

Ніколенко Тетяна Василівна, *магістрант*,
Семченко Наталія Олександрівна, *доцент кафедри організації та безпеки дорожнього руху, канд. техн. наук*
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

РІВЕНЬ БЕЗПЕКИ АВТОБУСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

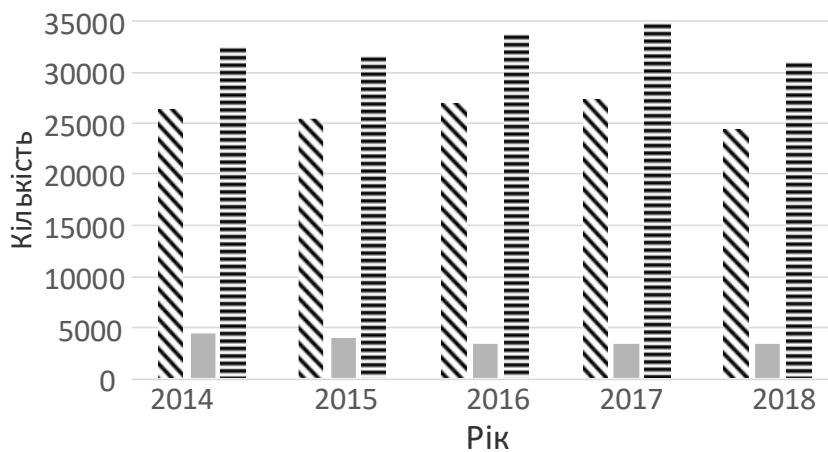
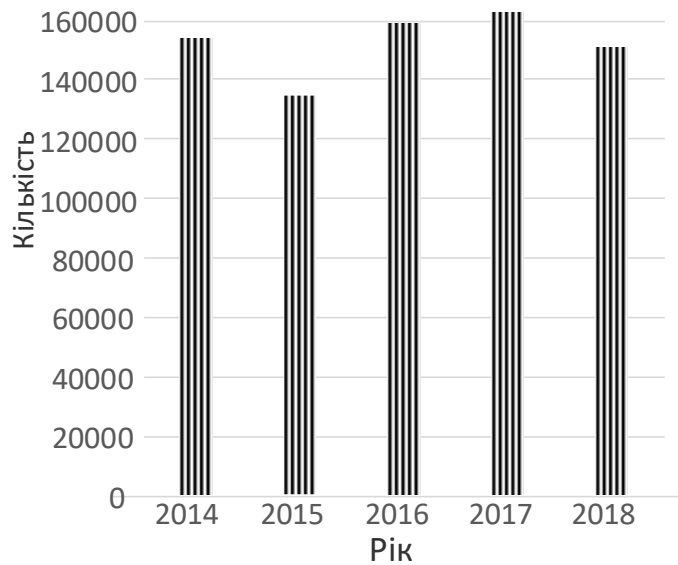
Внаслідок ДТП в Україні рівень смертності і травматизму є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається украй низьким. Про це експерти ВООЗ, Світового банку і інших міжнародних інституцій в своїх звітах неодноразово відзначали. Серед європейських країн Україна також є одним з лідерів по питомих показниках аварійності і наслідків ДТП. В країнах - членах ЄС в середньому (за даними 2015 року) на 100 тис. жителів доводиться 5,1 загиблих в ДТП, на 100 тис. транспортних засобів - 8 загиблих, тоді як в Україні такі показники складають (за даними 2016 року) відповідно 13,7 і 42,2 осіб відповідно. За відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих в результаті ДТП зазначені показники не відображають реальні цифри. Велика кількість ДТП і потерпілих від них впливає на економіку і сферу охорони здоров'я України. Соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму, по розрахунках експертів Світового банку, складають 4,5 млрд. доларів США на рік, що складає приблизно 3,4 % валового внутрішнього продукту (в розрахунках 2014 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна і зниженням продуктивності праці, і людські втрати через серйозні травми або смерть в результаті ДТП.

Забезпечення безпеки руху на автобусних маршрутах є одним з основних завдань щодо зменшення кількості загиблих і травмованих в Україні. За даними Держкомстату України в 2018 р. автобусами перевезено 1906252,1 тис. пасажирів, що складає 50,9 % загальної кількості пасажирів, перевезених наземним транспортом загального користування (автобус, залізничний транспорт, трамвай, тролейбус).

Поліпшення стану безпеки руху на автобусних маршрутах потребує аналізу статистичних даних про ДТП за участю автобусів, методів організації водіїв на маршрутах і їх інформаційного забезпечення.

Використовуючи інформацію Управління безпеки дорожнього руху Департаменту ДАІ МВС України [1], були зібрані статистичні дані про ДТП за 5 років в Україні і найбільших областях (рисунок 1), а також за участю і з вини водіїв автобусів про: загальну кількість ДТП; кількість ДТП з постраждалими; кількість загиблих в ДТП; кількість травмованих в ДТП (рисунок 2-5). За даними офіційної статистики показник тяжкості ДТП в різних країнах коливається від 0,2 до 0,025. В Україні в 2015 році він дорівнював 0,126.

