інфраструктури;

застосування під час розроблення проєктів будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг інженерно-технічних рішень для забезпечення безпеки зміни напрямку руху на 180 градусів (розвороту);

проведення національної кампанії з метою вироблення механізму корпоративної соціальної відповідальності компаній-перевізників шляхом запровадження програм тренування - водіння взимку, захищене водіння, транспортування небезпечних вантажів, домедична допомога тощо;

перегляд навчальних програм з вивчення правил дорожнього руху та правил безпечної поведінки на дорозі в системі дошкільної, загальної середньої та професійно-технічної освіти;

забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (зокрема, прийняття необхідних нормативно-правових актів та здійснення інших заходів, спрямованих на впровадження зазначеної системи в Україні) з метою зменшення кількості таких порушень та тяжкості їх наслідків.

Більш докладну інформацію щодо основних напрямів реалізації Стратегії наведено у додатку 3 до Аналізу.

При цьому, за умови виконання в повному обсязі передбачених Стратегією завдань прогнозувалося зменшення кількості загиблих і травмованих осіб внаслідок ДТП у 2020 році на 30 % порівняно з 2016 роком, а також наближення національних показників безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня, зокрема щодо соціального ризику (кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення) – зниження показника з восьми осіб (у 2016 році) до чотирьох осіб (у 2020 році).

Більш докладну інформацію щодо очікуваних результатів, передбачених Стратегією, наведено у додатку 4 до Аналізу.

9.4. План заходів до Стратегії

Для реалізації Стратегії у 2018 році затверджено План заходів до Стратегії, який містить 58 кроків, за виконання 28 кроків з яких відповідало МІУ, а саме:

- розроблення Державної програми;
- перегляд законодавчої та іншої нормативно-правової бази щодо дорожньої інфраструктури, безпеки перевезень та безпеки дорожнього руху;
- створення фонду з безпеки дорожнього руху;
- вивчення та залучення європейського і міжнародного досвіду управління безпекою дорожнього руху;
- залучення наукових установ до проведення досліджень, планування, здійснення та оцінки ефективності заходів, спрямованих на підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- розроблення нормативно-правових актів щодо порядку визначення та обліку місць (ділянок) концентрації ДТП на автомобільних дорогах загального користування та вулично-дорожній мережі населених пунктів;
- розроблення комплексної програми ліквідації місць (ділянок) концентрації ДТП на автомобільних дорогах;
- розроблення проєктів Концепції та Національної програми інфраструктурних рішень для уразливих учасників дорожнього руху;
- розроблення системи аудиту та інспекції безпеки дорожнього руху на національному та регіональному рівні;
- удосконалення управління у сфері безпеки дорожньої інфраструктури;
- усунення на автомобільних дорогах поворотів на 180 градусів;
- перегляд державних будівельних норм щодо їх відповідності європейським стандартам безпеки;
- забезпечення перегляду чинних та розроблення нових національних стандартів, гармонізованих з європейськими, стосовно будівництва дорожньої інфраструктури;
- приведення вимог щодо розташування зовнішньої реклами на міжнародних автомагістралях у відповідність з Європейською угодою про міжнародні автомагістралі;
- посилення безпеки дорожнього руху на залізничних переїздах та підходах до них;
- розроблення національної та регіональних програм освітлення вулиць та доріг з використанням енергозберігаючих технологій, особливо на ділянках доріг I категорії, що проходять через населені пункти;
- запровадження навчальної програми з аудиту безпеки дорожнього руху;
- реформування системи здійснення контролю за технічним станом ТЗ;
- імплементация в національне законодавство європейських норм та положень стосовно вимог щодо схвалення типу для загальної безпеки автомобільних ТЗ, причепів до них та систем, складових та окремих технічних вузлів, призначених для них;
- встановлення нормативних вимог щодо недопущення внесення в процесі експлуатації змін до конструкції ТЗ, які погіршують характеристики їх

безпеки та екологічності, визначені Правилами для ТЗ (ЄЕК ООН), на дату першої реєстрації ТЗ або таких, які не відповідають чинним правилам, нормативам та стандартам, зокрема щодо засобів освітлення та світлової сигналізації;

забезпечення належного технічного стану ТЗ стосовно їх обладнання для перевезення осіб з інвалідністю;

підвищення відповідальності власників за безпечність ТЗ з урахуванням європейського досвіду;

забезпечення ефективного державного нагляду та контролю за дотриманням вимог безпеки дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів і вантажів;

створення мережі зон стоянок та відпочинку водіїв вантажних та інших ТЗ та їх відповідність вимогам щодо доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;

запровадження інноваційних систем (дистанційного моніторингу руху ТЗ з використанням системи GPS, оповіщення про ДТП на автомобільному транспорті загального користування, запобігання аваріям (ADAS);

впровадження систем управління безпекою дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів та вантажів;

розроблення національної інтерактивної карти автомобільних доріг загального користування;

запровадження системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху.

9.5. Державна програма

Метою Державної програми було зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків ДТП, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених Стратегією, та Генеральною Асамблеєю ООН в рамках Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011 – 2020 рр., зокрема щодо зниження на 30 % рівня смертності внаслідок ДТП, а також створення безпечних і комфортних умов руху ТЗ, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі.

Державна програма містила 9 завдань, що стосувалися сфери державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП, безпечності дорожньої інфраструктури, ТЗ та перевезення пасажирів та вантажів, медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв, покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху, здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП та дотримання правил дорожнього руху.

При цьому вказані завдання містили 98 заходів, виконавцями яких були МВС, МОЗ, МОН, МКІП, Мінсоцполітики, Мін'юст, Нацполіція, ДСНС, Укравтодор, Укртрансбезпека, ОДА, служби автомобільних доріг в областях.

Виконання Державної програми мало забезпечити:

підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зниження негативних наслідків (соціальних та економічних втрат і збитків) від аварійності на дорогах держави;

підвищення ефективності державної системи управління безпекою дорожнього руху;

ефективне використання кадрового потенціалу та наявних технічних і фінансових ресурсів на реалізацію заходів у сфері безпеки дорожнього руху;

покращення експлуатаційних показників автомобільних доріг і вулиць за параметрами безпечності та їх відповідність високим світовим та європейським стандартам безпеки;

покращення умов руху ТЗ та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі;

зменшення кількості місць концентрації ДТП та небезпечних для руху ділянок доріг;

підвищення ефективності системи підготовки водіїв ТЗ та інших учасників дорожнього руху;

дотримання правил дорожнього руху його учасниками, їх правової свідомості та відповідальності;

безпеку експлуатації ТЗ та зменшення їх негативного впливу на довкілля, насамперед у населених пунктах;

покращення роботи аварійно-рятувальних і медичних служб у разі настання ДТП;

належний рівень надання допомоги потерпілим у ДТП.

Більш докладну інформацію щодо завдань та заходів, їх виконання та досягнутих результатів Державної програми наведено у розділі 10 Аналізу.

9.6. Програми діяльності Уряду

Протягом 2018 – 2020 рр. Урядом затверджено такі програми діяльності:

Програма діяльності КМУ, затверджена постановою КМУ від 14 квітня 2016 року № 294 та схвалена постановою ВРУ від 14 квітня 2016 року № 1099-VIII (далі – Програма 2016);

Програма діяльності КМУ, затверджена постановою КМУ від 29 вересня 2019 року № 849 та схвалена постановою ВРУ від 04 жовтня 2019 року № 188-IX (далі – Програма 2019);

Програма діяльності КМУ, затверджена постановою КМУ від 02 квітня 2020 року № 270 та визнана такою, що втратила чинність на підставі постанови КМУ від 12 червня 2020 року № 470;

Програма діяльності КМУ, затверджена постановою КМУ від 12 червня 2020 року № 471, яку не схвалено постановою ВРУ (далі – Програма 2020).

Програма 2016 не містила цілей і завдань у сфері безпеки дорожнього руху.

Програмою 2019 було визначено ціль 8.2. «Українці витрачають менше часу на дорогу автомобільним транспортом та мають менші ризики потрапити в ДТП».

Показниками ефективності за вказаною ціллю було визначено:

зменшення середніх витрат часу у дорозі для пасажирських і вантажних перевезень на 10 %;

зниження рівня аварійності на 30 %.

Програмою 2020 визначені такі завдання у сфері безпеки дорожнього руху: виконання програм та здійснення заходів, спрямованих на істотне підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

удосконалення системи моніторингу та аналізу місць і кількості ДТП;

запровадження програм ліквідації місць концентрації ДТП;

упровадження обов'язкового використання тахографів та обмежувачів швидкості для автобусів та вантажних ТЗ відповідно до законодавства ЄС;

зменшення кількості ДТП внаслідок технічно несправних ТЗ шляхом впровадження обов'язкового технічного контролю ТЗ;

запровадження європейської системи перевірок автомобільних перевізників шляхом удосконалення системи державного контролю на автомобільному транспорті;

запровадження автоматичних систем габаритно-вагового контролю «зважування в русі» (Weigh-in-Motion) для захисту доріг від руйнування.

Очікуваними результатами та показниками визначено:

зниження рівня смертності внаслідок ДТП за участі комерційного транспорту щонайменше на 50 % до 2024 року;

встановлення щонайменше 50 одиниць автоматичних систем габаритно-вагового контролю «зважування в русі» (Weigh-in-Motion).

9.7. Плани пріоритетних дій Уряду

Протягом 2018 – 2020 рр. Урядом прийнято такі плани пріоритетних дій:
 план пріоритетних дій Уряду на 2018 рік, затверджений розпорядженням КМУ від 28 березня 2018 року № 244 (далі – План 2018);

план пріоритетних дій Уряду на 2019 рік, затверджений розпорядженням КМУ від 18 грудня 2018 року № 1106 (далі – План 2019);

план пріоритетних дій Уряду на 2020 рік, затверджений розпорядженням КМУ від 09 вересня 2020 року № 1133 (далі – План 2020).

План 2018 містив завдання та очікувані результати у сфері безпеки дорожнього руху, перелік яких наведено у наступній таблиці.

Табл. 9.1. Інформація про завдання та очікувані результати у сфері безпеки дорожнього руху, передбачені Планом 2018.

№ з/п	Завдання	Очікуваний результат
1	запровадження сучасної системи безпеки на транспорті у рамках реалізації Стратегії	збереження життя людей та зменшення соціально-економічних втрат України від дорожньо-транспортного травматизму
2	запровадження дієвого механізму габаритно-вагового контролю	зменшення обсягу коштів для проведення ремонту автомобільних доріг та підвищення якості дорожнього покриття
3	запровадження систем електронного моніторингу трафіка, управління ризиками на транспорті	забезпечення всебічного контролю за ризиками на транспорті та можливість запобігання аварійним ситуаціям на транспорті
4	забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах міжнародного та національного значення загальною протяжністю до 5,5 тис. кілометрів силами дорожньої патрульної поліції	забезпечення безпеки дорожнього руху та його регулювання; підвищення рівня виявлення та припинення фактів порушення безпеки дорожнього руху, причин і умов, що сприяють їх вчиненню, а також протиправних посягань на власність учасників дорожнього руху
5	розроблення та затвердження технічних вимог до системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі	покращення стану безпеки дорожнього руху та транспортної дисципліни його учасників, зниження рівня аварійності на вулично-дорожній мережі держави, зменшення кількості ДТП і тяжкості їх наслідків; забезпечення реалізації принципу невідворотності покарання за вчинені правопорушення

6	розроблення та затвердження технічних вимог до технічних засобів та процедур взаємного обміну інформацією між Нацполіцією, МВС, Держприкордонслужбою, АТ «Укрпошта» в процесі функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі	покращення стану безпеки дорожнього руху та транспортної дисципліни його учасників, зниження рівня аварійності на вулично-дорожній мережі держави, зменшення кількості ДТП і тяжкості їх наслідків; забезпечення реалізації принципу невідворотності покарання за вчинені правопорушення
---	---	--

План 2019 містив завдання та очікувані результати у сфері безпеки дорожнього руху, перелік яких наведено у наступній таблиці.

Табл. 9.2. Інформація про завдання та очікувані результати у сфері безпеки дорожнього руху, передбачені Планом 2019.

№ з/п	Завдання	Очікуваний результат
1	створення законодавчої бази для здійснення автоматичного габаритно-вагового контролю (WIM), зокрема розроблення та подання КМУ проєктів Законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» та «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо надходжень від здійснення габаритно-вагового контролю»	збереження доріг від передчасного руйнування; підвищення якості та безпеки перевезень автомобільним транспортом
2	запровадження дієвого механізму габаритно-вагового контролю	зменшення обсягу коштів для проведення ремонту автомобільних доріг та підвищення якості дорожнього покриття
3	обладнання шести майданчиків зважування у русі на дорогах навколо Києва та допоміжного офісу (пілотний проєкт з впровадження системи зважування в русі (WIM))	дотримання габаритно-вагових параметрів ТЗ, що сприятиме збереженню цілісності та якості побудованих та відремонтованих дорожніх об'єктів
4	розроблення та подання КМУ проєкту акта КМУ щодо схвалення Концепції створення незалежної установи з проведення розслідувань	впровадження принципу об'єктивності та неупередженості під час проведення розслідування аварії на авіаційному, морському,



	аварійних подій на авіаційному, морському, автомобільному та залізничному транспорті	автомобільному, річковому та залізничному транспорті
5	реалізація пілотного проєкту щодо заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування	обладнання аварійно-небезпечних ділянок автомобільних доріг загального користування у Івано-Франківській, Львівській, Харківській, Херсонській, Хмельницькій, Миколаївській областях об'єктами освітлення та інтелектуальними світлофорами
6	запровадження системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі	покращення стану безпеки дорожнього руху та транспортної дисципліни його учасників, зниження рівня аварійності на вулично-дорожній мережі держави, зменшення кількості ДТП і тяжкості їх наслідків; забезпечення реалізації принципу невідворотності покарання за вчинені правопорушення
7	забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах міжнародного та національного значення загальною протяжністю 7 тис. кілометрів силами дорожньої патрульної поліції	забезпечення безпеки дорожнього руху та його регулювання; підвищення рівня виявлення та припинення фактів порушення безпеки дорожнього руху, причин і умов, що сприяють їх вчиненню, а також протиправних посягань на власність учасників дорожнього руху
8	створення нових підрозділів патрульної поліції	забезпечення роботи нового підрозділу патрульної поліції у м. Мелітополі

План 2020 містив завдання та очікувані результати у сфері безпеки дорожнього руху, перелік яких наведено у наступній таблиці.

Табл. 9.3. Інформація про завдання та очікувані результати у сфері безпеки дорожнього руху, передбачені Планом 2020.

№ з/п	Завдання	Очікуваний результат
-------	----------	----------------------

1	<p>розроблення та подання КМУ законопроекту щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з Регламентом (ЄС) № 1071/2009, що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень, та скасування Директиви Ради № 96/26/ЄС</p>	<p>упорядкування державного регулювання та розподілу функцій органів виконавчої влади, удосконалення правових засад діяльності, державного контролю на автомобільному транспорті; створення прозорих правил допуску на ринок автоперевезень, застосування умов до запровадження норм щодо бездоганної ділової репутації, фінансового стану, професійної компетентності менеджера (управителя) з перевезень, створення державного реєстру автоперевізників</p>
2	<p>розроблення та подання КМУ проекту постанови КМУ про затвердження Порядку підтвердження кваліфікації осіб, які проводять аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг</p>	<p>врегулювання питання організації та здійснення атестації за професіями - аудитор безпеки автомобільних доріг та спеціаліст з перевірки безпеки автомобільних доріг</p>
3	<p>розроблення та подання КМУ законопроекту щодо визначення адміністративної та кримінальної відповідальності аудитора безпеки автомобільних доріг та особи, яка проводить перевірку безпеки автомобільних доріг під час здійснення аудиту чи перевірки безпеки автомобільних доріг</p>	<p>встановлення на законодавчому рівні підстав для визначення адміністративної та кримінальної відповідальності аудитора безпеки автомобільних доріг та особи, яка проводить перевірку безпеки автомобільних доріг під час здійснення аудиту чи перевірки безпеки автомобільних доріг</p>
4	<p>розроблення та подання КМУ законопроекту стосовно внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації КТЗ відповідно до вимог Угоди про асоціацію щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних засобів, про організацію робочого часу членів екіпажу ТЗ, тахографи на автомобільному транспорті, періодичні тестування на придатність до експлуатації для ТЗ та їх причепів, технічну придорожню перевірку придатності до</p>	<p>зменшення на 50 % рівня смертності внаслідок ДТП до 2024 року порівняно з показником 2019 року, покращення стану безпеки дорожнього руху та транспортної дисципліни його учасників, зниження рівня аварійності на вулично-дорожній мережі держави, зменшення кількості ДТП і тяжкості їх наслідків</p>



	експлуатації комерційних ТЗ, початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів	
5	запровадження та введення в дію автоматичних систем WIM (Weigh-in-Motion) «зважування в русі»	підвищення ефективності здійснення габаритно-вагового контролю на 50 найбільш завантажених відрізках доріг
6	розроблення та подання КМУ проекту Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на 2021 – 2023 рр.	визначення основних шляхів і способів розв’язання проблеми, завдань і заходів, джерел фінансування для підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні у середньостроковій перспективі
7	розроблення та подання КМУ проекту постанови КМУ щодо внесення змін до Правил дорожнього руху в частині визначення поняття індивідуальних засобів мобільності (гіроскутер, електросамокат, моноколесо), особливостей використання на дорогах та вимог до осіб, що ними керують	підвищення безпеки дорожнього руху, зокрема шляхом врегулювання поведінки на дорозі осіб, що керують індивідуальними засобами мобільності (гіроскутер, електросамокат, моноколесо)

9.8. План заходів № 1106

План заходів № 1106 містить такі завдання у сфері безпеки дорожнього руху:

внесення змін до законодавства України щодо забезпечення європейського рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів, зокрема, автомобільним транспортом;

розроблення регуляторної бази щодо забезпечення європейського рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів, зокрема, автомобільним транспортом;

формування механізму періодичної звітності щодо впровадження положень законодавства ЄС у сфері автомобільного транспорту щодо перевірок періодів роботи та відпочинку водіїв;

розроблення Стратегії та Програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

внесення змін до законодавства України щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на ТЗ, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень;

розроблення регуляторної бази щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості руху автомобільних ТЗ, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень;

розроблення регуляторної бази щодо встановлення градації максимальних вагових та габаритних параметрів ТЗ;

розроблення регуляторної бази щодо системи перевірки технічного стану КТЗ на придатність до експлуатації;

забезпечення проведення обов'язкової перевірки придатності КТЗ до експлуатації та створення бази даних з результатами перевірок;

удосконалення нормативно-правової бази для державного контролю на автомобільному транспорті, в частині здійснення обміну інформацією, встановлення контролю та застосування санкцій;

впровадження системи забезпечення необхідного рівня професійної компетентності менеджерів (управителів) з міжнародних автомобільних перевезень;

запровадження ліцензування у сфері міжнародних автомобільних перевезень;

внесення змін до законодавства України щодо часу роботи та відпочинку мобільних працівників (водіїв) у сфері міжнародних перевезень;

розроблення регуляторної бази щодо часу роботи та відпочинку мобільних працівників (водіїв) у сфері міжнародних перевезень;

внесення змін до законодавства України щодо запровадження вимог до підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв ТЗ для надання послуг з міжнародного перевезення пасажирів і вантажів;

запровадження системи підтвердження професійної компетенції водіїв, що надають послуги з міжнародного перевезення пасажирів та вантажів;

внесення змін до законодавства України щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на ТЗ, що зареєстровані після 01 січня 2008 року та використовуються для національних перевезень;

розроблення регуляторної бази щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості руху автомобільних ТЗ, що після 01 січня 2008 року та використовуються для національних перевезень;

законодавче закріплення соціальних гарантій стосовно періодів керування ТЗ та вимог щодо обов'язкового застосування тахографів під час національних перевезень;

розроблення нормативно-правової бази щодо використання тахографів на автомобільному транспорті та періодів роботи і відпочинку під час національних перевезень;

забезпечення встановлення та експлуатації тахографів на автомобільному транспорті;

внесення змін до законодавства України щодо запровадження вимог до підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв ТЗ для надання послуг з національного перевезення пасажирів і вантажів;

запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв ТЗ для надання послуг з національного перевезення пасажирів та вантажів;

впровадження системи забезпечення необхідного рівня професійної компетентності менеджерів (управителів) з внутрішніх автомобільних перевезень;

запровадження ліцензування у сфері внутрішніх вантажних автомобільних перевезень;

удосконалення законодавства з питань безпеки дорожньої інфраструктури з метою приведення у відповідність з Директивою 2008/96/ЄС;

удосконалення законодавства з питань придорожного інспектування експлуатаційної придатності комерційних ТЗ з метою приведення у відповідність з Директивою 2014/47/ЄС.

9.9. Висновки та пропозиції за результатами аналізу Стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху

За результатом аналізу Стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху зроблено висновки щодо актуальності та узгодженості цілей і завдань, визначених у цих документах, а також відсутності суперечностей між такими документами.

Також, за результатом вказаного аналізу дано відповідь на питання, чи відповідають наявні підходи до формування та механізми реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху сучасним потребам соціально-економічного розвитку держави, баченню суспільством суспільної корисності послуг у сфері безпеки дорожнього руху.

Цілі (мети, очікувані результати, показники ефективності тощо) Стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху

Насамперед зауважу, що основна ціль у сфері безпеки дорожнього руху - **зменшення кількості загиблих та травмованих внаслідок ДТП осіб**. Досягнення такої цілі протягом відповідних періодів часу задекларовано більшою частиною Стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху, проте варто зазначити про існування певних недоліків у частині визначення такої цілі у вказаних документах.

Також зауважу, що під час аналізу цілей, визначених Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, застосовано розповсюджені і найчастіше використовувані критерії постановки завдань та цілей за технологією SMART, яка передбачає що і завдання, і ціль, мають бути конкретними, вимірюваними, реалістичними, обмеженими в часі та мати виконавця. Додатковий аналіз вказаних цілей скрізь призму технології SMART дає змогу дійти обґрунтованих висновків щодо їх актуальності та узгодженості.

Аналізуючи цілі (мету, очікувані результати, показники ефективності тощо), визначені Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, можна дійти висновку, що **вказані цілі не є актуальними та узгодженими між собою, а також не відповідають критеріям за технологією SMART**, з огляду на наступне.

Так, Національна стратегія, основний документ у сфері безпеки дорожнього руху, схвалений на період до 2030 року, передбачає зменшення рівня смертності та кількості отриманих тяжких травм внаслідок ДТП на 100 000 населення – на 50 % до 2030 року. При цьому не зазначено, у порівнянні з яким роком очікується зменшення цього рівня, а також не вказано, чи буде відбуватися таке зменшення (на 50 %) кожного року або у підсумку – у 2030 році у порівнянні з відповідним роком. Визначаючи таку ціль, розробником Національної стратегії без будь-якого обґрунтування фактично запропоновано перевірити, яким чином виконання завдань Національної стратегії вплинуло на рівень смертності та кількості отриманих тяжких травм внаслідок ДТП, тільки перевіркою одного питомого показника, який дає змогу визначити рівень соціального ризику. При цьому розробником Національної стратегії не застосовано в якості цілей

зменшення рівня смертності та кількості отриманих тяжких травм внаслідок ДТП на 100 000 ТЗ (цей питомий показник дає змогу визначити рівень транспортного ризику) та зменшення кількості загиблих осіб внаслідок ДТП на 100 постраждалих внаслідок ДТП (цей питомий показник дає змогу визначити рівень тяжкості наслідків ДТП). Однак такі питомі показники в якості цілей застосовано в інших Стратегічних та програмних документах у сфері безпеки дорожнього руху. Також вказана ціль не відповідає критеріям за SMART «обмежена в часі» та «має виконавця».

Разом з цим, Стратегія, що була схвалена на період до 2020 року, передбачає, зокрема, зменшення кількості загиблих і травмованих осіб внаслідок ДТП у 2020 році на 30 % порівняно з 2016 роком, і тільки за умови виконання у повному обсязі передбачених Стратегією завдань. Поряд з цим, Стратегія передбачає певне зниження за показником «кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення» – з восьми осіб (у 2016 році) до чотирьох осіб (у 2020 році), тобто зменшення кількості загиблих внаслідок ДТП на 50 % у 2020 році у порівнянні з 2016 роком. Таким чином, вказані цілі суперечать одна одній. Крім того, вказана ціль не відповідає критеріям за SMART «конкретна» та «має виконавця».

Водночас, метою Державної програми є зниження на 30 % рівня смертності внаслідок ДТП. При цьому досягнення таких показників можливе тільки за умови виконання передбачених Державною програмою завдань та досягнення цілей, визначених Стратегією, у повному обсязі. Поряд з цим, Державна програма передбачає, зокрема, певні зниження за показниками «зменшення кількості загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення» (6,5 особи у 2018 році, 5 – у 2019, 4 – у 2020), «зменшення кількості травмованих внаслідок ДТП на 100 тис. населення» (69,4 особи у 2018 році, 64,7 – у 2019, 60 – у 2020), «зменшення кількості загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. ТЗ» (19,9 особи у 2018 році, 18,8 – у 2019, 17,7 – у 2020), а також «зменшення кількості загиблих внаслідок ДТП на 100 постраждалих» (9,8 особи у 2018 році, 9,6 – у 2019, 9,3 – у 2020). При цьому, під час визначення вказаних цілей застосовано відповідні статистичні дані за 2016 рік, зокрема 8,0 осіб на 100 тис. населення та 22,1 осіб, які загинули внаслідок ДТП, що сталися у 2016 році, на 100 тис. ТЗ. З цього вбачається, що зниження за показником «зменшення кількості загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення» фактично заплановане на 50 % у 2020 році у порівнянні з показником 2016 року, а за показником «зменшення кількості загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. ТЗ» – на 20 % відповідно. Щодо інших цілей певні висновки зробити неможливо через брак у Державній програмі відповідних показників, від яких відштовхувалися її розробники, формуючи відповідні показники на 2018 – 2020 рр. Таким чином, брак інформації унеможливорює виконати повний аналіз, проте з наявної інформації вже зрозуміло, що мета Державної програми суперечить її очікуваним результатам. Крім того, вказана ціль не відповідає критеріям за SMART «конкретна», «вимірювана» та «має виконавця».

Разом з цим, змістовний та повний аналіз цілей регіональних та місцевих програм з безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року не виконувався, оскільки такий аналіз потребує значних часових та інших ресурсів і є предметом окремого змістовного та великого дослідження.

У свою чергу зазначу, що План заходів до Стратегії, План заходів № 1106 та Програма 2016 взагалі не містять цілей у сфері безпеки дорожнього руху.

