

АНАЛІЗ АВАРІЙНОСТІ НА ДОРОГАХ УКРАЇНИ ЗА ПРИЧИНАМИ ВИНИКНЕННЯ ДТП

Козлова Т. А., студентка гр. Т-42-16

Причиною ДТП зазвичай вважається комплекс чинників, що одночасно впливають на людину і транспортний засіб в процесі дорожнього руху. В той же час більшість авторів визнають, що саме «людський чинник», неадекватна поведінка людей частіше за все стає джерелом небезпеки на дорозі [1, 2]. За оцінками фахівців, може бути виділений ряд психофізіологічних чинників, що роблять вплив на здійснення ДТП водіями [3]. До них відносяться: низька здатність прогнозування небезпечних ситуацій на дорозі під час руху, невміння одночасно оцінювати всю сукупність параметрів, що характеризують власний рух і рух навколишнього транспорту, а також зовнішні чинники: стан дороги, розташування дорожніх знаків, дорожньої розмітки, рух пішоходів, сигнали світлофорів і т.д. Як показують дослідження, велика частина водіїв нездатна завчасно ухвалювати адекватні рішення і відчувати небезпеку, схильна до зайвого ризику або дії із запізненням [3].

Величезну небезпеку становить керування механічними транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння. Спеціальні і психофізіологічні дослідження незаперечно підтверджують, що навіть незначна кількість алкоголю в організмі людини істотно знижує його здатність керувати автомобілем, мотоциклом, трактором і іншим механічним транспортним засобом [4].

Моніторинг громадської думки в Україні також свідчить про напружені відносини між водіями і пішоходами [5].

Як свідчить офіційна статистика, у переважній більшості випадків ДТП виникають в результаті порушення правил дорожнього руху водіями, пішоходами, пасажирами, велосипедистами, а також внаслідок грубих порушень працівниками транспортних господарств правил технічної експлуатації і поганого контролю за станом доріг і організації регулювання вуличного руху [6].

Порушення правил дорожнього руху з боку водіїв найчастіше проявляються у: перевищенні безпечної швидкості при маневрах (повороті, обгоні, необхідності відхилитися від зіткнення або наїзду, об'їхати перешкоду або нерівність дороги), попаданні на ділянку дороги з гіршими характеристиками; загостренні дорожньої обстановки; недотриманні черговості проїзду перехресть; неподання або неправильної подачі попереджувального сигналу; неправильному розрахунку мінімального зупиночного шляху; порушення вимог сигналів світлофора та дорожніх знаків, вимог дорожньої розмітки; недотриманні безпечної дистанції; несподіваному виїзді зі свого ряду руху і засліпленні світлом фар; стоянці на проїжджій частині без освітлення; порушення правил перевезення пасажирів;

нетверезому стані водія, його роботі за часом, що перевищує допустимі межі, після яких настає стомлюваність і інші.

Порушення правил дорожнього руху з боку пішоходів звичайно полягають у: несподіваному появі пішохода через перешкоди (наприклад, із-за стоячого на зупинці автобуса, автомобіля біля тротуару чи узбіччя); раптовому виході з-за транспортного засобу, що рухається в попутному або зустрічному напрямку; непередбаченому поведженні пішохода, при якому водій помилково впевнений у взаємному контакті з пішоходом (наприклад, пішохід, явно перечікує проїзд автомашини, раптом перебігає напереріз); виході на проїжджу частину в місці, де це заборонено; раптовому виході з неосвітленої зони дороги та інші.

Також важливим фактором є те, що великий відсоток автомобілів, що експлуатуються в Україні за своїм технічним станом та обладнанням не відповідають в повному об'ємі Європейським стандартам щодо технічного рівня і безпеки конструкції, мають тривалі терміни експлуатації і низьку технічну надійність. Понад половину чисельності вантажного автопарку складають моделі автомобілів, розроблені більше 25 років тому, внаслідок чого в їх конструкції не передбачені нові рішення по активній і пасивній безпеці [2]. Основна кількість ДТП через технічну несправність транспорту викликана відмовами в робочій гальмівній системі (32,5 %), зовнішніх світлових приладів (26,5 %), ходової частини або зносом шин (19,4 %), рульового управління (12,6 %) [6]. Основна частина (45,4 %) ДТП пов'язана з технічними несправностями автомобілів, що знаходяться в експлуатації від 5 до 10 років. Тяжкість наслідків при таких ДТП склала 24 загиблих з 100 потерпілих. Близько половини всіх подій вчинені водіями автомобілів, термін експлуатації яких склав більше 10 років. Для таких ДТП характерна дуже висока тяжкість наслідків (28 %).

Визначити відносну долю різних чинників серед причин аварійності можна за результатами аналізу статистики Національної поліції стосовно ДТП із постраждалими за 2019 рік [6]. Для наочності, на рисунках 1 та 2 представлені відповідні колові діаграми.

У п'ятірку найбільш поширених причин ДТП входить перевищення безпечної швидкості, керування у нетверезому стані, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть і не дотримання дистанції. На них припадає майже 74 % від загальної кількості ДТП в Україні.

Серед найпоширеніших причин смертей в результаті ДТП поліція називає перевищення безпечної швидкості, керування у нетверезому стані, порушення правил маневрування, виїзд на зустрічну смугу і перехід через дорогу в невстановленому місці. На них припадає 84 % людських жертви серед усіх ДТП.

