

ШЛЯХИ ЗАПОБІГАННЯ АВАРІЙНОСТІ В УКРАЇНІ

Матвейчук Д.Ю., студент гр. Т-42-12
Холодова О.О., канд. техн. наук, доц.

Не зважаючи на те, що згідно статистики Департаменту патрульної поліції, кількісний показник дорожньо-транспортних пригод (ДТП) в Україні має тенденцію до зниження, лише за один січень 2023 року в Україні відбулось вже 1672 ДТП, в яких загинуло 245, а травмовано 2054 людини. В порівнянні із січнем 2022 року кількість ДТП збільшилась на 9,8 % [1]. Взагалі, зменшення кількості ДТП в Україні в 2022 році пов'язано із зниженням інтенсивності дорожнього руху під час війни. Водночас зазначається, що через зняті дорожні знаки, відключення світла та появи штучних перешкод на дорогах траплялися важкі аварії [2].

Аналізуючи статистику ДТП за причинами з загиблими/травмованими з 2017 по 2022 рік [1], яка наведена в таблиці 1, можна побачити, що протягом вже 7 років не змінюються три головні причини: перевищення безпечної швидкості руху, порушення правил маневрування та порушення правил проїзду перехресть. В січні 2023 року в цю трійку, замість порушення правил проїзду перехресть, ввійшла така причина, як порушення правил проїзду пішохідних переходів.

Нажаль отримати дані про ДТП є можливим лише з 2017 року, і то, лише з постраждалими, оскільки Патрульній поліції загалом невідомо скільки сталося ДТП в Україні, адже частину аварій їхні учасники оформили за європротоколом.

Безумовно, для попередження ДТП ведуться наукові дослідження, які полягають в основному в аналізі причин та наданні рекомендацій загального характеру [3,4], схваленні Стратегій підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на різні періоди тощо [5]. Да і впровадження відповідних заходів чомусь залишає проблему безпеки дорожнього руху до цих пір однією з найгостріших.

Через війну в Україні з'явилися додаткові фактори небезпеки на дорогах України. У першу чергу, це блокпости. По-друге, обстріли енергетичної інфраструктури змушують всю країну заощаджувати електроенергію – а отже, навіть у темний час доби вуличне освітлення часто приглушене або взагалі вимкнене. Через це зросла кількість летальних ДТП з пішоходами. По-третє, збільшилась кількість нелегальних перевізників, особливо у прикордонних регіонах на заході країни, які наражають на небезпеку велику кількість пасажирів.

Надмірна швидкість залишається проблемою номер один в Україні, оскільки збільшує ризик потрапити у аварію та тяжкість травм, а отже й імовірність смертельних наслідків. Це стосується всіх учасників руху: водіїв авто, пішохідів, велосипедистів, мотоциклістів. За даними ВООЗ, зменшення середньої швидкості руху на 5% може скоротити кількість смертельних ДТП на 30%. Ігнорування ременів безпеки і дитячих крісел, а також використання

Таблиця 1. Статистика ДТП в Україні за причинами із загиблими/травмованими

Причина ДТП	Статистика ДТП за роками					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Перевищення безпечної швидкості	7568	8279	8761	9999	9466	7561
Порушення правил маневрування	5201	5252	5676	5522	5022	3846
Порушення правил проїзду перехресть	2959	1911	2132	2352	2115	1467
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	1683	1602	1673	1860	1854	1443
Недотримання дистанції	2420	1716	1967	1445	1457	843
Керування ТЗ у стані сп'яніння	1819	968	1216	911	843	790
Перехід пішоходів у невстановленому місці	1095	1057	1102	992	877	593
Перевищення встановленої швидкості	608	575	576	522	558	469
Виїзд на смугу зустрічного руху	1024	830	778	643	575	418
Невиконання водіями вимог сигналів регулювання	392	306	338	335	259	236
Неочікуваний вихід на проїзну частину	640	510	511	403	413	233
Порушення правил надання безперешкодного проїзду	469	261	264	245	247	184
Порушення правил обгону	458	289	317	285	250	184
Невиконання пішоходами вимог сигналів регулювання	104	82	93	88	71	48
Порушення ПДР пішоходами у стані сп'яніння	211	110	120	54	65	47
Перевтома, сон за кермом	107	79	90	111	80	46
Порушення техніки безпеки пасажиром	45	92	79	78	95	46
Порушення правил зупинки і стоянки ТЗ	58	54	52	60	59	44
Порушення правил перевезення пасажирів	106	110	86	88	71	43
Керування несправним ТЗ	61	82	67	64	58	39
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	74	51	54	40	38	16
Порушення правил перевезення вантажів	29	19	16	15	10	10

Причина ДТП	Статистика ДТП за роками					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Порушення правил буксирування	11	6	15	13	6	7
Порушення правил утримання автодоріг та вулиць	21	14	21	12	14	6
Порушення правил користування зовнішніми світловими приладами ТЗ	37	21	22	11	6	5
Порушення вимог ПДР погоничом тварин	3	5	6	6	3	2
Порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту	14	7	11	3	3	2
Порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових ТЗ	3	6	9	6	6	0
Разом	27220	24294	26052	26163	24521	18628

телефонів за кермом – розповсюджені явища при русі по вулично-дорожній мережі міст.