Разом з цим, Програма 2019 передбачала ціль «Українці витрачають менше часу на дорогу автомобільним транспортом та мають менші ризики потрапити в ДТП» з показниками ефективності «зниження рівня аварійності на 30 %» та «зменшення середніх витрат часу у дорозі для пасажирських і вантажних перевезень на 10 %». При цьому, не зазначено кінцевої дати, коли буде досягнуто вказану ціль, а також у порівнянні з яким роком очікується таке зниження (зменшення). Крім того, термін «рівень аварійності» є розмитим і двозначним. Вказані обставини унеможливають виконання аналізу актуальності цілей Програми 2019 та їх узгодженості зі Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху. Крім того, вказана ціль не відповідає критеріям за SMART «конкретна», «вимірювана», «обмежена в часі» та «має виконавця».

Водночас, Програма 2020 передбачає зниження рівня смертності внаслідок ДТП за участі комерційного транспорту щонайменше на 50 % до 2024 року. Вказана ціль також містить певні недоліки, зокрема вона передбачає зниження рівня смертності внаслідок ДТП лише за участі комерційного транспорту, але не на дорогах взагалі, як-то передбачено Національною стратегією, Стратегією, Державною програмою тощо. Також не зазначено, у порівнянні з яким роком очікується зниження цього рівня. Крім того, вказана ціль не відповідає критеріям за SMART «конкретна», «вимірювана» та «має виконавця».

План 2018 та План 2019 передбачають збереження життя людей, зниження рівня аварійності на вулично-дорожній мережі держави, а також зменшення кількості ДТП і тяжкості їх наслідків, проте вказані цілі є декларативними та не містять кількісних або якісних показників, які дали б змогу виконати аналіз актуальності та узгодженості цілей, визначених Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху. Крім того, вказана ціль не відповідає критеріям за SMART «конкретна», «вимірювана», «обмежена в часі» та «має виконавця».

Разом з цим, План 2020 декларує зменшення на 50 % рівня смертності внаслідок ДТП до 2024 року порівняно з показником 2019 року. При цьому не зазначено, чи буде відбуватися таке зменшення кожного року або у підсумку – у 2024 році у порівнянні з відповідним роком. Також не вказано, яким чином виконані у 2020 році завдання вплинуть на зменшення смертності внаслідок ДТП у 2021 - 2024 рр. Крім того План 2020 передбачає зниження рівня аварійності на вулично-дорожній мережі держави, зменшення кількості ДТП і тяжкості їх наслідків, проте вказані цілі є декларативними та не містять кількісних або якісних показників, які дали б змогу виконати відповідний аналіз. Також вказані

цілі не відповідають критеріям за SMART «конкретна», «вимірювана», «обмежена в часі» та «має виконавця».

Стратегічні та програмні документи у сфері безпеки дорожнього руху містять також інші додаткові цілі у сфері безпеки дорожнього руху, проте знов зауважу, що існують певні недоліки у частині визначенні таких цілей у вказаних документах.

Так, Національна стратегія передбачає, зокрема, такі додаткові цілі у сфері безпеки дорожнього руху:

створення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху, при цьому не зазначено, який саме орган має бути утворений, хто його має утворити і в якому році;

скорочення макроекономічних втрат суспільства від ДТП на 50 % до 2030 року, при цьому не зазначено, у порівнянні з яким роком очікується таке скорочення, а також не вказано, чи буде воно відбуватися кожного року або у підсумку – у 2030 році;

зменшення обсягу викидів парникових газів в атмосферне повітря від пересувних джерел до 60 % рівня 1990 року, зокрема завдяки збільшенню частки громадського транспорту та електротранспорту, електробусів, велосипедів, при цьому не зазначено, в якому році очікується таке зменшення, а також розміру частки кожного виду транспорту, завдяки збільшенню якої очікується таке зменшення;

зменшення сумарного обсягу викидів в атмосферне повітря забруднюючих речовин від пересувних джерел, умовно приведеного до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів, до 70 % (від рівня 2015 року), при цьому не зазначено, в якому році очікується таке зменшення;

збільшення частки використання електротранспорту та електромобілів, зокрема доведення частки електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75 % у 2030 році, при цьому не зазначено, у порівнянні з яким роком очікується таке збільшення, а також не вказано, чи буде воно відбуватися кожного року або у підсумку – у 2030 році;

збільшення рівня застосування альтернативних видів палива та електроенергії до 50 % до 2030 року, при цьому не зазначено, у порівнянні з яким роком очікується таке збільшення, а також не вказано, чи буде воно відбуватися кожного року або у підсумку – у 2030 році;

зменшення питомих витрат палива на 10 тонно-кілометрів на 30 % до 2030 року, при цьому не зазначено, у порівнянні з яким роком очікується таке збільшення, а також не вказано, чи буде воно відбуватися кожного року або у підсумку – у 2030 році.

Також Національна стратегія містить й інші цілі у сфері безпеки дорожнього руху (їх перелік наведено у додатку 2 до Аналізу), проте такі цілі є декларативними та не містять кількісних або якісних показників, які дали б змогу виконати аналіз актуальності та узгодженості цілей, визначених Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху.

Таким чином додаткові та інші цілі у сфері безпеки дорожнього руху, передбачені Національною стратегією, також не відповідають критеріям за SMART, зокрема критеріям «конкретна», «вимірювана», «обмежена в часі» та «має виконавця».

Стратегія та Державна програма також передбачають додаткові цілі у сфері безпеки дорожнього руху, проте такі цілі є декларативними та не містять кількісних або якісних показників, які дали б змогу виконати аналіз. Отже, такі цілі не відповідають критеріям за SMART, зокрема критеріям «конкретна», «вимірювана», «обмежена в часі» та «має виконавця».

У свою чергу, Програма 2020 також передбачає встановлення щонайменше 50 одиниць автоматичних систем габаритно-вагового контролю «зважування в русі» (Weigh-in-Motion).

Вказана ціль не є актуальною та узгодженою з цілями, визначеними Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху в частині зменшення кількості загиблих та травмованих внаслідок ДТП осіб з огляду на таке.

Нацполіція веде облік ДТП за причинами скоєння, зокрема за причиною «порушення правил утримання автомобільних доріг та вулиць». При цьому такі правила стосуються утримання усіх елементів дорожніх об'єктів, зокрема дорожніх знаків, розмітки, елементів санітарного облаштування, об'єктів дорожнього сервісу, штучних споруд та споруд дорожнього водовідводу тощо, а не лише дорожнього покриття.

За даними Нацполіції, за причиною скоєння «порушення правил утримання автомобільних доріг та вулиць» сталися:

- у 2018 – 495 ДТП, внаслідок яких загинуло 99 осіб та 642 – травмовано;
- у 2019 – 526 ДТП, внаслідок яких загинуло 95 осіб та 790 – травмовано;
- у 2020 – 560 ДТП, внаслідок яких загинуло 91 особа та 758 – травмовано.

Отже, через причину скоєння «порушення правил утримання автомобільних доріг та вулиць» протягом 2018 – 2020 рр. сталися лише **0,3 %** ДТП (від загальної кількості ДТП, що сталися протягом вказаного періоду), в яких загинуло 285 людей та травмовано – 2 190, що складає **2,8 %** від загальної кількості загиблих та **2,3 %** від загальної кількості травмованих внаслідок ДТП, що сталися протягом вказаного періоду.

Завдання (напрями, заходи, кроки тощо) Стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху

Перш за все підкреслю, що головними завданнями у сфері безпеки дорожнього руху мають бути завдання (напрями, заходи, кроки тощо), що безпосередньо направлено на зменшення кількості загиблих та травмованих внаслідок ДТП осіб.

Під час аналізу завдань, визначених Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, також застосовано критерії постановки завдань та цілей за технологією SMART.

Також зауважую, що, зважаючи на значний обсяг всіляких завдань (напрямів, заходів, кроків тощо), передбачених Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, а також брак часових ресурсів на оформлення виконаного Аналізу, далі наведено лише відповідні висновки щодо актуальності та узгодженості вказаних завдань.

Аналізуючи завдання (напрями, заходи, кроки тощо), визначені Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, можна дійти висновку, що **вони є актуальними та узгодженими між собою, проте не відповідають критеріям за технологією SMART, а також містять інші недоліки**, з огляду на наступне.

Так, окремі завдання, визначені Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, постійно переносяться розробниками таких документів з одного стратегічного та програмного документа у сфері безпеки дорожнього руху в інший. Швидше за все це пов'язано з тим, що такі завдання не відповідають критерію за SMART «реалістичне». Такими завданнями, зокрема, є:

утворення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху, яке перенесено зі Стратегії до Національної стратегії. При цьому вказане завдання було передбачене ще у Державній програмі забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003 – 2007, схваленій розпорядженням КМУ від 29 січня 2003 року № 56 (далі – Державна програма 2007), Транспортній стратегії України на період до 2020 року, схваленій розпорядженням КМУ від 20 жовтня 2010 року № 2174 (далі – Національна стратегія 2010), Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, схваленій постановою КМУ від 08 серпня 2012 року № 771 (далі – Державна програма 2016), та Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, схваленій розпорядженням КМУ від 25 травня 2011 року № 480 (далі – Стратегія 2015);

визначення економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП для прийняття відповідних управлінських рішень і визначення ефективності впровадження заходів з убезпечення дорожнього руху, які з Державної програми 2007 та Стратегії 2015 перенесені до Стратегії, а в подальшому і до Державної програми;

впровадження класифікації ДТП, визнаної на світовому рівні, та удосконалення системи збору інформації про ДТП, їх аналізу та розробки на основі отриманих результатів управлінських рішень, удосконалення та запровадження системи і методики збору та обробки даних щодо ДТП для проведення системного наукового аналізу ризиків, причин і тенденцій аварійності з метою напрацювання рекомендацій та подальшого моніторингу ефективності їх впровадження, які зі Стратегії 2015 та Державної програми 2016 перенесені до Стратегії, а в подальшому до Національної стратегії.

Перенесення вказаних завдань з одного документа в інший також може бути пов'язано з невідповідністю цих завдань критеріям за SMART, що

унеможливиює здійснення належного контролю за станом виконанням відповідних завдань з боку КМУ, ВРУ та громадськості.

Так, більшість завдань, передбачених Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, не відповідає практично всім критеріям за SMART, оскільки вони не є конкретними, вимірюваними, не обмеженими в часі та не мають відповідного виконавця, зокрема міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху, утворення якого пропонується починаючи ще з 2003 року. До речі, такий орган утворено, зокрема, у Нідерландах, США, Канаді, Швеції – країнах з найнижчим рівнем смертності та травмування внаслідок ДТП. Також зауважу, що про проблему відсутності координації діяльності центральних і місцевих органів державної виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, їх об'єднань, установ та організацій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, почали говорити після ліквідації у серпні 2001 року Державної комісії з безпеки дорожнього руху, утвореної відповідно до постанови КМУ від 13 січня 1995 року № 27. Ця комісія була дуже потужним державним органом, до повноважень якого належали функції з формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху.

На додаток до вказаного зауважу, що завдання, передбачені Стратегією, не у повній мірі відображені у Плані заходів до Стратегії та Державній програмі. Так, у Плані заходів до Стратегії та Державній програмі не знайшли своє відображення, зокрема, такі завдання, передбачені Стратегією:

опрацювання питання щодо утворення та визначення повноважень головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, основним завданням якого стане забезпечення ефективної реалізації державної політики у зазначеній сфері, зокрема передбаченої Стратегією, у тому числі координація дій відповідальних центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування щодо формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;

розроблення комплексної інформаційної системи моніторингу безпеки дорожнього руху та впровадження програм з безпеки дорожнього руху;

розроблення рекомендацій щодо виконання програм безпеки дорожнього руху та здійснення контролю за їх виконанням;

удосконалення системи страхування у сфері безпеки дорожнього руху;

запровадження методики проведення оцінки показників рівня безпеки дорожнього руху для оцінки ефективності впливу вжитих заходів чи інших змін у дорожньо-транспортній мережі;

розроблення та реалізація системи медичного обслуговування водіїв ТЗ, які надають послуги з перевезення пасажирів та вантажів, порядку проведення психофізіологічного обстеження і оцінки рівня розвитку професійно важливих психофізіологічних якостей, необхідних для безпечного керування ТЗ;

розроблення методики розрахунку вартості надання медичних послуг та запровадження загальнообов'язкового державного соціального медичного страхування.

Крім того, поверхневий аналіз завдань регіональних програм з безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року показав, що такі програми фактично не було забезпечено належним рівнем фінансування і, як наслідок, вони не містили завдань, які безпосередньо давали б змогу зменшити рівень смертності та травмування осіб внаслідок ДТП.

Однак, повний та змістовний аналіз завдань вказаних регіональних програм не виконувався, оскільки такий аналіз потребує значних часових та інших ресурсів і є предметом окремого змістовного та великого дослідження.

Щодо місцевих програм з безпеки дорожнього руху зазначу, що вони містять більш ширший спектр завдань, як і більші обсяги фінансування, ніж регіональні програми, проте їх аналіз також потребує значних часових та інших ресурсів і є предметом окремого змістовного та великого дослідження.

З огляду на вищезазначене, можна зробити висновок, що цілі та завдання, визначені Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, не є актуальними та узгодженими між собою.

Як показано вище не має можливості зробити і висновок, що між вказаними документами немає суперечностей.

Відсутність прогресу протягом багатьох років у виконанні завдань, що стосуються утворення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху, визначення економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економічної шкоди від ДТП, впровадження класифікації ДТП, визнаної на світовому рівні, та удосконалення системи збору інформації про ДТП, призвело до помилкового формування цілей та завдань, визначених Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху.

Виконаний аналіз свідчить про обмежене розуміння концепції безпеки дорожнього руху в цілому та, зокрема, про брак розуміння як кожне завдання сприятиме досягненню головної цілі – зменшенню кількості загиблих та травмованих внаслідок ДТП осіб.

Також вказане вище свідчить про те, що не завжди можливо визначити, яку конкретно ціль буде досягнуто завдяки виконанню кожного запропонованого завдання. Можливо, що це обумовлено браком ресурсів (людські, часові тощо) та нестачею необхідної інформації, зокрема достовірної статистичної інформації щодо ДТП, під час підготовки відповідних документів, а також відсутністю можливості оцінити економічну доцільність, результативність та ефективність відповідних завдань, оскільки, відповідні методики не затверджено з 2003 року. На це могла вплинути і нестача знань та досвіду в частині оцінки впливу та результатів, які можуть бути отримані внаслідок виконання відповідних завдань.

Докладне вивчення цілей та завдань, визначених Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, дає підстави вважати, що **підходи до формування та механізми реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, застосовані у більшості вказаних документів, відповідають сучасним потребам соціально-економічного**

розвитку держави, чого не можна сказати про підходи, застосовані у Державній програмі.

Загальновідомим є те, що в інфраструктурі все впирається у фінансування. І сфера безпеки дорожнього руху не є виключенням. Це означає, що якщо не буде фінансових ресурсів для реалізації інфраструктурних проєктів у вказаній сфері, то не буде відповідно і значного зменшення рівня смертності та травмування осіб внаслідок ДТП.

Завдяки створенню державного дорожнього фонду такі ресурси з'явилися і у 2018 році розпочато централізоване та регулярне забезпечення фінансовими ресурсами виконання завдань Державної програми.

Таким чином, саме виконання завдань Державної програми, відповідних регіональних та місцевих програм, мало відіграти ключову роль в частині досягнення цілей, визначених Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху.

Як результат, і що показано у розділі 10 Аналізу, відповідного зменшення рівня смертності та травмування осіб внаслідок ДТП досягнуто не було, а ситуація навіть значно погіршилася у порівнянні з 2016 роком.

Протягом 2018 – 2020 рр. Державну програму було змінено 6 разів. При цьому, як розроблення Державної програми, так і внесення до неї вказаних змін, відбувалися взагалі без розуміння, яким чином виконання кожного завдання та відповідні перерозподіли фінансових ресурсів між завданнями Державної програми вплинуть на рівень смертності та травмування осіб внаслідок ДТП. Відповідні фінансово-економічні розрахунки, які мають бути виконані під час розроблення проєкту нормативно-правового акту, не робилися у зв'язку з відсутністю методик їх виконання щодо сфери безпеки дорожнього руху, про що сказано вище. Також, за відсутності власних, затверджених в Україні методик, не застосовувалися і визнані провідними країнами методики економічної оцінки, які застосовуються при прийнятті рішень і дозволяють визначити у грошових одиницях як переваги (зиски), так і недоліки (витрати), пов'язані з певним проєктом чи політикою (cost-benefit analysis, cost-effectiveness analysis тощо). Не застосовувалися і визнані на світовому рівні методики економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП.

Вказане свідчить про те, що підходи до формування та механізми реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, застосовані у Державній програмі, не відповідають сучасним потребам соціально-економічного розвитку держави, оскільки їх застосування не призвело до зменшення рівня смертності та травмування осіб внаслідок ДТП.

Аналіз Стратегічних та програмних документах у сфері безпеки дорожнього руху також дає підстави вважати, що підходи до формування та механізми реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, застосовані у Стратегічних та програмних документах у сфері безпеки дорожнього руху, не відповідають баченню суспільством суспільної корисності послуг у сфері безпеки дорожнього руху, з огляду на таке.

Безпека людини – невід’ємна складова характеристика стратегічного напрямку людства, що визначений ООН як «сталий людський розвиток» – розвиток, який веде не лише до економічного, а й до соціального, культурного, духовного зростання.

Безпека людини була і є в центрі уваги людей. З древніх часів та до наших днів людина прагнула забезпечити свою безпеку і безпеку своїх дітей. В процесі життєдіяльності людину постійно супроводжують ті чи інші небезпеки. Проте за висновками експертів ООН, більшість людей пов’язують відчуття небезпеки з буденними проблемами і повсякчасними клопатами, не пов’язують його з побоюванням глобальних катастроф чи міжнародних конфліктів. Зокрема захист здоров’я та довкілля – основні проблеми безпечного самопочуття людини. Відчуття небезпеки має також індивідуальний відтінок, який головним чином залежить від ситуації та суспільного устрою, які позитивно чи негативно впливають на світосприйняття громадянина.

Суспільство бачить, що понад третини всіх загиблих у ДТП, що сталися протягом 2020 року, це пішоходи (1 198 осіб). Суспільство також бачить, що протягом 2020 року внаслідок ДТП травмовано 6 959 пішоходів, що складає 22 % від загальної кількості травмованих внаслідок ДТП осіб.

Для громадськості також не секрет, що лише за 2020 рік на дорогах України загинуло 168 дітей віком до 18 років та 3 957 дітей травмовано! Всі знають, що ДТП є першою за поширеністю причиною смерті молоді в Україні віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років!

Сучасні системи комунікації громадян та засоби масової інформації дають змогу швидко отримувати таку інформацію, аналізувати причини виникнення ДТП, робити певні висновки, при цьому – не на користь державних органів, які декларують високі цілі у сфері безпеки дорожнього руху, проте спрямовують кошти на завдання, які до безпеки дорожнього руху інколи взагалі не мають ніякого відношення.

За останніми даними ГСЦ МВС в країні зареєстровано 14 млн КТЗ. Таким чином рівень автомобілізації в Україні складає 333 КТЗ на 1 тис. осіб. При цьому до складу цих КТЗ включено не лише приватні КТЗ, але і комерційні КТЗ, причепи, напівпричепи тощо.

З цієї інформації вбачається, що основною частиною учасників дорожнього руху є пішоходи, які щодня користуються дорожньою інфраструктурою, громадським транспортом тощо. І саме забезпечення безпеки та комфорту пішоходів має бути основним завданням! Країна, в якій зручно жити пішоходу, буде зручною і для всіх інших категорій учасників дорожнього руху.

На виконання таких завдань має спрямовуватися значна частина фінансування. У свою чергу, це спровокує зменшення рівня використання приватного транспорту для руху дорогами країни, оскільки пересування пішки знов увійде у моду, оскільки буде більш комфортнішим та

безпечнішим. А це, у свою чергу, значно знизить і рівень забруднення повітря, і рівень смертності та травмування осіб внаслідок ДТП.

Таким чином, недосягнення цілей та невиконання завдань, визначених Стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, дає підстави вважати, що суспільство не бачить суспільної корисності послуг у сфері безпеки дорожнього руху.

Зважаючи на викладене, Стратегічні та програмні документи у сфері безпеки дорожнього руху потребують актуалізації та синхронізації, що може бути забезпечено виконанням, зокрема, таких заходів:

1. узгодити завдання Національної стратегії у сфері безпеки дорожнього руху із завданнями Плану заходів № 1106;

2. привести цілі та завдання Національної стратегії у сфері безпеки дорожнього руху у відповідність до критеріїв за технологією SMART, а також сформулювати кожне завдання таким чином, щоб воно було пов'язане із досягненням конкретної цілі;

3. привести цілі та завдання Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 року (далі – Стратегія 2024) у відповідність до цілей та завдань Національної стратегії, при цьому використовуючи критерії за технологією SMART;

4. під час розроблення (внесення змін до) Плану заходів до Стратегії 2024 та Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (далі – Державна програма 2023) забезпечити «синхронізацію» їх цілей та завдань з Національною стратегією та Стратегією 2024;

5. під час розроблення фінансово-економічних розрахунків до Державної програми 2023, а також відбору завдань та заходів, підготовлених центральними органами виконавчої влади, з метою їх включення до Державної програми, застосовувати методики економічної оцінки, які застосовуються під час прийняття рішень і дають змогу визначити у грошових одиницях як переваги (зиски), так і недоліки (витрати), пов'язані з виконанням певного завдання (cost-benefit analysis, cost-effectiveness analysis тощо), а також визнані на світовому рівні методики економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП;

6. забезпечити під час визначення цілей та завдань інших стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху, що будуть розроблятися у період до 2030 року, застосування критеріїв за технологією SMART та вказаних методик, а також їх «синхронізацію» з Національною стратегією.

Цю частину Аналізу підготовлено на підставі інформації, отриманої з відкритих джерел.

10. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року

10.1. Стан безпеки дорожнього руху в Україні

За даними Нацполіції⁵ за 2018 – 2020 рр. на автомобільному транспорті зареєстровано 478 902 ДТП, що підлягають обліку, в яких 10 345 осіб загинуло та 95 594 – травмовано, у тому числі:

у 2018 році – 150 120 ДТП, в яких 3 350 осіб загинули та 30 884 – травмовано;

у 2019 році – 160 675 ДТП, в яких 3 454 особи загинули та 32 736 – травмовано;

у 2020 році – 168 107 ДТП, в яких 3 541 особа загинула та 31 974 – травмовано.

Понад 34 % загиблих та 22 % травмованих у ДТП у 2020 році - це пішоходи (1 198 осіб загинуло та 6 959 осіб травмовано)!

Лише за 2020 рік на дорогах України загинуло 168 дітей віком до 18 років та 3 957 дітей травмовано!

Граф. 10.1. Кількість ДТП та їх наслідки (2019 – 2020 рр.)



З наведеного графіка вбачається, що у 2020 році порівняно з 2019 роком зафіксовано збільшення кількості ДТП на 5 %, а також загиблих у них осіб на 3 %. Водночас зафіксовано зменшення кількості травмованих у цих ДТП осіб на 2 %.

За питомими показниками аварійності та наслідків ДТП Україна також є одним з лідерів серед країн ЄС. Так, у середньому в країнах – членах ЄС (за даними 2018 року) на 100 тис. населення припадає 5,4 загиблих у ДТП⁶, тоді

⁵ Дані Нацполіції доступні за посиланням: <https://cutt.ly/vmal0jX>.

⁶ Дані Європейської комісії за 2018 рік (<https://cutt.ly/ImdaZBe>);

як в Україні такий показник становить (за даними 2018 року) відповідно 7,9 осіб, що більше середньоєвропейського показника на **46 %**.

Важливо також врахувати, що за відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих унаслідок ДТП зазначені показники можуть не відображати реальні цифри.

У цьому зв'язку цікавим є те, що на дорогах країни у середньому щороку:

з 1993 по 1997 роки гинуло 7 тис. осіб, а травмувалося – 44 тис. осіб;

з 1998 по 2002 – 5,6 тис. осіб та 38 тис. осіб відповідно;

з 2003 по 2007 – 7,6 тис. осіб та 59 тис. осіб відповідно;

з 2008 по 2011 – 7 тис. осіб та 57 тис. осіб відповідно;

з 2012 по 2016 – 4,5 тис. осіб та 35 тис. осіб відповідно.

Значна кількість ДТП, які сталися в Україні протягом 2018 – 2020 рр., а також постраждалих у них людей, впливають на економіку та сферу охорони здоров'я України.

Дослідження, проведені багатьма країнами⁷, визначають загальне правило, згідно з яким кожна смерть однієї особи коштує близько 70 ВВП на одну особу, а кожне серйозне травмування людини становить приблизно 17 ВВП на одну особу. Якщо застосовувати це правило до показників, наведених вище, стає зрозуміло, що вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (без урахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) від цих ДТП та їх наслідків лише за **2020 рік це близько 2 888,7 млрд доларів США (1,91 % ВВП)**. А загалом за **2018 – 2020 рр. – 8 204,1 млрд доларів США**.

Табл. 10.2. Розрахунок соціально-економічних втрат України від ДТП (без урахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці)

<i>Рік</i>	<i>Кількість загиблих осіб⁸</i>	<i>Кількість травмованих осіб³</i>	<i>Загальна кількість населення України (осіб)⁹</i>	<i>ВВП (млрд дол. США)¹⁰</i>	<i>ВВП на одну особу (дол. США)⁵</i>	<i>Загальна вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (млн дол. США)</i>	<i>Загальна вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (% ВВП)</i>
2018	3 350	30 884	42 269 802	130,93	3 120	2 369,7	1,81
2019	3 454	32 736	42 027 809	153,9	3 690	2 945,7	1,91
2020	3 541	31 974	41 745 385	151,54	3 650	2 888,7	1,91
Всього	10 345	95 594	-	-	-	8 204,1	-

⁷ McMahon, K & Dahdah, S. (2008). The True Cost of Road Crashes: Valuing life and the cost of serious injury. iRAP: Hamshire, UK;

⁸ Дані Нацполіції за 2018 – 2020 рр. (<https://cutt.ly/vmal0jX>);

⁹ Дані Держстату за 2018 – 2020 рр. (<http://www.ukrstat.gov.ua/>);

¹⁰ Дані МВФ за 2018 – 2020 рр. (<https://cutt.ly/nmalKzb>).



Саме через такі показники аварійності на дорогах країни 23 грудня 2015 року відбулися перші в Україні парламентські слухання на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху».

