

# ПРИЧИНИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД В УКРАЇНІ, ШЛЯХИ ЇХ ПОПЕРЕДЖЕННЯ І ПРОФІЛАКТИКИ

**Гаркуль В. В.**

*директор автошколи «Академія»,*

**Опара Н.М.**

*к.с.-г.н., доцент кафедри безпека життєдіяльності,*

*Полтавська державна аграрна академія*

*м. Полтава*

Щороку на дорогах світу гинуть 1,25 мільйон людей, а 50 мільйонів людей дістають травми.

Кількість дорожньо-транспортних пригод (ДТП) в нашій країні, що мають смертельні наслідки вчетверо більше ніж в країнах Європейського Союзу.

Щодня в Україні внаслідок ДТП потерпає більше 100 осіб, а більше ніж 10 – гине. Правила дорожнього руху та Кодекс цивільного захисту України дають наступне тлумачення терміну: «Дорожньо-транспортна пригода: це подія, що сталася під час руху дорожнього транспортного засобу, внаслідок якої загинули або зазнали травм люди чи заподіяна шкода майну».

Серед головних причин нещасних випадків на транспорті можна виділити наступні групи:

1. Незадовільний стан доріг та дорожньої інфраструктури.
2. Порушення правил дорожнього руху та перевезень пасажирів.
3. Порушення режиму праці та відпочинку.
4. Нехтування правилами та вимогами безпеки.
5. Технічна несправність транспортних засобів, їх зношення.
6. Управління транспортом у стані алкогольного сп'яніння.

Статистичні дослідження показали в основному ДТП стаються через те, що водії, пасажирів, велосипедисти, пішоходи порушують правила дорожнього руху, працівники автотранспортних підприємств — правила технічної експлуатації транспортних засобів, а також через поганий контроль за станом доріг та організацією регулюванню вуличного руху.

60 % ДТП стається з вини водіїв:

- керування транспортом у стані алкогольного сп'яніння;
- недотримання черговості проїзду, перехресть, дистанції;
- перевищення швидкості;
- порушення правил обгону і виїзду на зустрічну смугу;
- експлуатація технічно несправних транспортних засобів;
- 25 % ДТП стаються з вини інших учасників дорожнього руху —

пішоходів;

- перехід у недозволеному місці;
- раптовий вихід на проїзду частину.

Одним з важливих показників, що впливає на оцінку збитків від ДТП, є середнє значення вартості людського життя, яке залежить від рівня економічного розвитку країни, соціальних стандартів та інших показників.

Середня вартість людського життя становить:

- у Великобританії — 1,2 мільйонів євро;
- у Нідерландах — 4 мільйони євро;
- у США — від 3 до 5 мільйонів доларів;
- у Фінляндії — 2,2 мільйонів євро.

Незважаючи на численні заходи держави для поліпшення ситуації на автодорогах і підвищення безпеки перевезення людей та вантажів в Україні досі немає документа, який регламентує облік дорожньо-транспортних пригод.

Порядок обліку ДТП скасовано постановою КМУ від 30.03.2016 року № 252 — цей документ передбачав ведення державного обліку ДТП.

Також Законом України «Про національну поліцію» ліквідовано Державну автомобільну інспекцію МВС України (з вересня 2012 року окремі функції ДАІ передані патрульній поліції Національної поліції України), яка відповідає за формування державної статистики з аварійності.

Через ці скасування та ліквідації ми не маємо об'єктивних статистичних даних про кількість ДТП в Україні та їх наслідки..

Так, у 2014 році на 46 мільйонів населення в Україні тоді припадало близько 8 мільйонів автомобілів .

Щороку в ДТП гинуть понад 4,5 тисячі осіб, з яких 40 % - пішоходи.

У відповідності з останніми вимогами рекомендується фахівцями, що пов'язані з питаннями транспортної безпеки, ретельно ознайомитись з міжнародним стандартом ISO 39001:2012, IDT «Road traffic safety (RTS) management systems – Requirements with guidance for use» (Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанови щодо застосування), який дає змогу визначати ризики в процесі експлуатації транспортних засобів, організувати ефективне управління ними та звести до мінімуму негативні наслідки ДТП.

Нормальна тривалість робочого часу водіїв не повинна перевищувати 40 годин на тиждень. Якщо не може бути додержана встановлена тривалість робочого часу, допускається запровадження підсумованого обліку робочого часу. В такому разі нормальна тривалість робочого дня не може перевищувати 10 годин. Внутрішньозмінні регламентовані перерви дня відпочинку повинні встановлюватися з урахуванням умов і характеру праці водія . Першу перерву встановлюють через 2-3 години після початку роботи на лінії, у другій половині дня регламентовані перерви по 10 хвилин встановлюють не рідше ніж через кожні 2 години. Тривалість безперервного водіння рекомендується обмежити двома годинами.

Перерва для відпочинку і харчування встановлюється тривалістю 40-60 хвилин, але не більше ніж дві години, бажано в середині робочої зміни, але не пізніше ніж через чотири години після початку роботи.

Заборонено залучати до надурочних робіт водіїв:

- зі стажем роботи менш ніж три роки;
- віком понад 55 років;
- які часто й тривало хворіють.

Тривалість робочої зміни для них не повинна перевищувати десять годин.

У 2018 році Мінінфраструктури підготувало відповідний проект

постанови КМУ про внесення змін до «Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» .

В проекті було запроваджено:

1. Із січня 2019 року на всіх транспортних засобах (ТЗ), у яких більше ніж 9 місць для сидіння (разом з місцем водія), мали бути встановлені тахографи (йдеться про мікроавтобуси (буси) й автобуси-лайнери). Ці прилади реєструватимуть швидкість, тривалість часу, який водій провів за кермом (за нормою не більше 9 годин), шлях, який проїхав ТЗ (не більше 500 кілометрів на добу). Виняток — ТЗ на приміських маршрутах дальність до 50 кілометрів.

2. 3 січня 2020 року заплановано заборонити експлуатацію автобусів для перевезення пасажирів, переобладнання з вантажних, окрім категорії М2 (понад 8 місць, вага до 5 т).

3. 3 січня 2021 року — заборонити експлуатацію автобусів не обладнаних ременями безпеки, окрім пасажирських ТЗ на міських маршрутах.

27 вересня 2018 року набув чинності Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів». Закон, зокрема, передбачає істотне підвищення штрафів за порушення ПДР.

Найчастіше в ДТП травмуються або гинуть водії. Враховуючи першопричини ДТП, визначені у процесі досліджень, більше уваги необхідно приділяти людському чиннику. У цілому ж усі заходи профілактики важливі й потрібні.

Серед них — культура дорожнього руху та безпеки праці , соціальна реклама, ефективне навчання й перевірка знань з питань охорони праці, проведення інструктажів і медичного обстеження , створення безпечних умов праці та використання технічно справних транспортних засобів.

### **Список використаних джерел**

1. Статистичні дані ДТП центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС України.
2. Волошин Г.А. Аналіз дорожньо-транспортних пригод / О. Г. Волошин, В. П. Мартинов, А. Г. Романов.- М.: Транспорт, 1987.
3. Дорожньо-транспортні пригод. Критерії оцінки дій водія / С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. - Х.: Факт, 2004.