

УДК351.811

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

*Є. М. Базар, викладач 1-ї категорії
ТК ТНТУ ім. І. Пулюя м. Тернопіль*

Українці гинуть у «невидимій» війні на дорогах – кількість жертв та постраждалих внаслідок ДТП вражає. 12 липня 2020 року близько 17:20 на Столичному шосе під Києвом сталася масштабна аварія Водій Mercedes-Benz CL зіткнувся з двома машинами, одна з яких Hyundai. У легковику їхала сім'я з п'яти осіб - двоє дорослих (загинули відразу), дівчинка 8-років (також загинула) і ще двоє хлопчиків 10 і 12 років, яких відвезли до лікарні в критичному стані. Пізніше 10-річний хлопчик помер. А загалом по всій Україні з початку 2020 року сталося 57 929 дорожньо-транспортних пригод. При цьому 1209 ДТП мали летальний результат. За цей період у зоні ООС через обстріли бойовиків з непідконтрольних територій Донецької і Луганської областей загинуло 70 військовослужбовців. І хоча ці показники порівнювати недоречно, кожен громадянин України може уявити собі масштаби трагічних подій не лише на фронті, але й на дорогах нашої держави.

Але чи дійсно ситуація на дорогах в Україні вимагає посилення відповідальності? Якщо вірити офіційній статистиці поліції, то за останні кілька років в Україні суттєво зменшилась кількість загиблих в дорожніх аваріях. Однак є підозра, що офіційна статистика дещо занижена, а втрати від ДТП на 30-50% вищі. Навіть за офіційною статистикою смертельних ДТП в Україні в п'ять разів більше, ніж у країнах Євросоюзу. Щороку в Україні в дорожньо-транспортних пригодях гинуть більше 3 тис осіб і понад 30 тис отримують травми. Щорічно через ДТП країна втрачає 5 млрд доларів або 2,5% ВВП.

Є причини вважати, що офіційна статистика занижує кількість загиблих і травмованих у ДТП. Про це ЕП повідомила заступник директора Центру демократії і верховенства права CEDEM Олеся Холопик. Це аналітично-адвокаційний центр, який з 2005 року працює в громадському секторі України за підтримки уряду Швеції.

О. Холопик наводить три аргументи на користь своєї тези.

По-перше, в країні нема нормативно-правового документа щодо врегулювання порядку обліку ДТП. Такий документ діяв з 2005 року на підставі постанови Кабміну №538. 30 березня 2016 року він втратив чинність. "Зараз у патрульних поліцейських нема прямого обов'язку збирати всю інформацію про ДТП", — пояснює експерт.

По-друге, відсутня синхронізація інформації між Нацполіцією та установами охорони здоров'я. Людина, яка після ДТП потрапила до лікарні і померла протягом 30 днів, не потрапляє до статистики. Дані МВС і МОЗ відрізняються на 50%

По-третє, дані Нацполіції щодо кількості ДТП відрізняються від даних обласних управлінь поліції [1].

Про заниження офіційної статистики щодо загиблих і травмованих у ДТП говорять і активісти громадської організації "VisionZero для України". Тому для оцінки стану аварійності в Україні приведемо дані Державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М. П. Шульгіна»[2].

Фахівцями цього інституту було проведено аналіз статистики ДТП по Україні та на автомобільних дорогах державного значення за 2018 рік. Попередній аналіз статистичних даних показує позитивну динаміку, а саме – зменшення кількості ДТП та кількості загиблих у ДТП в порівнянні з минулим роком. На рисунку 1 показана діаграма зміни кількості ДТП по Україні за 2010-2018 роки. Дещо дивним може здатись зменшення кількості ДТП в 2014-2015-му роках. Адже це саме в цей період була ліквідована ДАІ і за дорожнім рухом ніхто не контролював. А ось з 2016-го року національна поліція почала приділяти увагу ситуаціям на дорогах і в цей

період кількість ДТП зростає. Нам не вдалось відшукати якогось пояснення цьому факту. Судячи з діаграми, можна було б понадіятись, що міри, прийняті державою дали свої наслідки і з 2018-го року число ДТП піде на спад. Але 2019 рік знову показав їх зростання, тільки по офіційних даних поліції Кількість ДТП на дорогах України за 2019 рік сягнула 160 675 випадків. 26 052 з цих ДТП — із потерпілими, у яких загинуло 3454 людини та 32 736 — травмовано.[3].



Рисунок 1 – Динаміка ДТП по Україні за 2010-2018 роки

З початку 2020 року в Україні сталося 57 929 дорожньо-транспортних пригод. При цьому 1209 ДТП мали летальний результат. Про це свідчать дані Опендатабот у вівторок, 14 липня. У порівнянні зі статистикою за аналогічний період 2019 року кількість смертельних ДТП зростає на 14,3%, а загальне число ДТП із постраждалими збільшилося на 4,2%. Попри те, що в піковий період карантину кількість автомобілістів на дорогах зменшилася - від 20% до 60%, число аварій значно зросло.[4].

Недостовірні статистика не дозволяє виявити й об'єктивно оцінити реальний масштаб смертності і травматизму в результаті ДТП. Це блокує впровадження адекватних контрзаходів щодо зниження смертності і травматизму на дорогах. Важливі не тільки об'єктивні дані про кількість загиблих і постраждалих. Українці важливо збирати розширений набір даних щодо кожної ДТП. Зокрема — де сталася подія із зазначенням координат, час, погодні умови, стан доріг, світлофорів, розмітки та штучного освітлення, особливості травм, вік постраждалих, чи були вони пристебнуті, наявність в крові алкоголю та наркотиків.

