

“МАНІФЕСТ ЗА БЕЗПЕЧНІ ДОРОГИ В УКРАЇНІ 2024”

Київ, лютий 2024 року

Повномасштабна війна з РФ зачепила кожен сферу нашого життя. Вона стала викликом для національної цілісності й безпеки, економічного, соціального і культурного розвитку країни, загрожуючи життю мільйонів українців. Збереження та розвиток людського капіталу, фізичне повернення частини населення, яка перебуває нині за кордоном та її реінтеграція в суспільство, вимагає гарантій безпеки, зокрема і безпеки на дорогах.

Проаналізувавши дані Патрульної поліції, експерти Кампанії “За безпечні дороги” зробили висновок: саме проблема надмірної швидкості є найпріоритетнішою для України. Проаналізувавши дані Патрульної поліції, експерти Кампанії “За безпечні дороги” зробили висновок: саме проблема надмірної швидкості є найпріоритетнішою для України. У 2023 році вона стала офіційною причиною більшості смертельних ДТП, забравши життя 1716 людей (56% від усіх зареєстрованих загиблих), а ще 12364 особи зазнали поранень. Тож надмірна швидкість на дорогах лишається “вбивцею номер один” в Україні, значно випереджаючи інші фактори, такі як керування в стані сп’яніння чи порушення правил проїзду перехресть.

Важливим є той факт, що 79% всіх ДТП з потерпілими в Україні стаються у межах населених пунктів – саме там, де найчастіше відіграє роль перевищення швидкості, й де часто жертвами ДТП стають місцеві мешканці. За офіційною статистикою, в аваріях на території міст, селищ і сіл у 2023 році травмовано 16994 особи (73% від усіх зареєстрованих травмованих) й загинуло 1730 осіб (74%).

Ми, представники громадянського суспільства, спільно висловлюємо наші вимоги до органів державної влади у цій оновленій редакції Маніфесту за безпечні дороги в Україні.

1

50

Переглянути систему санкцій за перевищення швидкості

Швидкість була й залишається "вбивцею №1" на дорогах України. Ця ситуація вимагає змін на рівні законодавства, які б подавали сигнал про серйозність і небезпечність цього порушення, й працювали би як стримуючий фактор для більшої частини водіїв. Ці зміни включають скасування рівня "безкарного перевищення" з 20 до 10 км/год, запровадження прогресивної шкали відповідальності за перевищення швидкості руху (штраф зростає зі зростанням швидкості, за кожні 10 км/год) та надання повноважень органам місцевого самоврядування знижувати обмеження швидкості відповідно до наявних на вулицях і дорогах факторів ризику й відповідно до міських планувальних документів у сфері міського простору та мобільності.

2



Розробити та запровадити систему штрафних балів

Окрім штрафів, Україні потрібна додаткова санкція у вигляді штрафних балів, які нараховуються за найбільш небезпечні порушення. У разі набрання граничної кількості балів водій втрачає право керування на певний період. Система має відповідати таким вимогам, як неможливість уникнення покарання, обмеження права керування порушниками-рецидивістами, відповідність між рівнем суспільної небезпеки й суворістю покарання, а також можливість узгодження системи штрафних балів із автоматичною та ручною фіксацією порушень ПДР. Прикладом успішного запровадження системи штрафних балів є Польща, якій вдалося в два рази покращити показники безпеки за останні 10 років, незважаючи на зростання показника автомобілекористування.

3



Впровадити інфраструктурні зміни для підвищення безпеки доріг державного значення

Впровадити в законодавстві принцип функціональності автомобільних доріг із метою, що дороги державного значення повинні виконувати транзитну функцію далекого сполучення. Запровадити мораторій на будову автодоріг комерційними об'єктами з прямим приєднанням до дороги. При будівництві доріг обов'язково забезпечувати безпечне та безбар'єрне переміщення для пішоходів та маломобільних груп населення. Забезпечити сучасну й безпечну інфраструктуру для громадського й велосипедного транспорту. Розширити застосування аудиту та перевірки безпеки автодоріг.

4



Запровадити посаду уповноваженого з безпеки дорожнього руху

За прикладом інших уповноважених, наприклад з питань доступності або мови, ця особа має координувати органи державної влади для досягнення відчутних результатів у сфері безпеки дорожнього руху. Створення такої посади й діяльність такої особи можуть стати першим кроком до майбутнього створення координаційної ради відповідно до міжнародних рекомендацій та найкращих практик. Передбачити співпрацю та підзвітність уповноваженого із організаціями громадянського суспільства й органами місцевого самоврядування та публічне звітування про стан безпеки дорожнього руху і вжиті заходи.

5



Забезпечити розвиток систем автофіксації порушень ПДР на дорогах та в населених пунктах

Автоматичний контроль швидкості позитивно вплинув на дотримання водіями обмежень швидкості. Для зниження частоти інших порушень доцільним є розширювати функціональність камер на інші порушення ПДР: проїзд на заборонний сигнал світлофора, користування смугами громадського транспорту, тримання в руці засобів зв'язку та некористування ременями безпеки. Запровадити практику використання мобільних комплексів автофіксації порушень ПДР.

