

## **ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ МОЛОДИХ ВОДІЇВ**

**Ключові слова:** *автотранспортні засоби, молоді водії, безпека руху, дорожньо-транспортний травматизм*

Дорожньо-транспортний травматизм у молодих водіїв, пасажирів, яких вони перевозять, інших людей, що потрапили в аварію з їх вини, є однією з актуальних проблем в усьому світі. Протягом десятиліть вона вважається одною з найактуальніших проблем суспільства. Ефективні способи профілактики аварійності серед молодих водіїв – підвищення мінімального віку отримання посвідчення водія та дозвіл молодим починаючим водіям керувати транспортним засобом лише в ситуаціях, пов'язаних з меншим ризиком, – передбачають пошук компромісів між потребами в забезпеченні мобільності для молоді та вимогами до збереження безпеки як самих молодих водіїв, так і інших учасників дорожнього руху. Безпека руху молодих водіїв є однією з найважливіших проблем в усіх країнах світу з розвинутою автомобілізацією. Термін «молоді» практично усюди визначається так: нижня межа «молодого» віку залежить від правил, що встановлюють мінімальний вік видачі посвідчень водія на право керування транспортним засобом; верхня – не так очевидна, але в більшості країн складає 24 роки.

За даними зарубіжних досліджень, кількість дорожньо-транспортних пригод (ДТП), особливо аварій з тяжкими наслідками, з вини водіїв у віці від 18 до 24 років значно перевищує середні статистичні показники. З врахуванням чисельності цієї вікової групи рівень ризику, пов'язаного з молодими водіями, в 3 рази вище рівня ризику в інших вікових групах. Аналіз аварійності, що враховує вид автотранспортного засобу, дальність пробігу, проведений за кермом час, показує, що молоді водії мотоциклів від 8 до 40 раз частіше потрапляють в небезпечні ситуації, ніж інші учасники дорожнього руху.

За відомостями з 23 країн – членів Європейської економічної комісії ООН, доля водіїв легкових автомобілів у віці від 21 року до 24 років, що загинули в ДТП, в 2 рази перевищує долю водіїв у віці від 25 до 64 років.

Причини високого рівня ДТП з вини молодих водіїв такі: суб'єктивна уява про свої здатності, обумовлена великим бажанням керувати транспортним засобом; надлишкова самовпевненість, переоцінка своїх навиків водіння; прагнення до самоствердження, випробування власних сил; бажання уразити інших, затвердження почуття власної гідності; пошук гострих відчуттів; водіння для задоволення у вечірній, нічний час і по вихідних днях; вплив однолітків на поведінку за кермом; недосвідченість.

При цьому на практиці велике значення мають вікові психофізіологічні особливості водіїв молодого віку і їх невеликий досвід управління транспортними засобами, що виражається в ризикованому водінні (їзда на великій швидкості, недотримання дистанції, швидкі прискорення, різкі маневри).

Заходи підвищення безпеки умовно підрозділяються на дві категорії:

- ті, що передбачають надбання досвіду до отримання посвідчення водія;
- ті, що мають на меті зменшити ризик після отримання посвідчення.

Найбільш успішним способом зменшення вірогідності попадання молодих водіїв в ДТП і зниження тяжкості їх наслідків за кордоном визнана зміна мінімального віку, що надає право керувати транспортним засобом.

Одним з шляхів скорочення кількості ДТП з вини молодих водіїв є заборона видачі посвідчень водія до певного віку. У різних країнах мінімальний вік, що надає право отримати посвідчення водія, коливається від 14 (для водіїв мопедів в Монако) до 24 років (для водіїв важких мотоциклів в Австрії). Зазвичай існує градація віку, при досягненні якого дозволяється управляти транспортними засобами різних категорій.