За результатом вказаних слухань видано рекомендації, схвалені постановою ВРУ від 13 квітня 2016 року № 1091-VIII, зокрема:

КМУ:

доопрацювати План дій з безпеки дорожнього руху на період до 2020 року з урахуванням висловлених Комітетом ВРУ з питань транспорту зауважень;

розробити і схвалити концепцію Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року;

на основі зазначеної концепції розробити Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, метою якої визначити зменшення показників смертності та травмування людей на дорогах України на 30 % до 2020 року порівняно з 2015 роком, створення безпечних та комфортних умов для учасників дорожнього руху, вдосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху, а також визначити критерії та методику оцінки ефективності реалізації цієї програми;

у проектах Закону України про Державний бюджет України на 2017 рік та на наступні роки передбачати видатки на реалізацію зазначеної програми;

посилити співпрацю з міжнародними та національними недержавними організаціями, що опікуються питаннями забезпечення безпеки дорожнього руху;

місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування:

рекомендувати розробити, затвердити та забезпечити реалізацію місцевих програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, передбачивши необхідність посилення нагляду та контролю за дотриманням законодавства про дорожній рух та його безпеку, зокрема шляхом утворення структурних підрозділів, відповідальних за безпеку дорожнього руху;

під час формування та затвердження місцевих бюджетів передбачати кошти на реалізацію програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, посилювати співпрацю з недержавними організаціями та фондами, у тому числі з міжнародними, що опікуються питаннями безпеки, комфорту та культури дорожнього руху;

забезпечити постійний моніторинг та громадський контроль за виконанням заходів з реалізації програм розвитку дорожнього руху та його безпеки у відповідних територіальних громадах, налагодити обмін досвідом у цій сфері між територіальними громадами.

10.2. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року

У 2017 році Урядом схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року¹¹ (далі – Стратегія), метою якої є зниження рівня смертності внаслідок ДТП на 30 % до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків ДТП 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.

Для реалізації Стратегії у 2018 році затверджений План заходів щодо реалізації Стратегії¹², одним з кроків якого є затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року.

25 квітня 2018 року затверджено Державну програму¹³, яку розроблено МІУ спільно з МВС, МОЗ, МОН, Мінфіном, Мінекономіки, іншими заінтересованими сторонами.

Метою Державної програми було зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків ДТП, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року та Генеральною Асамблеєю ООН в рамках Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011 – 2020 рр., зокрема зниження на 30 % рівня смертності внаслідок ДТП, а також створення безпечних і комфортних умов руху ТЗ, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі.

Виконання Державної програми мало забезпечити:

підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зниження негативних наслідків (соціальних та економічних втрат і збитків) від аварійності на дорогах держави;

підвищення ефективності державної системи управління безпекою дорожнього руху;

ефективне використання кадрового потенціалу та наявних технічних і фінансових ресурсів на реалізацію заходів у сфері безпеки дорожнього руху;

покращення експлуатаційних показників автомобільних доріг і вулиць за параметрами безпечності та їх відповідність високим світовим та європейським стандартам безпеки;

покращення умов руху ТЗ та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі;

зменшення кількості місць концентрації ДТП та небезпечних для руху ділянок доріг;

підвищення ефективності системи підготовки водіїв ТЗ та інших учасників дорожнього руху;

дотримання правил дорожнього руху його учасниками, їх правової свідомості та відповідальності;

¹¹ Розпорядження КМУ від 14 червня 2017 року № 481;

¹² Розпорядження КМУ від 28 березня 2018 року № 231;

¹³ Постанова КМУ від 25 квітня 2018 року № 435.



безпеку експлуатації ТЗ та зменшення їх негативного впливу на довкілля, насамперед у населених пунктах;

покращення роботи аварійно-рятувальних і медичних служб у разі настання ДТП;

належний рівень надання допомоги потерпілим у ДТП.

Починаючи з 2018 року до Державної програми було внесено численні зміни¹⁴, якими з тих чи інших підстав фактично здійснювався перерозподіл фінансових ресурсів між завданнями та заходами Державної програми, виключення деяких заходів, та включення нових заходів. Аналіз таких змін наведено у додатку 5 до Аналізу стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху.

Також з метою реалізації Державної програми в Укрінфрапроекті утворено робочу групу з питань виконання завдань і заходів Державної програми. Протягом 2018 – 2020 рр. проведено шість засідань цієї робочої групи¹⁵.

¹⁴ Постанови КМУ від 19 вересня 2018 року № 887, від 17 квітня 2019 року № 327, від 10 липня 2019 року № 620, від 04 грудня 2019 року № 1013, від 03 червня 2020 року № 451, від 09 жовтня 2020 року № 941;

¹⁵ Засідання робочої групи відбулися 27 червня 2018 року, 07 серпня 2018 року, 16 січня 2019 року, 28 лютого 2020 року, 12 червня 2020 року, 30 липня 2020 року.

10.3. Обсяги та джерела фінансування Державної програми

Фінансування Державної програми здійснюється за рахунок коштів державного дорожнього фонду, що передбачаються у Державному бюджеті України на відповідний рік за КПКВК 3107020 та, у 2019 році, за КПКВК 3111220.

Бюджетним кодексом України та Законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» визначені джерела та напрями спрямування коштів державного дорожнього фонду, зокрема 5 % державного дорожнього фонду спрямовуються на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм.

Так, у **2018 році** прогнозний обсяг фінансування Державної програми склав 2,64 млрд грн. При цьому, вказаний обсяг складався тільки з ресурсів державного дорожнього фонду, оскільки з місцевих бюджетів та інших джерел фінансування (власні кошти виконавця, гранти, залучені кредити та інші кошти) фінансових ресурсів залучено не було.

Вказаний ресурс планувалося розподілити на капітальні видатки (1,66 млрд грн), наукові дослідження та розробки (919,35 млн грн) та інші напрями використання коштів державного бюджету (57 млн грн).

Однак, фактичний обсяг фінансування Державної програми у 2018 році склав тільки 919,35 млн грн, з яких сумарні касові видатки з призначенням на наукові дослідження та розробки склали 900,47 млн грн, що спрямувалися на захід 12 «покращення показників автомобільних доріг загального користування державного значення за параметрами безпечності» завдання 3 додатка 2 до Державної програми.

Таким чином, у 2018 році передбачені на реалізацію завдань та заходів Державної програми фінансові ресурси використано лише на **34,1 %**.

Низький рівень використання фінансових ресурсів у 2018 році обумовлений тим, що асигнування за КПКВК 3107020 були доведені Укрінфрапроекту лише 24 жовтня 2018 року.

Разом з цим, рівень використання фінансових ресурсів, передбачених на реалізацію Державної програми у 2019 році, дещо кращий, ніж у 2018 році, та склав **63,7 %**.

Так, у **2019 році** прогнозний обсяг фінансування Державної програми склав 2,75 млрд грн. При цьому, як і у 2018 році, цей обсяг складався лише з ресурсів державного дорожнього фонду, оскільки фінансових ресурсів з місцевих бюджетів та інших джерел фінансування залучено не було.

Плановий обсяг фінансування Державної програми, доведений Мінфіном, склав 2,10 млрд грн, з яких планувалося розподілити на:

капітальні видатки (714,75 млн грн), наукові дослідження та розробки (263,69 млн грн) та інші напрями використання коштів державного бюджету (60,17 млн грн) за КПКВК 3107020;

наукові дослідження та розробки (1,06 млрд грн) за КПКВК 3111220.

Однак фактичний обсяг фінансування Державної програми у 2019 році склав 1,75 млрд грн, з яких:



капітальні видатки (607,95 млн грн), наукові дослідження та розробки (106,76 млн грн), а також інші напрями використання коштів державного бюджету (28,23 млн грн) за КПКВК 3107020;

наукові дослідження та розробки (1,005 млрд грн) за КПКВК 3111220;

При цьому сумарні касові видатки склали:

капітальні видатки (607,95 млн грн), наукові дослідження та розробки (106,76 млн грн) та інші напрями використання коштів державного бюджету (28,23 млн грн) за КПКВК 3107020;

наукові дослідження та розробки (973,46 млн грн) за КПКВК 3111220.

Середній рівень використання фінансових ресурсів у 2019 році обумовлений неякісною підготовкою виконавцями заходів, перелік яких визначений додатком 2 до Державної програми, технічних специфікацій (технічних завдань, вимог, завдань на проектування, проектно-кошторисних документацій тощо), а також інших документів, необхідних для проведення процедур закупівель, а також відміною оголошених закупівель у зв'язку з відсутністю учасників або невідповідністю наданих учасниками закупівель тендерних пропозицій вимогам тендерних документацій.

При цьому терміни виконання робіт (постачання товарів, надання послуг) за укладеними у 2019 році договорами перенесено відповідно на 2020 рік.

Разом з цим у **2020 році** прогностичний обсяг фінансування Державної програми складає рекордні 3,62 млрд грн.

Плановий обсяг фінансування Державної програми, доведений Мінфіном, складає 3,17 млрд грн, з яких планувалося розподілити на:

капітальні видатки (2,8 млрд грн), наукові дослідження та розробки (0,3 млрд грн) та інші напрями використання коштів державного бюджету (0,06 млрд грн) за КПКВК 3107020.

Однак фактичний обсяг фінансування Державної програми у 2020 році склав 2,196 млрд грн, з яких:

капітальні видатки (1,971 млрд грн), наукові дослідження та розробки (0,18 млрд грн), а також інші напрями використання коштів державного бюджету (0,04 млрд грн) за КПКВК 3107020.

При цьому сумарні касові видатки склали 2,196 млрд грн, з яких:

капітальні видатки (1,971 млрд грн), наукові дослідження та розробки (0,18 млрд грн), а також інші напрями використання коштів державного бюджету (0,04 млрд грн) за КПКВК 3107020.

Отже, у 2020 році рівень використання коштів за КПКВК 3107020 – **69,3 %**.

Вказану інформацію у зручній формі представлено у наступній таблиці.

Табл. 10.3. Обсяги та джерела фінансування Державної програми (у млрд грн, %).

Назва показника	2018	2019		2020
		КПКВК 3107020	КПКВК 3111220	
Прогнозний обсяг фінансування:	2,64	2,75		3,62
<i>державний дорожній фонд</i>	2,64	2,75		3,62
<i>місцеві бюджети</i>	0,0	0,0		0,0
<i>інші джерела фінансування</i>	0,0	0,0		0,0
Плановий обсяг фінансування:	2,64	1,04	1,06	3,17
<i>капітальні видатки</i>	1,66	0,72	0,0	2,8
<i>наукові дослідження та розробки</i>	0,92	0,26	1,06	0,3
<i>інші напрями використання коштів</i>	0,057	0,060	0,0	0,06
Фактичний обсяг фінансування:	0,92	0,74	1,0	2,196
<i>капітальні видатки</i>	0,0	0,61	0,0	1,971
<i>наукові дослідження та розробки</i>	0,92	0,10	1,0	0,18
<i>інші напрями використання коштів</i>	0,0	0,03	0,0	0,04
Сумарні касові видатки	0,90	0,74	0,97	2,196
<i>капітальні видатки</i>	0,0	0,61	0,0	1,971
<i>наукові дослідження та розробки</i>	0,90	0,10	0,97	0,18
<i>інші напрями використання коштів</i>	0,0	0,03	0,0	0,04
Рівень використання фін. ресурсів	34,1 %	63,7 %		69,3 %

10.4. Виконання завдань та заходів Державної програми

Виконання передбачених Державною програмою завдань і заходів та досягнення цілей, визначених Стратегією, у повному обсязі дасть змогу наблизити національні показники безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня¹⁶, зокрема:

зниження рівня соціального ризику, а саме:

кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення (6,5 особи у 2018 році, 5 – у 2019, 4 – у 2020);

кількість травмованих внаслідок ДТП на 100 тис. населення (69,4 особи у 2018 році, 64,7 – у 2019, 60 – у 2020);

зниження рівня транспортного ризику, а саме:

кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. ТЗ (19,9 особи у 2018 році, 18,8 – у 2019, 17,7 – у 2020);

зменшення тяжкості наслідків ДТП, а саме:

кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 постраждалих (9,8 особи у 2018 році, 9,6 – у 2019, 9,3 – у 2020).

За результатами виконання завдань та заходів Державної програми досягнуто таких показників:

зниження рівня соціального ризику, а саме:

кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення (7,9 особи у 2018 році, 8,2 – у 2019, 8,5 – у 2020);

кількість травмованих внаслідок ДТП на 100 тис. населення (73,1 особи у 2018 році, 77,9 – у 2019, 76,6 – у 2020);

зниження рівня транспортного ризику¹⁷, а саме:

кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. КТЗ (23,6 особи у 2018 році, 24,3 – у 2019, 24,9 – у 2020);

зменшення тяжкості наслідків ДТП, а саме:

кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 постраждалих (9,8 осіб у 2018 році, 9,5 – у 2019, 10 – у 2020);

З цього вбачається, що:

рівень соціального ризику, а саме кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення, збільшився на 22 % – у 2018 році, на 64 % – у 2019 та на 113 % – у 2020;

рівень соціального ризику, а саме кількість травмованих внаслідок ДТП на 100 тис. населення, збільшився на 5 % – у 2018 році, на 20 % – у 2019 та на 28 % – у 2020;

рівень транспортного ризику, а саме кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. ТЗ, збільшився на 19 % – у 2018 році, на 29 % – у 2019 та на 41 % – у 2020;

¹⁶ Очікувані результати виконання Державної програми наведені в додатку 3 до Державної програми;

¹⁷ Станом на 01 квітня 2020 року ГСЦ МВС завершувало формування бази даних стосовно КТЗ, зареєстрованих в Україні. За попередніми даними на кінець 2019 року в Україні було зареєстровано приблизно 14,2 млн. КТЗ.

рівень тяжкості наслідків ДТП, а саме кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 постраждалих, у 2018 – 2019 рр. – відповідав очікуваному показнику, проте у 2020 році збільшився на 8 %.

Отже, не зважаючи на виконання, хоча і часткове, завдань та заходів Державної програми, ситуація залишається складною, а проблема не втрачає актуальності.

Вказану інформацію у зручній формі представлено у наступній таблиці.

Табл. 10.4. Очікувані та досягнуті результати Державної програми

Назва показника	2018			2019			2020		
	очікуваний результат (осіб)	досягнутий результат (осіб)	порівняння результатів (%)	очікуваний результат (осіб)	досягнутий результат (осіб)	порівняння результатів (%)	очікуваний результат (осіб)	досягнутий результат (осіб)	порівняння результатів (%)
Рівень соціального ризику									
<i>кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення</i>	6,5	7,9	+ 22	5	8,2	+ 64	4	8,5	+ 113
<i>кількість травмованих внаслідок ДТП на 100 тис. населення</i>	69,4	73,1	+ 5	64,7	77,9	+ 20	60	76,6	+ 28
Рівень транспортного ризику									
<i>кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. ТЗ</i>	19,9	23,6	+ 19	18,8	24,3	+ 29	17,7	24,9	+ 41
Рівень тяжкості наслідків ДТП									
<i>кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 постраждалих</i>	9,8	9,8	-	9,6	9,6	-	9,3	10	+ 8

Державна програма містила 9 завдань, що стосуються сфери державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП, безпечності дорожньої інфраструктури, ТЗ та перевезення пасажирів та вантажів, медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв, покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху, здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП та дотримання правил дорожнього руху.

При цьому вказані завдання містили 98 заходів, виконавцями яких були МВС, МОЗ, МОН, МКІП, Мінсоцполітики, Мін'юст, Нацполіція, ДСНС, Укравтодор, Укртрансбезпека, ОДА, Служби автомобільних доріг в областях.

Аналіз виконання завдань та заходів Державної програми свідчить, що пріоритетними визнано заходи, що виконуються в рамках завдань, які стосуються сфери безпечності дорожньої інфраструктури (виконавець заходів – Укравтодор), здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП (виконавець заходів – ДСНС) та дотримання правил дорожнього руху (виконавці заходів – МВС, Нацполіція), оскільки на виконання саме цих завдань спрямовувався майже весь обсяг фінансування, передбачений для Державної програми.

Так, у 2018 році виконано захід 12 «покращення показників автомобільних доріг загального користування державного значення за параметрами безпечності» завдання 3 додатка 2 до Державної програми (виконавець заходу – Укравтодор) на загальну суму 900,47 млн грн.

Інші завдання та заходи Державної програми у 2018 році не реалізовано.

Водночас у 2019 році на виконання заходу 13 «покращення показників автомобільних доріг загального користування державного значення за параметрами безпечності» завдання 3 додатка 2 до Державної програми (виконавець заходу – Укравтодор) фактично спрямовано 973,5 млн грн, з яких на поточний середній ремонт автомобільних доріг державного значення спрямовано 199,9 млн грн та на їх експлуатаційне утримання – 773,5 млн грн.

Розширену інформацію щодо виконання у 2018 році завдань і заходів Державної програми наведено у наступній таблиці.

Табл. 10.5. Результати виконання завдань та заходів Державної програми у 2018 році

№ з/п	Назва завдання	Назва заходу	Обсяг фінансування, доведений Мінфіном (млн грн)	Касові видатки (млн грн)	Виконавець заходу	Стан виконання		
						назва показника	планове значення показника	досягнуте значення показника
1	Завдання 1 «Удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»	-	43,1	0,0	-	-	-	-
2	Завдання 2 «Удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП»	-	47,3	0,0	-	-	-	-
3	Завдання 3 «Підвищення рівня безпечності доріг та	Покращення показників автомобіль-	919,4	900,5	Укравтодор	км	43409	43409

	дорожньої інфраструктури»	них доріг загального користування державного значення за параметрами безпеки						
Разом за завданням 3:			1042,6	900,5	-	-	-	-
4	Завдання 4 «Підвищення рівня безпеки ТЗ»	-	11,5	0,0	-	-	-	-
5	Завдання 5 «Покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв»	-	51,2	0,0	-	-	-	-
6	Завдання 6 «Підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом»	-	110,7	0,0	-	-	-	-
7	Завдання 7 «Покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху»	-	107,2	0,0	-	-	-	-
8	Завдання 8 «Удосконалення порядку здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП»	-	231,1	0,0	-	-	-	-
9	Завдання 9 «Забезпечення дотримання правил дорожнього руху»	-	996,7	0,0	-	-	-	-
ВСЬОГО У 2018 РОЦІ:			2641,3	900,5				

Водночас, протягом 2019 року Укрінфрапроект у рамках реалізації Державної програми здійснено видатки на суму 743 млн грн, а саме:

1) для ДСНС - на загальну суму 191 млн грн придбано та передано:

20 автомобілів спеціалізованого призначення служби безпеки дорожнього руху (СБДР) для зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС з метою забезпечення виконання аварійно-рятувальних робіт на автомобільних дорогах в місцях скоєння ДТП;

51 спеціальну аварійно-рятувальну машину легкого типу (САРМ-Л) для зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС з метою забезпечення виконання аварійно-рятувальних робіт на автомобільних дорогах в місцях скоєння ДТП;

19 манекенів навчальних для відпрацювання навичок проведення реанімації (торс для серцево-легеневої реанімації з контрольно-вимірювальною панеллю та бездротовим пристроєм оцінки якості СЛР) та 19 дефібриляторів автоматичних навчальних зовнішніх (автоматичний зовнішній дефібрилятор з тренувальними дорослими електродами з функцією контролю CPR) для підготовки особового складу підрозділів ДСНС, які здійснюють оперативне реагування (ліквідацію наслідків ДТП), з метою набуття навичок надання домедичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП;



2) для Укртрансбезпеки - на загальну суму 11,3 млн грн придбано та передано:

322 580 літрів дизельного пального, проведено повірку вимірювального обладнання на 78 мобільних пунктах габаритно-вагового контролю та проведено обов'язкове регламентне технічне обслуговування 78 мобільних пунктів габаритно-вагового контролю для забезпечення збереження автомобільних доріг загального користування державного значення шляхом забезпечення паливом, витратними матеріалами та послугами з утримання габаритно-вагових комплексів (мобільних пунктів контролю);

3) для Нацполіції - на загальну суму 22,7 млн грн придбано та передано:

10 манекенів навчальних для відпрацювання навичок проведення реанімації (торс для серцево-легеневої реанімації з контрольно-вимірювальною панеллю та бездротовим пристроєм оцінки якості СЛР);

300 приладів для встановлення стану алкогольного та наркотичного сп'яніння (Dräger Alcotest 7510 OIML з мобільним принтером Dräger Mobile Printer та кейсом Dräger Alcotest 7510 System Case) для забезпечення контролю водіїв на національному та регіональному рівні;

4) для МВС - на загальну суму 333 млн грн придбано та передано:

1004 комплекти апаратно-програмних комплексів з функціями криптографічного захисту службової інформації та 386 комплектів спеціалізованого автоматизованого робочого місця для забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (Центру автоматизованої обробки інформації);

30 комплектів засобів системи керування, контролю, зв'язку та комп'ютерні системи (комплекс автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху) для забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (Центру автоматизованої обробки інформації);

1 систему послуги з доопрацювання комп'ютерної програми «Програмне забезпечення комплексу відеофіксації ТЗ з розпізнанням номерних знаків та перевіркою за розшуковими реєстрами «Відеоконтроль – Рубіж», необхідного для створення програмного забезпечення системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, з метою забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (Центру автоматизованої обробки інформації);

1 систему автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (Центр автоматизованої обробки інформації) для забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху.

5) на виконання завдання 3 додатка 2 до Державної програми відповідно до технічних завдань, наданих Укравтодором, укладено 298 договорів на загальну суму 185 млн грн, у результаті реалізації яких для Укравтодора:

111 пішохідних переходів з найбільшою концентрацією ДТП облаштовано дорожніми знаками з підсвіткою або сигнальними лампами, світлофорами на вимогу, позначено пішохідні переходи розміткою червоно-білого кольору з використанням стійких маркувальних матеріалів;

400 пішохідних переходів облаштовано освітленням з використанням автономного електрозабезпечення або інших видів електроживлення;

виготовлено 134 проекти на влаштування розв'язок кільцевого типу з малим або середнім розміром центрального острівця (проектні роботи);

ліквідовано 1 місце концентрації ДТП шляхом запровадження інженерних рішень для зменшення кількості ДТП, зокрема влаштування додаткової смуги на підйом; зміни геометричних параметрів дороги, зокрема радіусів кривих у плані, покращення схеми організації дорожнього руху, влаштування додаткового освітлення; облаштування зон пішохідних переходів або їх заміна; ліквідація лівих віднесених поворотів; здійснення інших заходів за результатами аналізу конкретного місця концентрації ДТП;

на 23 об'єктах на автомобільних дорогах державного значення поза межами населених пунктів влаштовано амортизаційні пристрої (демпферні системи).

Розширену інформацію щодо виконання у 2019 році завдань і заходів Державної програми наведено у наступній таблиці.

Табл. 10.6. Результати виконання завдань та заходів Державної програми у 2019 році

№ з/п	Назва завдання	Назва заходу	Обсяг фінансування, доведений Мінфіном (млн грн)	Касові видатки (млн грн)	Виконавець заходу	Стан виконання		
						назва показника	планове значення показника	досягнуте значення показника
1	Завдання 1 «Удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»	-	0,0	0,0	-	-	-	-
2	Завдання 2 «Удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП»	-	0,0	0,0	-	-	-	-
3	Завдання 3 «Підвищення рівня безпечності доріг та дорожньої інфраструктури»	облаштування пішохідних переходів з найбільшою концентрацією ДТП дорожніми знаками із підсвіткою або сигнальними лампами, світлофорами на вимогу, позначення пішохідних переходів розміткою червоно-білого кольору з використанням стійких маркувальних матеріалів та інші заходи	87,7	12,9	Укравтодор	об'єкт	190	56
		облаштування освітленням пішохідних переходів з використанням автономного електрозабезпечення або інших видів електроживлення	150,0	82,5	Укравтодор	об'єкт	400	251
		облаштування пішохідних переходів на автомобільних дорогах загального користування державного значення I та II категорій шляхом улаштування пішохідних переходів у різних рівнях, в тому числі:	-	-	-	-	-	-
		проектування	5,0	1,5	Укравтодор	об'єкт	14	0



	будівництво	35,7	7,9	Укравтодор	об'єкт	14	0
	обладнання нерегульованих пішохідних переходів на дорогах з інтенсивним рухом світлофорами «на вимогу»	150,0	0,0	Укравтодор	об'єкт	34	0
	влаштування розв'язок кільцевого типу з малим або середнім розміром центрального острівця, в тому числі:	-	-	-	-	-	-
	проектування	50,0	42,7	Укравтодор	об'єкт	140	103
	будівництво	50,0	14,1	Укравтодор	об'єкт	2	0
	ліквідація місць концентрації ДТП та ділянок з підвищеною аварійністю шляхом запровадження інженерних рішень для зменшення кількості ДТП, зокрема влаштування додаткової смуги на підйом; зміна геометричних параметрів дороги, зокрема радіусів кривих у плані, покращення схем організації дорожнього руху, влаштування додаткового освітлення; облаштування зон пішохідних переходів або їх заміна; ліквідація лівих віднесених поворотів; здійснення інших заходів за результатами аналізу конкретного місця концентрації ДТП, в тому числі:	-	-	-	-	-	-
	проектування	1,0	0,9	Укравтодор	об'єкт	4	1
	будівництво	54,1	11,3	Укравтодор	об'єкт	4	1
	влаштування амортизаційних пристроїв (демпферні системи) на автомобільних дорогах державного значення поза межами населених пунктів	10,3	9,2	Укравтодор	об'єкт	25	23
	розроблення пакета нормативно-технічних документів (будівельних норм, типових рішень, схем організації дорожнього руху) та	4,0	1,2	Укравтодор	пакет	1	1



		технічних умов і стандартів для підвищення безпеки руху на автомобільних дорогах						
		улаштування вздовж автомобільних доріг загального користування державного значення місць для зупинки ТЗ з надмірною вагою із спеціально облаштованими майданчиками для розміщення габаритно-вагових комплексів, у тому числі:	-	-	-	-	-	-
		проектування	0,7	0,7	Укравтодор	об'єкт	12	0
		покращення показників автомобільних доріг загального користування державного значення за параметрами безпечності	1058,0	973,5	Укравтодор	км	25705	25705
Разом за завданням 3:			1506,8	1158,5	-	-	-	-
4	Завдання 4 «Підвищення рівня безпечності ТЗ»	-	0,0	0,0	-	-	-	-
5	Завдання 5 «Покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв»	-	0,0	0,0	-	-	-	-
6	Завдання 6 «Підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом»	забезпечення збереження автомобільних доріг загального користування державного значення шляхом забезпечення паливом, витратними матеріалами та послугами з утримання габаритно-вагових комплексів (мобільних пунктів контролю)	11,3	11,3	Укртрансбезпека	лабораторія	78	78
Разом за завданням 6:			11,3	11,3	-	-	-	-
7	Завдання 7 «Покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху»	підвищення рівня підготовки працівників Нацполіції шляхом впровадження в повсякденне використання електронних планшетів	20,0	0,0	Нацполіція	шт.	2500	0
Разом за завданням 7:			20,0	0,0	-	-	-	-



8	Завдання 8 «Удосконалення порядку здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП»	оновлення спеціальних автомобілів ДСНС для забезпечення виконання аварійно-рятувальних робіт на автомобільних дорогах на місці скоєння ДТП	10,4	10,4	ДСНС	шт.	20	20
		укомплектування спеціальною аварійно-рятувальною технікою (легкого, середнього, важкого типів)	188,7	176,8	ДСНС	шт.	103	51
		придбання манекенів для серцево-легеневої реанімації дорослого, для роботи з дихальними шляхами та навчальних автоматичних зовнішніх дефібриляторів	5,4	5,3	ДСНС, Нацполіція	шт.	184	29
Разом за завданням 8:			204,5	192,5	-	-	-	-
9	Завдання 9 «Забезпечення дотримання правил дорожнього руху»	придбання комп'ютерів, серверного, мережевого та телекомунікаційного обладнання, мобільних комплексів автофіксації для ТЗ	88,4	88,4	МВС, Нацполіція	обладнання	1390	1004
		придбання технічних засобів (комплексів автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху) для автомобільних доріг загального користування державного значення	24,6	24,6	МВС, Нацполіція	засіб	30	30
		впровадження інформаційно-телекомунікаційної системи, програмного забезпечення системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху	220,1	220,1	МВС, Нацполіція	система	1	1
		придбання спеціальних технічних приладів для встановлення стану алкогольного та наркотичного сп'яніння	21,0	21,0	Нацполіція	шт.	300	300
Разом за завданням 9:			354,1	354,1	-	-	-	-
ВСЬОГО У 2019 РОЦІ:			2096,7	1716,4	-	-	-	-

05.02.2020 МІУ погодило Укрінфрапроекту план заходів щодо обсягів фінансування в розрізі завдань Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на 2020 рік¹⁸.

