

## ВПРОВАДЖЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ СТАНДАРТІВ ЩОДО БЕЗПЕКИ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Вінницький національний технічний університет

### Анотація

*Стаття присвячена впровадженню європейських стандартів щодо безпеки руху на автомобільному транспорті. Встановлено, що впровадження європейських стандартів безпеки дорожнього транспорту є життєво важливою складовою стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та захисту життя та здоров'я учасників дорожнього руху.*

**Ключові слова:** стратегія Vision Zero, безпека дорожнього руху, заходи безпеки, технічна перевірка.

### Abstract

*The article is devoted to the implementation of European standards for road transport safety. It has been established that the implementation of European road transport safety standards is a vital component of the strategy for ensuring road safety and protecting the life and health of road users.*

**Keywords:** Vision Zero strategy, road safety, safety measures, technical inspection.

### Вступ

Безпека дорожнього руху на сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства. Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. В Україні за 2023 рік зареєстрували понад 23 тисячі 642 аварій на дорогах, унаслідок яких загинули 3 053 людини, а 29 502 – травмувалися. Ця цифра у питомому виразі (на 100 тис. населення) набагато вища порівняно з європейськими країнами. Саме тому потрібно приділяти значну увагу вивченню європейського законодавства та здійсненню практичних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму.

### Основна частина

У 2014 році Мінінфраструктури, з огляду на Угоду про асоціацію між Україною та країнами ЄС, почало активно вивчати європейське законодавство, норми якого були імplementовано в національне законодавство, у тому числі щодо організації роботи з безпеки дорожнього руху. З цього часу пройшло майже 10 років, тож можна проаналізувати пророблену роботу і дізнатись зменшилась кількість аварій чи ні. За 2014 рік в Україні сталося понад 26 тисяч 194 ДТП, загинуло 4 483 та постраждали 32 395 люди, а минулого 2023 року трапилося 23 тисячі 642 ДТП у яких загинуло 3 053 учасники та постраждали – 29 502 [3]. Тобто кількість ДТП зменшилась на 9,7% кількість загиблих зменшилась на 31,9% та кількість поранених зменшилась на 8,9%. Варто врахувати той факт, що це кількість ДТП з пораненими чи загиблими, скільки всього відбулось аварій за рік дізнатися тяжко. Причина більшості ДТП – перевищення безпечної швидкості, а також порушення правил маневрування, проїзду перехресть та пішохідних переходів. Отже можна сказати що кількість ДТП дійсно стало менше, але показник в 23 642 аварій за рік це все ще багато. Зменшення кількості загиблих після ДТП на 31,9% це значний показник, зумовлений

кращою безпекою сучасних автомобілів та порівняно кращою з 2014 роком дорожньою інфраструктурою.

Станом на зараз основним політичним документом у галузі безпеки дорожнього руху є політична заява, прийнята Організацією Об'єднаних Націй 10 жовтня 2019 р., щодо концентрації дій та досягнень в галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50 відсотків. На сьогодні в Україні питання про рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. Отримання Україною 23 червня 2022 р. статусу кандидата на вступ до ЄС актуалізує це питання й накладає додаткові зобов'язання для нашої держави щодо приведення рівня безпеки дорожнього руху хоча б до усереднених європейських показників. Модернізація цієї соціальної системи в Україні можлива шляхом запровадження відповідних стандартів[2].

Прикладом є Vision Zero — це міжнародна програма безпеки дорожнього руху, яка спрямована на створення транспортної інфраструктури без смертельних випадків або серйозних травм під час дорожнього руху. Її було започатковано у Швеції та схвалено їхнім парламентом у жовтні 1997 року [5]. Вона на теперішній час вважається квінтесенцією наукової думки й прикладом прогресивної практики зарубіжних країн у поступовому зниженні смертності на дорогах. Ця концепція переглядає саму основу ставлення до жертв ДТП. До її появи вважалося, що жертви на дорогах невідворотні, і лише ідеальна поведінка та персональна відповідальність людей може зменшити їхню кількість. Тобто, вважалося що економічно вигідніше допустити певний відсоток «супутніх втрат», аніж урегулювати всю транспортну систему. Vision Zero ставить під сумнів ці твердження, починаючи з останнього, стверджує, що рятувати життя не настільки дорого, як кажуть економісти. Прихильники цієї концепції вважають, що люди помиляються та будуть помилятися. Неможливо вимагати від усіх ідеальної поведінки та перекладати відповідальність на «недостатньо ідеальних учасників дорожнього руху» [1].

