ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ДСБТ
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 2023 рік

Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті

2024 рік

Вступ

Протягом 2023 року Державною службою України з безпеки на транспорті забезпечувалася реалізація державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування (далі – автомобільний транспорт), міському електричному (трамвай, тролейбус), залізничному транспорті.

Незважаючи на вжиття з боку Укртрансбезпеки системних заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки на наземному транспорті та проведення роботи із попередження виникнення дорожньо-транспортних пригод, стан справ з аварійністю продовжує залишатися складним.

Провідне місце в запобіганні аварійним ситуаціям і мінімізації ризиків на залізничному транспорті належить саме правовим заходам, що створюють своєрідне правове середовище функціонування та взаємодії всіх компонентів комплексу складної системи залізничного транспорту «людина – рухомий склад залізничного транспорту – шляхи сполучення – навколишнє природне середовище». Аварійність на залізничному транспорті – це якісний показник стану забезпечення безпеки учасників залізничного руху, рухомого складу, вантажів, шляхів сполучення та їх нормального функціонування, який характеризується сукупністю всіх аварій і нещасних випадків за певний проміжок часу на певній території (в абсолютних і відносних значеннях).

Отже, своєчасно визначити суб’єктивні та об’єктивні фактори, які детермінують аварійність, розробити (на підставі висновків технічних розслідувань) необхідні організаційно-правові заходи й забезпечити їх виконання – означає суттєво знизити ступінь ризику загибелі людей чи отримання ними тілесних ушкоджень; запобігти псуванню однієї чи декількох одиниць рухомого складу; повному припиненню руху залізничного транспорту на час, що перевищує нормативний.

ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ ТА ФУНКЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ НА НАЗЕМНОМУ ТРАНСПОРТІ

Оперативне реагування та облік транспортних подій на наземному транспорті

Наказом Державної служби України з безпеки на транспорті від 27 січня 2023 року № 59 «Про оперативні заходи реагування на дорожньо-транспортні пригоди, катастрофи, аварії та події на автомобільному, міському електричному (трамвай, тролейбус) та залізничному транспорті» передбачено оперативний виїзд державних службовців та працівників відповідного територіального органу Укртрансбезпеки на місце виникнення ДТП/настання Події.

Аналіз стану аварійності, визначення проблемних напрямків, розроблення та впровадження профілактичних заходів зниження аварійності на наземному транспорті

Порядком ведення обліку та здійснення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та пожеж на автомобільному та міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус), затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 20 квітня 2017 р. № 151, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 17 травня 2017 р. за № 631/30499, визначена процедура ведення обліку та здійснення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та пожеж на автомобільному транспорті загального користування та міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус) Укртрансбезпекою.