Відповідно до вказаного плану пріоритетними у 2020 році, як і у 2018 – 2019 рр., визнано заходи, що виконуються в рамках завдань, які стосуються сфери безпечності дорожньої інфраструктури (виконавець заходів – Укравтодор), здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП (виконавець заходів – ДСНС) та дотримання правил дорожнього руху (виконавці заходів – МВС, Нацполіція), оскільки на виконання саме цих завдань спрямовано 98 % обсягу фінансування, передбаченого на Державну програму.

Протягом 2020 року Укрінфрапроектом у рамках реалізації Державної програми здійснено видатки на суму 2,196 млрд грн, а саме:

1) для ДСНС – на загальну суму 930 млн грн придбано та передано:

197 одиниць спеціальної аварійно-рятувальної техніки (легкого, середнього, важкого типів);

503 комплекти медичних укладок для аварійно-рятувального розрахунку;

100 комплектів засобів цифрового радіозв'язку і телекомунікації;

14 манекенів для серцево-легеневої реанімації дорослого, для роботи з дихальними шляхами та навчальних автоматичних зовнішніх дефібриляторів;

10 спеціальних автомобілів служби безпеки дорожнього руху;

2) для Нацполіції – на загальну суму 198 млн грн придбано та передано:

14 навчань з майстерності керування ТЗ для працівників відповідних підрозділів Нацполіції;

100 наборів «Дорожня грамота» та «Перехрестя» для проведення щорічних загальнонаціональних тижнів безпеки дорожнього руху;

6 тренінгів для працівників поліції, які працюють у школах за програмою «Школа і поліція»;

2 450 електронних планшетів для підвищення рівня підготовки працівників Нацполіції;

15 манекенів для серцево-легеневої реанімації дорослого, роботи з дихальними шляхами та навчальних автоматичних зовнішніх дефібриляторів;

51 робоче місце для експлуатації системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху;

57 спеціальних технічних приладів для встановлення стану алкогольного та наркотичного сп'яніння;

4 інтегровані системи контролю швидкості рухомих ТЗ, зчитування та розпізнавання номерних знаків з подальшою перевіркою в базах даних, системи відслідковування автомобіля патрульної поліції з можливістю управління цією системою;

4 спеціалізовані автомобілі для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі;

72 лазерних вимірювачів швидкості;

30 мобільних діагностичних станцій перевірки технічного стану ТЗ;

¹⁸ Вказаний план надіслано МІУ листом Укрінфрапроекта від 24 січня 2020 року № 83/01-20

30 дорожніх лабораторій для інструментальної перевірки стану вулично-дорожньої мережі, технічних засобів організації дорожнього руху та фіксації дорожніх умов у місцях скоєння ДТП;

3) для МВС – на загальну суму 247 млн грн придбано та передано:

послуги, пов'язані з програмним забезпеченням (послуги з розроблення електронної бази даних ТЗ і водіїв ТЗ);

220 технічних засобів (комплексів автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху) для автомобільних доріг загального користування державного значення;

послуги з доопрацювання комп'ютерної програми «Програмне забезпечення комплексу відеофіксації ТЗ з розпізнанням номерних знаків та перевіркою за розшуковими реєстрами «Відеоконтроль-Рубіж», необхідного для впровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, зокрема проведення обстежень щодо комплексної системи захисту інформації об'єктів та програмного забезпечення;

67 комплектів телекомунікаційного та комп'ютерного обладнання для забезпечення управління аварійно-рятувальними розрахунками та обміну інформацією під час ліквідації ДТП;

4) для Укртрансбезпеки – на загальну суму 3,8 млн грн придбано та передано 13 пересувних пристроїв для зважування автомобілів у русі та визначення навантаження на вісі;

5) на виконання завдання 3 додатка 2 до Державної програми відповідно до технічних завдань, наданих Укравтодором, здійснено касові видатки на загальну суму 815 млн грн, у результаті реалізації яких для Укравтодора:

влаштовано розв'язки кільцевого типу з малим або середнім розміром центрального острівця;

облаштовано пішохідні переходи на автомобільних дорогах загального користування державного значення 1 категорії шляхом улаштування пішохідних переходів у різних рівнях;

обладнано нерегульовані пішохідні переходи на дорогах з інтенсивним рухом світлофорами «на вимогу»;

ліквідовано місця концентрації ДТП та ділянки з підвищеною аварійністю шляхом запровадження інженерних рішень для зменшення кількості ДТП;

облаштовано пішохідні переходи з найбільшою концентрацією ДТП дорожніми знаками із підсвіткою або сигнальними лампами, світлофорами на вимогу, позначення пішохідних переходів розміткою червоно-білого кольору з використанням стійких маркувальних матеріалів та інші заходи;

встановлено дорожнє огороження з влаштуванням амортизаційних пристроїв (демпферні системи);

запроектовано велосипедні доріжки поза межами населених пунктів та їх включення до проєктів будівництва автомобільних доріг;

влаштовано автоматичні пункти (майданчики) для габаритно-вагового контролю (комплекси зважування у русі);

розроблено пакет нормативно-технічних документів (будівельних норм, типових рішень, схем організації дорожнього руху) та технічних умов і стандартів для підвищення безпеки руху на автомобільних дорогах;

облаштовано освітлення пішохідних переходів з використанням автономного електрозабезпечення;

влаштовано вздовж автомобільних доріг загального користування державного значення місця для зупинки ТЗ з надмірною вагою із спеціально облаштованими майданчиками для розміщення габаритно-вагових комплексів.

Розширену інформацію щодо виконання у 2020 році завдань і заходів Державної програми наведено у наступній таблиці.

Табл. 10.7. Результати виконання завдань та заходів Державної програми у 2020 році

№ з/п	Назва завдання	Назва заходу	Обсяг фінансування, доведений Мінфіном (млн грн)	Касові видатки (млн грн)	Виконавець заходу	Стан виконання		
						назва показника	планове значення показника	досягнуте значення показника
1	Завдання 1 «Удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»	встановлення єдиних технічних вимог і правил застосування на транспорті загального користування пристроїв для зовнішньозвукового інформування пасажирів із порушенням зору про номер і кінцеву зупинку маршруту, а також звукових і візуальних (текстових) систем у салоні ТЗ для інформування пасажирів із порушенням зору та слуху про зупинки	0,3	0,0	-	дослідження	1	0
		встановлення єдиних технічних вимог і правил застосування пристроїв для звукового і тактильного дублювання сигналів світлофорів	0,3	0,0	-	дослідження	1	0
		розроблення методичних рекомендацій і відеоматеріалів для працівників транспортно-дорожньої інфраструктури щодо супроводження осіб з інвалідністю	0,3	0,0	-	дослідження	1	0
		витрати на здійснення організаційно-супровідних та інших заходів, пов'язаних із забезпеченням удосконалення державного управління у сфері безпеки дорожнього руху	3,6	0,0	-	захід	-	0
Разом за завданням 1:			4,5	0,0	-	-	-	-
2	Завдання 2 «Удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП»	розроблення та запровадження в установленому порядку електронної бази даних, зокрема щодо ТЗ і водіїв ТЗ	13,0	12,9	МВС	послуга	4	1
Разом за завданням 2:			13,0	12,9	-	-	-	-



3	Завдання 3 «Підвищення рівня безпеки доріг та дорожньої інфраструктури»	облаштування пішохідних переходів з найбільшою концентрацією ДТП дорожніми знаками із підсвіткою або сигнальними лампами, світлофорами на вимогу, позначення пішохідних переходів розміткою червоно-білого кольору з використанням стійких маркувальних матеріалів та інші заходи	155,0	106,6	Укравтодор	об'єкт	310	-
		облаштування освітленням пішохідних переходів з використанням автономного електрозабезпечення або інших видів електроживлення	75,0	60,2	Укравтодор	об'єкт	200	-
		облаштування пішохідних переходів на автомобільних дорогах загального користування державного значення I та II категорій шляхом улаштування пішохідних переходів у різних рівнях, в тому числі:	-	-	-	-	-	-
		проектування	7,9	3,1	Укравтодор	об'єкт	18	-
		будівництво	129,4	6,5	Укравтодор	об'єкт	18	-
		обладнання нерегульованих пішохідних переходів на дорогах з інтенсивним рухом світлофорами «на вимогу»	13,3	3,2	Укравтодор	об'єкт	20	-
		влаштування розв'язок кільцевого типу з малим або середнім розміром центрального острівця, в тому числі:	-	-	-	-	-	-
		проектування	9,6	5,9	Укравтодор	об'єкт	0	-
		будівництво	660,6	290,4	Укравтодор	об'єкт	38	-
		ліквідація місць концентрації ДТП та ділянок з підвищеною аварійністю шляхом запровадження інженерних рішень для зменшення кількості ДТП, зокрема влаштування додаткової смуги на підйом; зміна геометричних параметрів дороги, зокрема радіусів кривих у плані, покращення схем організації дорожнього руху, влаштування додаткового освітлення; облаштування зон пішохідних переходів або їх заміна; ліквідація лівих віднесених поворотів; здійснення інших заходів за результатами аналізу конкретного місця концентрації ДТП, в тому числі:	-	-	-	-	-	-
		проектування	2,0	1,1	Укравтодор	об'єкт	12	-
		будівництво	138,8	95,5	Укравтодор	об'єкт	12	-



		влаштування амортизаційних пристроїв (демпферні системи) на автомобільних дорогах державного значення поза межами населених пунктів	42,0	7,1	Укравтодор	об'єкт	105	-
		проектування велосипедних доріжок поза межами населених пунктів та їх включення до проектів будівництва автомобільних доріг	0,4	0,4	Укравтодор	проектні роботи	1	1
		розроблення пакета нормативно-технічних документів (будівельних норм, типових рішень, схем організації дорожнього руху) та технічних умов і стандартів для підвищення безпеки руху на автомобільних дорогах	2,8	2,8	Укравтодор	пакет	1	1
		улаштування вздовж автомобільних доріг загального користування державного значення місць для зупинки ТЗ з надмірною вагою із спеціально облаштованими майданчиками для розміщення габаритно-вагових комплексів, у тому числі:	-	-	-	-	-	-
		проектування	1,3	1,3	Укравтодор	проект	4	4
		влаштування автоматичних пунктів (майданчиків) для габаритно-вагового контролю (комплексів зважування у русі)	348,9	231,2	Укравтодор	проект	25	20
Разом за завданням 3:			1587,0	815,3	-	-	-	-
4	Завдання 4 «Підвищення рівня безпечності ТЗ»	-	0,0	0,0	-	-	-	-
5	Завдання 5 «Покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв»	проведення навчань з майстерності керування ТЗ для працівників відповідних підрозділів Нацполіції	20,0	2,0	Нацполіція	навчання	100	14
Разом за завданням 5:			20,0	2,0	-	-	-	-
6	Завдання 6 «Підвищення рівня	придбання пересувних пристроїв для зважування автомобілів у русі та визначення навантаження на вісі	3,8	3,8	Укртрансбезпека	одиниця	13	13



	безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом»							
Разом за завданням 6:			3,8	3,8	-	-	-	-
7	Завдання 7 «Покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху»	придбання наборів «Дорожня грамота» та «Перехрестя» для проведення щорічних загальнонаціональних тижнів безпеки дорожнього руху	0,4	0,4	Нацполіція	набори	100	100
		проведення тренінгів для працівників поліції, які працюють у школах за програмою «Школа і поліція»	0,9	0,4	Нацполіція	послуга	6	6
		підвищення рівня підготовки працівників Нацполіції шляхом впровадження в повсякденне використання електронних планшетів	30,0	28,2	Нацполіція	шт.	2450	2450
Разом за завданням 7:			31,3	29,0	-	-	-	-
8	Завдання 8 «Удосконалення порядку здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП»	впровадження в дію загальнодержавної системи екстреної допомоги за єдиним телефонним номером 112, зокрема шляхом реалізації пілотного проекту у м. Києві	65,0	0,0	МВС, ДСНС	проєкт	-	-
		оновлення спеціальних автомобілів	5,2	5,2	ДСНС	шт.	10	10
		укомплектування спеціальною аварійно-рятувальною технікою (легкого, середнього, важкого типів)	823,4	823,4	ДСНС	шт.	197	197
		укладка медична для аварійно-рятувального розрахунку	100,2	100,0	ДСНС	комплект	503	503
		телекомунікаційне та комп'ютерне обладнання для забезпечення управління аварійно-рятувальними розрахунками та обміну інформацією під час ліквідації ДТП	33,2	32,9	ДСНС	комплект	67	67
		укомплектування засобами цифрового радіо-зв'язку і телекомунікації	112,9	1,9	ДСНС	комплект	2625	100
		придбання манекенів для серцево-легеневої реанімації дорослого, для роботи з дихальними шляхами та навчальних автоматичних зовнішніх дефібриляторів	2,7	2,5	ДСНС, Нацполіція	шт.	29	29
Разом за завданням 8:			1142,6	965,5	-	-	-	-



9	Завдання 9 «Забезпечення дотримання правил дорожнього руху»	придбання технічних засобів (комплексів автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху) для автомобільних доріг загального користування державного значення	180,4	180,4	МВС, Нацполіція	засіб	220	220
		впровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, зокрема проведення обстежень щодо комплексної системи захисту інформації об'єктів та програмного забезпечення	20,8	20,8	МВС, Нацполіція	система	1	1
		облаштування робочих місць для експлуатації системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху	1,1	1,1	МВС, Нацполіція	шт.	52	51
		придбання спеціальних технічних приладів для встановлення стану алкогольного та наркотичного сп'яніння	4,0	4,0	МВС, Нацполіція	шт.	57	57
		інтегрована система контролю швидкості рухомих ТЗ, зчитування та розпізнавання номерних знаків з подальшою перевіркою в базах даних, системи відслідковування автомобіля патрульної поліції з можливістю управління цією системою	3,8	2,8	МВС, Нацполіція	одиниця	4	4
		придбання спеціалізованих автомобілів для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі	4,0	3,7	Нацполіція	одиниця	4	4
		придбання лазерних вимірювачів швидкості	33,5	33,5	Нацполіція	одиниця	72	72
		придбання мобільних діагностичних станцій перевірки технічного стану ТЗ	60,0	59,9	Нацполіція	одиниця	30	30
		придбання дорожньої лабораторії для інструментальної перевірки стану вулично-дорожньої мережі, технічних засобів організації дорожнього руху та фіксації дорожніх умов у місцях скоєння ДТП	60,0	59,9	Нацполіція	одиниця	30	30
Разом за завданням 9:			367,6	366,1	-	-	-	-
ВСЬОГО У 2020 РОЦІ:			3169,8	2194,6	-	-	-	-

З наведеного вбачається, що у 2018 – 2020 рр. поза увагою залишилося виконання завдань та заходів, що стосуються сфери державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП, безпечності ТЗ, перевезення пасажирів та вантажів, медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв, покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху.

Неспрямування МІУ фінансування для реалізації вказаних завдань було пов'язано, зокрема з тим, що МОЗ, МКІП, МОН, які є головними виконавцями окремих заходів Державної програми, а також співвиконавцями інших відповідних заходів Державної програми спільно з МВС, Мін'юстом, Нацполіцією, ДСНС, Укравтодором та Укртрансбезпекою, не подавали Укрінфрапроекту відповідні технічні специфікації (технічні завдання, вимоги, завдання на проектування, проектно-кошторисні документації тощо), а також інші документи, необхідні для проведення процедур закупівель.

Для виправлення вказаної ситуації МІУ¹⁹ та Укрінфрапроект²⁰ неодноразово зверталися до МОЗ, МОН та МКІП з проханням подати розрахунки, що обґрунтовують показники видатків бюджету за кодами економічної класифікації видатків, пропозиції щодо внесення змін до Державної програми.

Проте, відповіді від вказаних органів влади так й не було отримано.

Крім того, проведення Укрінфрапроектом публічних закупівель у визначені Державною програмою строки, залежало від якісної підготовки та своєчасного подання Укрінфрапроекту виконавцями заходів, відповідних специфікацій (технічних завдань, вимог, завдань на проектування, проектно-кошторисних документацій тощо), а також інших документів, необхідних для виконання Державної програми. Таке ставлення органів державної влади до виконання встановлених обов'язків також негативно вплинуло на досягнення очікуваних результатів, визначених Державною програмою.

¹⁹ Зокрема, листи МІУ від 06 серпня 2018 року № 2525/39/14-18, від 12 листопада 2018 року № 3719/39/14-18;

²⁰ Зокрема, листи Укрінфрапроекту від 23 квітня 2019 року № 353/04-19, від 23 квітня 2019 року № 354/04-19, від 23 травня 2019 року № 481/05-19, від 26 червня 2019 року № 588/06-19, від 10 липня 2019 року № 630/07-19, від 23 травня 2019 року № 480/05-19, від 26 червня 2019 року № 585/06-19, від 10 липня 2019 року № 629/07-19.

10.5. Регіональні програми з безпеки дорожнього руху та координаційні ради

Одним з ключових завдань Стратегії було запровадження обов'язкового фінансування регіональних програм з безпеки дорожнього руху за рахунок державного дорожнього фонду та фонду з безпеки дорожнього руху, ефективний розподіл ресурсів згідно з державними програмами та залучення місцевих бюджетів до виконання програм з безпеки дорожнього руху.

Виконання цього завдання мало безпосередньо вплинути на досягнення головної цілі у сфері безпеки дорожнього руху – зменшенню кількості загиблих та травмованих внаслідок ДТП осіб, оскільки загальновідомим є те, що більшість ДТП трапляється саме у населених пунктах країни.

Пунктом 4 постанови КМУ від 25 квітня 2018 року № 435 передбачено ОДА утворити координаційні ради з безпеки дорожнього руху та затвердити регіональні програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року.

МІУ звернулося²¹ до ОДА з проханням надати інформацію що утворення вказаних координаційних рад, провести аналіз зазначених регіональних програм і стану їх виконання, а також надати копії документів, що підтверджують факт, зокрема, затвердження зазначених регіональних програм (безпосередньо зазначені регіональні програми та інформацію про стан їх виконання).

При цьому, відповідно до отриманої такі програми було затверджено у:

Закарпатській області²²;

Івано-Франківській області²³;

Кіровоградській області²⁴;

Луганській області²⁵;

Львівській області²⁶;

Полтавській області²⁷;

²¹ Лист МІУ від 07 листопада 2018 року № 3677/39/14-18;

²² Рішення Закарпатської облради від 27 вересня 2018 року № 1285 «Про Регіональну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху у Закарпатській області на період до 2020 року»;

²³ Рішення Івано-Франківської облради від 21 вересня 2018 року № 940-23/2018 «Про затвердження обласної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху Івано-Франківській області на 2018–2020 роки»;

²⁴ Рішення Кіровоградської облради від 21 вересня 2018 року № 541 «Про затвердження обласної комплексної програми з розвитку автомобільних доріг та безпеки дорожнього руху у Кіровоградській області на 2018-2022 роки»;

²⁵ Розпорядження голови Луганської ОДА від 03 жовтня 2018 року № 725 «Про затвердження Регіональної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Луганській області на період до 2020 року»;

²⁶ Рішення Львівської облради від 05 грудня 2017 року № 556 «Про затвердження Програми розвитку мережі й утримання автомобільних доріг, організації та безпеки дорожнього руху на 2018–2020 роки»;

²⁷ Рішення Полтавської облради від 12 липня 2018 року № 751 «Про затвердження обласної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2018-2020 роки».



Рівненській області²⁸;
Харківській області²⁹;
Хмельницькій області³⁰;
Черкаській області³¹;
Вінницькій області³²;
Волинській області³³;
Запорізькій області³⁴;
Київській області³⁵;
Одеській області³⁶;
Тернопільській області³⁷;
Чернігівській області³⁸;
Донецькій області³⁹;
Житомирській області⁴⁰.

Водночас зазначені програми не затверджено у Дніпропетровській, Миколаївській, Сумській, Херсонській та Чернівецькій областях.

²⁸ Розпорядження голови Рівненської ОДА від 19 жовтня 2018 року № 721 «Про Обласну цільову програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Рівненській області на період до 2020 року»;

²⁹ Рішення Харківської облради від 07 червня 2018 року № 723-VII «Про затвердження комплексної регіональної Програми забезпечення безпеки дорожнього руху на території Харківської області на 2018–2020 роки»;

³⁰ Рішення Хмельницької облради від 14 червня 2018 року № 45-19/2018 «Про Програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху Хмельницької області на 2018–2020 роки»;

³¹ Рішення Черкаської облради від 24 березня 2017 року № 13-5/VII «Про затвердження Програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року»;

³² Рішення Вінницької облради від 04 грудня 2018 року № 715 «Про затвердження Регіональної програми підвищення безпеки дорожнього руху у Вінницькій області на період до 2022 року»;

³³ Рішення Волинської ОДА від 17 грудня 2019 року № 27/12 «Про затвердження Програми розвитку інфраструктури у Волинській області на 2019-2022 роки»;

³⁴ Рішення Запорізької облради від 20 грудня 2018 року № 58 «Про затвердження Регіональної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на території Запорізької області на період до 2020 року»;

³⁵ Рішення Київської облради від 19 квітня 2017 року № 303-14-VII «Про затвердження Обласної програми розвитку дорожнього руху та його безпеки «Нульова смертність на дорогах Київщини» на 2017-2019 роки»;

³⁶ Рішення Одеської облради від 16 серпня 2019 року № 1025-VII «Про затвердження Обласної комплексної цільової програми «Безпечна Одещина» на 2019-2021 роки»;

³⁷ Рішення Тернопільської облради від 28 листопада 2019 року № 1496 «Про затвердження Обласної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року»;

³⁸ Рішення Чернігівської облради від 20 грудня 2018 року № 10-16/VII «Про затвердження Програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Чернігівській області на 2019-2020 роки»;

³⁹ Розпорядження голови Донецької ОДА від 15 квітня 2019 року № 406 «Про затвердження Регіональної програми розвитку та безпеки дорожнього руху в Донецькій області до 2020 року»;

⁴⁰ Рішення Житомирської облради від 18 грудня 2018 року № 1304 «Про затвердження Обласної програми підвищення безпеки дорожнього руху в Житомирській області на 2019 – 2020 роки».

Разом з цим Державною програмою передбачено, що ОДА були відповідальні за виконання таких заходів за рахунок місцевих бюджетів та інших джерел:

підвищення рівня безпечності доріг та дорожньої інфраструктури на автомобільних дорогах загального користування місцевого значення, зокрема облаштування зон наземних пішохідних переходів; заміна наземних пішохідних переходів підземними або іншими видами пішохідних переходів:

- влаштування розв'язок кільцевого типу з малим діаметром центрального острівця;

- ліквідація місць концентрації ДТП та ліквідація ділянок з підвищеною аварійністю;

- встановлення дорожнього огородження та/або дорожніх знаків на автомобільних дорогах поза межами населених пунктів;

- проєктування велосипедних доріжок поза межами населених пунктів та їх включення до проєктів будівництва автомобільних доріг;

інші заходи (у тому числі сплата податків та інших обов'язкових платежів), пов'язані із забезпеченням виконання робіт з проєктування, будівництва та ремонтів об'єктів дорожньої інфраструктури.

Також, згідно з інформацією, отриманою МІУ від ОДА, координаційні ради з безпеки дорожнього руху утворено в таких ОДА:

Вінницька ОДА⁴¹;

Волинська ОДА⁴²;

Житомирська ОДА⁴³;

Закарпатська ОДА⁴⁴;

Івано-Франківська ОДА⁴⁵;

Київська ОДА⁴⁶;

Луганська ОДА⁴⁷;

⁴¹ Розпорядження голови Вінницької ОДА від 16 квітня 2007 року № 148 «Про обласну координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху», із змінами від 27 травня 2016 року;

⁴² Розпорядження голови Волинської ОДА від 19 жовтня 2018 року № 689 «Про новий склад обласної ради Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху»;

⁴³ Розпорядження голови Житомирської ОДА від 25 грудня 2014 року № 392 «Про утворення обласної комісії з координації та роботи транспорту та безпеки дорожнього руху» із змінами від 04 червня 2018 року;

⁴⁴ Розпорядження голови Закарпатської ОДА від 17 липня 2018 року № 455 «Про Координаційну раду при облдержадміністрації з безпеки дорожнього руху»;

⁴⁵ Розпорядження Івано-Франківської ОДА від 14 липня 2008 року № 423 «Про обласну координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху» із змінами від 30 травня 2018 року;

⁴⁶ Розпорядження голови Київської ОДА від 06 серпня 2018 року № 433 «Про координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху на території Київської області при Київській обласній державній адміністрації»;

⁴⁷ Розпорядження голови Луганської ОДА від 23 січня 2006 року № 44 «Про створення Координаційної ради при облдержадміністрації з питань безпеки дорожнього руху» із змінами від 11 липня 2018 року та 03 жовтня 2018 року.



Миколаївська ОДА⁴⁸;
Полтавська ОДА⁴⁹;
Рівненська ОДА⁵⁰;
Сумська ОДА⁵¹;
Тернопільська ОДА⁵²;
Чернівецька ОДА⁵³;
Чернігівська ОДА⁵⁴;
Кіровоградська ОДА⁵⁵;
Донецька ОДА⁵⁶;
Черкаська ОДА⁵⁷;
Одеська ОДА⁵⁸;
Хмельницька ОДА⁵⁹.