Навіть за офіційною статистикою безпека дорожнього руху в Україні вкрай низька порівняно з країнами ЄС. Так, у Німеччині, Великобританії та Іспанії на 1 млн осіб гине вдвічі менше людей, ніж в Україні, хоча кількість населення там на мільйони і десятки мільйонів більша. Однак порівнювати за цим показником держави Євросоюзу та Україну не можна. Причина в тому, що рівень автомобілізації в країнах ЄС приблизно однаковий — 500 авто на тисячу осіб. В Україні на тисячу осіб припадає лише 202 автомобілі, тобто у 2,5 рази менше, ніж в країнах Євросоюзу. В Україні, за даними Міністерства інфраструктури, — 6,9 млн машин на 42 млн осіб. Дослідницька організація Worldlifeexpectancy на основі даних Світової організації охорони здоров'я склала рейтинг країн за смертністю у ДТП. Для цього вони врахували кількість смертей в аваріях на 100 тисяч населення. Згідно з останніми даними, показник України становить 9,11 смертей на 100 тисяч населення. При цьому дослідники віднесли Україну до країн з "низькою" кількістю смертей у ДТП. У рейтингу Україна посідає 131 місце. На першому місці перебуває Зімбабве з 75 смертями на 100 тисяч населення, а найкращі позиції - 182 та 183 місце - ділять Швеція та Мікронезія, у яких показник смертності трохи перевищує 2 людини на 100 тисяч.

Чому ж такі низькі показники безпеки в нашій державі, від чого залежить безпека руху на наших дорогах? Відповідь проста: перш за все, це наші не зовсім безпечні дороги; це байдужі до правил дорожнього руху учасники цього руху; це невідповідні транспортні засоби, якими користуються учасники дорожнього руху.

З цього приводу можна виділити дві основні позиції як і в рядових громадян, так і в чиновників різного і навіть вищого рангу. Одні вважають що головним є підвищення контролю і посилення відповідальності за порушення Правил дорожнього руху. В цьому напрямку вже дещо зроблено. Знижено дозволену швидкість в населених пунктах до 50 км/год. Підняті розміри штрафів за деякі порушення. Відновлено контроль за швидкістю та нарешті запустити систему фото-відеофіксації порушень ПДР. Інші вбачають основну причину ДТП в незадовільному стані наших доріг. При чому мається на увазі не стільки рівне гладке покриття, як відповідність дороги умовам безпечного руху. А це наявність розділювальної смуги між зустрічними потоками, кільцеві перехрестя, розмітка проїзної частини, наявність і інформативність дорожніх знаків, огороження дороги.

Для підвищення безпеки руху на дорогах ключовим повинно бути забезпечення на відповідному рівні автодорожньої інфраструктури власниками доріг, якими в переважній більшості є держава. Дороги мають бути безпечними! Це стосується не тільки верхнього покриття доріг, а й самого планування прокладених шляхів: дорожніх розв'язок, перехресть, обладнання технічними засобами регулювання дорожнього руху тощо. Проектування повинне виходити не тільки з економічної доцільності, а перед усім – з позиції безпеки подальшої експлуатації [5].

Другим базовим фактором, що впливає на безпеку руху є самі учасники цього руху. Низький рівень розуміння теоретичних засад, що лежать в основі положень ПДР, формальна практична підготовка водіїв сприяють низькій компетентності майбутніх кермувальників механічними транспортними засобами. В кожного з учасників дорожнього руху на рефлексному рівні має бути вироблений інстинкт дотримання ПДР і велика відраза свідомого їх порушення та глибоке розуміння наслідків і відповідальності за скоєнні правопорушення [6].

Потрібно згадати і про третій фактор. До автобусних перевезень пасажирів повинен допускатись тільки рухомий склад великих спеціалізованих автопідприємств в яких є і достатня ремонтна база, і досвідчений персонал, діє служба безпеки руху, регулярно проводяться передрейсові технічні огляди рухомого складу і медогляди водіїв.

Література:

1. Всеволод Некрасов. Смерть на дорозі: що приховує офіційна статистика про ДТП в Україні. Електронний варіант: Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2018/09/3/640036/>
2. Статистика аварійності за 2018 рік. Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П.Шульгіна» Електронний варіант: Режим доступу: <http://dorndi.org.ua/ua/statistika-avariynosti-za-2018-rik>
3. <https://te.20minut.ua/DTP/statistika-dtp---v-ukrayini-zaginulo-3454-lyudini-za-2019-rik-infograf-11030157.html>
4. <https://www.slovoidilo.ua/2020/07/14/novyna/suspilstvo/ukrayini-pochatku-roku-zroslo-kilkist-smertelnyx-dtp>
5. Попович П.В. Аналіз ринку автотранспортних перевезень України [Текст] / Попович П.В., Шевчук О.С., Бабій М.В., Дзюра В.О. // Вісник машинобудування та транспорту, 2017. Науковий журнал. –ВНТУ, Вінниця : ВНТУ, 2017. –Вип. №2. –С. 124-130.
6. Шевчук О.С. Вплив показників ефективності на безпеку руху вуличнодорожніми мережами [Текст] / О.С. Шевчук // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка. – Харків : ХНТУСХ, 2016. – Вип. 169. – С. 205-209.