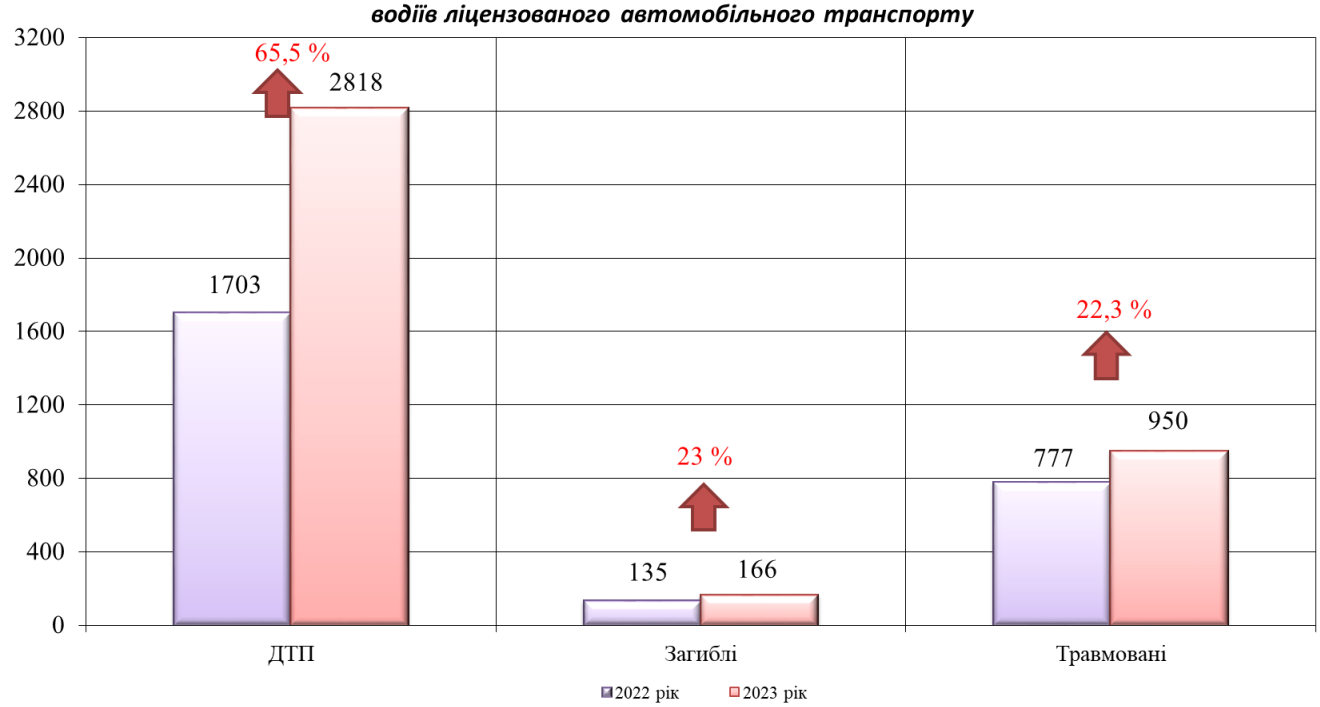
Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженим наказом Мінінфраструктури від 03.07.2017 № 235, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25.07.2017 за № 904/30772 (далі – наказ 235), розроблено у відповідності до норм і стандартів визначених Директивою 2004/49/ЄС Європейського парламенту та Ради від 29.04.2004 про безпеку залізниць у Співтоваристві встановлено класифікацію транспортних подій.

Технічне розслідування обставин і причин катастроф, аварій, подій на наземному транспорті та розробка рекомендацій щодо недопущення таких випадків у майбутньому

Порядком технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 23 червня 2015 р. № 231, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 09 липня 2015 р. за № 818/27263 та Порядком технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 р. № 433, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2018 р. за № 1185/32637, встановлено проведення технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на автомобільному, міському електричному та залізничному транспорті, підвищення якості функціонування системи безпеки руху та запобігання випадкам травматизму на наземному транспорті шляхом встановлення технічних і організаційних причин виникнення катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій, розроблення профілактичних заходів, рекомендацій з безпеки.

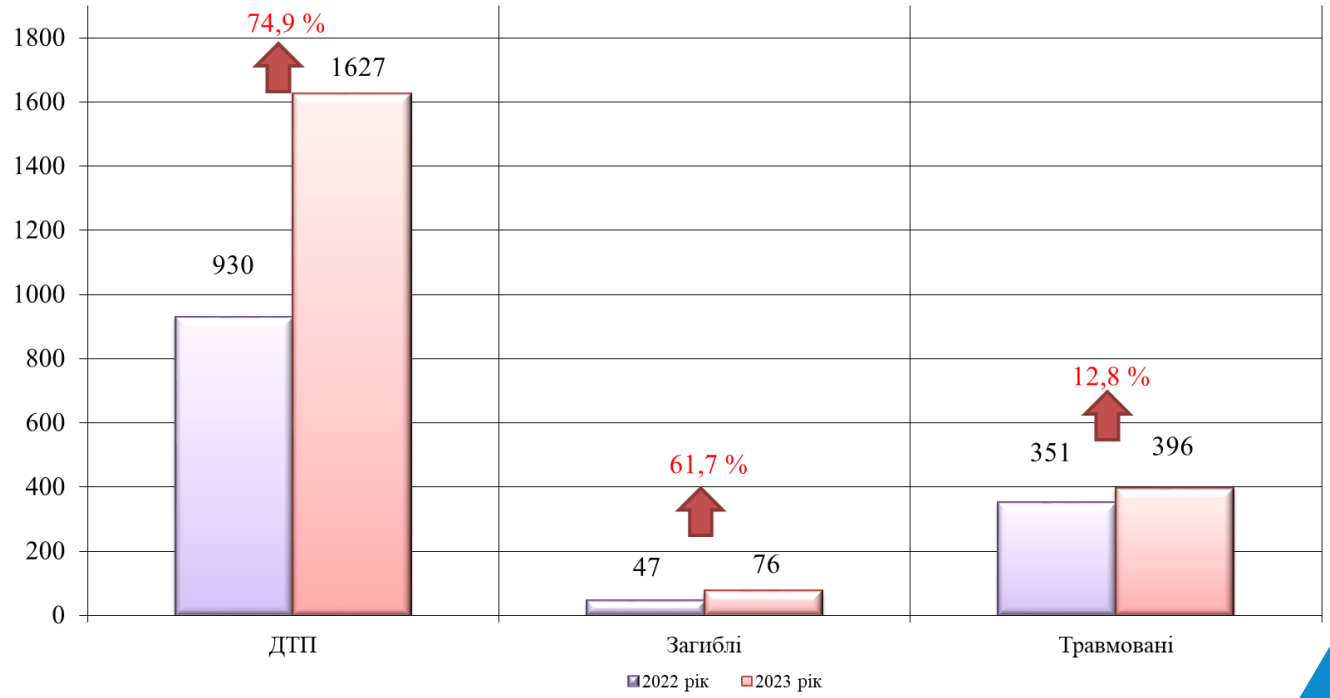
Стан аварійності на автомобільному транспорті загального користування

