



FÉDÉRATION AUTOMOBILE DE L'UKRAINE
АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ

MEMBER OF



ROAD SAFETY
GRANT PROGRAMME

**STRATEGIES AND PROPOSALS
FOR POST COVID-19 INITIATIVES FOR ROAD SAFETY
AND HEALTHY MOBILITY IN UKRAINE**

**СТРАТЕГІЯ ТА ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ІНІЦІАТИВ
З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЗДОРОВОЇ
МОБІЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ ПІСЛЯ COVID-19**



FAU.UA

**STRATEGIES AND PROPOSALS
FOR POST COVID-19 INITIATIVES FOR ROAD SAFETY
AND HEALTHY MOBILITY IN UKRAINE.**

**СТРАТЕГІЯ ТА ПРОПОЗИЦІЙ
ЩОДО ІНІЦІАТИВ З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
ТА ЗДОРОВОЇ МОБІЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ ПІСЛЯ COVID-19**

ЗА ПІДТРИМКИ



м. Київ, 2021-2022

ЗМІСТ

I. БАЗОВА КОНЦЕПЦІЯ СТРАТЕГІЇ.

- ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ОКРЕМИХ СПІЛЬНОТ ТА ОСНОВНІ КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ.
- ОСНОВНІ ЗАХОДИ ЩОДО СТВОРЕННЯ СУСПІЛЬСТВА ПОМ'ЯКШЕННЯ У АВТОСПІЛЬНОТІ.
- СТРУКТУРА КЛАСТЕРУ АВТОСПІЛЬНОТИ З УРАХУВАННЯМ РИЗИКІВ ЗАХВОРЮВАННЯ.

II. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗДОРОВОЇ МОБІЛЬНОСТІ ПІСЛЯ COVID-19.

- 2.1. ВОДІЇ ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬ ТЗ ДЛЯ ЗАДОВОЛЕННЯ ОСОБИСТИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОТРЕБ («АМАТОРИ»).
- 2.2. «ВОДІЇ-ПРОФЕСІОНАЛИ» ПРАЦЕВЛАШТОВАНІ У ПЕРЕВІЗНИКІВ.

III. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО СТАЛОСТІ СТРАТЕГІЇ В МЕЖАХ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗДОРОВОЇ МОБІЛЬНОСТІ.

- 3.1. МЕТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОСТІ СТРАТЕГІЇ.
- 3.2. ОСНОВНІ ЧИННИКИ ТА ЦІЛІ СТАЛОСТІ СТРАТЕГІЇ, ЗАХОДИ ПО ЇХ ЗАБЕЗПЕЧЕННЮ.
- 3.3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ, ЩО ПОТРЕБУЮТЬ ВДОСКОНАЛЕННЯ В МЕЖАХ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОСТІ СТРАТЕГІЇ.

СТРАТЕГІЯ ТА ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ІНІЦІАТИВ З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЗДОРОВОЇ МОБІЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ ПІСЛЯ COVID-19

I. Базова концепція Стратегії.

Пропонована Стратегія ґрунтується на базовій концепції спрямованій на створення ефективного кластеру автомобільної спільноти в межах єдиного для країни Суспільства пом'якшення (*Community mitigation*) та забезпечення сталості його розвитку в подальшому.

Метою застосування такої стратегії є розірвання ланцюгів передачі та уповільнення поширення інфекційних захворювань, таких як COVID-19, пом'якшення негативних соціально-економічних наслідків розповсюдження епідемії та упровадження відповідних обмежувальних заходів таких як ізоляція, карантин, закриття суб'єктів економічної діяльності тощо.

Особливості функціонування окремих спільнот та основні керівні принципи.

Ризик поширення COVID-19 зростає, чим більше особа контактує з різними людьми, і чим довшим і тіснішим є це спілкування. Ключовим аспектом створення Суспільства пом'якшення (далі - Суспільство) є спрямування на обмеження можливостей для передачі окремими людьми COVID-19 у певній окремій спільноті, соціально- професійній групі (кластері) та громаді в цілому. Відповідно, комплекс заходів включає, але не обмежується, фізичне (соціальне) дистанціювання та носіння масок, повідомлення про ризики захворювання та особливості хвороби тощо.

Рівні передачі інфекції в кожному кластері можуть варіюватися від мінімальних до значних і, відповідно, для різних сценаріїв є доречними окремі комплекси заходів щодо створення та підтримання функціонування Суспільства. Будь-які дії щодо створення такого Суспільства мають бути адаптовані як до сценаріїв передачі, так і до особливостей функціонування конкретного кластеру. Кожен кластер, і зокрема автомобільний, має унікальний набір соціальних активностей. Відповідно, стратегії створення Суспільства у кожному кластері будуть відрізнятися залежно від особливостей спільноти, епідеміологічного стану та можливостей системи охорони здоров'я.