У Дніпропетровській, Запорізькій, Львівській, Харківській та Херсонській ОДА координаційні ради з безпеки дорожнього руху не було утворено.

Зауважу, що аналіз вказаних регіональних програм і стану їх виконання, а також складу відповідних регіональних координаційних рад з безпеки

⁴⁸ Розпорядження голови Миколаївської ОДА від 23 лютого 2006 року № 37-р «Про створення Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху при облдержадміністрації» із змінами від 03 серпня 2018 року;

⁴⁹ Розпорядження голови Полтавської ОДА від 19 січня 2006 року № 14 «Про створення обласної координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху» із змінами, внесеними у II кв. 2018;

⁵⁰ Розпорядження голови Рівненської ОДА від 16 липня 2018 року № 308 «Про обласну координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху»;

⁵¹ Розпорядження голови Сумської ОДА від 12 липня 2018 року № 429-ОД «Про утворення координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху на автомобільному транспорті в Сумській області»;

⁵² Розпорядження голови Тернопільської ОДА від 25 квітня 2018 року № 334-од «Про склад координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху на автомобільному транспорті в області»;

⁵³ Розпорядження Чернівецької ОДА від 12 грудня 2017 року № 1158-р «Про Координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху»;

⁵⁴ Розпорядження голови Чернігівської ОДА від 25 липня 2018 року № 420 «Про розробку обласної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року», яким утворено та затверджено склад координаційної ради Чернігівської ОДА для розробки обласної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року;

⁵⁵ Розпорядження голови Кіровоградської ОДА від 07 серпня 2018 року № 577-р «Про утворення Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху при обласній державній адміністрації»;

⁵⁶ Розпорядження голови Донецької ОДА від 12 червня 2019 року № 594/5-19 «Про утворення обласної координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху»;

⁵⁷ Розпорядження Черкаської ОДА від 07 травня 2019 року № 306 «Про координаційну раду з питань підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Черкаській області»;

⁵⁸ Розпорядження голови Одеської ОДА від 12 жовтня 2018 року № 1176/А-2018 «Про утворення при обласній державній адміністрації координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху»;

⁵⁹ Розпорядження Хмельницької ОДА від 29 березня 2019 року № 226/2019-р «Про Координаційну раду з безпеки дорожнього руху при обласній державній адміністрації».

дорожнього руху, потребує значних часових та інших ресурсів і є предметом окремого змістовного та великого дослідження.

Разом з цим, поверхневий аналіз вказаних регіональних програм показав, що такі програми фактично не були забезпечені належним рівнем фінансування і, як наслідок, не містили завдань, які безпосередньо мали дати змогу зменшити рівень смертності та травмування осіб внаслідок ДТП.

Таким чином слід констатувати, що на досягнення цілей, визначених Державною програмою, негативним чином, зокрема, вплинуло:

не запровадження на законодавчому рівні обов'язкового фінансування регіональних програм з безпеки дорожнього руху за рахунок державного дорожнього фонду (таке фінансування можна було забезпечити спрямуванням на такі регіональні програми 5% коштів державного дорожнього фонду, що спрямовуються на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах (у вигляді субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам));

низька заінтересованість органів місцевого самоврядування у частині залучення місцевих бюджетів до виконання саме місцевих програм з безпеки дорожнього руху (в Україні існують лише поодинокі випадки затвердження таких програм в обласних центрах України - Львів, Київ, Одеса, Харків тощо);

координаційні ради з безпеки дорожнього руху не було утворено у Дніпропетровській, Запорізькій, Львівській, Харківській та Херсонській ОДА;

регіональні програм з безпеки дорожнього руху не було затверджено у Дніпропетровській, Миколаївській, Сумській, Херсонській та Чернівецькій областях;

не проведення в рамках Державної програми досліджень для розроблення регіональних програм з безпеки дорожнього руху та надання рекомендацій щодо заходів з безпеки дорожнього руху на обласному та місцевому рівні (як було показано вище це завдання було одним з ключових завдань Державної програми, проте було виключено з Державної програми 20 квітня 2019 року. Крім того, для цього завдання не було визначено виконавця.).

10.6. Висновки та пропозиції за результатами аналізу виконання завдань та заходів Державної програми

Високий рівень смертності та травматизму на дорогах країни – одна із серйозних проблем національного характеру, що вимагає вироблення дієвих стратегій і заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки дорожнього руху.

Ця стратегія та перелік заходів мають ґрунтуватися у першу чергу на відповідному аналізі стану справ у сфері безпеки дорожнього руху та скринінгу вже виконаних відповідних заходів для виявлення заходів, які мають найвищий пріоритет, вилучення заходів, які не можна вважати пов'язаними з безпекою дорожнього руху, обґрунтованому перерозподілі фінансових ресурсів.

Також під час визначення переліку таких заходів важливим є використання визнаних методик економічної оцінки, що застосовуються при прийнятті рішень і дають змогу визначити у грошових одиницях як переваги (зиски), так і недоліки (витрати), пов'язані з певним проектом чи політикою (cost-benefit analysis, cost-effectiveness analysis тощо). Крім того, важливим етапом під час виконання оцінки економічної доцільності, результативності та ефективності відповідних заходів є застосування методики економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП.

Разом з цим, наведені аналітичні дані свідчать, що ситуація залишається складною, а проблема не втрачає актуальності, зокрема, рівень соціального ризику (кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення) суттєво підвищився на 22 % у 2018 році, на 64 % – у 2019 та на 113 % – у 2020, а рівень транспортного ризику (кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. ТЗ) підвищився на 19 % – у 2018 році, на 29 % – у 2019 та на 41 % – у 2020. Крім того, з наведених даних вбачається, що у 2020 році порівняно з 2019 роком зафіксовано збільшення кількості ДТП на 5 %, а також загиблих у них осіб на 3 %.

Аналіз свідчить про обмежене розуміння концепції безпеки дорожнього руху в цілому та, зокрема, брак розуміння як запропоновані заходи Державної програми мали сприяти досягненню мети Стратегії та Державної програми – зменшенню на 30% кількості загиблих та травмованих внаслідок ДТП осіб.

При цьому вирішення таких проблемних питань, як загибель дітей та пішоходів на дорозі, створення нової системи збору та аналізу інформації щодо ДТП, визначення методики економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП, було закладено у завдання та заходи, що стосуються сфери державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП, медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху, покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху, які були складовою частиною загального підходу у сфері безпеки дорожнього руху. При цьому, виконання вказаних заходів так й не відбулося протягом трьох років.

Саме виконання завдань та заходів, які безпосередньо пов'язані зі зменшенням кількості ДТП на дорогах або з покращенням середовища для дітей,

велосипедистів, пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху, потрібно було надати пріоритет.

Це дало б змогу вже на перших етапах реалізації Державної програми відсіяти заходи, які можна вважати поточним або плановим технічним утриманням.

Однак, наведені в Аналізі дані свідчать, що лівова частина фінансових ресурсів (72 %) в межах 5 % державного дорожнього фонду, що спрямовувалися на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм, була орієнтована на покращення якості та комфорту потоку дорожнього руху замість підвищення рівня його безпеки для всіх учасників, а саме на захід «покращення показників автомобільних доріг загального користування державного значення за параметрами безпечності».

Ще 13 % було спрямовано на створення для Нацполіції системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху.

Більше 7 % спрямовано на закупівлю автомобілів СБДР та САРМ-Л для ДСНС, що дало змогу дотримуватися протягом 2018 – 2019 рр. очікуваних показників щодо рівня тяжкості наслідків ДТП, але не у 2020 році, коли було отримано за цим показником збільшення на 8 %.

Разом з цим на облаштування пішохідних переходів у 2018 – 2020 рр. спрямовано лише 6 %!

Не зважаючи на збільшення кількості загиблих осіб внаслідок ДТП та несуттєве зменшення кількості травмованих, аналогічний підхід застосовувався і у 2020 році, в якому 98 % обсягу фінансування, передбаченого для реалізації Державної програми, планується спрямувати на виконання заходів, що стосуються сфери безпечності дорожньої інфраструктури (виконавець заходів – Укравтодор), здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП (виконавець заходів – ДСНС) та дотримання правил дорожнього руху (виконавці заходів – МВС, Нацполіція).

І знов у 2020 році поза увагою залишено виконання завдань та заходів, що стосуються сфери державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП, безпечності ТЗ, перевезення пасажирів та вантажів, медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв, покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху.

Таким чином можна зробити висновок, що недосягнення передбачених Державною програмою очікуваних результатів відбулося через те, що:

мета Державної програми суперечить її очікуваним результатам, як показав Аналіз стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху;

заходи Державної програми виконано не у повному обсязі (нагадую, що у Державній програмі міститься застереження, згідно з яким досягнення відповідних очікуваних результатів можливе лише за умови виконання передбачених Державною програмою заходів та досягнення цілей, визначених Стратегією, у повному обсязі);

як розроблення Державної програми, так і внесення до неї змін, відбувалися взагалі без розуміння, яким чином виконання кожного заходу та перерозподіли фінансових ресурсів між заходами вплинуть на рівень смертності та травмування осіб внаслідок ДТП (нагадую, що відповідні фінансово-економічні розрахунки, які мають бути виконані під час розроблення проєкту нормативно-правового акту, фактично не виконувалися);

під час планування заходів не застосовувалися методики економічної оцінки, які застосовуються при прийнятті рішень і дають змогу визначити у грошових одиницях як переваги (зиски), так і недоліки (витрати), пов'язані з певним проєктом чи політикою (cost-benefit analysis, cost-effectiveness analysis тощо), методики економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП (нагадую, що відповідну методику економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП не затверджено в Україні з 2003 року);

виявлено можливу нестачу знань та досвіду в частині оцінки впливу та результатів, які можуть бути отримані внаслідок виконання відповідних заходів;

під час підготовки та виконання Державної програми виявлено брак ресурсів (людські, часові тощо) та нестачу необхідної інформації, зокрема достовірної статистичної інформації щодо ДТП;

регіональні програми з безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року не забезпечено належним рівнем фінансування.

З огляду на вищевикладене можна зробити висновок, що витрати державного дорожнього фонду в межах 5%, що спрямовувалися протягом 2018 – 2020 рр., здійснювалися неефективно та безрезультатно, оскільки очікувані результати Державної програми залишено недосягнутими, а значна частина передбачених Державною програмою заходів (у тому числі тих, що були виключені з неї протягом 2018 – 2020 рр.) залишаються невиконаними.

Також з наведених даних вбачається, що висновок щодо економічної доцільності витрат на ті чи інші заходи Державної програми зробити неможливо, оскільки під час планування таких заходів не застосовувалися відповідні методики, а фінансово-економічні розрахунки не містять відповідної інформації. Крім того, цей висновок неможливо зробити через те, що документи з бюджетного планування (бюджетні запити, бюджетні декларації, бюджетні програми за 2018 – 2020 рр.) містять лише інформацію щодо закупівлі того чи іншого обсягу робіт, послуг або товарів, проте не містять даних щодо того, як внаслідок таких закупівель буде досягнуто очікувані результати Державної програми.

Зважаючи на це, надаються такі пропозиції щодо ефективності управління державним дорожнім фондом в межах 5 %, що спрямовуються на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм:

1. запровадити обов'язкове фінансування регіональних та місцевих програм з безпеки дорожнього руху за рахунок державного дорожнього фонду,

спрямувавши на заходи таких програм не менше 5 % коштів державного дорожнього фонду, що спрямовуються на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах (у вигляді субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам);

2. під час розроблення фінансово-економічних розрахунків до Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2023 року (далі - Державна програма 2023), а також відбору заходів, підготовлених центральними органами виконавчої влади, з метою їх включення до Державної програми 2023, застосовувати методики економічної оцінки, які застосовуються під час прийнятті рішень і дають змогу визначити у грошових одиницях як переваги (зиски), так і недоліки (витрати), пов'язані з виконанням певного завдання (cost-benefit analysis, cost-effectiveness analysis тощо), а також визнані на світовому рівні методики економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП;

3. перерозподілити фінансові ресурси, що спрямовані в межах 5 % державного дорожнього фонду на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм, на виконання завдань та заходів Державної програми 2023, що стосуються сфери державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП, перевезення пасажирів та вантажів, підвищення рівня безпечності доріг та дорожньої інфраструктури (зокрема на створення безпечного інфраструктурного середовища для дітей, велосипедистів, пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху), медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв, покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху;

4. включити до Державної програми 2023 новий захід, що стосується посилення інституціональної спроможності органів державної влади в частині розроблення технічних специфікацій (технічних завдань, вимог, завдань на проектування, проектно-кошторисних документацій тощо), які містять інформацію про необхідні технічні, якісні та кількісні характеристики предмета закупівлі, з метою своєчасного проведення Укрінфрапроектном публічних закупівель в рамках виконання Державної програми 2023;

5. включити до Державної програми 2023 новий захід, що стосується виконання аналізу регіональних та місцевих програм з безпеки дорожнього руху і стану їх виконання, а також складу відповідних регіональних та місцевих координаційних рад з безпеки дорожнього руху, та надання відповідних рекомендацій щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування місцевого значення, вулицях і дорогах комунальної власності у населених пунктах;

6. забезпечити проходження державними службовцями Укрінфрапроекту (а також працівниками державних підприємств, що належать до сфери управління Укрінфрапроекту) підвищення кваліфікації в частині оцінки впливу та

результатів, які можуть бути отримані внаслідок виконання відповідних заходів у сфері безпеки дорожнього руху;

7. забезпечити в Укрінфрапроекті добір персоналу, який володіє необхідними знаннями та навиками в частині оцінки впливу та результатів, які можуть бути отримані внаслідок виконання відповідних заходів у сфері безпеки дорожнього руху;

8. внести зміни до Бюджетного кодексу України в частині встановлення заборони внесення змін протягом бюджетного року до відповідних державних програм, кошти яких спрямовуються на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху;

9. утворити у складі КМУ самостійний структурний підрозділ, підпорядкований Прем'єр-Міністру України, основними завданнями якого буде координація діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування у сфері безпеки дорожнього руху, а також виконання аналізу ефективності, результативності та економічної доцільності витрат державного дорожнього фонду, що спрямовуються на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм, а також на виконання регіональних та місцевих програм підвищення рівня безпеки дорожнього руху, результативності виконання таких заходів програм.

Цю частину Аналізу підготовлено на підставі інформації, отриманої з відкритих джерел, а також на підставі інформації, наданої Укрінфрапроектом, ОДА та іншими заінтересованими сторонами.

11. Висновки за результатами підготовки Аналізу

Високий рівень смертності та травматизму на транспорті – одна із серйозних проблем як національного, так і міжнародного характеру, що вимагає вироблення спільної стратегії і спільних заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки на транспорті.

Усвідомлення серйозності цієї проблеми дало потужний поштовх активним діям урядів, інших світових та фінансових організацій на національному, регіональному та міжнародному рівнях.

Саме тому основною метою концептуальних, стратегічних та програмних документів КМУ та МІУ в сфері безпеки на транспорті є саме зниження рівня смертності та травматизму на транспорті України.

Хоча є відповідні позитивні тенденції, зокрема поступове зниження рівня смертності та травматизму на деяких видах транспорту, ситуація залишається складною та потребує своєчасного та належного виконання всіма заінтересованими сторонами покладених завдань у сфері безпеки на транспорті. Всі повинні зосередити всю свою увагу та наявні ресурси (людські, часові та фінансові) для виконання таких завдань.

Так, рейтинг найнебезпечніших видів транспорту очолює:

за питомим показником, що визначає рівень аварійності в залежності від обсягу перевезених вантажів:

за показниками «кількість подій на 1 млн тонн перевезених вантажів», «кількість загиблих на 1 млн тонн перевезених вантажів» та «кількість травмованих на 1 млн тонн перевезених вантажів» – **авіаційний транспорт у 2019 – 2020 рр.;**

за питомим показником, що визначає рівень аварійності в залежності від кількості перевезених пасажирів:

за показником «кількість подій на 1 млн перевезених пасажирів» – **морський транспорт у 2019 – 2020 рр.;**

за показником «кількість загиблих на 1 млн перевезених пасажирів» – **морський транспорт у 2019 році та авіаційний – у 2020;**

за показником «кількість травмованих на 1 млн перевезених пасажирів» – **морський транспорт у 2019 році та морський та річковий – у 2020;**

за питомим показником, що визначає рівень аварійності в залежності від вантажообігу:

за показниками «кількість подій на 1 млн тонно-кілометрів», «кількість загиблих на 1 млн тонно-кілометрів» та «кількість травмованих на 1 млн тонно-кілометрів» – **авіаційний транспорт у 2019 – 2020 рр.;**

за питомим показником, що визначає рівень аварійності в залежності від пасажирообігу:

за показником «кількість подій на 1 млн пасажиро-кілометрів» – **морський транспорт у 2019 – 2020 рр.;**

за показником «кількість загиблих на 1 млн пасажиро-кілометрів» – **морський транспорт у 2019 році та морський та річковий – у 2020;**



за показником «кількість травмованих на 1 млн пасажиро-кілометрів» – **морський транспорт у 2019 році та морський та річковий – у 2020;**

за питомим показником, що визначає рівень транспортного ризику:

за показником «кількість подій на 100 ТЗ (залізничних переїздів)» – **авіаційний транспорт у 2019 році та тролейбусний – у 2020;**

кількість загиблих на 100 ТЗ (залізничних переїздів) – **морський транспорт у 2019 році та авіаційний – у 2020;**

кількість травмованих на 100 ТЗ (залізничних переїздів) – **тролейбусний транспорт у 2019 – 2020 рр.;**

за питомим показником, що визначає рівень тяжкості наслідків транспортних подій:

за показником «кількість загиблих на 100 транспортних подій» – **морський транспорт у 2019 році та авіаційний – у 2020;**

за показником «кількість травмованих на 100 транспортних подій» – **маломірні (малі) судна у 2019 році та інший відомчий – у 2020;**

за показником «кількість загиблих на 100 постраждалих» – **авіаційний транспорт у 2019 році та автобусний відомчий – у 2020;**

за питомим показником, що визначає рівень соціального ризику:

за показником «кількість загиблих на 100 тис. населення» – **залізничний транспорт у 2019 – 2020 рр.;**

за показником «кількість травмованих на 100 тис. населення» – **автомобільний транспорт загального користування у 2019 – 2020 рр.**

Відповідні дані наведено у таблицях 11.1, 11.2, розміщених у цьому розділі далі.

Табл. 11.1. Питомі показники аварійності на транспорті за 2019 р.

№ з/п	Вид транспорту	Питомий показник, що визначає рівень аварійності в залежності від обсягу перевезених вантажів			Питомий показник, що визначає рівень аварійності в залежності від кількості перевезених пасажирів			Питомий показник, що визначає рівень аварійності в залежності від вантажообігу			Питомий показник, що визначає рівень аварійності в залежності від пасажирообігу			Питомий показник, що визначає рівень транспортного ризику			Питомий показник, що визначає рівень тяжкості наслідків транспортних подій			Питомий показник, що визначає рівень соціального ризику	
		кількість подій на 1 млн тонн перевезених вантажів	кількість загиблих на 1 млн тонн перевезених вантажів	кількість травмованих на 1 млн тонн перевезених вантажів	кількість подій на 1 млн перевезених пасажирів	кількість загиблих на 1 млн перевезених пасажирів	кількість травмованих на 1 млн перевезених пасажирів	кількість подій на 1 млн тонно-кілометрів	кількість загиблих на 1 млн тонно-кілометрів	кількість травмованих на 1 млн тонно-кілометрів	кількість подій на 1 млн пасажиро-кілометрів	кількість загиблих на 1 млн пасажиро-кілометрів	кількість травмованих на 1 млн пасажиро-кілометрів	кількість подій на 100 ТЗ (залізничних переїздів)	кількість загиблих на 100 ТЗ (залізничних переїздів)	кількість травмованих на 100 ТЗ (залізничних переїздів)	кількість загиблих на 100 транспортних подій	кількість травмованих на 100 транспортних подій	кількість загиблих на 100 постраждалих	кількість загиблих на 100 тис. населення	кількість травмованих на 100 тис. населення
1	авіаційний	1 231	108	32,4	8	1	0,22	0,386	0,03	0,0101	0,026	0,0003	0,0001	14,7	1,3	0,39	11,4	3,4	76,9	0,024	0,0072
2	морський та річковий	5	3	2,6	45	30	24	0,009	0,0059	0,0047	1	0,8	0,6	0,03	0,016	0,013	66,6	53,3	55,6	0,048	0,038
3	морський	5	6	3,3	139	151	88	0,006	0,007	0,0039	9	9	5	1,6	1,7	1	109	64	63,2	0,0285	0,0166
4	річковий	3	0	0,251	17	0	1,7	0,006	0	0,00062	0,41	0	0,04	0,68	0	0,068	0	10	0	0	0,00238
5	маломірні (малі) судна	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0075	0,0067	0,0067	88,9	88,9	50	0,01903	0,01904
6	залізничний	3	1,003	0,578	7	2	1	0,006	0,00173	0,00099	0,04	0,011	0,06	-	-	-	28,86	16,66	63,43	0,7471	0,4307
7	залізничні переїзди	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,39	0,293	0,49	21,1	35	37,5	0,0357	0,0595
8	міський електричний	-	-	-	0,43	0,006	0,12	-	-	-	0,07	0,00098	0,021	10,83	0,142	3,077	1,32	28,40	4,43	0,02141	0,46
9	трамвайний	-	-	-	0,29	0,004	0,09	-	-	-	0,049	0,0008	0,014	6,98	0,11574	2,08	1,66	29,8	5,26	0,0071	0,1285
10	тролейбусний	-	-	-	0,53	0,0063	0,148	-	-	-	0,09	0,00111	0,026	13,52	0,162	3,77	1,2	27,9	4,11	0,0143	0,33



11	автомобільний транспорт загального користування	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,98	0,129	1,112	6,5	56,13	10,38	0,43781	3,78
12	автобусний	-	-	-	1,43	0,069	0,81	-	-	-	0,076	0,0037	0,043	4,76	0,14826	2,68	4,80	56,2	7,86	0,2950	3,4296
13	вантажний (небезпечні вантажі)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,19	0,07692	0,12	40,77	66,2	38,57	0,1285	0,2046
14	автомобілі-таксі	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,63	0,03297	0,264	5,26	42,1	11,11	0,0143	0,1142
15	відомчий автомобільний	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,32	0,01209	0,039	3,77	12,26	23,53	0,00952	0,03
16	автобусний відомчий	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,72	0	0,12	0	16,7	0	0,2950	0
17	легковий відомчий	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,48	0,03678	0,20	7,69	42,3	15,4	0,0048	0,0262
18	вантажний відомчий	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,45	0,01375	0,08	3,03	16,7	15,4	0,0047	0,0262
19	інший відомчий	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,035	0	0	0	0	0	0	0

Табл. 11.2. Питомі показники аварійності на транспорті за 2020 р.

№ з/п	Вид транспорту	Питомий показник, що визначає рівень аварійності в залежності від обсягу перевезених вантажів			Питомий показник, що визначає рівень аварійності в залежності від кількості перевезених пасажирів			Питомий показник, що визначає рівень аварійності в залежності від вантажообігу			Питомий показник, що визначає рівень аварійності в залежності від пасажирообігу			Питомий показник, що визначає рівень транспортного ризику			Питомий показник, що визначає рівень тяжкості наслідків транспортних подій			Питомий показник, що визначає рівень соціального ризику	
		кількість подій на 1 млн тонн перевезених вантажів	кількість загиблих на 1 млн тонн перевезених вантажів	кількість травмованих на 1 млн тонн перевезених вантажів	кількість подій на 1 млн перевезених пасажирів	кількість загиблих на 1 млн перевезених пасажирів	кількість травмованих на 1 млн перевезених пасажирів	кількість подій на 1 млн тонно-кілометрів	кількість загиблих на 1 млн тонно-кілометрів	кількість травмованих на 1 млн тонно-кілометрів	кількість подій на 1 млн пасажиро-кілометрів	кількість загиблих на 1 млн пасажиро-кілометрів	кількість травмованих на 1 млн пасажиро-кілометрів	кількість подій на 100 ТЗ (залізничних переїздів)	Кількість загиблих на 100 ТЗ (залізничних переїздів)	кількість травмованих на 100 ТЗ (залізничних переїздів)	кількість загиблих на 100 транспортних подій	кількість травмованих на 100 транспортних подій	кількість загиблих на 100 постраждалих	кількість загиблих на 100 тис. населення	кількість травмованих на 100 тис. населення
1	авіаційний	838	2 084	56,6	15	38	1,04	0,234	0,58	0,0158	0,084	0,0182	0,0005	8,8	21,8	0,59	136,2	3,7	97,4	0,441	0,0119
2	морський та річковий	8	1	0,7	139	26	26	0,015	0,0028	0,0014	11	2	1	0,04	0,006	0,003	18,6	9,3	66,7	0,019	0,0095
3	морський	11	0	0	380	0	0	0,013	0	0	29	0	0	2,8	0	0	0	0	0	0	0
4	річковий	4	0,264	0,264	59	4	3,77	0,011	0,00073	0,00073	4,5	0,3	0,3	0,97	0,064	0,064	6,7	6,7	50	0,0024	0,00239
5	маломірні (малі) судна	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0066	0,0057	0,0025	87,5	37,5	70	0,01677	0,00719
6	залізничний	2	0,674	0,412	10	3	2	0,004	0,00117	0,00072	0,07	0,011	0,012	-	-	-	29,73	18,18	62,04	0,4935	0,3018
7	залізничні переїзди	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,21	0,156	0,61	12,9	50	20,5	0,0192	0,0743
8	міський електричний	-	-	-	0,72	0,007	0,16	-	-	-	0,12	0,00117	0,027	11,07	0,107	2,494	0,97	22,51	4,12	0,01677	0,39
9	трамвайний	-	-	-	0,57	0,007	0,13	-	-	-	0,095	0,0012	0,022	9,33	0,11565	2,12	1,24	22,7	5,17	0,0072	0,1318
10	тролейбусний	-	-	-	0,83	0,0069	0,187	-	-	-	0,14	0,00116	0,031	12,23	0,101	2,74	0,8	22,4	3,57	0,0096	0,26



11	автомобільний транспорт загального користування	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,56	0,095	0,664	6,08	42,53	12,50	0,33297	2,33
12	автобусний	-	-	-	1,87	0,077	0,83	-	-	-	0,106	0,0043	0,047	3,63	0,14826	1,6	4,09	44,1	8,49	0,1988	2,1439
13	вантажний (небезпечні вантажі)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,22	0,07467	0,006	34,64	31,4	52,48	0,1270	0,1150
14	автомобілі-таксі	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,53	0,01528	0,153	2,89	28,8	9,09	0,0072	0,0719
15	відомчий автомобільний	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,46	0,01197	0,087	2,60	18,83	12,12	0,0096	0,07
16	автобусний відомчий	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,93	0,06199	0	6,67	0	100	0,1988	0,0024
17	легковий відомчий	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,68	0,01393	0,11	2,04	16,3	11,1	0,0024	0,0192
18	вантажний відомчий	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,59	0,01332	0,13	2,27	21,6	9,5	0,0048	0,0455
19	інший відомчий	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,027	0	0,02	0	66,7	0	0	0,0048

Разом з цим, 19 – 20 лютого 2020 року в Стокгольмі (Швеція) відбулася Третя всесвітня міністерська конференція з безпеки дорожнього руху, за результатами якої міністрами і главами делегацій, а також представниками міжнародних, регіональних і субрегіональних урядових і неурядових організацій та приватного сектору, які взяли участь у цій конференції, підписано Стокгольмську Декларацію «Третя всесвітня міністерська конференція з безпеки дорожнього руху: досягнення глобальних цілей 2030». Брала участь у цьому заході і представники від України, зокрема заступниця Міністра інфраструктури України Наталія Форсюк (2019 – 2021 рр.).