Порівняння загальної кількості дорожньо-транспортних пригод за участю водіїв ліцензованого автомобільного транспорту



Згідно статистичних даних протягом 2023 року на автошляхах України сталося 2818 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) за участю ліцензованого автомобільного транспорту, який надає послуги з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів, в яких 166 осіб загинули та 950 осіб отримали травми.

Порівняння загальної кількості дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту



Порівнюючи абсолютні показники аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті видно, що за 2023 рік кількість ДТП за участю транспортних засобів ліцензованих автомобільних автоперевізників збільшилась, у порівнянні з відповідним періодом 2022 року, на 65,5 % (з 1703 до 2818 ДТП). При цьому, спостерігається збільшення тяжкості наслідків від ДТП, кількість загиблих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту збільшилась на 23 % (з 135 до 166 ДТП). Так, з 166 осіб, які загинули в результаті настання ДТП, 76 осіб загинули в результаті настання ДТП з вини водіїв ліцензованого транспорту. Кількість травмованих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту збільшилась на 22,3 % (з 777 до 950 ДТП).

Із зазначеної кількості ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталось 1627 дорожньо-транспортних пригод, в яких 76 осіб загинули, а 396 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості.

Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій)	Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності)		(+/-) % чи одиниць до показників минулого року
	2022 рік	2023 рік	
ДТП	**930**	**1627**	**74,9 %**
у тому числі з вини водіїв автобусів	623	863	38,5 %
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	291	756	159,8 %
у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів (таксі)	16	8	-50 %
Загинуло осіб	**47**	**76**	**61,7 %**
у тому числі з вини водіїв автобусів	20	27	35 %
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	26	43	65,4%
у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів (таксі)	1	6	500 %
Травмовано осіб	**351**	**396**	**12,8 %**
у тому числі з вини водіїв автобусів	304	297	-2,3 %
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	40	88	120 %
у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів (таксі)	7	11	57,1 %

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

За аналогічний період 2022 року на автодорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту допущено 930 дорожньо-транспортних пригод, в яких 47 осіб загинули та 351 особа отримала травми.

Таким чином рівень аварійності з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту збільшився на **74,9 %**, кількість загиблих у ДТП осіб збільшилась на **61,7 %**, кількість травмованих збільшилась на **12,8 %**.