Автомобільна спільнота в цілому та її окремі представники здатні зробити суттєвий внесок у створення Суспільства, в першу чергу шляхом мінімізації у спільноті рівня захворюваності та смертності від COVID-19, а також негативних соціально-економічних наслідків. У кожній соціально-професійній групі та зокрема в автоспільноті, у процесі функціонування формується безліч соціальних зв'язків, які зумовлені суспільними відносинами, що характеризуються загальністю, необхідністю та повторюваністю. Ці закони є результатом цілеспрямованих послідовних дій більшості індивідів у соціальних ситуаціях та об'єктивних зв'язках (причинних, функціональних тощо).

За масштабом розповсюдження соціальні закони поділяються на загальні й специфічні. Загальні закони діють в усіх суспільних системах, а дія специфічних законів може бути обмежена однією. Таким чином, задля створення у автоспільноті ефективного кластера доцільно розробити пакет рекомендацій який би ґрунтувався на наявних загальних соціальних законах та ураховував специфічні закони автоспільноти.

Однак специфічні закони автоспільноти на даний час є недостатньо дослідженими і потребують більш глибокого вивчення, тому можуть бути представлені виключно у вигляді попередніх пропозицій для їх подальшого вдосконалення. Позатим, в наслідку адаптування автоспільноти та суб'єктів економічної діяльності в цілому, до перманентних умов різних карантинних обмежень, моделі споживчої поведінки можуть суттєво змінюватися, що також потребує додатково дослідження та урахування. Лише належний аналіз моделей функціонування автоспільноти в умовах карантинних обмежень дасть змогу розробити та впровадити найбільш ефективний комплекс заходів у кластері автоспільноти єдиного Суспільства.

Таким чином, зусилля щодо створення Суспільства у кластері автоспільноти на першому етапі необхідно спрямувати на зниження інтенсивності взаємодії осіб інфікованих COVID-19 з особами які не інфіковані, або на зменшення ймовірності зараження, якщо інфіковані та неінфіковані особи щільно взаємодіють.

Основні заходи щодо створення Суспільства пом'якшення у автоспільноті.

Як правило, заходи спрямовані на створення Суспільства ґрунтуються на таких загальних передумовах:

- належному нормативно-правовому забезпечені;
- забезпечені наявності та доступності інформації необхідної для дотримання рекомендованих дій для будь-яких засобів та типів масової комунікації;
- забезпечені наявності та доступності відповідних матеріально-технічних ресурсів, необхідних для дотримання рекомендованих дій;
- сприяння забезпеченню суб'єктами економічної діяльності (незалежно від форм власності) запровадження та дотримання рекомендованих дій з акцентом на дії, які захищають осіб з усіх груп підвищеного ризику.

Водночас, в межах зазначеного, у кластері автоспільноти доцільно розробити та упровадити інструменти із заохочення (стимулювання):

- особистої відповідальності водіїв за виконання рекомендованих дій, зведення до мінімуму їх порушень у повсякденному професійному житті;
- підтримання нульової толерантності до недотримання (порушення) рекомендованих дій в межах спеціалізованих об'єктів інфраструктури повсякденного використання (АЗС, СТО тощо).

Структура кластеру автоспільноти з урахуванням ризиків захворювання.

Кластер автоспільноти з урахуванням ризиків захворювання повинен охоплювати усі наявні групи водіїв і, як наслідок, матиме доволі складну структуру, а саме:

- водії які використовують ТЗ для отримання доходів **або** водії які використовують ТЗ для задоволення особистих транспортних потреб («професіонали» та «аматори»);
- «водії-професіонали» працевлаштовані **або** не працевлаштовані у перевізників¹;
- водії ТЗ для надання послуг з перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння до 7

¹ перевізник - підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, фізичних осіб-підприємців, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів. Визначення відповідно до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів затверджено спільним наказом Міністерства охорони здоров'я України та Міністерства внутрішніх справ України № 65/80 від 31.01.2013

осіб (легкові автомобілі та легкі комерційні автомобілі) **або** більшою кількістю місць (автобуси з будь-якою кількістю місць для сидіння) кількістю місць понад 7);

водії ТЗ для надання послуг з перевезення вантажів (усіх типів та категорій), які виконують перевезення в межах одного населеного пункту (доставка вантажів за маршрутом постачальник - отримувач) **або** міжміське, міжрегіональне або міждержавне перевезення вантажів.

