

Рябушенко Олександр Васильович

Доцент кафедри організації та безпеки дорожнього руху Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, к.т.н., доцент

Попадинець Дмитро Миколайович

Інспектор відділу розшуку, опрацювання матеріалів ДТП та упровадження систем автоматичної фіксації порушень ПДР Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції, старший лейтенант поліції

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ СТАТИСТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД В ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Одним із найбільш ефективних та доступних методів оцінки рівня безпеки дорожнього в місті або регіоні є аналіз показників аварійності та смертності внаслідок ДТП на основі наявних статистичних даних.

При проведенні такого аналізу для окремого регіону України доцільно проводити порівняння отриманих показників з аналогічними показниками для інших регіонів або для України в цілому, що дозволить дати оцінку ефективності заходів, що проводяться в області, а також оцінити якість роботи регіональних органів та служб щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Побудова трендів показників аварійності на дорогах за період не менше п'яти років дозволяє оцінити їхню зміну на тлі загальних для України тенденцій.

У таблиці 1 надано окремі показники аварійності та смертності ДТП по місту Харкову та Харківській області за період 2017 -2021 рр, за даними відповідно Управління патрульної поліції у м. Харкові Департаменту патрульної поліції (УПП ДПП) та Головного управління національної поліції в Харківській області (ГУНП). Відповідні дані для України загалом для порівняльного аналізу було взято з офіційного сайту патрульної поліції [1].

Оскільки кількість подій для України в цілому та одного окремого регіону значно відрізняються, проведення порівняльного аналізу за абсолютними показниками буде не достатньо наочним. Тому на рис. 1 наведено графіки зміни кількості ДТП, загиблих та поранених відсотках по відношенню до 2016 року.

Така форма аналізу дозволяє оцінити тенденції зміни характеристик безпеки дорожнього руху в регіоні на фоні загальнодержавного тренду.

Таблиця 1 – Статистика ДТП по м. Харкову та області

Роки		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Харківська обл.	Всього ДТП	11730	12321	11606	11949	11911	12501
	ДТП з потерпілими	1591	1590	1524	1835	1820	1590
	Загінило, чол.	128	122	166	188	174	211
	Травмовано, чол.	2113	2051	1791	2223	2188	1810
м. Харків	ДТП з потерпілими	1099	1239	1062	1079	1031	906
	Загінило, чол.	73	88	60	56	62	60
	Травмовано, чол.	1324	1541	1267	1265	1211	1002