У більшості країн існує система офіційних курсів навчання водіїв, на яких молодь не лише навчається навичкам керування транспортним засобом, але які також переслідують мету підготувати водіїв, що більш відповідально відносяться до вимог безпеки руху. В той же час

навчання на курсах або в автошколах не є обов'язковою умовою отримання посвідчення водія в усіх країнах. У Нідерландах, у Франції не вимагається закінчення автошколи для допуску до іспитів на отримання посвідчення водія. Проте відповідно 95 і 99 % кандидатів у водії автомобілів і мотоциклів вважають за краще пройти офіційний курс навчання. У Литві і Великобританії встановлено факультативне навчання в автошколах для кандидатів на отримання посвідчення водія на право керування транспортним засобом категорії «А». В Італії обов'язкова лише теоретична підготовка майбутніх водіїв в автошколах, а набувати практичних навичок їм дозволене самостійно.

Вважається, що потрібно близько 5-6 років практики водіння або пробігу 50-100 тис. км для того, щоб міра важкості наслідків ДТП за участю молодих водіїв знизилася до рівня, властивого подіям за участю досвідчених водіїв. Способу, замінюючого практику водіння по дорогах для накопичення досвіду водіння, не існує. Тому в цілому ряді держав для зменшення небезпеки пов'язаної з водінням автомобілів ухвалюються закони і правила, встановлюючі вимоги про те, що первинний досвід повинен накопичуватися в умовах, зв'язаних з меншим ризиком. Одним з поширених способів реалізації таких вимог є системи поетапної видачі посвідчень водія.

На думку ряду зарубіжних експертів, зокрема, французьких, нині найбільш ефективними представляються саме розглянуті методи організації допуску молодих людей до керування транспортними засобами: з одного боку, навчання, що передбачає керування у супроводі досвідченого водія, з іншої – застосування систем тимчасових посвідчень.

Для зменшення ризику в перші роки керування транспортним засобом в багатьох країнах застосовуються заходи, що полягають у встановленні обмежень на використання транспортного засобу протягом періодів різної тривалості після отримання посвідчення водія. У зарубіжній практиці відомі декілька варіантів таких обмежень, відповідних юридичним і культурним умовам кожної країни.

Обмеження швидкості руху. Відомо, що висока швидкість руху транспортних засобів є одним з головних чинників, що збільшують як вірогідність скоєння ДТП, так і тяжкість їх наслідків. У зв'язку з цим у ряді країн законодавчим шляхом введені приписи, що встановлюють для молодих водіїв нижчі максимально допустимі межі швидкості, чим в цілому діючі на дорогах різних типів.

Заборона на водіння в нічний час. Статистичні дані багатьох країн свідчать, що міра ризику, якому піддаються на дорозі молоді водії (особливо хлопці), є найбільш високою в нічний час і особливо у вихідні дні.

**Висновки.** За кордоном намагаються розв'язати проблему підвищення безпеки руху молодих водіїв самими різними шляхами. Деякі країни покладаються на програми підготовки водіїв або застосовують жорсткі санкції по відношенню до порушників молодого віку. У інших країнах розробляються і вводяться системи поетапної видачі посвідчень водія, встановлюються різні обмеження на умови експлуатації транспортного засобу молодими водіями (обмеження швидкості руху транспортного засобу, допустимого рівня вмісту алкоголю в крові і так далі). На думку провідних зарубіжних фахівців, вірогідні шляхи вирішення проблеми можуть полягати не стільки в пошуку нових, скільки в адекватному застосуванні вже відомих заходів, посиленні контролю за дотриманням діючого законодавства з боку дорожньої поліції і зміні відношення суспільства до проблеми підвищення безпеки руху молодих водіїв в цілому.

#### Список використаних джерел

1. Волков В.П., Торлин В.Н., Мищенко В.М., Кашканов А.А., Кашканов В.А., Кужель В.П., Ксенофонтowa В.А., Ветрогон А.А., Склярів Н.В. Совершенствование методов автотехнической экспертизы при дорожно-транспортных происшествиях. - Харьков: Изд-во ХНАДУ, 2010. - 476 с.

2. Кашканов А.А. Безпека руху автомобільного транспорту : навчальний посібник. / А.А. Кашканов, О.Г. Грисюк. – Вінниця: ВНТУ, 2005. - 177 с.

3. Говорущенко Н.Я. Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте: монографія / Говорущенко Н.Я., Волков В.П., Шаша И.К. – Харьков: Изд-во ХНАДУ, 2007. – 361 с.