Після збільшення кількості ДТП, кількості загиблих і постраждалих у ДТП в цілому по Україні у 2017 р. надалі спостерігається не значне зменшення цих показників у 2018 році (на 3-10% порівняно з 2017 р. (див. рисунок 1)).



- ▨ - загальна кількість ДТП;
- ▨ - кількість ДТП з постраждалими;
- - кількість загиблих;
- ▬ - кількість травмованих.

Рисунок 1 – Статистичні дані про ДТП в Україні

За даними Департаменту безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України [2, 3] більшість усіх ДТП з вини водіїв сталися під час виконання перевезень пасажирів на міських маршрутах. Все перелічене вище накладає серйозні вимоги на службу безпеки підприємств перевізників, які мають проводити обстеження маршрутів і складати їх паспорти, але не завжди сумлінно виконують свої зобов'язання.

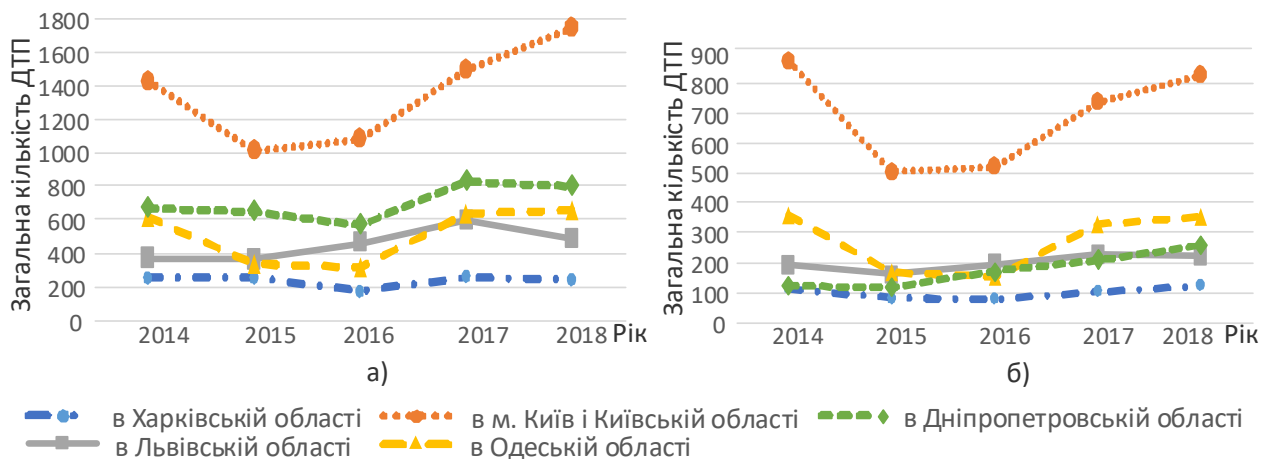


Рисунок 2 – Статистичні дані про загальну кількість ДТП в Україні: а) за участю водіїв автобусів: б) з вини водіїв автобусів

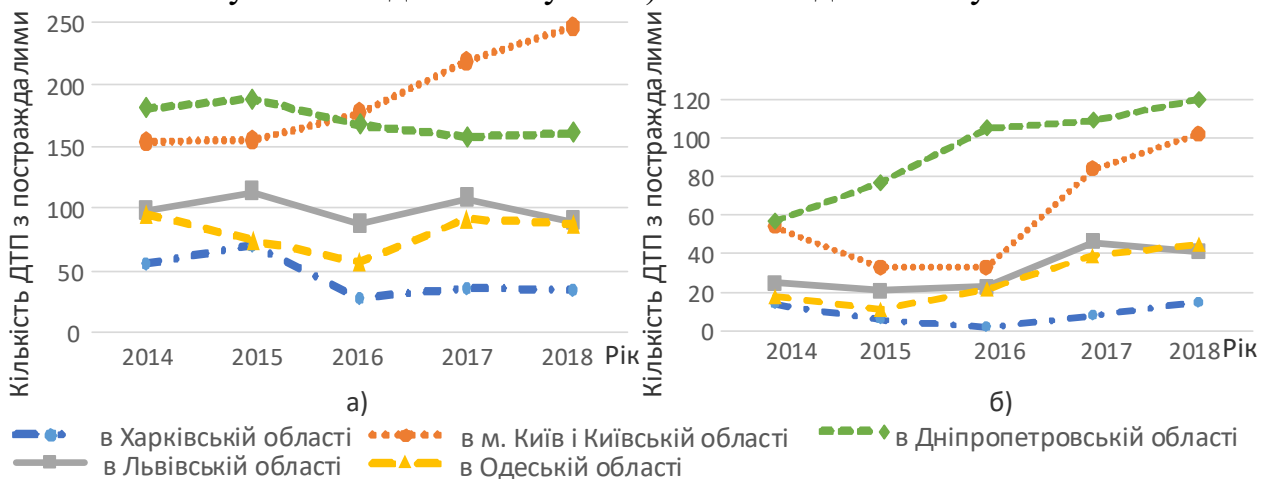


Рисунок 3 – Статистичні дані про кількість ДТП з постраждалими в Україні: а) за участю водіїв автобусів: б) з вини водіїв автобусів