Так, у рамках Стокгольмської Декларації взято обов'язки, виконання яких не передбачене стратегічними та програмними документами України у сфері безпеки дорожнього руху. Отже, у вказаній сфері доцільно розпочати виконання, зокрема, таких завдань:

1. встановити цільові показники зменшення кількості смертей і серйозних травм для всіх груп учасників дорожнього руху, особливо найбільш вразливих, таких як пішоходи, велосипедисти, мотоциклісти, користувачі громадського транспорту;

2. вивчити взаємозв'язок між безпекою дорожнього руху, здоров'ям, в тому числі психічним, розвитком, освітою, справедливим ставленням, гендерною рівністю, стійкими містами, навколишнім середовищем та зміною клімату, а також вивчити соціальні детермінанти безпеки і взаємозалежність між різними цілями сталого розвитку, враховуючи, що цілі сталого розвитку і цільові показники інтегровані і неподільні;

3. забезпечити, щоб законодавство і стандарти проєктування та будівництва доріг, ТЗ і використання автомобільних доріг, відповідали принципам безпечної системи (Safe System), а також удосконалити законодавство в частині забезпечення дотримання таких законодавства і стандартів та посилення відповідальності за їх недотримання;

4. прискорити перехід до більш безпечних, екологічно чистих, енергоефективних і доступних видів транспорту і пропагувати більш фізично активні способи пересування, наприклад ходьбу і їзду на велосипеді, і інтегрувати їх з використанням громадського транспорту для досягнення стійкості;

5. зосередити увагу на швидкості, у тому числі на посиленні контролю з метою запобігання перевищень лімітів, і встановити максимальну швидкість руху на рівні 30 км/год у тих районах, де вразливі учасники дорожнього руху (пішоходи, велосипедисти, мотоциклісти, користувачі громадського транспорту) і ТЗ перетинаються часто і на систематичній основі;

6. запровадити процедуру контролю за оснащенням всіх вироблених і проданих в Україні ТЗ належними системами безпеки до 2030 року, а також передбачити стимули для заохочення використання таких ТЗ;

7. впровадити механізм звітування органами державної та місцевої виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, суб'єктами господарювання, а також всіма сферами та секторами економіки, щодо досягнення цілей сталого розвитку, пов'язаних з безпекою дорожнього руху;

8. передбачати, щоб вказані заінтересовані сторони застосовували принципи безпечної системи (Safe System) до всього ланцюжка створення вартості, включаючи процедури закупівель, виробництва і дистрибуції, а також впровадити звітування за показниками безпеки дорожнього руху в їх власні звіти в сфері сталого розвитку;

9. впровадити механізми стимулювання збільшення інвестицій у сферу безпеки дорожнього руху.

Встановлення деяких з вказаних обов'язків для сфери безпеки дорожнього руху має стати прикладом для реалізації відповідних обов'язків і на інших видах транспорту. Таким чином, доцільно розпочати на інших видах транспорту реалізацію таких завдань:

1. визначити найбільш вразливі групи учасників руху на всіх видах транспорту та встановити для них цільові показники зменшення кількості смертей і серйозних травм для таких груп;

2. вивчити взаємозв'язок між безпекою на певних видах транспорту, та здоров'ям, у тому числі психічним, розвитком, освітою, справедливим ставленням, гендерною рівністю, стійкими містами та регіонами, навколишнім природним середовищем та зміною клімату, а також вивчити соціальні детермінанти безпеки на транспорті та взаємозалежність між різними цілями сталого розвитку, враховуючи, що цілі сталого розвитку і цільові показники інтегровані і неподільні;

3. прискорити перехід до більш безпечних, екологічно чистих, енергоефективних і доступних видів транспорту і пропагувати більш фізично активні способи пересування, наприклад ходьбу і їзду на велосипеді, і інтегрувати їх з використанням більш безпечних, екологічно чистих, енергоефективних і доступних видів транспорту для досягнення стійкості;

4. впровадити механізм звітування органами державної та місцевої виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, суб'єктами господарювання, а також всіма сферами та секторами економіки, щодо досягнення цілей сталого розвитку, пов'язаних з безпекою на транспорті;

5. впровадити механізми стимулювання збільшення інвестицій у сферу безпеки на транспорті.

Додаток 1 до Аналізу

Перелік завдань у сфері безпеки дорожнього руху за основним напрямом «безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт», передбаченим Національною стратегією

Для впровадження Національної стратегії будуть виконані завдання у сфері безпеки дорожнього руху за основним напрямом «безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт»:

удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті;

приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки у відповідність з регламентами та директивами ЄС стосовно врахування вимог щодо безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу;

впровадження СМАРТ-тахографів на вантажних автомобілях та автобусах;

впровадження класифікації ДТП, визнаної на світовому рівні;

удосконалення системи збору інформації про ДТП, їх аналізу та розробки на основі отриманих результатів управлінських рішень;

запровадження дієвого механізму управління безпекою на транспорті, державного нагляду і контролю на транспорті;

забезпечення ефективного розподілу функцій між державними органами щодо розслідування ДТП, ліцензування, сертифікації та державного контролю за безпекою на транспорті;

забезпечення впровадження вимог законодавства ЄС у сфері перевезення небезпечних вантажів, у тому числі з урахуванням принципів мультимодальності;

виконання програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

утворення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху;

розроблення ефективних процедур для виділення коштів з Державного дорожнього фонду та інших джерел на заходи, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху;

інтеграція модулів з безпеки дорожнього руху до системи освіти;

реформування системи здійснення контролю за технічним станом ТЗ та запровадження механізму проведення перевірки технічного стану ТЗ під час їх експлуатації на дорозі;

визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації ДТП, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних дій щодо поліпшення показників безпеки, проектування доріг з урахуванням швидкісних режимів;

забезпечення здійснення контролю за впровадженням системи безпеки дорожнього руху, включаючи просвітницькі компанії та штрафи за порушення

правил дорожнього руху, посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху;

широке використання інноваційних технологій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

покращення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху ТЗ та розвиток інфраструктури для руху велосипедів;

удосконалення системи підготовки водіїв та інших учасників дорожнього руху щодо надання домедичної допомоги потерпілим;

запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв та менеджерів з перевезень відповідно до законодавства ЄС;

створення Реєстру автомобільних перевізників, який включає базу даних щодо порушень вимог законодавства;

проведення соціальних кампаній з метою інформування населення про ризики на дорогах та необхідність дотримання правил дорожнього руху - місячники безпеки руху, рекламні ролики на телебаченні, зовнішня реклама тощо;

забезпечення проведення стратегічної екологічної оцінки під час розроблення планів та програм розвитку транспортної сфери, зокрема забезпечення під час планування, проєктування та будівництва об'єктів транспортної інфраструктури опрацювання альтернативних варіантів з метою недопущення чи мінімізації негативного впливу на навколишнє природне середовище, збереження лісів, територій та об'єктів природно-заповідного фонду, включаючи будівництво спеціальних переходів і захисних огорожень у місцях міграції диких тварин;

установлення протишумових споруд/екранів (у місцях розташування населених пунктів поблизу автомагістралей) у населених пунктах з кількістю населення не менш як 250 тис. осіб;

відновлення, охорона та використання захисних лісових насаджень у смугах відведення автомобільних доріг та залізниць як складової екологічної мережі;

впровадження системи дорожніх зборів з користувачів автомобільних доріг залежно від екологічного класу автомобіля;

впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту;

впровадження механізму економічного стимулювання перевізників для зменшення викидів забруднюючих речовин та парникових газів, зниження рівня шумів від ТЗ;

стимулювання використання альтернативних джерел енергії, а також екологічних видів транспорту та спецтехніки;

стимулювання використання більш екологічно чистих матеріалів під час виготовлення будівельних сумішей для будівництва доріг та транспортної інфраструктури;

здійснення комплексу регуляторних і фіскальних заходів, зокрема запровадження міжнародних екологічних норм для ТЗ, удосконалення механізму використання альтернативних моторних палив, впровадження економічних стимулів під час введення в експлуатацію ТЗ більш високого екологічного рівня;

впровадження новітніх технологій тестування ТЗ за екологічними параметрами.

Додаток 2 до Аналізу

Перелік очікуваних результатів у сфері безпеки дорожнього руху, передбачених Національною стратегією

- Очікується досягнення таких основних результатів:
- зменшення рівня смертності внаслідок ДТП на 100 000 населення – на 50 % до 2030 року;
 - зменшення кількості отриманих тяжких травм внаслідок ДТП на 100 000 населення – на 50 % до 2030 року;
 - створення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху;
 - скорочення макроекономічних втрат суспільства від ДТП – на 50 % до 2030 року;
 - запровадження системи обов'язкових та добровільних сповіщень та створення електронної бази даних;
 - забезпечення ефективної та прозорої діяльності органу з безпеки та органу з розслідування транспортних подій;
 - забезпечення належного рівня безпеки під час перевезення небезпечних вантажів;
 - удосконалення системи сертифікації та ліцензування;
 - запровадження та забезпечення ефективного функціонування системи управління безпекою на транспорті з урахуванням європейських стандартів та впровадження системи управління ризиками на транспорті;
 - запровадження програми раннього навчання правилам безпеки поведінки на транспорті та вивчення правил дорожнього руху;
 - зменшення обсягу викидів парникових газів в атмосферне повітря від пересувних джерел до 60 % рівня 1990 року, зокрема завдяки збільшенню частки громадського транспорту та електротранспорту, електробусів, велосипедів;
 - зменшення сумарного обсягу викидів в атмосферне повітря забруднюючих речовин від пересувних джерел, умовно приведенного до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів, до 70 % (від рівня 2015 року);
 - збільшення частки використання електротранспорту та електромобілів, зокрема доведення частки електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75 %, у 2030 році;
 - збільшення рівня застосування альтернативних видів палива та електроенергії до 50 % до 2030 року;
 - зменшення питомих витрат палива на 10 тонно-кілометрів на 30 % до 2030 року.

Додаток 3 до Аналізу

Основні напрями реалізації Стратегії

Основними напрямами реалізації Стратегії є:

опрацювання питання стосовно утворення та визначення повноважень головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, основним завданням якого стане забезпечення ефективної реалізації державної політики у зазначеній сфері, зокрема передбаченої Стратегією, у тому числі координація дій відповідальних центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування щодо формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;

запровадження основних засад системи управління безпекою дорожнього руху: державна програма, план заходів, ключові складові, кількісні показники, конкретні цілі, проміжна та щорічна оцінка результатів, відповідальність;

проведення аналізу та удосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення відповідності найкращим законодавчим стандартам, які діють в країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами;

розроблення законодавства про дорожній рух з метою врегулювання всіх сфер життєдіяльності, у тому числі питання відповідальності за вчинені правопорушення та більш суворого покарання злісних порушників;

створення єдиної національної бази даних, що об'єднує інформацію про реєстрацію ТЗ, правопорушення, видані права водія, санкції щодо перевізників, що сприятиме підвищенню ефективності роботи правоохоронних органів і виявленню порушників;

розроблення комплексної інформаційної системи моніторингу безпеки дорожнього руху та впровадження програм з безпеки дорожнього руху;

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;

активізація участі України в роботі міжнародних організацій, діяльність яких пов'язана з питаннями безпеки дорожнього руху;

розроблення рекомендацій щодо виконання програм безпеки дорожнього руху та здійснення контролю за їх виконанням;

залучення міжнародних фахівців з безпеки дорожнього руху для передачі досвіду і знань;

посилення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні системи безпеки дорожнього руху, у тому числі надання органам місцевого самоврядування повноважень щодо можливості створення та регулювання безпечних і зручних умов руху ТЗ та пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів, зокрема стосовно обмежень швидкості руху ТЗ на ділянках доріг у межах населених пунктів, які створюють загрозу для учасників дорожнього руху;

створення спеціального фонду з безпеки дорожнього руху, джерелами наповнення якого будуть кошти, які надійдуть від сплати адміністративних штрафів за порушення правил дорожнього руху, зокрема зафіксовані в автоматичному режимі, та від страхових програм, визначення відповідального органу, розпорядника такого фонду з безпеки дорожнього руху;

запровадження обов'язкового фінансування національних та регіональних програм з безпеки дорожнього руху за рахунок державного дорожнього фонду та фонду з безпеки дорожнього руху, ефективний розподіл ресурсів згідно з державними програмами та залучення місцевих бюджетів до виконання програм з безпеки дорожнього руху;

запровадження як на загальнодержавному рівні, так і на рівні органів державної влади та суб'єктів господарювання ДСТУ ISO 39001:2015 «Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанова щодо застосування»;

забезпечення доступності транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;

реформування системи формування та ведення електронних реєстрів ТЗ з урахуванням створення єдиної національної бази даних, що містить, зокрема, інформацію про реєстрацію ТЗ;

удосконалення системи страхування у сфері безпеки дорожнього руху;

підготовка фахівців з безпеки дорожнього руху, їх навчання;

визначення економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП для прийняття відповідних управлінських рішень і визначення ефективності впровадження заходів з убезпечення дорожнього руху;

зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС для забезпечення виконання аварійно-рятувальних робіт на автомобільних дорогах на місці скоєння ДТП;

удосконалення та запровадження системи і методики збору (збільшення кількості критеріїв дослідження причинно-наслідкових зв'язків) та обробки даних щодо ДТП (база даних ДТП) для проведення системного наукового аналізу ризиків, причин і тенденцій аварійності з метою напрацювання рекомендацій та подальшого моніторингу ефективності їх впровадження;

розроблення схеми аналізу ДТП, у тому числі розслідування ДТП з тяжкими наслідками;

розроблення системи обміну, узагальнення та аналізу даних закладів охорони здоров'я про види та ступені тяжкості отриманих травм, інвалідизації населення внаслідок ДТП з метою всебічного відображення отриманих даних у загальній системі даних про ДТП;

запровадження методики проведення оцінки показників рівня безпеки дорожнього руху для оцінки ефективності впливу вжитих заходів чи інших змін у дорожньо-транспортній мережі;

запровадження електронних баз даних і здійснення тематичного обміну інформацією між наявними та новоствореними базами даних;

забезпечення доступу заінтересованих сторін до баз даних;

гармонізація стандартів проєктування та будівництва доріг відповідно до стандартів ЄС та кращих практик інших країн;

впровадження відповідальними органами державної влади та органами місцевого самоврядування програми «Зменшення до 2020 року кількості доріг з високим рівнем аварійності»;

сприяння задоволенню потреб усіх користувачів доріг у рамках сталого розвитку міста та містобудування, а саме включення оцінки безпеки дорожнього руху в усі рішення щодо планування та розвитку міста, задоволення потреб у безпечній мобільності, розвиток паркувальної інфраструктури;

виконання програм та заходів, спрямованих на істотне підвищення рівня безпеки, зокрема:

пішоходів та осіб з інвалідністю (облаштування тротуарів, обмеження швидкості руху ТЗ, установлення пішохідних огорожень, оновлення пішохідної інфраструктури, освітлення вулиць, установлення острівців безпеки та облаштування регульованих пішохідних переходів, популяризація використання пішоходами та велосипедистами світловідбивних засобів тощо);

велосипедистів (будівництво в містах та на позаміських дорогах відокремлених велосипедних доріжок);

на перехрестях (облаштування захищених поворотів на нерегульованих перехрестях, поліпшення розмітки та освітлення);

у зонах обгону (улаштування роздільних бар'єрів, нанесення переривчастих центральних або широких ліній);

на узбіччях (очищення та укріплення узбіч, установлення бар'єрів, поліпшення розмітки);

у населених пунктах (поліпшення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху ТЗ та розвиток велосипедної інфраструктури);

сприяння безпечному функціонуванню, підтримка та поліпшення дорожньої інфраструктури, що передбачає:

забезпечення проєктів будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг повним комплексом заходів з безпеки дорожнього руху, зокрема безпеки пішоходів та маломобільних груп населення;

проведення моніторингу та аналізу місць і кількості ДТП за типами доріг; визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації ДТП, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних дій з поліпшення показників безпеки, проєктування доріг з урахуванням швидкісних режимів;

розроблення системи контролю швидкості;

запровадження проведення аудиту безпеки доріг згідно з Директивою 2008/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19 листопада 2008 року про управління безпекою дорожньої інфраструктури та перевірка показників безпеки усіх інфраструктурних проєктів відповідно до законодавства ЄС;

запровадження плану дій (заходів) з підвищення безпеки дорожнього руху на залізничних переїздах (модифікація технічних засобів, облаштування тощо), у тому числі з урахуванням результатів аналізу причин ДТП з тяжкими наслідками;

створення системи реєстрації місць підвищеної аварійності та інформування учасників дорожнього руху про такі місця;

проведення аналізу та здійснення контролю за якістю впровадження важливих складових безпечної дорожньої інфраструктури згідно з вимогами та/або кращими практиками ЄС, зокрема перегляд чинних стандартів щодо:

забезпечення безпеки перехресть;

влаштування дорожніх знаків, розмітки, сучасних елементів пасивної безпеки;

забезпечення безпеки узбіч та влаштування паркувальних місць;

побудови кільцевих перехресть малого радіуса;

заборони рекламних конструкцій вздовж автомобільних доріг тощо;

запровадження інтегрованої системи управління режимами швидкості згідно з рекомендаціями міжнародних, європейських інституцій та за результатами проведеного ними аналізу цієї системи, зміна швидкісних режимів у населених пунктах та норми про допустимість перевищення швидкості понад установлену;

застосування під час розроблення проєктів будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг інженерно-технічних рішень для забезпечення безпеки зміни напрямку руху на 180 градусів (розвороту);

сприяння розробленню безпечної нової інфраструктури шляхом урахування всіх видів транспорту під час будівництва нової інфраструктури, у тому числі велосипедів, установлення високого рівня безпеки у технічних характеристиках нових проєктів, урахування досвіду виконання програм безпечної інфраструктури міст з нульовою смертністю;

поліпшення доступу до громадського транспорту;

використання електронних засобів з метою забезпечення учасників дорожнього руху інформацією про перешкоди, зміни у режимі реального часу тощо;

установлення відповідно до вимог національних програм та стандартів відбійників на автомобільних дорогах з високою інтенсивністю руху для запобігання лобовому зіткненню на високій швидкості;

проведення наукових досліджень та розробок з метою поліпшення безпечності інфраструктури;

забезпечення збереження дорожньої інфраструктури від крадіжок та руйнувань;

запровадження програм ліквідації місць концентрації ДТП;

реформування системи здійснення контролю за технічним станом ТЗ згідно з Директивою 2009/40/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 06 травня 2009 року про перевірку технічного стану моторних ТЗ та їх причепів на придатність до експлуатування;

запобігання допуску до участі у дорожньому русі ТЗ, 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 ТЗ та їх технічного стану із законодавством ЄС;

запровадження проведення перевірки технічного стану ТЗ під час їх експлуатації на дорозі;

забезпечення належного технічного стану ТЗ стосовно їх обладнання для перевезення осіб з інвалідністю;

впровадження механізму використання нових технологій для поліпшення безпеки ТЗ;

забезпечення безпеки експлуатації електромобілів;

запровадження механізму обов'язкового використання шин відповідно до пори року (сезону), здійснення контролю за затриманням вимог;

гармонізація стандартів у сфері охорони здоров'я щодо медичних оглядів кандидатів у водії та водіїв ТЗ із законодавством ЄС та положеннями Директиви 2006/126/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 грудня 2006 року про посвідчення водія, що замінює Директиву Ради 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 року про посвідчення водія;

реформування системи підготовки водіїв автомобільних ТЗ суб'єктами господарювання, порядку ліцензування та атестації таких суб'єктів господарювання відповідно до єдиних вимог законодавства у сфері освіти;

реформування системи складання іспитів для отримання посвідчення водія відповідно до вимог директив ЄС у частині приймання іспитів та гарантування дотримання мінімальних стандартів фізичної і розумової придатності до керування ТЗ, визначення мінімального віку щодо надання права керування ТЗ відповідних категорій;

систематизація порядків проведення профілактичних наркологічних оглядів, обов'язкових попередніх та періодичних психіатричних оглядів кандидатів у водії та водіїв ТЗ;

розроблення та реалізація системи медичного обслуговування водіїв ТЗ, які надають послуги з перевезення пасажирів та вантажів, порядку проведення психофізіологічного обстеження і оцінки рівня розвитку професійно важливих психофізіологічних якостей, необхідних для безпечного керування ТЗ;

проведення тренінгів з майстерності водіння з працівниками Нацполіції, що забезпечують безпеку дорожнього руху;

удосконалення системи підготовки водіїв ТЗ та інших учасників дорожнього руху щодо володіння практичними навичками з надання домедичної і медичної допомоги потерпілим внаслідок ДТП;

створення єдиного інформаційного простору за напрямом медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху шляхом:

функціонування загальноукраїнської бази даних закладів охорони здоров'я, які мають право здійснювати медичний огляд кандидатів у водії та водіїв ТЗ, і результатів таких оглядів;

формування та функціонування загальнонаціональної бази даних щодо стану здоров'я та психофізіологічних властивостей кандидатів у водії та водіїв для здійснення моніторингу стану їх здоров'я з урахуванням положень Основ законодавства України про охорону здоров'я;

створення національного та регіональних експертно-аналітичних центрів за напрямом медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху;

організації та забезпечення діяльності міжвідомчого науково-методичного центру із запобігання медичним наслідкам ДТП;

розроблення концепції національної системи психологічної реабілітації та підтримки потерпілих внаслідок ДТП;

розроблення методології оцінки вартості життя осіб, які загинули внаслідок ДТП;

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;

забезпечення здійснення системного контролю габаритно-вагових параметрів ТЗ та встановлення заборони подальшого руху ТЗ, за наслідками перевірки яких встановлено, що їх габаритно-вагові параметри перевищують нормативні;

підвищення відповідальності за порушення габаритно-вагових параметрів ТЗ;

створення мережі зон відпочинку водіїв вантажних та інших ТЗ на автомобільних дорогах загального користування;

запровадження проведення технічної придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних ТЗ;

забезпечення відповідності ТЗ, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів, швидкопсувних харчових продуктів, міжнародним вимогам;

впровадження систем управління безпекою дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів та вантажів;

запровадження європейської системи допуску до ринку автомобільних перевезень пасажирів та вантажів;

запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв відповідно до положень Директиви 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 і Директиви Ради 91/439/ЄЕС та припиняє дію Директиви Ради 76/914/ЄЕС;

проведення національної кампанії з метою вироблення механізму корпоративної соціальної відповідальності компаній-перевізників шляхом запровадження програм тренування - водіння взимку, захищене водіння, транспортування небезпечних вантажів, домедична допомога тощо;

запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності фахівців, керівників, які працюють у сфері автомобільного транспорту;

забезпечення виконання вимог щодо використання тахографів та обмежувачів швидкості для автобусів та вантажних ТЗ відповідно до законодавства ЄС;

запровадження здійснення сучасного дистанційного моніторингу руху ТЗ з використанням системи GPS;

удосконалення системи відповідальності автомобільних перевізників і водіїв за порушення ними вимог законодавства;

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;

проведення загальнонаціональних та регіональних досліджень щодо сприйняття учасниками дорожнього руху вимог правил дорожнього руху та їх дотримання;

проведення роз'яснювальної (виховної) роботи серед різних груп населення з метою підвищення відповідальності учасників дорожнього руху та формування відповідальної поведінки; запровадження програм підвищення поінформованості суспільства про засоби безпеки та необхідність їх використання - ремені безпеки, шоломи, дитячі автокрісла і утримуючі пристрої тощо;

поширення соціальної реклами, спрямованої на формування відповідальної поведінки учасників дорожнього руху, зокрема щодо дотримання водіями швидкісних режимів, наслідків керування у нетверезому стані, використання мобільних пристроїв під час керування автомобілем тощо;

перегляд навчальних програм з вивчення правил дорожнього руху та правил безпечної поведінки на дорозі в системі дошкільної, загальної середньої та професійно-технічної освіти;

розроблення та видання навчально-методичних і наочних посібників, навчальних фільмів з питань безпеки дорожнього руху;

популяризація питання щодо необхідності створення умов доступності об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;

установлення для засобів масової інформації квоти на розміщення соціальної реклами з питань забезпечення безпеки дорожнього руху;

визначення джерел, необхідних обсягів фінансування та впровадження в дію системи екстреної допомоги відповідно до Закону України «Про систему екстреної допомоги населенню за єдиним телефонним номером 112»;

розроблення системи управління подолання наслідків ДТП з чітким розподілом функцій відповідальних органів державної влади та органів місцевого самоврядування;

удосконалення системи підготовки особового складу підрозділів екстреної допомоги населенню (зокрема, Нацполіції, ДСНС) з метою набуття ними

навичок надання домедичної допомоги постраждалим до приїзду бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце ДТП;

розроблення системи надання медичної допомоги та проведення оцінки якості наданої допомоги, зокрема шляхом надання даних та інформації про стан та лікування осіб, які постраждали внаслідок ДТП;

проведення інвентаризації закладів охорони здоров'я (які мають приймальні відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги), розташованих поблизу доріг державного значення, з метою забезпечення нормативів доїзду бригаад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місця ДТП;

розроблення національної інтерактивної карти автомобільних 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 ТЗ, позначених дорожніми знаками та/або розміткою «Інвалід», ділянок доріг з обмеженням або затримкою руху тощо;

розроблення методики розрахунку вартості надання медичних послуг та запровадження загальнообов'язкового державного соціального медичного страхування;

впровадження системних заходів з медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв ДТП;

удосконалення системи ефективного провадження справ за фактами порушення правил дорожнього руху, враховуючи посилення покарання за повторні порушення;

забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (зокрема, прийняття необхідних нормативно-правових актів та здійснення інших заходів, спрямованих на впровадження зазначеної системи в Україні) з метою зменшення кількості таких порушень та тяжкості їх наслідків;

забезпечення здійснення контролю за дотриманням учасниками правил дорожнього руху з метою профілактики дорожньо-транспортного травматизму;

запровадження процедури здійснення контролю та проведення перевірки виконання основних елементів безпеки - використання ременів безпеки та системи безпеки для дітей, використання шоломів, невикористання мобільних телефонів водіями під час керування автомобілем;

удосконалення порядку ведення обліку адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням досвіду країн ЄС;

проведення вибіркового перевірок водіїв на стан алкогольного та наркотичного сп'яніння під час керування автомобілем за допомогою спеціального обладнання.