Таку структуру запропоновано у зв'язку з залежністю ризиків захворювання від показників тісноти наявних соціальних контактів водія із пасажирями (споживачами) з урахуванням основних особливостей та відмінностей їх функціонування та виконуваних повсякденних обов'язків. Зростання показників тісноти таких соціальних контактів спричиняє необхідність забезпечення дотримання більш жорстких протиепідеміологічних вимог як з боку водія, так й пасажирів.

Таким чином першочергово задля створення ефективного кластеру автоспільноти у Суспільстві необхідно забезпечити урахування усіх наведених вище особливостей груп водіїв у нормативно-правовому, матеріально-технічному, інформаційно-комунікаційному та адміністративно-організаційному забезпеченні.

II. Пропозиції щодо забезпечення здорової мобільності після COVID-19.

З урахуванням наведеного вище, визначальним напрямом формування кластеру автоспільноти у Суспільстві доцільно вважати розробку та впровадження нормативно-правового забезпечення яке у належний спосіб ураховує структуру автоспільноти, її специфічні соціальні закони та дає змогу для формування подальших передумов.

2.1. Водії які використовують ТЗ для задоволення особистих транспортних потреб («аматори»).

Відповідно до сформульованого змісту ключових повідомлень інформаційної компанії протидії COVID-19 для водіїв (в межах виконання п.5.1 гранту 7414 НА), основні рекомендовані запобіжні дії охоплюють такі напрями як:

повсякденні профілактичні заходи та відповідна гігієна рук;

забезпечення обмеження фізичних (соціальних) контактів водія з іншими особами у транспортному засобі;

забезпечення належного очищення та дезінфекція автомобіля (зокрема, що і як необхідно очищувати та дезінфікувати).

Узагальнюючи наведене вище можна зробити висновок про те, що така сукупність основних рекомендованих дій практично не потребує розробки окремого нормативно-правового забезпечення, а лише дотримання загальних рекомендацій, а також наявності та доступності інформації необхідної для забезпечення дотримання рекомендацій за двома основними блоками, а саме: обмеження фізичних (соціальних) контактів водія ТЗ і належне очищення та дезінфекція ТЗ.

2.2. «Водії-професіонали» працевлаштовані у перевізників.

Виокремлення «водіїв-професіоналів» працевлаштованих у перевізників в окрему групу спричинено наявністю окремого нормативного забезпечення діяльності таких перевізників, що водночас дає змогу для спрощеного впровадження необхідних змін та доповнень спрямованих на створення Суспільства.

При цьому слід урахувати наявність в цій групі трьох підгруп водіїв відповідно до показників тісноти соціальних контактів водія із пасажирями (споживачами) та особливостей таких контактів, а саме:

А). Підгрупа водіїв з високим показником тісноти соціальних контактів і відповідно, жорсткішими протиепідеміологічними вимогами:

водії ТЗ для надання послуг з перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння крім сидіння водія понад 7 осіб (автобуси, категорії D1 і D);

водії ТЗ для надання послуг з перевезення вантажів (усіх типів та категорій), які виконують перевезення в межах одного населеного пункту (доставка вантажів за маршрутом постачальник - отримувач);

Це спричиняє необхідність та доцільність включення водіїв цієї підгрупи, до переліку професій, виробництв та організацій, працівники яких підлягають обов'язковим профілактичним щепленням. Забезпечення обов'язкового профілактичного щеплення водіїв цієї підгрупи, а також необхідність забезпечення належного контролю наявності та чинності вакцинації потребує внесення змін та доповнень до таких нормативних актів:

Наказ Міністерства охорони здоров'я про затвердження переліку професій, виробництв та організацій, працівники яких підлягають обов'язковим профілактичним щепленням;

Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів затверджене спільним наказом Міністерства охорони здоров'я України та Міністерства внутрішніх справ України № 65/80 від 31.01.2013 р, зокрема Розділ IV цього Положення щодо Порядку проведення щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв транспортних засобів та Вимог до порядку ведення Журналу щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв (форма № 137-2/о).

Наказ Міністерства інфраструктури Про затвердження Порядку підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів №789 від 18.11.2021 р.

Б). Підгрупа водіїв ТЗ для надання послуг з перевезення пасажирів або вантажів (усіх типів та категорій), які виконують міжнародні або міждержавні перевезення.