Програма пропонує такі засоби досягнення поставлених цілей:

1) Очевидним заходом безпеки є обмеження швидкості пересування автівок. Довгі прямі ділянки провокують водіїв на швидку їзду, що може бути особливо небезпечно у населених пунктах. Для зниження швидкості руху використовують фізичні викривлення смуги руху, які змушують водіїв знижувати швидкість до безпечної. Наразі Vision Zero пропонує наступні обмеження:

- 30 км/год у місцях, де можливі зіткнення машин із пішоходами, велосипедистами та людьми на мопедах;
- 50 км/год у місцях, де можливі бокові зіткнення машин;
- 70 км/год у місцях, де можливі фронтальні зіткнення машин;
- 100 км/год у місцях, де неможливі бокові чи фронтальні зіткнення (лише з нерухомими предметами).

2) Підвищення обізнаності учасників руху.

Людський фактор є і буде найбільшим модифікатором кількості ДТП. Саме тому людям постійно потрібні інформаційні кампанії, які з одного боку нагадуватимуть їм про наслідки порушення ПДР, а з іншого – пояснюватимуть вигоди від дотримання цих правил (бо психіка людей завжди вважатиме, що «це станеться з ким завгодно, але не зі мною») [4].

3) Безпека доріг та інфраструктури.

Зважаючи на те, що приголомшлива більшість українських доріг знаходяться у стані, ненабагато кращому від битого шляху, говорити про безпеку доволі складно. Транспортні розв'язки найчастіше будуються за класичною моделлю. Із одного боку, водії вже звикли до подібних конфігурацій та не плутаються, а з іншого – вже існують моделі, що довели свою ефективність із точки зору як пропускної здатності, так і безпеки.

Також важливою складовою забезпечення безпеки руху у Європі є суворі правові норми та ретельний контроль безпеки руху. Велика кількість камер які слідкують як за швидкістю так і за дотриманням ПДР розуміння відповідальності зупиняють водіїв від вчинення порушень, адже в іншому випадку можна отримати великий штраф чи взагалі позбавитись прав. Важливим внеском у безпеку дорожнього руху більшості країн Європи є технічні огляди для автомобілів. Вони є

обов'язковими, їх проводяться з регулярністю один або два рази на рік. Це допомагає упевнитись що автомобілі на дорозі є безпечними для користування.

### Висновки

Впровадження європейських стандартів безпеки дорожнього транспорту є життєво важливою складовою стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та захисту життя та здоров'я учасників дорожнього руху. Дотримання цих стандартів сприятиме зменшенню кількості ДТП, травм і смертей, що важливо для суспільства. Важливо підтримувати та прискорювати процес впровадження цих стандартів на національному рівні, наголошуючи на покращенні якості дорожньої інфраструктури, розробці ефективних планів безпеки дорожнього руху та постійному моніторингу дотримання правил дорожнього руху. Також надзвичайно важливо співпрацювати з європейськими партнерами для обміну досвідом та кращими практиками у сфері безпеки дорожнього руху. Це допоможе забезпечити гармонізацію стандартів і безпеки дорожнього руху як в Україні, так і в ЄС. Спільні зусилля та злагоджені дії у цьому напрямку зроблять вагомий внесок у підвищення безпеки дорожнього руху та покращення якості життя громадян.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Європейська стратегія VISION ZERO: сутність й напрями запровадження в Україні [http://newukrainianlaw.in.ua/index.php/journal/article/view/373/329](http://newukrainianlaw.in.ua/index.php/journal/article/view/373/329) (Дата звернення: 08.03.2024)
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text] (Дата звернення: 08.03.2024)
3. Скільки в Україні загинуло людей в ДТП: дані статистики за 10 років [https://apostrophe.ua/ua/news/society/avto/2024-01-30/skolko-v-ukraine-pogiblo-lyudey-v-dtp-dannyye-statistiki-za-10-let/313036] (Дата звернення: 08.03.2024)
4. Vision Zero: стратегія чи утопічне бачення безпечних доріг? [https://www.prostranstvo.media/uk/vision-zero-strategiya-chy-utopichne-bachennya-bezpechnyh-dorig/] (Дата звернення: 08.03.2024)
5. Вікіпедія Vision Zero [https://uk.wikipedia.org/wiki/Vision\_Zero] (Дата звернення: 08.03.2024)

**Гриненко Нікіта Юрійович** – студент 3 курсу кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: [nikita1232323@gmail.com](mailto:nikita1232323@gmail.com)

Науковий керівник: **Віштак Інна Вікторівна** – канд. техн. наук, доцент кафедри безпеки життєдіяльності та педагогіки безпеки, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: [vishtakiv@vntu.edu.ua](mailto:vishtakiv@vntu.edu.ua)

**Nikita Grinenko** - student 3 year of the Department of Automobile and Transport Management, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [nikita1232323@gmail.com](mailto:nikita1232323@gmail.com)

Supervisor: **Vishtak Inna. V.** – Candidate of Engineering Sciences, Associate Professor, Associate Professor of Department Safety of Life and Pedagogical Safety, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, email: [vishtakiv@vntu.edu.ua](mailto:vishtakiv@vntu.edu.ua)