Додаток 4 до Аналізу

Перелік очікуваних результатів, передбачених Стратегією

За умови виконання в повному обсязі передбачених Стратегією завдань прогнозується зменшення кількості загиблих і травмованих осіб внаслідок ДТП у 2020 році на 30 % порівняно з 2016 роком, а також наближення національних показників безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня, зокрема щодо соціального ризику (кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення) - зниження показника з восьми осіб (у 2016 році) до чотирьох осіб (у 2020 році).

Реалізація Стратегії додатково дасть змогу:

- зменшити кількість ДТП з тяжкими наслідками, кількість загиблих та травмованих внаслідок ДТП, знизити ступінь тяжкості ДТП та їх негативні наслідки;

- зменшити соціальні та економічні втрати та збитки від ДТП;

- посилити інституціональну спроможність для формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;

- забезпечити дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та за директивами ЄС;

- поліпшити стан вулично-дорожньої мережі та дорожньої інфраструктури;

- зменшити негативний вплив ТЗ на навколишнє природне середовище, насамперед у населених пунктах;

- підвищити рівень дотримання правил дорожнього руху його учасниками;

- підвищити інвестиційну привабливість України та її статус транзитної держави;

- підвищити рівень правової свідомості та відповідальності учасників дорожнього руху;

- зберегти здоров'я та потенціал нації.


Додаток 5 до Аналізу
Завдання та заходи Державної програми

Номер завдання	Найменування завдання	Найменування заходу	Найменування показника	Значення показника			Виконавець заходу
				Усього	За роками		
					2018	2019	
1	Удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	розроблення комплексної інформаційної системи моніторингу безпеки дорожнього руху за ключовими показниками, метою якої є вимірювання та аналіз поточного стану безпеки дорожнього руху	кількість послуг <i>(кількість систем - до 17.12.19)</i>	- <i>(1 - до 10.06.20)</i>	- <i>(1 - до 17.12.19)</i>	- <i>(1 - до 17.12.19)</i>	немає <i>(Укравтодор – до 20.04.19)</i>
		забезпечення наукового супроводу проведення аналізу стану, прогнозування та планування заходів з убезпечення дорожнього руху та проведення наукових і науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема щодо визначення економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я особи в результаті	кількість досліджень	- <i>(1 - до 11.06.20)</i>	- <i>(1 - до 20.04.19)</i>	- <i>(1 - до 17.12.19)</i>	- <i>(1 - до 17.12.19)</i>



	ДТП та завданої економіці шкоди від ДТП						
	розроблення методики збору інформації про рівень потенційних ризиків для оцінки масштабів і тенденцій проблем у сфері безпеки дорожнього руху, визначення індикаторів фактичного стану безпеки дорожнього руху в Україні	кількість досліджень	- <i>(1 – до 11.06.20)</i>	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(- – до 20.04.19)</i> <i>(1 – до 17.12.19)</i>	- <i>(1 – з 17.12.19 до 11.06.20)</i>	Укравтодор Нацполіція Укртрансбезпека ОДА
	<i>розроблення національної програми оновлення ТЗ (захід виключено з Державної програми 20.04.19)</i>	кількість програм	1	-	1	-	немає
	проведення досліджень і розроблення заходів з управління швидкісними режимами на автомобільних дорогах	кількість досліджень	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	-	Укравтодор <i>(Нацполіція, ОДА – до 20.04.19)</i>
	встановлення єдиних технічних вимог і правил застосування на транспорті загального користування пристроїв для зовнішньозвукового ін-	кількість досліджень	1	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	1	немає



		формування пасажирів із порушенням зору про номер і кінцеву зупинку маршруту, а також звукових і візуальних (текстових) систем у салоні ТЗ для інформування пасажирів із порушенням зору та слуху про зупинки						
		встановлення єдиних технічних вимог і правил застосування пристроїв для звукового і тактильного дублювання сигналів світлофорів	кількість досліджень	1	-	-	1	немає
		розроблення методичних рекомендацій і відеоматеріалів для працівників транспортно-дорожньої інфраструктури щодо супроводження осіб з інвалідністю	кількість досліджень	1	-	-	1	немає
		<i>проведення інших досліджень відповідно до визначених проблем та завдань на основі аналізу зібраних статистичних даних (захід виключено з Державної програми 20.04.19)</i>	кількість досліджень	4	1	2	1	немає



	<p>проведення досліджень у сфері освіти та науки, зокрема оцінка населенням системи безпеки дорожнього руху і визначення основних проблем щодо її забезпечення</p>	кількість досліджень	- <i>(3 – до 17.12.19)</i>	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(1 – до 20.04.19)</i> <i>(2 – до 17.12.19)</i>	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	МОН
	<p>проведення соціологічного опитування водіїв, пішоходів та інших учасників дорожнього руху як основних суб'єктів суспільних відносин у сфері дорожньої інфраструктури</p>	кількість досліджень	- <i>(3 – до 17.12.19)</i>	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(1 – до 20.04.19)</i> <i>(2 – до 17.12.19)</i>	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	МОН
	<p>послуги з розроблення програми безпеки дорожнього руху в закладах вищої освіти <i>(розроблення та запровадження програм з безпеки дорожнього руху у закладах вищої освіти – назва заходу до 17.12.19)</i></p>	кількість послуг	- <i>(1 – до 11.06.20)</i>	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	- <i>(1 – до 11.06.20)</i>	МОН
	<p>проведення досліджень і розроблення державних вимог до змісту діяльності закладів освіти щодо профілактики</p>	кількість досліджень	- <i>(3 – до 17.12.19)</i>	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	немає <i>(МОН – до 20.04.19)</i>



	дитячої смертності та дорожньо-транспортного травматизму				(2 – до 17.12.19)		
	проведення досліджень і розроблення державних вимог до фахівців з питань безпеки дорожнього руху	кількість досліджень	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	-	немає (МОН – до 20.04.19)
	розроблення моделі забезпечення безпеки дорожнього руху на коротко- та середньострокову перспективу (захід виключено з Державної програми 20.04.19)	кількість досліджень	1	1	-	-	МОН
	розроблення методів комплексного оцінювання безпеки дорожнього руху (захід виключено з Державної програми 20.04.19)	кількість досліджень	1	1	-	-	МОН
	залучення міжнародних фахівців з безпеки дорожнього руху для отримання міжнародного досвіду і знань	кількість фахівців	- (9 – до 17.12.19)	- (3 – до 20.04.19)	- (3 – до 20.04.19) (6 – до 17.12.19)	- (3 – до 17.12.19)	МВС МОЗ МОН Укравтодор (інші заінтересовані центральні органи виконавчої влади – до 20.04.19)



	<p>забезпечення участі представників центральних органів виконавчої влади в роботі інституцій ЄС, міжнародних організацій, діяльність яких пов'язана з питаннями безпеки дорожнього руху, а також участі в міжнародних заходах, семінарах, конференціях і виставках з питань безпеки дорожнього руху</p>	<p>кількість сесій</p>	<p>- (21 – до 17.12.19)</p>	<p>- (3 – до 20.04.19)</p>	<p>- (7 – до 20.04.19) (14 – до 17.12.19)</p>	<p>- (7 – до 17.12.19)</p>	<p>МВС МОЗ МОН Укравтодор (Укртрансбезпека, Нацполіція, інші заінтересовані центральні органи виконавчої влади – до 20.04.19)</p>
	<p>підготовка фахівців з безпеки дорожнього руху, їх навчання та підвищення кваліфікації. Проведення тренінгів (семінарів) для посадових осіб центральних органів виконавчої влади та їх територіальних органів (служб, підрозділів)</p>	<p>кількість тренінгів</p>	<p>- (50 – до 17.12.19)</p>	<p>- (25 – до 20.04.19)</p>	<p>- (15 – до 20.04.19) (40 – до 17.12.19)</p>	<p>- (10 – до 17.12.19)</p>	<p>МВС МОЗ МОН Нацполіція Укравтодор Укртрансбезпека</p>
	<p>проведення досліджень для розроблення регіональних програм з безпеки дорожнього руху та надання рекомендацій щодо заходів з без-</p>	<p>кількість програм</p>	<p>83</p>	<p>23</p>	<p>30</p>	<p>30</p>	<p>немає</p>



		<i>пеки дорожнього руху на обласному та місцевому рівні (захід виключено з Державної програми 20.04.19)</i>						
		витрати на здійснення організаційно-супровідних та інших заходів, пов'язаних із забезпеченням удосконалення державного управління у сфері безпеки дорожнього руху (захід додано до Державної програми 20.04.19)	кількість заходів	- (1 – до 17.12.19)	-	- (1 – до 17.12.19)	-	немає
2	Удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП	розроблення та запровадження в установленому порядку електронної бази даних, зокрема щодо ТЗ і водіїв ТЗ	кількість послуг <i>(кількість програмних продуктів – до 17.12.19)</i>	4 (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	4	MBC
		розроблення та запровадження в установленому порядку електронної бази даних, зокрема щодо правопорушень, проходження технічного контролю, посвідчень	кількість послуг <i>(кількість програмних продуктів – до 17.12.19)</i>	- (1 – до 17.12.19)	-	- (1 – до 17.12.19)	-	MBC Нацполіція Мін'юст МОЗ



	водіїв, санкцій до перевізників, даних про стан здоров'я осіб, що мають водійське посвідчення, оплати страхових зборів						
	удосконалення системи, методики збору (збільшення кількості критеріїв дослідження та причинно-наслідкових зв'язків) та обробки даних щодо ДТП (база даних про ДТП), зокрема створення бази даних щодо ДТП (серверне та програмне забезпечення) з метою проведення аналізу ДТП	кількість послуг <i>(кількість програмних продуктів – до 17.12.19)</i>	1	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	1	Нацполіція МВС <i>(включено у перелік виконавців 11.06.20, а потім, 16.10.20 знов виключено з цього переліку)</i>
	проведення тренінгів щодо запровадження картки ДТП	кількість тренінгів	- <i>(50 – до 17.12.19)</i>	- <i>(30 – до 20.04.19)</i>	- <i>(10 – до 20.04.19)</i> <i>(40 – до 17.12.19)</i>	- <i>(10 – до 17.12.19)</i>	Нацполіція МВС <i>(включено у перелік виконавців 11.06.20, а потім, 16.10.20 знов виключено з цього переліку)</i>
	створення автоматизованої системи внесення даних про	кількість систем	-	-	-	-	МОЗ



		отримані травми та наркологічний стан пацієнтів з травмами внаслідок ДТП у закладах охорони здоров'я		(1 – до 17.12.19)		(1 – до 17.12.19)		
		розроблення системи аналізу стану безпеки дорожнього руху за визначеними показниками, зокрема вимірювання та аналізу потенційних ризиків та індикаторів фактичного рівня безпеки дорожнього руху (режими швидкості, використання ременів безпеки, дитячих крісел тощо)	кількість систем	- (1 – до 17.12.19)	-	- (1 – до 17.12.19)	-	немає
3	Підвищення рівня безпечності доріг та дорожньої інфраструктури	облаштування пішохідних об'єктів, зокрема пішохідних переходів з найбільшою концентрацією ДТП дорожніми знаками з підсвіткою або сигнальними лампами, світлофорами «на вимогу», позначення пішохідних переходів розміткою червоно-білого кольору з використанням	кількість об'єктів (штук – до 01.11.18)	500 (4000 – до 01.11.18)	- (2000 – до 01.11.18)	190 (1500 – до 01.11.18)	310 (500 – до 01.11.18)	Укравтодор
				(2000 – до 17.12.19)	(200 – до 20.04.19)	(1300 – до 20.04.19)	(500 – до 17.12.19)	



	стійких маркувальних матеріалів та інші заходи				(1500 – до 17.12.19)		
	облаштування пішохідних об'єктів, зокрема освітленням пішохідних переходів з використанням автономного електрозабезпечення або інших видів електроживлення	кількість об'єктів (штук – до 20.04.19)	600 (1500 – до 01.11.18) (1500 – до 17.12.19)	- (1000 – до 01.11.18)	400 (500 – до 01.11.18) (1500 – до 17.12.19)	200 (- – до 17.12.19) (100 – до 11.06.20)	Укравтодор
	реалізація пілотного проєкту з облаштування на автомобільних дорогах загального користування державного значення 2-3 категорії (перед в'їздом у населений пункт) світлофорних об'єктів з табло, які вимірюють і миттєво відображають поточну швидкість руху ТЗ (захід виключено з Державної програми 17.12.19)	кількість проєктів	13 (50 – до 20.07.19)	-	13 (50 – до 20.07.19)	-	Укравтодор



		<p>облаштування пішохідних переходів засобами примусового зниження швидкості руху або підняттям проїзної частини в місці пішохідного переходу до рівня тротуарів (захід виключено з Державної програми 17.12.19)</p>	<p>кількість об'єктів (кількість штук - до 01.11.18)</p>	<p>80 (150 – до 20.04.19)</p>	<p>- (50 – до 20.04.19)</p>	<p>30 (50 – до 20.04.19)</p>	<p>50</p>	<p>Укравтодор</p>
		<p>облаштування пішохідних об'єктів, зокрема пішохідних переходів на автомобільних дорогах загального користування державного значення I і II категорій шляхом облаштування пішохідних переходів на різних рівнях, у тому числі проектування та будівництво</p>	<p>кількість об'єктів (штук – до 01.11.18)</p>	<p>18 (175 – до 01.11.18) (13 – до 20.04.19) (20 – до 11.06.20)</p>	<p>- (45 – до 01.11.18)</p>	<p>- (50 – до 01.11.18) (4 – до 20.04.19) (14 – до 17.12.19)</p>	<p>18 (80 – до 01.11.18) (9 – до 20.04.19) (6 – до 17.12.19) (20 – до 11.06.20)</p>	<p>Укравтодор</p>
		<p>облаштування пішохідних об'єктів, зокрема обладнання нерегульованих пішохідних</p>	<p>кількість об'єктів (штук – до 01.11.18)</p>	<p>20 (500 – до 01.11.18)</p>	<p>- (200 – до 01.11.18)</p>	<p>- (200 – до 01.11.18)</p>	<p>20 (100 – до 01.11.18)</p>	<p>Укравтодор</p>



	переходів на дорогах з інтенсивним рухом світлофорами «на вимогу»		(50 – до 17.12.19)		(34 – до 17.12.19)	(16 – до 17.12.19)	
	проектування за єдиним стандартом облаштування зон пішохідних переходів різних типів (захід виключено з Державної програми 01.11.18)	кількість проектних робіт	1	1	-	-	Укравтодор
	облаштування пішохідних об'єктів, зокрема проектування елементів автомобільних доріг загального користування державного значення в межах населених пунктів із забезпеченням доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (пологі заїзди/з'їзди шляхом пониження бортового каменю тощо)	кількість проектних робіт	1	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	1	Укравтодор
	влаштування елементів напрямних острівців на смузі руху при в'їзді в населений пункт, зокрема встановлення	кількість об'єктів	- (500 – до 01.11.18)	- (210 – до 01.11.18)	- (175 – до 01.11.18)	- (115 – до 01.11.18)	Укравтодор



	вуличного освітлення із стаціонарним або автономним електрозабезпеченням на базі сонячного модуля; встановлення необхідних дорожніх знаків, інших елементів та обладнання з антивандальним покриттям; нанесення дорожньої розмітки із вбудованими світловідбивними елементами «котяче око»	<i>(кількість штук – до 01.11.18)</i>	<i>(419 – до 20.04.19)</i>	<i>(29 – до 20.04.19)</i>	<i>(163 – до 20.04.19)</i>	<i>(227 – до 17.12.19)</i>	
			<i>(353 – до 20.07.19)</i>		<i>(126 – до 20.07.19)</i>	<i>(30 – до 11.06.20)</i>	
			<i>(245 – до 17.12.19)</i>		<i>(18 – до 17.12.19)</i>	<i>(2 – до 16.10.20)</i>	
			<i>(30 – до 11.06.20)</i>				
			<i>(2 – до 16.10.20)</i>				
	влаштування розв'язок кільцевого типу з малим або середнім розміром центрального острівця (проектування)	кількість об'єктів	140	-	140	-	
		<i>(кількість штук – до 01.11.18)</i>	<i>(500 – до 01.11.18)</i>	<i>(50 – до 01.11.18)</i>	<i>(200 – до 01.11.18)</i>	<i>(250 – до 01.11.18)</i>	
			<i>(480 – до 20.04.19)</i>		<i>(214 – до 20.04.19)</i>	<i>(266 – до 20.07.19)</i>	Укравтодор
			<i>(370 – до 20.07.19)</i>		<i>(104 – до 20.07.19)</i>	<i>(257 – до 17.12.19)</i>	



				(352 – до 17.12.19)		(95 – до 17.12.19)		
	влаштування розв'язок кільцевого типу з малим або середнім розміром центрального острівця (будівництво)	кількість об'єктів	40	-	2	38		Укравтодор
			(500 – до 01.11.18)	(50 – до 01.11.18)	(200 – до 01.11.18)	(250 – до 01.11.18)		
			(480 – до 20.04.19)		(214 – до 20.04.19)	(266 – до 20.07.19)		
			(370 – до 20.07.19)		(104 – до 20.07.19)	(257 – до 17.12.19)		
			(352 – до 17.12.19)		(95 – до 17.12.19)	(45 – до 11.06.20)		
			(47 – до 11.06.20)					
	ліквідація місць концентрації ДТП та ділянок з підвищеною аварійністю шляхом запровадження інженерних рішень для зменшення кількості ДТП, зокрема влаштування додаткової смуги на підйом; зміна геометричних	кількість об'єктів (кількість ділянок – до 01.11.18)	16	-	4	12		Укравтодор
			(109 – до 01.11.18)	(30 – до 01.11.18)	(39 – до 01.11.18)	(40 – до 01.11.18)		
			(104 – до 17.12.19)	(3 – до 20.04.19)	(39 – до 20.04.19)	(62 – до 17.12.19)		



	параметрів дороги, зокрема радіусів кривих у плані, покращення схем організації дорожнього руху, влаштування додаткового освітлення; облаштування зон пішохідних переходів або їх заміна; ліквідація лівих віднесених поворотів; здійснення інших заходів за результатами аналізу конкретного місця концентрації ДТП, у тому числі проектування та будівництво		(20 – до 11.06.20)		(42 – до 17.12.19)	(16 – до 11.06.20)	
	влаштування амортизаційних пристроїв (демпферні системи) на автомобільних дорогах державного значення поза межами населених пунктів	кількість об'єктів (кількість кілометрів – до 17.12.19)	130 (259 км – до 01.11.18) (91 км – до 17.12.19)	- (50 км – до 01.11.18)	25 (65 км – до 01.11.18) (6 км – до 17.12.19)	105 (144 км – до 01.11.18) (85 км – до 17.12.19)	Укравтодор
	проектування велосипедних доріжок поза межами населених пунктів та їх включення	кількість проектних робіт	1	- (1 – до 20.04.19)	-	1	Укравтодор



	до проєктів будівництва автомобільних доріг						
	встановлення дорожніх знаків у разі їх відсутності та заміна знаків, які не відповідають стандарту ДСТУ 4100:2014	кількість знаків	7500 (15000 – до 17.12.19)	- (10000 – до 20.04.19)	- (5000 – до 20.04.19)	7500 (- – до 17.12.19)	Укравтодор
	розроблення пакета нормативно-технічних документів (будівельних норм, типових рішень, схем організації дорожнього руху) і технічних умов та стандартів для підвищення безпеки руху на автомобільних дорогах	-	-	-	-	-	Укравтодор
	проведення моніторингу функціональної відповідності дорожніх знаків, що експлуатуються, з розробленням нової схеми організації дорож-	кількість знаків	- (24000 – до 17.12.19)	- (16000 – до 01.11.18)	- (8000 – до 01.11.18)	-	Укравтодор



	нього руху (за потреби) згідно з вимогами безпеки руху за ДСТУ 4100:2014			(220 – до 20.04.19)	(23780 – до 20.04.19)		
	проведення дослідження та розроблення вимог до системи встановлення знаків маршрутного орієнтування (захід виключено з Державної програми 20.04.19)	кількість досліджень	1	-	-	1	Укравтодор
	улаштування вздовж автомобільних доріг загального користування державного значення місць для зупинки ТЗ з надмірною вагою із спеціально облаштованими майданчиками для розміщення габаритно-вагових комплексів, у тому числі проектування та будівництво (захід включено до Державної програми 20.04.19)	кількість об'єктів	4 (12 – до 17.12.19) (9 – до 16.10.20)	-	(12 – до 17.12.19)	(9 – до 16.10.20)	Укравтодор



	влаштування автоматичних пунктів (майданчиків) для габаритно-вагового контролю (комплексів зважування у русі) (захід включено до Державної програми 11.06.20)	кількість об'єктів	25	-	-	25	Укртрансбезпека Укравтодор
	автоматизована система управління дорожнім рухом (захід включено до Державної програми 17.12.19)	кількість об'єктів	-	-	-	-	Укртрансбезпека Укравтодор
	покращення показників автомобільних доріг загального користування державного значення за параметрами безпечності (захід включено до Державної програми 01.11.18)	кількість кілометрів	43409	43409 (з 20.07.19)	- (1453 – з 20.04.19 до 20.07.19)	-	Укравтодор служби автомобільних доріг в областях
	покращення показників автомобільних доріг загального користування державного значення за параметрами безпечності (захід включено до Державної програми 01.11.18)	кількість кілометрів	25705,6 (1419,6 – до 17.12.19)	-	25705,6 (1419,6 – до 17.12.19)	-	Укравтодор служби автомобільних доріг в областях



	до Державної програми 20.07.19)						
	<p>підвищення рівня безпеки доріг та дорожньої інфраструктури на автомобільних дорогах загального користування місцевого значення, зокрема:</p> <p>облаштування зон наземних пішохідних переходів; заміна наземних пішохідних переходів підземними або іншими видами пішохідних переходів:</p> <p>влаштування розв'язок кільцевого типу з малим діаметром центрального острівця; ліквідація місць концентрації ДТП та ліквідація ділянок з підвищеною аварійністю; встановлення дорожнього огородження та/або дорожніх знаків на автомобільних дорогах поза межами населених пунктів;</p>	-	-	-	-	-	ОДА



		<p>проектування велосипедних доріжок поза межами населених пунктів та їх включення до проєктів будівництва автомобільних доріг</p>						
		<p>інші заходи (у тому числі сплата податків та інших обов'язкових платежів), пов'язані із забезпеченням виконання робіт з проектування, будівництва та ремонтів об'єктів дорожньої інфраструктури (захід включено до Державної програми 20.04.19)</p>	-	-	-	-	-	немає
4	Підвищення рівня безпечності ТЗ	удосконалення державного реєстру відомостей про проходження ТЗ технічного контролю, інтеграція з іншими базами даних	кількість реєстрів	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	-	МВС
		розроблення систем перевірки придатності ТЗ до експлуатації в стаціонарних та придорожніх умовах (впровадження)	кількість досліджень	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	-	МВС Нацполіція



		<p>Директив 2014/45/ЄС, 2014/47/ЄС); дослідження ефективності обов'язкової перевірки придатності ТЗ до експлуатації в стаціонарних і придорожніх умовах та розроблення рекомендацій щодо удосконалення системи перевірки придатності ТЗ до експлуатації в стаціонарних та придорожніх умовах</p>						
		<p>запобігання допуску до участі в дорожньому русі ТЗ, що не відповідають сучасним вимогам щодо активної, пасивної та екологічної безпеки, шляхом гармонізації нормативно-правових актів з питань безпеки конструкції ТЗ, їх технічного стану із законодавством ЄС, зокрема проведення порівняльного аналізу встановлення обов'язкових технічних ви-</p>	<p>кількість досліджень</p>	<p>- (1 – до 17.12.19)</p>	<p>- (1 – до 20.04.19)</p>	<p>- (1 – до 17.12.19)</p>	<p>-</p>	<p>МВС (Нацполіція - (виключено з переліку виконавців 20.04.19)</p>



	<p>мог (приписів) до ТЗ відповідно до законодавства України та ЄС</p>						
	<p>запобігання допуску до участі в дорожньому русі ТЗ, що не відповідають сучасним вимогам щодо активної, пасивної та екологічної безпеки, шляхом гармонізації нормативно-правових актів з питань безпеки конструкції ТЗ, їх технічного стану із законодавством ЄС, зокрема проведення дослідження відповідності процедур оцінки відповідності ТЗ, передбачених законодавством України та ЄС</p>	<p>кількість досліджень</p>	-	-	-	-	<p>МВС (Нацполіція - виключено з переліку виконавців 01.11.18)</p>
	<p>запобігання допуску до участі в дорожньому русі ТЗ, що не відповідають сучасним вимогам щодо активної, пасивної та екологічної безпеки, шляхом гармонізації нормативно-правових актів з питань безпеки конструкції</p>	<p>кількість досліджень</p>	-	-	-	-	<p>МВС (Нацполіція - виключено з переліку виконавців 01.11.18)</p>



	ТЗ, їх технічного стану із законодавством ЄС, зокрема проведення дослідження досвіду держав - членів ЄС у частині призначення органів, які здійснюють оцінку відповідності, та ведення реєстру сертифікатів, які підтверджують відповідність ТЗ встановленим вимогам						
	впровадження апаратного та програмного забезпечення реєстру сертифікатів типу та сертифікатів відповідності ТЗ і забезпечення його адміністрування	кількість послуг	- <i>(1 – до 11.06.20)</i>	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	- <i>(1 – до 11.06.20)</i>	немає <i>(МВС, Нацполіція - виключено з переліку виконавців 20.04.19)</i>
	удосконалення технічної бази дочірнього підприємства «Київська державна регіональна технічна інспекція міського електротранспорту» для проведення робіт, пов'язаних з державним технічним оглядом об'єктів міського електротранспорту,	кількість документів	42	42	-	-	немає



	<p>з метою забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме придбання технічних засобів (комп'ютерів, оргтехніки тощо) для забезпечення функціонування програм з реєстрації та обліку об'єктів міського електротранспорту та результатів проведеного технічного огляду (захід виключено з Державної програми 20.04.19)</p>						
	<p>розроблення та впровадження інформаційно-програмного забезпечення для обліку та реєстрації об'єктів міського електротранспорту, опрацювання результатів проведення державного технічного огляду дочірнього підприємства «Київська державна регіональна технічна інспекція міського електротранспорту»</p>	<p>кількість програм</p>	1	1	-	-	немає