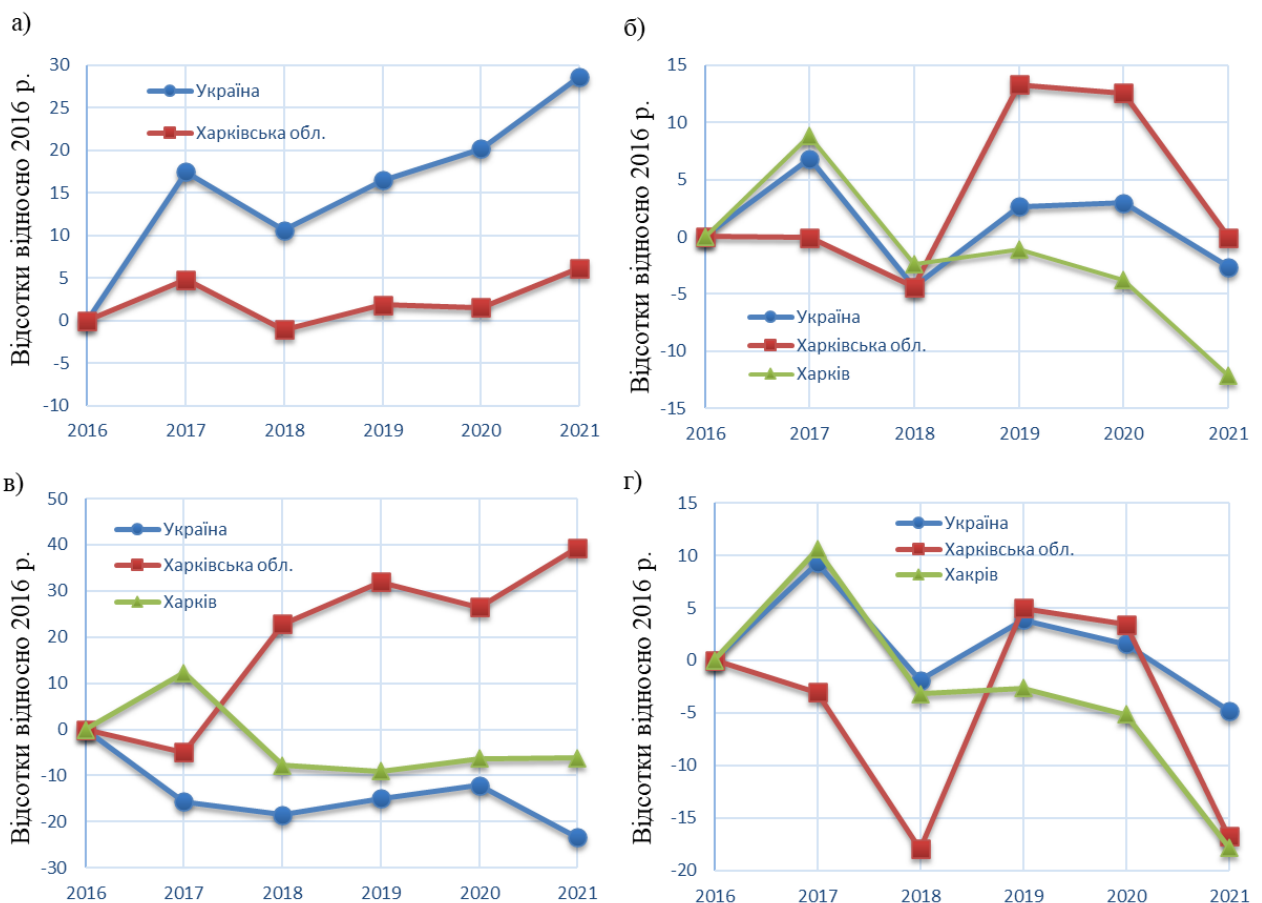


Рисунок 1 – Відносна зміна кількісних показників аварійності у відсотках порівняно до 2016 року: а) загальної кількості ДТП; б) кількості ДТП з потерпілими; в) кількості загиблих; г) кількості поранених

Можна констатувати, що за період 2016 – 2021 рр. в Україні в цілому спостерігалася тенденція до збільшення загальної кількості ДТП при майже незмінних показниках ДТП з потерпілими, кількості загиблих та поранених (коливання в межах 10 %). Кількість поранених в ДТП добре корелює з кількістю ДТП з потерпілими та в цілому має незначну тенденцію до зменшення цих показників для України та окремо міста Харкова.

Стосовно кількості загиблих слід відзначити значне зростання цього показника для Харківської області, особливо на фоні незначного по місту Харкову. Це може свідчити про наявність проблеми із забезпеченням безпеки дорожнього руху на дорогах Харківської області.

Відчутне зниження показників аварійності та смертності в ДТП по результатах 2018 р. для України та окремо міста Харкова можна пояснити зниженням з 1 січня 2018 р. максимальної дозволеної швидкості в населених пунктах з 60 до 50 км/год. Але в напутні періоди, як можна побачити з рис. 1, вплив його фактору був нівельовано.

Далі доцільно провести порівняльний аналіз розподілу загальних показників аварійності в Україні та окремо в Харківській області за принципом територіальності (рис. 2).

Як відомо, характер розселення жителів по території нашої країни в значній мірі визначає структуру і параметри транспортної системи в цілому. У містах України проживає більше 70 % всього населення, зосереджується 65-70% всіх автотранспортних засобів, причому протяжність міських вулично-дорожніх мереж (ВДМ) в 4 рази менше, ніж протяжність автомобільних доріг в сільській місцевості [7].

На рис. 2.а можна побачити, що 80 % пригод були скоєні в населених пунктах України, в той час як за межами населених пунктів – лише 20 %. При цьому понад половини (51 %) таких ДТП зареєстровано на території великих міст, 17 % - на території районних центрів та 9 % в інших містах. В менших населених пунктах, що не є містами, трапилось 23 % ДТП. Таким чином, населені

пункти в цілому та зокрема великі міста в Україні можна вважати місцями концентрації аварійності.