6



Забезпечити надійні, повні й доступні дані про ДТП та їхніх жертв

Запровадити нові стандарти обліку, збору й публікації даних щодо дорожньо-транспортних пригод відповідно до європейського стандарту даних CADaS. Це дозволить здійснювати проведення системного аналізу факторів аварійності та прийняття відповідних рішень для зменшення кількості смертей і травм на дорогах. Вдосконалити порядок публічного висвітлення аналітики і статистики щодо аварійності на дорогах, зокрема у форматі відкритих даних.

7



Запровадити загальнонаціональні освітні програми та просвітницькі кампанії з безпеки руху

Щоб системно вплинути на поведінку людей, необхідним є запровадження обов'язкових освітніх програм та проведення масових просвітницьких кампаній з безпеки руху. Мета – підвищити обізнаність щодо основних факторів ризику, сформувати у населення позитивне й поважне ставлення до правил дорожнього руху, та як наслідок, позитивні зміни у щоденній поведінці. Такі кампанії можуть фінансуватися з коштів “Державного дорожнього фонду”, призначених на безпеку дорожнього руху, а також за кошти страхових компаній, інших організацій приватного сектору, благодійних та міжнародних фондів.

8



Вдосконалити державну політику щодо боротьби з керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння

Незважаючи на високий рівень санкцій, керування в стані алкогольного й наркотичного сп'яніння досі є великою суспільною проблемою. Щоб зменшити частоту й тяжкість цього порушення, державі варто запровадити в законодавство практики за прикладом держав ЄС. Зокрема, це так звані “Пункти тверезості” (точки перевірки на стан сп'яніння), градації санкцій (суворіша відповідальність за вищу ступінь сп'яніння), заборонний припис та відсторонення осіб, які керують транспортними засобами, евакуація чи вилучення транспортного засобу на місці зупинки в разі виявлення нетверезої особи за кермом. Можливість у підрозділів національної поліції бути стороною справи, а саме: оскаржувати скасовані протоколи в адміністративних судах.

9



Забезпечити належний контроль технічного стану транспортних засобів

Україна є чи не єдиною державою в Європі, де відсутній технічний контроль придатності автомобілів до використання. Відповідно до зобов'язань за Угодою про асоціацію України з ЄС та для зменшення факторів, що реально негативно впливають на аварійність на дорогах необхідно впровадити обов'язковий технічний контроль (ОТК) для всіх транспортних засобів. Для недопущення випадків фіктивного ОТК обов'язковим є запровадження дієвих запобіжників, зокрема відеофіксації та забезпечення доступу до відеозаписів для ринку та уповноважених організацій.

10



Реформувати систему підготовки, екзаменації та допуску водіїв до керування транспортними засобами

Незважаючи на суттєві позитивні зміни минулих років, в Україні до сьогодні існують поширені зловживання та корупційні ризики під час навчання та отримання посвідчення водія. Особливу увагу пропонується звернути на оновлення програми підготовки водіїв і змісту теоретичних й практичних іспитів, щоб майбутні водії здобували актуальні, прикладні та корисні знання й навички. Важливо вдосконалити систему підготовки, матеріального забезпечення та відповідальності екзаменаторів сервісних центрів МВС, аби досягнути уніфікованого та більш об'єктивного оцінювання практичних іспитів кандидатів у водії й мінімізувати корупційні ризики. Запровадити незалежний моніторинг відеозаписів іспитів атестованими спеціалістами.

ІНІЦІАТОРИ ТА ПІДПИСАНТИ

1. Кампанія "За безпечні дороги"
2. ГО "Центр демократії та верховенства права"
3. ГО "Vision Zero"
4. ГО "U-Cycle"
5. ГО "Громадський Контроль. Відкритість. Прозорість. Підзвітність"
6. ГО "Impact"
7. ГО "Разом проти корупції"
8. ГО "Центр громадянського представництва "Життя"
9. ГО "Traffic Challenge"
10. ГО "Львівська асоціація велосипедистів"
11. Ініціатива "Харків для Людей"
12. Українсько-швейцарський проєкт "Діємо для здоров'я"
13. ГО "Українська асоціація аудиторів безпеки автомобільних доріг"
14. ГО "Мотохелп"
15. ГО "Велокривбас"
16. ГО "Urban Crew"
17. ГО "Дніпровська асоціація велосипедистів"
18. ГО "Спілка автомобілістів Львівщини"
19. ГО "Зручне місто"
20. ГО "Pitbull Lviv"
21. ГО "Зручна громада"
22. ГО "Товариство учасників руху"
23. ГО "Доступно.ЮА"
24. ГО "Клуб велосипедистів м.Житомира "ВелоЖитомир"
25. ГО "Асоціація велосипедистів Житомирщини"
26. ГО "Форза"
27. ГО "Пасажири Києва"
28. Громадська ініціатива "Рівне велосипедне"
29. БФ "МЕТА ЮА"
30. ГО "Урбанрада"
31. ГО "Афіна-Україна"
32. Громадська спілка захисту пішоходів "За безпеку пішоходів!"
33. ГО "Велосипедна асоціація Павлограда"
34. ГО "Коліщата"
35. ГО "БОРІТЕСЯ-ПОБОРЕТЕ"
36. ГО "СПІЛЬНО НУВ"
37. ГО "Еко Місто Чернігів"
38. ГО "Біла Ворона"
39. ГО "Центр соціальних та ділових ініціатив"