Відомо, що вже під час війни відновлюється робота камер автофіксації, контролюється швидкісний режим поліцейськими патрулями із радарями, впорядковуються блокпости на дорогах, щоб підвищити безпеку та зменшити затори. Науково доведено, що камери фотовідеофіксації є найефективнішими для запобігання ДТП і при перевищенні швидкості. Однак наразі покарання за перевищення швидкості в Україні неспівмірне з його наслідками.

Окрім цього, як зазначають робітники Патрульної поліції, запобіганню ДТП допомагають різні інформаційні кампанії, які вже протягом 6 років проводяться як і їх Департаментом, так і різними громадськими організаціями [6]. В результаті роботи вдалося: зменшити в 2017 році ліміт швидкості в населених пунктах України з 60 до 50 км/год.; запровадити з 1 червня 2020 року систему автоматичної фотовідеофіксації порушень ПДР; у 2021 році підвищити штрафи за надмірну швидкість; вплинути на поведінку водіїв, які стали більше користуватися пасками безпеки; запровадити аудит безпеки, який є обов'язковим для національних і міжнародних автомобільних доріг в Україні; позначення пішоходів світловідбивними елементами – флікерами, які дають змогу бути помітними для водіїв у темний час доби тощо.

Але, що стосується ременів безпеки, то кількість водіїв, які не пристібаються за кермом, все ще залишається дуже високою: від 50 до 70% залежно від міста. Щодо аудиту, то всі заходи більше спрямовані на проєктування та будівництво доріг в післявоєнні роки для відбудови України. Саме проєктувальники повинні передбачити інфраструктурні рішення, які мінімізують людські помилки і наслідки ДТП. Дані таблиці 1 свідчать, що ані зменшення нормованої швидкості, ані запуск і робота камер, ані підвищення штрафів не спонукали водіїв дотримуватися ПДР.

Таким чином на останньому засіданні експертів з безпеки дорожнього руху 14 листопада 2022 року [6] були намічені наступні кроки з поліпшення ситуації на ВДМ міст:

1. Впровадження концепції Vision Zero, популярній у країнах ЄС, яка полягає в неприпустимості смертельних аварій, а також ДТП з важкими травмами. Передбачений системний підхід і запровадження ряду політик, зокрема відповідні обмеження швидкості, освіта з безпеки дорожнього руху, покращення інфраструктури для більшого використання громадського, велосипедного, легкого персонального транспорту та пересування пішки.

2. Скасування безкарного перевищення швидкості на 20 км/год., що повинно серйозно вплинути на безпеку руху, оскільки коли відбувається ДТП цей запас швидкості не рятує від тяжких травм та смерті.

3. Запровадження система штрафних балів, яка є однією з європейських практик, що має великий потенціал для підвищення рівня безпеки на дорогах. Штрафні бали діятимуть якраз на тих порушників ДТП, які системно та свідомо порушують ПДР. Така система передбачатиме

накопичення штрафних балів за систематичні порушення ПДР і втрату посвідчення водія в разі критичної кількості таких балів.

До того ж з початку 2023 року Національна поліція України почала масово штрафувати пішоходів, які переходять дорогу у невстановленому місці, а суди масово підтверджувати винність пішоходів за порушення ними ПДР. З 1 березня 2023 року, наприклад, в м. Харкові, дозволено підсвічувати за погодженням з Патрульною поліцією деякі пішохідні переходи. Про що свідчитиме статистика в кінці 2023 року ще невідомо. Але головне, що усі ми - учасники дорожнього руху, повинні усвідомити, що несемо відповідальність за дотримання ПДР, а відповідні органи зрозуміти, що рішення проблеми аварійності в Україні може бути лише завдяки комплексу рішень, від законодавчих до інфраструктурних.

Література

1. Статистика ДТП в Україні. Патрульна поліція: веб-сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 23.02.2023).
2. В Україні під час війни різко зменшилася аварійність на дорогах: основні причини ДТП. Фокус: веб-сайт. URL: <https://focus.ua/uk/auto/519811-v-ukraine-vo-vremya-voyny-rezko-snizilas-avarynost-na-dorogah-osnovnye-prichiny-dtp> (дата звернення: 22.02.2023).
3. Гоженко А.І., Біла Ю.С. Проблеми виникнення дорожньо-транспортних пригод та дорожньо-транспортного травматизму в Україні. Можливі шляхи їх вирішення. *Актуальні проблеми транспортної медицини*. 2012. № 3 (29). С.12–22.
4. Бондар Т. В., Беленчук О. В., Пина О. Г., Міненко Є. В. Аналіз та результати заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні за період 2011–2020 роки. *Дороги і мости*. 2021. Вип. 24. С. 134–148.
5. Про Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Урядовий портал: веб-сайт. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/zatverdzheno-strategiyu-pidvishchennya-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini-do-2024-roku-vladislav-kriklij> (дата звернення: 04.03.2023).
6. Безпека дорожнього руху: перемоги та нові виклики в умовах війни. Укрінформ: веб-сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/3611341-bezpeka-dorozhnogo-ruhu-peremogi-ta-novi-vikliki-v-umovah-vijni.html> (дата звернення: 05.03.2023).