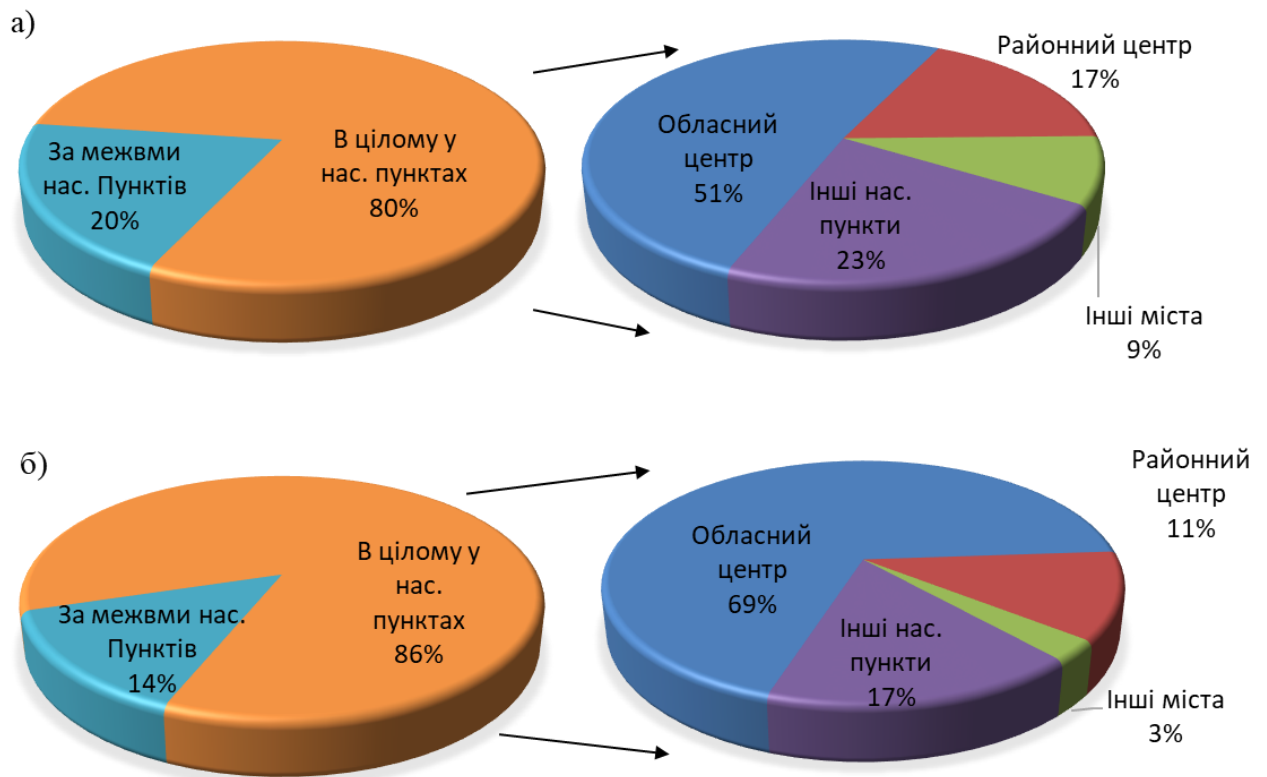


Рисунок 2 - Відносний розподіл ДТП з потерпілими за місцем скоєння: а) в цілому для України; б) для Харківської області

В харківському регіоні (рис. 2.б) картина відносних показників аварійності є ще більш виразною. Зокрема, в межах населених пунктів трапилось 86 % всіх ДТП з потерпілими, з них безпосередньо в межах міста Харкова – 69 %, тобто переважна більшість. Причиною такого розподілу може бути значно більша завантаженість ВДМ обласного центру у порівнянні з вулицями та дорогами за межами міста та в інших населених пунктах.

Також цікавий результат можна отримати, порівнявши статистичні дані ДТП окремо для міста Харкова та області (рис. 3).

На рис. 3 можна побачити значне перевищення кількості ДТП, скоєних в межах міста над ДТП, що трапилися в межах області (78% і 22% відповідно). Різниця в кількості пригод з потерпілими вже не настільки значна (59% проти

41% на користь міста). Ще менше відрізняються дані по числу травмованих в результаті ДТП (56% і 44% відповідно). Разом з цим, різночуже відрізняється картина по числу загиблих в ДТП - в межах міста за досліджений період загинуло значно менше людей, ніж в місті в співвідношенні 28% до 72%. Можна припустити, що причиною такого співвідношення показника смертності є вищий швидкісний режим на дорогах Харківської області в порівнянні з режимом руху в межах міста.

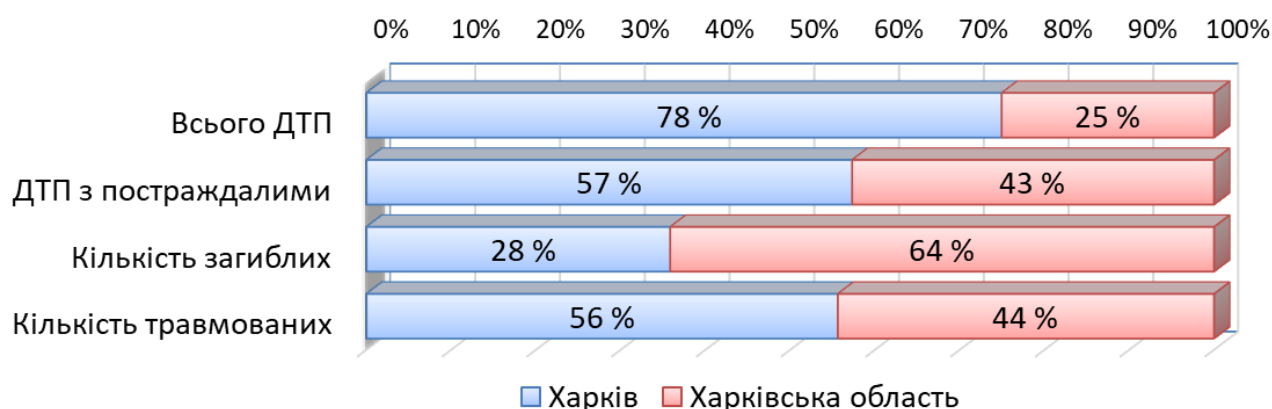


Рисунок 3 - Порівняння відносних показників аварійності та смертності в ДТП на дорогах Харкова та області

Таким чином, за результатами порівняльного аналізу статистики ДТП, можна відзначити наявність проблеми із забезпеченням безпеки дорожнього руху на дорогах Харківської області.

Список використаних джерел

1. Road Safety Annual Report 2021. OECD Publishing, Paris., available at: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
2. Патрульна поліція України. Офіційний сайт. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 11.02.2022).
3. 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.