

Кишун В.А., доцент кафедри автомобілів і транспортних технологій, к.е.н.
Зінюк Р.Л., магістрант кафедри автомобілів і транспортних технологій
Луцький національний технічний університет

ЯКБИ ETSC ОЦІНЮВАЛА УКРАЇНУ

У 2023 році щорічну нагороду Європейської ради з безпеки на транспорті (ETSC) отримала Польща, яка зуміла за 10 років суттєво знизити смертність на своїх дорогах. За період з 2012 по 2022 роки кількість жертв зі смертельними наслідками в країні знизилася на 47%, що навіть краще за середнє зниження в Євросоюзі (22%). Статистика зменшення втрат на польських дорогах може стати прикладом для всього ЄС. У 2022 році на польських дорогах загинуло 5 осіб на 100 тис. населення, а у 2012-му – 9,3 на 100 тисяч [14].

У найближчого претендента на нагороду, Італії, у 2022 році на дорогах загинуло 5,4 особи на 100 тис. населення. Між іншим, найкращу статистику в Європі щодо безпеки на дорогах у 2022 році мали Норвегія та Швеція з показниками 2,1 та 2,2 смерті на 100 тисяч населення відповідно. А ось на дорогах Євросоюзу загальний показник минулорічної смертності зріс на 4% – до 20 679 загиблих. Така тривожна тенденція не відповідає початковому плану ЄС та ООН щодо дворазового скорочення смертей на дорогах до 2030 року. Для цього вже з 2019-го у Євросоюзі кількість жертв щороку мала би знижуватися на 17,2%, але цього не сталося – жертв більше [1].

Успіх на дорогах Польща забезпечила завдяки кільком ключовим моментам, що допомогли не лише знизити смертність і врятувати життя сотень людей, а й підвищити дисципліну на дорогах і частково вгамувати злісних порушників правил дорожнього руху та водіїв у стані алкогольного сп'яніння. Перелік вжитих заходів щодо скорочення смертності на дорогах включав:

- а) комплексну національну програму безпеки дорожнього руху Польщі на 2021–2030 роки, метою якої було скоротити кількість смертей та серйозних травм на 50%;
- б) великомасштабну чотирирічну програму «Безпечна дорожня інфраструктура»;
- в) розширення мережі камер контролю швидкості та далекомірних камер;
- г) збільшення кількості перевірок за керування у нетверезому вигляді (у середньому на 19% щорічно) у період з 2010 по 2019 роки;
- г) впровадження системи «аварійного коридору», що дозволяє транспортним засобам екстрених служб під'їжджати до місць зіткнень на автомагістралях [1].

Водночас слід зауважити, що обмеження максимальної швидкості 140 км/год на польських автомагістралях перевищує встановлені 130 км/год у більшості країн Євросоюзу.

Повністю позбутися аварій не вдалося, але смертність на дорогах впала до рекордно низького рівня після запровадження жорсткіших штрафів за перевищення швидкості. «За десять років Польща значно підвищила безпеку дорожнього руху і показала приклад серйозного ставлення до цього питання. Було щире прагнення покращити інфраструктуру та посилити правозастосування – усі ключові фактори цього вражаючого скорочення», – підкреслив виконавчий директор Європейської ради безпеки на транспорті Антоніо Авеносо [1].

В Україні кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення у передвоєнні роки склала: 2017 рік – 8,1 особи; 2018 рік – 8,0 осіб; 2019 рік – 8,2 особи; 2020-й – 8,5 особи; 2021-й – 7,8 особи при чисельності мешканців 42,2...41,6 мільйона [2, 3]. Аналізуючи перелік вжитих заходів щодо скорочення смертності на дорогах України відносно Польщі можна констатувати наступне:

– за пунктом а): в Україні була розроблена та схвалена Кабінетом Міністрів розпорядженням № 430-р від 30 травня 2018 року «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року», яка передбачала, зокрема, зменшення рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод на 100 000 населення – на 50% до 2030 року. За початок відліку був взятий 2017 рік. [4].