Це спричиняє необхідність та доцільність включення водіїв цієї підгрупи, до переліку професій, виробництв та організацій, працівники яких підлягають обов'язковим профілактичним щепленням з урахуванням необхідності проведення вакцинації виключно тими типами вакцин, що визнані у країнах через які здійснюється відповідні міжнародні або міждержавні перевезення, а також наявності можливості для дистанційної верифікації наявності вакцинації відповідним типом вакцини та терміном її чинності.

Зазначене потребує внесення змін та доповнень до таких нормативних актів:

Наказ Міністерства охорони здоров'я про затвердження переліку професій, виробництв та організацій, працівники яких підлягають обов'язковим профілактичним щепленням;

Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів затверджене спільним наказом Міністерства охорони здоров'я України та Міністерства внутрішніх справ України № 65/80 від 31.01.2013 р.

Наказ Міністерства транспорту Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних і м'ягких перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні №75 від 09.02.2004 р.

В). Підгрупа водіїв з низьким показником тісноти соціальних контактів і відповідно, лагіднішими протиепідеміологічними вимогами:

водії ТЗ для надання послуг з перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння крім сидіння водія до 7 осіб;

водії ТЗ для надання послуг з перевезення вантажів (усіх типів та категорій), які виконують міжміські або міжрегіональні перевезення.

За відсутності спеціальних вимог належне функціонування водіїв вказаної підгрупи не потребує розробки окремого нормативно-правового забезпечення, а водії можуть дотримуватися загальних рекомендацій, а також дій рекомендованих водіям які використовують ТЗ для задоволення особистих транспортних потреб наведених у п. 2.1.

Відповідно до наведеного вище, на основі вдосконаленого нормативно-правового забезпечення, на перевізників повинно бути покладено також належний матеріально-технічний та інформаційно-комунікаційний супровід заходів із забезпечення виконання вимог відповідних нормативних актів спрямованих на дотримання водіями санітарно-гігієнічних та протиепідеміологічних дій.

III. Пропозиції щодо сталості Стратегії в межах забезпечення здорової мобільності.

3.1. Мета забезпечення сталості Стратегії.

Мета забезпечення сталості Стратегії полягає у визначенні позитивного майбутнього для її розвитку та подальшого використання що спрямовано на забезпечення здорової мобільності в Україні після COVID-19.

Конкретні цілі розвитку сталості Стратегії полягають у наступному:

подальше поширення методології, результатів та висновків Стратегії на більш широке коло кластеру автоспільноти;

розповсюдження знань про Стратегію і її результатів серед усіх цільових груп;

тісне співробітництво з партнерами, щоб виявити найбільший потенціал для використання результатів упровадження Стратегії яка містить положення що можуть бути застосовані як на місцевому, регіональному, національному рівнях так й на міжнародному;

сприяння проведенню більш широкої дискусії стосовно форм і методів впровадження у кластері автоспільноти протиепідеміологічних заходів.

Задля досягнення вказаної мети виділено найбільш суттєві чинники, що сприяють забезпеченню сталості й сформульовано відповідні заходи з розвитку сталості Стратегії.

3.2. Основні чинники та цілі сталості Стратегії, заходи по їх забезпеченню.

1) Демонстраційна ефективність.

а). Чинник сталості.

мобілізувати ресурси необхідні для довгострокової підтримки Стратегії (семінари, тренінги тощо);

інформувати щодо ефективності Стратегії не лише в межах кластеру автоспільноти, але й у суспільстві в цілому, що є значним провісником сталості Стратегії та збільшує загальну підтримку з боку суспільства (соціальний маркетинг);

необхідно задокументувати ефективність Стратегії та розповсюдити відповідні підтвердження як в межах кластеру автоспільноти, так і серед широкої громадськості.

б). Ціль сталості.

оцінити ефективність Стратегії;

розповсюдити результати впровадження Стратегії у суспільстві.

в). Заходи забезпечення сталості.

розробити та впровадити план загального оцінювання ефективності задля визначення впливу впровадження Стратегії;

регулярно проводити зустрічі з представниками кластеру автоспільноти та широкої громадськості для поширення інформації та розповсюдження результатів.

2). Гнучкість Стратегії.

а). Чинник сталості.

здатність Стратегії змінюватися в залежності від обставин, що підтверджує можливості її подальшого застосування та поширення.

б). Ціль сталості.

підтримувати гнучкість Стратегії з метою подолання перешкод, пристосовуватися до викликів та непередбачуваних ситуацій.

в). Заходи забезпечення сталості.