Серед найпоширеніших причин травм на дорозі - перевищення безпечної швидкості, керування у нетверезому стані, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть і виїзд на зустрічну смугу (рис. 2). На них припадає майже 75 травмованих в усіх ДТП.



Рисунок 1 – Розподіл ДТП за причинами виникнення за 2019 рік

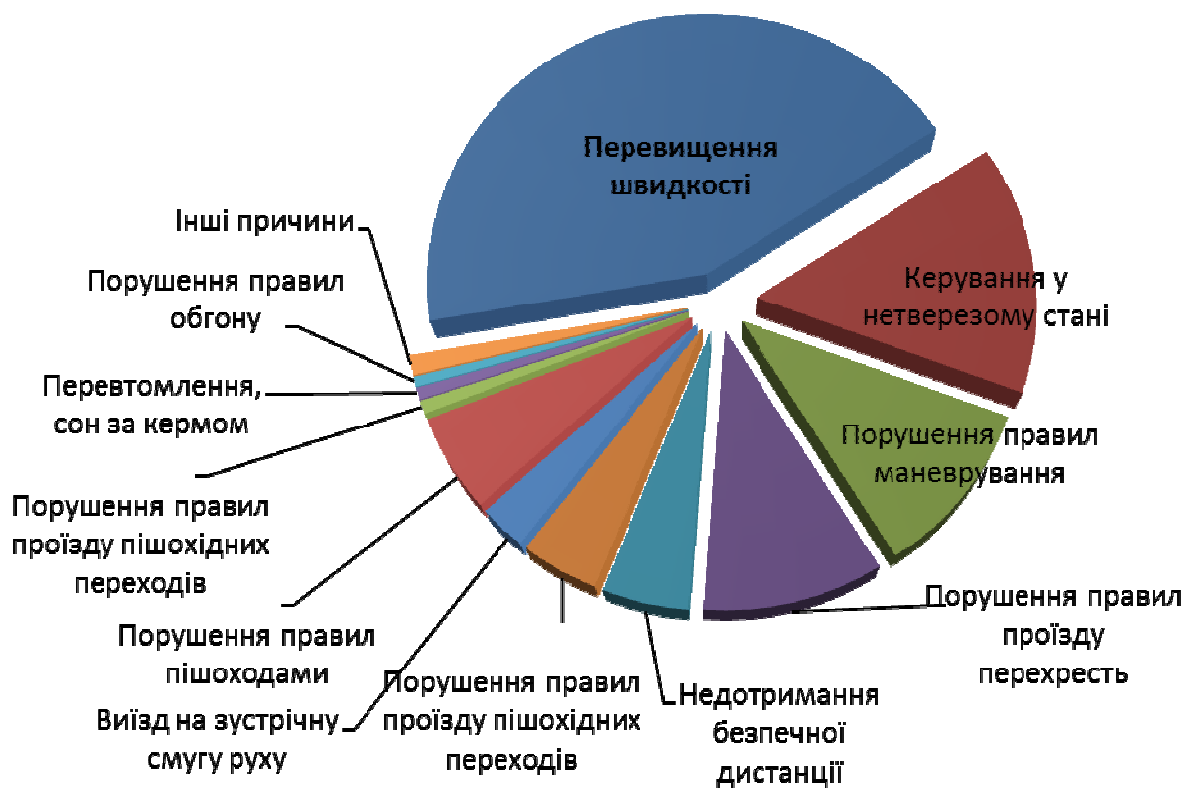


Рисунок 2 – Розподіл ДТП з загиблими за причинами виникнення за 2019 рік

Можна побачити, що перевищення швидкості становить 43 % від усіх ДТП із загиблими.

Таким чином, перевищення швидкості або неправильно обрана швидкість є одним із головних факторів безпеки дорожнього руху в Україні. Більшість експертів в галузі безпеки дорожнього руху також вважають, що єдиним найважливішим чинником смертності на дорогах України, як і в усьому світі, є невірний вибір швидкості, що зазвичай інтерпретується як використання невідповідної реальним умовам руху швидкості транспортного засобу, або перевищення встановленої швидкості. Отже, основним напрямком вирішення проблеми безпеки дорожнього руху в Україні можна вважати впровадження ефективної системи управління швидкістю руху, ключовим елементом якої має стати контроль швидкісного режиму руху.

Література

1. Al Haji, G., (Dissertation No. 1100) 2007. Road Safety Development Index (RSDI). Theory, Philosophy and Practice. Linköping Studies in Science and Technology, Sweden. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:23510/FULLTEXT01.pdf>

2. Гуржій Т.О. Актуальні проблеми державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://applaw.knu.ua/index.php/arkhiv-nomeriv/1-1-2012/item/34-aktualni-problemy-derzhavnoho-kontrolyu-u-sferi-bezpeky-dorozhnoho-rukhu-huzhii-t-o>

3. Доклад о глобальной дорожной безопасности [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/ru/

4. Carthy, T., Chilton, S., Covey, J., Hopkins, L., Jones-Lee, m., Loomes, G., Pidgeon, N. and Spencer, A. (1998). On the contingent valuation of safety and the safety of contingent valuation: Part 2 - The CV/SG “chained” approach. *Journal of Risk and Uncertainty*, 17(3), 187-213.

5. Смертність на українських дорогах у 7 разів вища, ніж у ЄС [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.pravda.com.ua/news/2018/09/3/7190964/>

6. Статистика ДТП в Україні [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>