– за пунктом б): в Україні була розроблена і діяла Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, однак через запровадження воєнного стану не усі завдання і заходи з її реалізації були виконані [5];

– за пунктом в): відбувається, щоправда із запізненням розширення мережі камер контролю швидкості і станом на середину літа 2024 року їх нараховувалося 265 одиниць, хоча на кінець 2023-го їх мало бути 310 одиниць (див. додаток 2 [5]) [6];

– за пунктом г): придбання 680 спеціальних технічних приладів для встановлення стану алкогольного та наркотичного сп'яніння дозволить збільшити кількість перевірок водіїв, які перебувають за кермом (див. додаток 2 [5]);

– за пунктом г): в Україні термін «аварійний коридор» не закріплений у правилах дорожнього руху, тому три громадські організації – Українська асоціація аудиторів безпеки автомобільних доріг, Центр

демократії та верховенства права і «Vision Zero» у грудні 2022 року організували круглий стіл та вийшли до уряду з ініціативою запровадити в Україні так зване правило екстрених коридорів [7].

«Екстрений коридор» означає тимчасову смугу шириною не менше 3,0 метрів, призначену для безперешкодного руху оперативних транспортних засобів зі спеціальними сигналами, яку водії утворюють під час затору між крайньою лівою смугою руху та сусідньою до неї. Правило діє, якщо виник затор: транспорт їде дуже повільно, зазвичай до 5 км/год, або взагалі не рухається.

Водії транспортних засобів, що знаходяться у заторі або повільно рухаються у транспортному потоці зобов'язані завчасно, до появи транспортних засобів із увімкненими спеціальними сигналами, створити екстрений коридор, який може використовуватися виключно транспортними засобами швидкої медичної допомоги, оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, поліції (та транспортними засобами, які супроводжуються поліцією), що рухаються з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями. Рух екстреним коридором або блокування його іншими транспортними засобами заборонені.

Схема створення аварійного коридору в усіх країнах однакова: його формують між крайньою лівою смугою та смугою правіше від неї (див. рис. 1) [7]. Для цього водії на всіх смугах, окрім лівої, мають змінитися якомога правіше. Водії крайньої правої смуги можуть виїжджати на узбіччя, якщо воно укріплене.



Рисунок 1 – Схема створення аварійного коридору

У низці європейських держав водіїв законодавчо зобов'язують створювати «аварійний коридор» (emergency/rescue lane). За даними Європейської ради з транспортної безпеки, запровадження обов'язкового екстреного коридору на 40% збільшує шанси людини вижити після нещасного випадку [7].

На переконання учасників круглого столу, зі зростанням рівня автомобілізації та тривалою невизначеністю воєнної ситуації в Україні затори на автодорогах за межами міст і далі будуть частою й відчутною проблемою для України. Тож радикальним вирішенням цієї проблеми в Україні має стати закріплення у Правилах дорожнього руху вимога для водіїв: створювати аварійний коридор за схемою, яка успішно працює в інших державах Європи і допомагає рятувати життя.

Висновки. Заходи, які вживає Україна з метою покращити статистику ДТП на вітчизняних дорогах кореспондуються з прийнятими рішеннями сусідньої Польщі, яка отримала у 2023 році щорічну нагороду Європейської ради з безпеки на транспорті знизивши за 10 років кількість загиблих на 100 тис. населення з 9,3 осіб до 5-ти. Однак їх недостатньо, або вони з різних причин не виконуються повністю (у тому числі через воєнний стан), а показник смертності на вітчизняних дорогах сьогодні перевищує польський у півтора рази. Відповідно досягти очікуваних результатів у 2030 році (4 загиблих на 100 тис. населення) буде проблематично, якщо не вжити більш рішучих заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на вітчизняних дорогах.

Література

1. Валентин Ожго. У Польщі знизили смертність від ДТП удвічі: що для цього зробили. URL: https://auto.24tv.ua/u_polshchi_znyzyly_smertnist_vid_dtp_udvichi_shcho_dlja_tsoho_zrobyly_n46050
2. Статистика ДТП в Україні. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.
3. Чисельність населення України з 1990 по 2022 pp. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/reference/people/>.
4. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
5. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>.
6. Причиною понад 41% всіх ДТП є перевищення дозволеної швидкості руху – поліція. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3872298-pricinou-ponad-41-vsih-dtp-e-perevisenna-dozvolenoj-svidkosti-ruhu-policia.html>.
7. Віктор Загребя, Максим Шульга. Екстрені коридори: «Секунди, що рятують життя». URL: <https://cedem.org.ua/analytics/ekstreni-korydory/>.