регулярно отримувати зворотній зв'язок із представниками кластеру автоспільноти щодо прогресу (семінари з перевізниками, опитування водіїв тощо);

розробити заходи із подальшого підвищення ефективності Стратегії або альтернативну Стратегію та план її впровадження, якщо не буде підтверджено належний рівень ефективності обраної Стратегії.

3). Людський капітал.

а). Чинник сталості.

підготовка представників кластеру автоспільноти, включаючи навички щодо планування й оцінки потреб, гнучкого вирішення проблем.

б). Ціль сталості.

здійснювати тренінги для представників кластеру автоспільноти з метою підтримки навичок планування, обізнаності щодо оцінки потреб та відтворення логічної захисної моделі поведінки.

в). Заходи забезпечення сталості.

на регулярній основі проводити:

тренінги представників кластеру автоспільноти стосовно впровадження результатів Стратегії та розвитку її сталості;

коаліційні тренінги з партнерами з ключових чинників впровадження результатів Стратегії та розвитку її сталості (зустрічі віч-на-віч або оп-1іpe).

4). Оцінка Стратегії.

а). Чинник сталості.

оцінка проміжних результатів Стратегії вбачається як цінний інструмент для впровадження сталості.

б). Ціль сталості.

забезпечити загальну оцінку результатів Стратегії.

в). Заходи забезпечення сталості.

розробити та впровадити загальну оцінку результатів Стратегії.

5). Підтримка управління та гнучкості.

а). Чинник сталості.

відкритість до нового та готовність до реалізації Стратегії збільшує шанси щодо подальшого її впровадження та розповсюдження.

б). Ціль сталості.

отримати підтримку органів державної влади та органів місцевого самоврядування.

в). Заходи забезпечення сталості.

залучати до співробітництва впливових та авторитетних представників кластеру автоспільноти;

підтримувати та впроваджувати процес змін за необхідності;

інформувати керівництво органів державної влади та органів місцевого самоврядування щодо результатів впровадження Стратегії.

6). Інтеграція Стратегії.

а). Чинник сталості.

інтеграція заходів Стратегії з передбачуваними заходами держави, для чого необхідно забезпечити розробку проектів нормативно-правових актів, які дають змогу розраховувати на те, що Стратегія стане та залишатиметься складовою державних заходів.

б). Ціль сталості.

гармонізувати цілі Стратегії з цілями держави;

інтегрувати діяльність в межах Стратегії з діяльністю центральних органів виконавчої влади;

розробити заходи щодо включення заходів із забезпечення сталості Стратегії до стратегічного планування держави.

в). Заходи забезпечення сталості.

Комплекс заходів щодо забезпечення інтегрування діяльності в межах Стратегії до діяльності центральних органів виконавчої влади;

7). Громадська підтримка Стратегії.

а). Чинник сталості.

громадська підтримка Стратегії, яка проявляється у широкій співпраці усіх суб'єктів економічної діяльності в межах кластера автоспільноти, профільних громадських організацій тощо.

б). Ціль сталості.

розвивати громадську підтримку та обізнаність із Стратегією у цільовій аудиторії.

в). Заходи забезпечення сталості.

залучати до співробітництва впливових та авторитетних представників кластеру автоспільноти;

за допомогою інформаційно-просвітницьких заходів посилювати почуття причетності до реалізації Стратегії серед тих, хто користується її результатами у суспільстві, щоб підвищити їхню мотивацію у її розвитку та впровадженні;

щорічно розширювати коло прихильників Стратегії та результатів її впровадження, для чого поширювати нові й вдосконалювати існуючі програми задля забезпечення сталості Стратегії.

3.3. Нормативно-правові акти, що потребують вдосконалення в межах забезпечення сталості Стратегії.

Постанова Кабінету Міністрів України № 1236 від 09.12. 2020 р. Про встановлення карантину та запровадження обмежувальних протиепідемічних заходів з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2.

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

Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, а також завдання і заходи з виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року.

Типовий навчальний план підготовки кваліфікованих робітників Державного стандарту професійно-технічної освіти професії водій автотранспортних засобів² за спеціалізацією водіння автотранспортних засобів усіх категорії в межах навчального предмету Основи безпеки дорожнього руху та перша медична допомога при ДТП.

Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів.³

Державний стандарт професійно-технічної освіти 5149 (ДСПТО 5149) «Інструктор з індивідуального навчання водінню».

Постанова Кабінету Міністрів України №490 від 20.05.2009 р. Про затвердження Порядку державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів.

Виконавець: Атоян А.К.

² Наказ Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України №802 від 10.07.2012 р. ДСПТО 8322.ОІ.00.60.24-2012.

³ Постанова Кабінету міністрів України №229 від 02.03.2010 р.