

Густелєв Олександр Олександрович, старший викладач кафедри дорожньо-будівельних матеріалів і хімії

Осипов Валентин Олександрович, канд. техн. наук, доцент кафедри транспортних технологій

Національний транспортний університет

ДО ПИТАННЯ АКТУАЛЬНОСТІ СТАТИСТИЧНОГО АНАЛІЗУ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП) є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти різних міжнародних інституцій.

За питомими показниками аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним з лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в країнах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5,1% загиблих у дорожньо-транспортних пригодах (ДТП), на 100 тис. транспортних засобів – 8% загиблих, тоді як в Україні такі показники становлять відповідно 8 і 22,1% осіб [1, 2]. Важливо також враховувати, що за відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих унаслідок ДТП зазначені показники можуть не відображати реальні цифри.

Однією з принципових причин високого рівня аварійності та недостатнього управління процесами створення умов безпечного руху є те, що недостатньо проводяться дослідження і не вивчаються причини виникнення ДТП, причинно-наслідковий зв'язок умов і наслідків, що передували, були супутниками і діяли безпосередньо в період ДТП.

У зв'язку із ліквідацією Науково-дослідного центру безпеки дорожнього руху (НДЦ БДР), який серед іншого відповідав за ведення аналізу статистики ДТП в Україні, на сьогодні функції з обліку та аналізу ДТП згідно зі ст. 9 Закону України «Про дорожній рух» покладено на органи місцевого самоврядування, в яких відсутній реальний інструмент для збору вказаної інформації. Тобто, навіть при реальному бажанні органів місцевого самоврядування організувати збір та аналіз аварійності на автомобільних дорогах та вулицях, здійснити це неможливо через відсутність доступу до оперативної інформації про скоєння ДТП.

Відомі випадки, коли представників власників або балансоутримувачів доріг органи внутрішніх справ взагалі не запрошують на місце скоєння ДТП навіть при нанесенні збитків власнику доріг (пошкодження елементів благоустрою, технічних засобів регулювання дорожнього руху тощо).

Свого часу, з метою впорядкування статистичних спостережень і звітності, постановою Кабінету міністрів України (КМУ) від 30 червня 2005 р. № 538 «Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод» [3] п. 4 було доручено Міністерству внутрішніх справ (МВС) розробити зразок картки місць концентрації дорожньо-транспортних пригод (МК ДТП), яка

знайшла відображення у наказі МВС від 28.12.2005 № 1242, зареєстрованого в Міністерстві юстиції 14.03.2006 р. № 267/12141 [4]. Також п. 7 вказаної постанови Міністерству внутрішніх справ, Міністерству охорони здоров'я, Державному комітетові статистики, іншим центральним органам виконавчої влади було доручено розробити та затвердити у тримісячний строк нормативно-правові акти, необхідні для забезпечення виконання постанови.

Порядок обліку дорожньо-транспортних пригод втратив чинність на підставі постанови КМУ № 252 (252-2016-п) від 30.03.2016 р. Таким чином, на сьогодні немає чітко вираженого алгоритму отримання всебічної статистичної інформації скоєння ДТП.

До того ж у зв'язку із введенням в дію так званих «європротоколів» залишилися поза увагою ДТП, в яких відсутні постраждалі та нанесена незначна шкода транспортним засобам, та які складаються самостійно водіями-учасниками ДТП, без виклику представників Патрульної поліції, тобто причини скоєння не вивчаються взагалі.

Найбільш оптимальним рішенням проблеми аналізу аварійності вважаємо повернення у нормативну площину карток МК ДТП, або їх максимально наближених аналогів. Остання затверджена форма картки МК ДТП включала до себе низку аналізів: розглядається конкретна ділянка, складається схема ділянки, вносяться дані про кількість ДТП, точний час, обставини, кількість загиблих, постраждалих тощо.

Картки МК ДТП передбачають запис запропонованих заходів, та ефективність їх запровадження при подальшому їх нагляді. Соціальну ефективність впровадження заходів у картках МК ДТП розраховують за формулою:

$$E = \frac{Z_{\text{до}} - Z_{\text{після}}}{Z_{\text{до}}} \cdot 100\%, \quad (1)$$

де E – соціальна ефективність від впровадження заходів з безпеки дорожнього руху, %;

$Z_{\text{до}}$ – кількість ДТП на ділянці “до” виконання заходів з підвищення безпеки руху;

$Z_{\text{після}}$ – кількість ДТП на ділянці “після” виконання заходів з підвищення безпеки руху.

Також позитивним фактором на користь аналізу аварійності на основі карток МК ДТП є те, що вони склалися колегіально (представниками Державтоінспекції – відтепер Національної поліції, власника автодоріг та дорожньо-проектних організацій), що дає змогу сподіватися на більш незалежну та точну оцінку ситуації.

За відтворення саме такого шляху аналізу говорить й те, що основні методи оцінювання рівня безпеки дорожнього руху (БДР) на основі аналізу статистичних даних ДТП здійснюються саме на оцінці статистики. Це один з найпоширеніших методів; рівень БДР зазвичай оцінюють на основі абсолютних, відносних і питомих показників аварійності. Абсолютні показники

дозволяють провести оцінку БДР на обраній ділянці автодороги через загальну кількість ДТП за певний проміжок часу. При цьому небезпечними вважаються ті ділянки, на яких число ДТП за даний період перевищує певне число.

Проте, методи оцінювання БДР, що побудовані на статистичному аналізі мають низку недоліків, а саме:

- цей метод неможливо застосовувати при відсутності надійних статистичних даних;

- статистичні дані про ДТП повинні бути акумульовані за достатньо тривалий період (3 - 5 років), з метою уникнення можливих статистичних погрешностей;

- статистичний аналіз можливо проводити спираючись на ці дані тільки при повній впевненості, що за час, що аналізується на мережі автодоріг не відбулися значні зміни (реконструкція, будівництво розв'язок, суттєва зміна організації дорожнього руху тощо);

- при вивченні статистичних даних за межами дослідження залишаються випадки, коли ДТП не відбулося лише за високою кваліфікацією водія;

- немає повній впевненості в об'єктивності та кваліфікації фахівця, що складав матеріали про скоєння ДТП;

- за період що оцінюється можливі зміни характеристик та умов транспортного потоку (збільшення інтенсивності руху та складу транспорту у транспортному потоці).

Саме тому необхідно повернутися до вказаної вище картки МК ДТП, як самого надійного джерела інформації на сьогоднішній день. Як допоміжні, при складанні та заповненні інформації у картці можуть стати сучасні нормативні та галузеві документи, наприклад, Методика проведення аудиторських перевірок з безпеки дорожнього руху на стадії експлуатації автомобільних доріг загального користування [5], затверджена та введена в дію Державним агентством автомобільних доріг України (Укравтодор).

Список використаних джерел

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р № 481-р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017-%D1%80> (дата звернення: 17.11.2017).
2. World report on road traffic injury prevention / [World Health Organization]. Geneva, 2004. - P. 16.
3. Постанова Кабінету міністрів України (КМУ) від 30 червня 2005 р. № 538 «Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод». -
4. Наказ Міністерства внутрішніх справ від 28.12.2005 № 1242. Зареєстрований в Міністерстві юстиції 14.03.2006 р. № 267/12141- Офіційне видання.
5. М 218-03450778-652:2008. Методика оцінки рівнів безпеки руху на автомобільних дорогах України. К.: Укравтодор, 2008. - 49 с.