	<p><i>(захід виключено з Державної програми 20.04.19)</i></p>						
	<p><i>внесення змін та доопрацювання діючих нормативно-правових актів з технічного контролю об'єктів міського електротранспорту та діяльності дочірнього підприємства «Київська державна регіональна технічна інспекція міського електротранспорту». Методичне забезпечення спеціалістів, задіяних у роботах з технічного обліку (захід виключено з Державної програми 20.04.19)</i></p>	<p><i>кількість документів</i></p>	<p><i>100</i></p>	<p><i>50</i></p>	<p><i>50</i></p>	<p><i>-</i></p>	<p><i>немає</i></p>
	<p><i>розроблення загальної методики проведення випробувань КТЗ за показниками пасивної безпеки. Придбання 3-ДН манекена для проведення досліджень щодо випробувань КТЗ за показниками пасивної безпеки та розроблення загальної методики проведення</i></p>	<p><i>-</i></p>	<p><i>-</i></p>	<p><i>-</i></p>	<p><i>-</i></p>	<p><i>-</i></p>	<p><i>немає</i></p>



		<i>випробувань КТЗ за показниками пасивної безпеки з використанням 3-ДН манекена (захід виключено з Державної програми 20.04.19)</i>						
5	Покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв	підвищення рівня підготовки водіїв шляхом розроблення оновленої освітньої програми з підготовки водіїв; впровадження в програму підготовки водіїв затвердженого МОЗ практичного курсу надання домедичної допомоги «Перший на місці події»	кількість програм	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	-	МОН МОЗ МВС
		підвищення рівня підготовки водіїв шляхом розроблення та забезпечення функціонування системи обов'язкового проходження підготовчого курсу з надання першої допомоги кандидатам у водії за затвердженим МОЗ практичним курсом надання домедичної допомоги «Перший на місці події»	кількість систем	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	-	МОЗ МОН МВС



	<p><i>підвищення рівня підготовки водіїв шляхом розроблення системи переатестації спеціалістів автошкіл (захід виключено з Державної програми 20.04.19)</i></p>	<p><i>кількість систем</i></p>	<p>1</p>	<p>-</p>	<p>1</p>	<p>-</p>	<p><i>МОН МВС Мінсоцполітики</i></p>
	<p>підвищення рівня підготовки водіїв шляхом проведення навчань з майстерності керування ТЗ для працівників відповідних підрозділів Нацполіції</p>	<p>кількість навчань</p>	<p>190 <i>(100 – до 20.04.19)</i></p>	<p>- <i>(50 – до 20.04.19)</i></p>	<p>90 <i>(40 – до 20.04.19)</i></p>	<p>100 <i>(10 – до 17.12.19)</i></p>	<p>Нацполіція</p>
	<p>формування єдиного інформаційного простору за напрямом медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху, а саме формування національної бази даних про заклади охорони здоров'я, які мають право здійснювати профілактичний медичний, зокрема наркологічний та психіатричний, огляд кандидатів у водії та водіїв ТЗ, і про результати</p>	<p>кількість баз даних</p>	<p>- <i>(1 – до 17.12.19)</i></p>	<p>- <i>(1 – до 20.04.19)</i></p>	<p>- <i>(1 – до 17.12.19)</i></p>	<p>-</p>	<p>МОЗ</p>



	таких оглядів (ведення реєстру виданих водіям довідок)						
	формування єдиного інформаційного простору за напрямом медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху, а саме забезпечення функціонування загальнонаціональної бази даних щодо стану здоров'я та психофізіологічних властивостей кандидатів у водії та водіїв, зокрема моніторинг осіб, що перебувають на психіатричному та/або наркологічному обліку (захід виключено з Державної програми 20.04.19)	кількість баз даних	1	1	-	-	МОЗ
	створення системи моніторингу та функціонування референс-лабораторій щодо визначення станів сп'яніння	кількість систем	- (1 – до 17.12.19)	-	- (1 – до 17.12.19)	-	МОЗ
6	забезпечення ефективного державного нагляду та кон-	кількість одиниць	2052	1618	232	202	Укртрансбезпека



	<p>Підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом</p>	<p><i>тролю за дотриманням вимог безпеки дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів і вантажів, зокрема придбання матеріально-технічного забезпечення (мобільні пристрої транспортного потоку для габаритно-вагових комплексів, картки інспекторів для зчитування інформації з цифрових тахографів; формений одяг; планшети для зчитування інформації; станції заряджання та копіювання даних DMT20, планшети «захист IP65»; серверне забезпечення, ноутбуки) (захід виключено з Державної програми 20.04.19)</i></p> <p>забезпечення здійснення системного контролю габаритно-вагових параметрів ТЗ, зокрема забезпечення збереження автомобільних доріг</p>	<p>кількість лабораторій</p>	<p>78</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>78</p>	<p>Укртрансбезпека</p>
--	---	--	------------------------------	-----------	----------	----------	-----------	------------------------



	загального користування державного значення шляхом забезпечення паливом, витратними матеріалами та послугами з утримання габаритно-вагових комплексів (мобільних пунктів контролю) <i>(захід включено до Державної програми 20.04.19)</i>						
	забезпечення здійснення системного контролю габаритно-вагових параметрів ТЗ, зокрема придбання пересувних пристроїв для зважування автомобілів у русі та визначення навантаження на вісі <i>(захід включено до Державної програми 11.06.20)</i>	кількість одиниць	13 <i>(50 – до 16.10.20)</i>	-	-	13 <i>(50 – до 16.10.20)</i>	Укртрансбезпека
	забезпечення здійснення системного контролю габаритно-вагових параметрів ТЗ, зокрема навчання працівників Укртрансбезпеки та Нацполіції стосовно здійснення	кількість навчань	- <i>(27 – до 17.12.19)</i>	- <i>(9 – до 20.04.19)</i>	- <i>(9 – до 20.04.19)</i>	- <i>(9 – до 17.12.19)</i>	Укртрансбезпека Нацполіція



		<p>габаритно-вагового контролю; здійснення державного контролю під час перевірки ТЗ у частині дотримання водіями режимів праці та відпочинку; здійснення державного контролю під час перевірки ТЗ, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів</p>				<p>(18 – до 17.12.19)</p>		
		<p>забезпечення розроблення схеми аналізу ДТП, розслідування ДТП з тяжкими наслідками, зокрема підключення до закритої системи ЄС для взаємодії між державними органами та службами (STESTA), створення технічного завдання для роботи із Європейським реєстром автотранспортних підприємств (ERRU); оснащення програмним забезпеченням продукту для роботи ERRU, інтеграція та випробування; роз-</p>	<p>кількість заходів</p>	<p>- (167 – до 17.12.19)</p>	<p>- (22 – до 20.04.19)</p>	<p>- (73 – до 20.04.19) (95 – до 17.12.19)</p>	<p>- (72 – до 17.12.19)</p>	<p>Нацполіція Укртрансбезпека</p>



	роблення технічного завдання для роботи із системою автоматичного обміну інформацією між державами - членами ЄС щодо карток водіїв (TECHOnet); розроблення програмного продукту для роботи TECHOnet, інтеграція та випробування; закупівля серверного обладнання						
	проведення дослідження щодо використання тахографів та обмежувачів швидкості для автобусів і вантажних ТЗ відповідно до законодавства ЄС, розроблення плану впровадження	кількість досліджень	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	-	-	-	Нацполіція Укртрансбезпека
	проведення дослідження щодо запровадження сучасного дистанційного моніторингу руху ТЗ із використанням системи GPS; розроблення плану впровадження зазначеної системи	кількість досліджень	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	-	-	-	немає <i>(Нацполіція – виключено з переліку виконавців 17.12.19)</i>



7	Покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху	проведення загальнонаціональних просвітницьких кампаній (реклама на телебаченні і радіо, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення про ризики на дорогах і необхідність дотримання правил дорожнього руху та оцінка їх ефективності шляхом проведення інформаційної кампанії щодо використання ременів безпеки та щодо питань унебезпечення використання дитячих автокрісел і утримуючих пристроїв, шоломів тощо	кількість кампаній	-	(6 – до 20.04.19)	(2 – до 20.04.19)	(2 – до 20.04.19)	(2 – до 20.04.19)	Нацполіція МКМС <i>(інші заінтересовані органи виконавчої влади – виключено з переліку виконавців 20.04.19)</i>
		проведення загальнонаціональних просвітницьких кампаній (реклама на телебаченні і радіо, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення про ризики на дорогах і необхідність дотримання правил дорожнього руху та оцінка їх ефективності шляхом проведення	кількість кампаній	-	(3 – до 20.04.19)	(1 – до 20.04.19)	(1 – до 17.12.19)	(1 – до 17.12.19)	Нацполіція МКМС <i>(інші заінтересовані органи виконавчої влади – виключено з переліку виконавців 20.04.19)</i>



	інформаційної кампанії щодо небезпеки перевищення швидкості ТЗ						
	проведення загальнонаціональних просвітницьких кампаній (реклама на телебаченні і радіо, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення про ризики на дорогах і необхідність дотримання правил дорожнього руху та оцінка їх ефективності шляхом проведення інформаційної кампанії щодо небезпеки керування ТЗ в стані сп'яніння	кількість кампаній	- (3 – до 20.04.19) (2 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 17.12.19)	Нацполіція МКМС (інші заінтересовані органи виконавчої влади – виключено з переліку виконавців 20.04.19)
	проведення загальнонаціональних просвітницьких кампаній (реклама на телебаченні і радіо, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення про ризики на дорогах і необхідність дотримання правил дорожнього руху та оцінка їх ефективності шляхом проведення	кількість кампаній	- (3 – до 20.04.19) (2 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 17.12.19)	Нацполіція МКМС (інші заінтересовані органи виконавчої влади – виключено з переліку виконавців 20.04.19)



	інформаційної кампанії щодо дотримання правил дорожнього руху уразливими учасниками дорожнього руху						
	проведення загальнонаціональних просвітницьких кампаній (реклама на телебаченні і радіо, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення про ризики на дорогах і необхідність дотримання правил дорожнього руху та оцінка їх ефективності шляхом проведення інформаційної кампанії щодо використання світловідбивних елементів пішоходами та велосипедистами в темний час доби	кількість кампаній	- (3 – до 20.04.19) (2 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 17.12.19)	Нацполіція МКМС (інші заінтересовані органи виконавчої влади – виключено з переліку виконавців 20.04.19)
	проведення загальнонаціональних просвітницьких кампаній (реклама на телебаченні і радіо, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення про ризики	кількість кампаній	- (2 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 17.12.19)	Нацполіція МКМС (інші заінтересовані органи виконав-



	на дорогах і необхідність дотримання правил дорожнього руху та оцінка їх ефективності шляхом проведення інформаційної кампанії щодо соціальної відповідальності комерційних пасажироперевізників та вантажоперевізників, небезпеки порушення правил зупинки та стоянки ТЗ, необхідності користування шоломами водіями велосипедів, мопедів і мотоциклів							чої влади – виключено з переліку виконавців 20.04.19)
	<i>опитувань громадян щодо сприйняття учасниками дорожнього руху вимог правил дорожнього руху та їх дотримання, у тому числі їх презентація засобами масової інформації (захід виключено з Державної програми 20.04.19)</i>	<i>кількість проведених опитувань</i>	8	4	2	2		<i>Нацполіція МКМС (інші заінтересовані органи виконавчої влади – виключено з переліку виконавців 20.04.19)</i>
	проведення загальнонаціональних просвітницьких кам-	кількість звітів	-	-	-	-		немає



	паній (реклама на телебаченні і радіо, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення про ризики на дорогах і необхідність дотримання правил дорожнього руху та оцінка їх ефективності шляхом проведення аналізу ефективності профілактичних просвітницьких кампаній з визначеними інструментами моніторингу		(18 – до 17.12.19)	(6 – до 20.04.19)	(6 – до 20.04.19)	(6 – до 17.12.19)	
	<i>проведення щорічних загальнонаціональних тижнів безпеки дорожнього руху (роз'яснювальна робота і пропаганда безпеки дорожнього руху, створення та розміщення рекламної продукції, придбання наочної агітації, проведення тематичних конкурсів) (захід виключено з Державної програми 17.12.19)</i>	<i>кількість заходів</i>	4 (6 – до 20.04.19)	- (2 – до 20.04.19)	2	2	МОЗ МВС Нацполіція МОН



		<p>придбання наборів «Дорожня грамота» та «Перехрестя» для проведення щорічних загальнонаціональних тижнів безпеки дорожнього руху (захід включено до Державної програми 17.12.19)</p>	<p>кількість наборів</p>	<p>100</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>100</p>	<p>Нацполіція</p>
		<p>удосконалення системи освіти з вивчення правил дорожнього руху та навчання безпечної поведінки на дорогах, зокрема придбання навчально-методичних матеріалів, друкованих і електронних навчальних і наукових посібників з навчання безпечної поведінки на вулицях і дорогах для закладів дошкільної освіти, закладів загальної середньої освіти, закладів позашкільної освіти дітей, вихователів закладів дошкільної освіти, педагогічних працівників закладів загальної середньої освіти</p>	<p>кількість примірників</p>	<p>- (110000 – до 17.12.19)</p> <p>(37000 – до 11.06.20)</p>	<p>-</p> <p>(37000 – до 20.04.19)</p>	<p>-</p> <p>(37000 – до 20.04.19)</p> <p>(74000 – до 17.12.19)</p>	<p>-</p> <p>(37000 – до 11.06.20)</p>	<p>МОН</p>



	удосконалення системи освіти з вивчення правил дорожнього руху та навчання безпечної поведінки на дорогах, зокрема підвищення кваліфікації викладацького складу закладів загальної середньої освіти і закладів дошкільної освіти установ з безпеки дорожнього руху (захід виключено з Державної програми 20.04.19)	кількість учасників	10000		6000	4000	МОН
	удосконалення системи освіти з вивчення правил дорожнього руху та навчання безпечної поведінки на дорогах, зокрема розроблення системного проєкту профілактики безпечної поведінки дітей на дорогах	кількість проєктів	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 17.12.19)	-	-	МОН
	удосконалення системи освіти з вивчення правил дорожнього руху та навчання безпечної поведінки на дорогах, зокрема проведення в за-	кількість заходів	- (3 – до 17.12.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	МОН Нацполіція



	кладах професійної (професійно-технічної) освіти акцій, урочних та позаурочних заходів щодо вивчення правил дорожнього руху та безпечної поведінки на дорогах із залученням Нацполіції				(2 – до 17.12.19)		
	удосконалення системи освіти з вивчення правил дорожнього руху та навчання безпечної поведінки на дорогах, зокрема проведення обов'язкових урочних та позаурочних заходів Нацполіцією «Шкільні офіцери поліції» (захід виключено з Державної програми 17.12.19)	кількість заходів	(3000 – до 20.04.19)	(1000 – до 20.04.19)	(1000 – до 17.12.19)	(1000 – до 17.12.19)	Нацполіція
	удосконалення системи освіти з вивчення правил дорожнього руху та навчання безпечної поведінки на дорогах, зокрема проведення тренінгів для працівників поліції, які працюють у школах за	кількість послуг	6	-	-	6	Нацполіція



	програмою «Школа і поліція» (захід включено у Державну програму 17.12.19)						
	підвищення рівня підготовки працівників Нацполіції шляхом впровадження в повсякденне використання електронних планшетів	кількість штук	4950 (3000 – до 20.04.19) (3750 – до 11.06.20)	- (1000 – до 20.04.19)	2500 (1000 – до 20.04.19)	2450 (1000 – до 20.04.19) (1250 – до 11.06.20)	Нацполіція
	розроблення веб-сайту з безпеки дорожнього руху	кількість програмних продуктів	- (1 – до 11.06.20)	- (1 – до 20.04.19)	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 11.06.20)	Нацполіція
	проведення заходів із забезпечення підвищення рівня безпеки дітей на дорозі шляхом забезпечення світлоповертальними елементами та проведення інформаційної кампанії щодо їх використання (захід включено у Державну програму 20.04.19)	кількість заходів	- (2 – до 17.12.19)	-	- (1 – до 17.12.19)	- (1 – до 17.12.19)	Нацполіція



		проведення заходів із забезпечення підвищення рівня безпеки дітей на дорозі шляхом розроблення та створення відеороликів, пов'язаних з безпечною поведінкою на дорогах, у тому числі з використанням світлоповертальних елементів (захід включено у Державну програму 20.04.19)	кількість заходів	- (3 – до 17.12.19)	-	- (2 – до 17.12.19)	- (1 – до 17.12.19)	Нацполіція
8	Удосконалення порядку здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП	впровадження в дію загальнодержавної системи екстреної допомоги за єдиним телефонним номером 112	-	-	-	-	-	МВС ДСНС МОЗ Нацполіція
		впровадження в дію загальнодержавної системи екстреної допомоги за єдиним телефонним номером 112 зокрема розроблення та затвердження технічного завдання загальнодержавної системи	-	-	-	-	-	МВС ДСНС
		впровадження в дію загальнодержавної системи екстреної допомоги за єдиним теле-	кількість проєктів	- (1 – з 17.12.19)	-	-	-	- (1 – з 17.12.19)



	фонним номером 112 зокрема розроблення проектно-кошторисної документації загальнодержавної системи		до 11.06.20)			до 11.06.20)	
	впровадження в дію загальнодержавної системи екстреної допомоги за єдиним телефонним номером 112 зокрема шляхом реалізації пілотного проєкту в м. Києві	-	-	-	-	-	МВС ДСНС
	забезпечення закладів охорони здоров'я (які мають приймальні відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги), розташованих поблизу доріг державного значення (особливо доріг з високою концентрацією ДТП), необхідними технічними засобами, спеціалізованим санітарним транспортом з метою забезпечення доїзду бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місця ДТП згідно з установленими нормативами	кількість закладів	(300 – до 17.12.19)	(100 – до 20.04.19)	(150 – до 20.04.19) (250 – до 17.12.19)	(50 – до 17.12.19)	МОЗ



	розроблення програми психологічної реабілітації постраждалих внаслідок ДТП	кількість систем	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	-	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	-	МОЗ
	наповнення національної інтерактивної карти автомобільних доріг загального користування та позначення на ній місць розташування закладів охорони здоров'я, аварійно-рятувальних формувань і пожежно-рятувальних підрозділів оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, місцевої пожежної охорони та добровільних пожежних дружин, підрозділів екстреної медичної допомоги, проведення обстеження об'єктів, узагальнення та передача інформації до Укравтодору від МОЗ та ДСНС	-	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	-	- <i>(1 – до 17.12.19)</i>	-	МОЗ ДСНС Укравтодор Нацполіція
	зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС для забезпечення виконання аварійно-	кількість штук	-	-	-	-	ДСНС



	рятувальних робіт на автомобільних дорогах на місці скоєння ДТП, зокрема придбання комп'ютерної техніки		(30 – до 20.04.19)	(30 – до 20.04.19)	(30 – до 17.12.19)		
	зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС для забезпечення виконання аварійно-рятувальних робіт на автомобільних дорогах на місці скоєння ДТП, зокрема оновлення спеціальних автомобілів	кількість штук	30	-	20	10	ДСНС
	зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС для забезпечення виконання аварійно-рятувальних робіт на автомобільних дорогах на місці скоєння ДТП, зокрема укомплектування спеціальною аварійно-рятувальною технікою (легкого, середнього, важкого типів)	кількість штук	300	-	103	197	ДСНС
	зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС для забезпечення виконання аварійно-	кількість комплектів	503	-	-	503	ДСНС



	рятувальних робіт на автомобільних дорогах на місці скоєння ДТП, зокрема укладка медична для аварійно-рятувального розрахунку (<i>захід включено у Державну програму 17.12.19</i>)						
	зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС для забезпечення виконання аварійно-рятувальних робіт на автомобільних дорогах на місці скоєння ДТП, зокрема телекомунікаційне та комп'ютерне обладнання для забезпечення управління аварійно-рятувальними розрахунками та обміну інформацією під час ліквідації ДТП (<i>захід включено у Державну програму 16.10.20</i>)	кількість комплектів	67	-	-	67	ДСНС
	зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС для забезпечення виконання аварійно-рятувальних робіт на автомо-	кількість комплектів	2625	-	-	2625	ДСНС



	більших дорогах на місці скоєння ДТП, зокрема укомплектування засобами цифрового радіозв'язку і телекомунікації (захід включено у Державну програму 16.10.20)						
	підготовка особового складу підрозділів, які здійснюють оперативне реагування (ліквідацію наслідків ДТП), зокрема Нацполіції, ДСНС, з метою набуття навичок надання домедичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП за затвердженими МОЗ практичними курсами надання домедичної допомоги «Перший на місці події» та «Підтримка життя під час травми», зокрема проведення заходів з навчання	кількість послуг	- (50 – до 17.12.19)	- (30 – до 20.04.19)	- (10 – до 20.04.19)	- (10 – до 11.06.20)	ДСНС МОЗ Нацполіція
	підготовка особового складу підрозділів, які здійснюють оперативне реагування (ліквідацію наслідків ДТП), зок-	кількість штук	77 (260 – до 11.06.20)	- (108 – до 20.04.19)	48 (76 – до 20.04.19)	29 (76 – до 11.06.20)	ДСНС Нацполіція



		<p>рема Нацполіції, ДСНС, з метою набуття навичок надання домедичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП за затвердженими МОЗ практичними курсами надання домедичної допомоги «Перший на місці події» та «Підтримка життя під час травми», зокрема придбання манекенів для серцево-легеневої реанімації дорослого, для роботи з дихальними шляхами та навчальних автоматичних зовнішніх дефібриляторів <i>(придбання манекенів немовля, для роботи з дихальними шляхами) та обладнання (мішок типу Амбру з набором масок, кисневим резервуаром, кисневою трубкою; нереверсивна киснева маска з мішком і трубкою; кисневий балон; шини іммобілізаційні гнучкі; шийні ко-</i></p>			<p><i>(184 – до 11.06.20)</i></p>		
--	--	---	--	--	-----------------------------------	--	--



		<i>міри різних розмірів – виключено з Державної програми 17.12.19)</i>						
9	Забезпечення до-тримання правил до-рожного руху	забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (центру автоматизованої обробки інформації), зокрема придбання комп'ютерів, серверного, мережевого та телекомунікаційного обладнання, мобільних комплексів автофіксації для ТЗ	кількість обладнання	1448 (1460 – до 17.12.19) (1390 – до 16.10.20)	- (1460 – до 20.04.19)	1390 (1460 – до 17.12.19)	58 (- – до 16.10.20)	МВС Нацполіція
		забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (центру автоматизованої обробки інформації), зокрема придбання технічних засобів (комплексів автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху) для автомобільних доріг загального користування державного значення	кількість засобів	250 (643 – до 11.06.20)	- (201 – до 20.04.19)	30 (138 – до 20.04.19) (339 – до 17.12.19)	220 (304 – до 17.12.19) (613 – до 11.06.20)	МВС Нацполіція Укравтодор



	забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (центру автоматизованої обробки інформації), зокрема впровадження інформаційно-телекомунікаційної системи, програмного забезпечення системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху	кількість систем	1	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	1	-	МВС Нацполіція
	забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (центру автоматизованої обробки інформації), зокрема впровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, зокрема проведення обстежень щодо комплексної системи захисту інформації об'єктів та програмного забезпечення	кількість систем	1	- <i>(1 – до 20.04.19)</i>	- <i>(1 – до 20.07.19)</i>	1	МВС Нацполіція



	забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (центру автоматизованої обробки інформації), зокрема облаштування робочих місць для експлуатації системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (<i>захід включено у Державну програму 17.12.19</i>)	кількість штук	52	-	-	52	Нацполіція
	забезпечення здійснення контролю водіїв на національному та регіональному рівні шляхом придбання спеціальних технічних приладів для встановлення стану алкогольного та наркотичного сп'яніння	кількість штук	357 <i>(300 – до 17.12.19)</i>	-	300 <i>(100 – до 20.04.19)</i>	57 <i>(- – до 17.12.19)</i>	Нацполіція
	забезпечення здійснення контролю водіїв на національному та регіональному рівні шляхом інтегрованої системи контролю швидкості рухомих ТЗ, зчитування та	кількість одиниць	4 <i>(40 – до 16.10.20)</i>	-	-	4 <i>(40 – до 16.10.20)</i>	Нацполіція



	розпізнавання номерних знаків з подальшою перевіркою в базах даних, системи відслідковування автомобіля патрульної поліції з можливістю управління цією системою <i>(захід включено у Державну програму 11.06.20)</i>						
	забезпечення здійснення контролю водіїв на національному та регіональному рівні шляхом придбання спеціалізованих автомобілів для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі <i>(захід включено у Державну програму 16.10.20)</i>	кількість одиниць	4	-	-	4	Нацполіція
	забезпечення здійснення контролю водіїв на національному та регіональному рівні шляхом придбання лазерних вимірювачів швидкості <i>(захід включено у Державну програму 16.10.20)</i>	кількість одиниць	72	-	-	72	Нацполіція



		забезпечення здійснення контролю водіїв на національному та регіональному рівні шляхом придбання та обладнання мобільними пристроями контролю за дотриманням правил дорожнього руху з функціями фото- і відеофіксації службових ТЗ Нацполіції та обладнання до них (комп'ютерної техніки, серверного, мережевого та телекомунікаційного обладнання)	кількість штук <i>(кількість облаштованих автомобілів – до 17.12.19)</i>	13 <i>(424 – до 17.12.19)</i>	-	13 <i>(100 – до 20.04.19)</i> <i>(424 – до 17.12.19)</i>	-	Нацполіція
		запровадження процедури здійснення контролю та проведення перевірки виконання основних елементів безпеки шляхом придбання мобільних діагностичних станцій перевірки технічного стану ТЗ	кількість станцій	46 <i>(30 – до 11.06.20)</i>	-	16 <i>(6 – до 20.04.19)</i>	30 <i>(14 – до 11.06.20)</i>	Нацполіція <i>(Укртрансбезпека – виключено з переліку виконавців 20.04.19)</i>
		запровадження процедури здійснення контролю та проведення перевірки виконання основних елементів	кількість лабораторій	50 <i>(30 – до 17.12.19)</i>	-	20 <i>(10 – до 20.04.19)</i>	30 <i>(10 – до 17.12.19)</i>	Нацполіція



		<p>безпеки шляхом придбання дорожньої лабораторії для інструментальної перевірки стану вулично-дорожньої мережі, технічних засобів організації дорожнього руху та фіксації дорожніх умов у місцях скоєння ДТП</p>		<p>(28 – до 11.06.20)</p>			<p>(8 – до 11.06.20)</p>	<p>(Укртрансбезпека – виключено з переліку виконавців 20.04.19)</p>
--	--	---	--	---------------------------	--	--	--------------------------	---