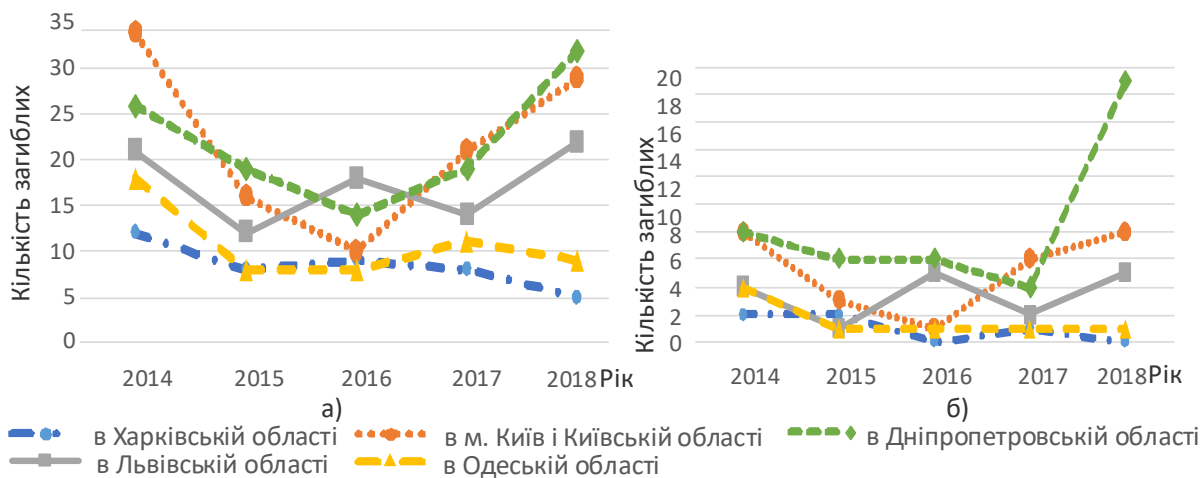


Рисунок 4 – Статистичні дані про кількість загиблих у ДТП в Україні: а) за участю водіїв автобусів: б) з вини водіїв автобусів

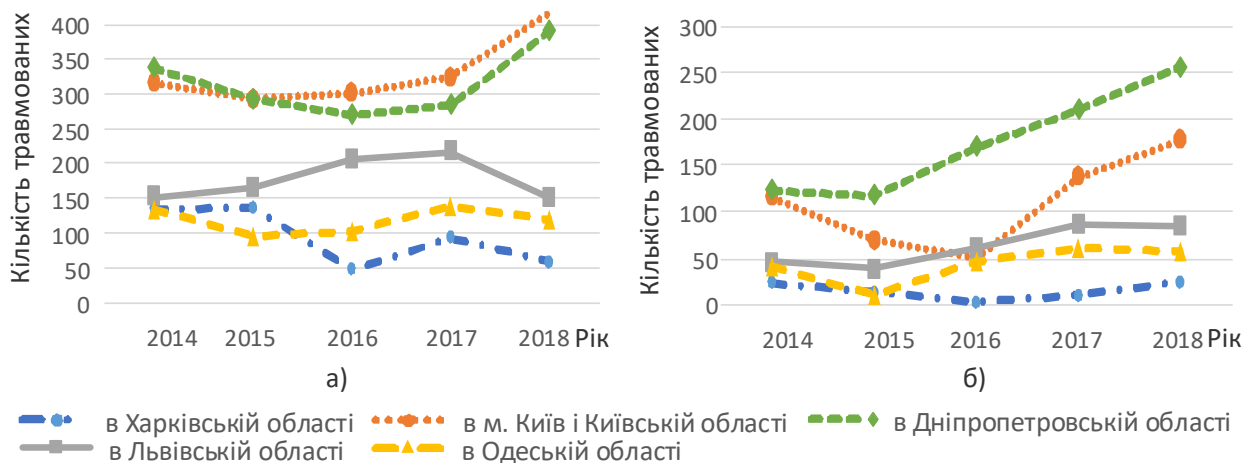


Рисунок 5 - Статистичні дані про кількість травмованих у ДТП в Україні: а) за участю водіїв автобусів: б) з вини водіїв автобусів

Нормативні вимоги до складання паспорту маршруту вимагають наявності в ньому: перехресть, зупинок, наявних дорожніх знаків і технічного устаткування на маршруті слідування. Це те, що водій і так бачить на маршруті. Але що водій не може сам побачити і оцінити, так це рівень небезпеки окремих ділянок. Отже як недолік існуючих паспортів маршрутів можна зазначити відсутність інформації про рівень небезпеки окремих ділянок. І оцінювання рівня небезпеки окремих ділянок є предметом подальших досліджень.

Список використаних джерел

1. Статистика ДТП в Україні. Управління безпеки руху Департаменту ДАІ МВС України. <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
2. Аналіз стану безпеки руху, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2017 рік. http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2018/analiz_avariynosti_2017.pdf
3. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на автомобільному, міському електричному та залізничному транспорті в Україні за 2018 рік. http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2019/Analiz_avariynosti_2018.pdf