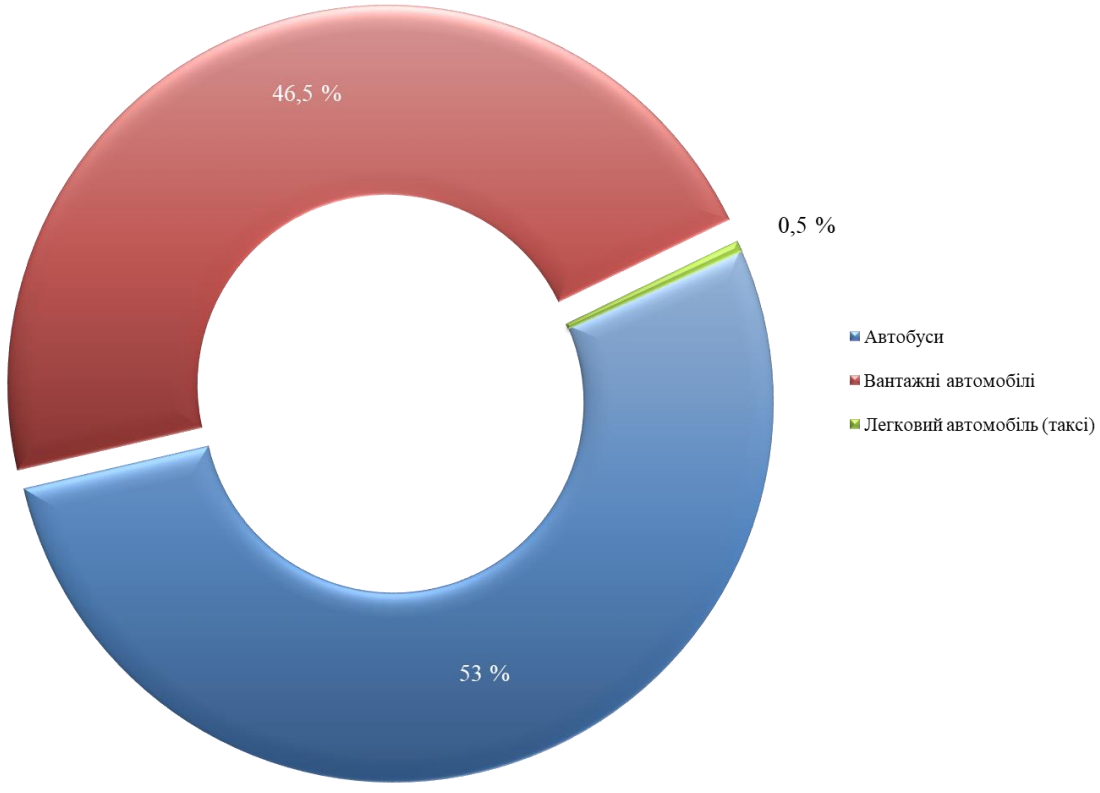
З вини водіїв **автобусів** за 2023 рік сталось **863** дорожньо-транспортні пригоди, в яких **27** осіб загинула та **297** осіб отримали травми. За 2022 рік сталось 623 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 20 осіб загинули та 304 особи отримали травми.

З вини водіїв **вантажних автомобілів** за 2023 рік сталось **756** дорожньо-транспортних пригод, в яких **43** особи загинули та **88** осіб отримали травми. За 2022 рік сталася 291 дорожньо-транспортна пригода, в яких 26 осіб загинули та 40 осіб отримали травми.

З вини водіїв **легкових автомобілів (таксі)** за 2023 року сталося **8** дорожньо-транспортних пригоди, в яких **6** осіб загинули та **11** осіб отримали травми. За 2022 рік сталось 16 дорожньо-транспортних пригод, в яких 1 особа загинула, а 7 осіб отримали травми.

Також за 2023 рік сталося **4 пожежі** на автомобільному транспорті загального користування.

Відсоткове співвідношення кількості дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв автобусів/вантажних автомобілів/легкових автомобілів (таксі)



Резонансні ДТП з тяжкими наслідками

ДТП, що сталася 17 січня 2023 року на 530 км автодороги М-06 «Київ - Чоп» с. Гамаліївка Пустомитівського району Львівської області, за участю вантажного автомобіля MAN TGS18.480 з напівпричепом Schmitz Cargobull S01 (Республіка Австрія) та автобуса БАЗ А079.14 (перевізник ТОВ «Львівське АТП-14630»), внаслідок якої 27 осіб отримали травми.

ДТП, що сталася 18 березня 2023 року на 530 км автодороги Т-09-05 «Делятин – Раківчик» с. Товмачик, Коломийський району Івано-Франківської області, за участю автобуса БАЗ А079214 (перевізник ТДВ «Коломийське АТП») та автобуса Volkswagen LT (перевізник ПрАТ «Добробут АГ»), внаслідок якої 1 особа загинула на місці пригоди, ще 21 особа отримала травми.

Резонансні ДТП з тяжкими наслідками

ДТП, що сталася 30 липня 2023 року на 162 км автодороги Н-16 Суми - Полтава, біля смт. Диканька, Полтавської області за участю автобуса РУТА 20 (перевізник ПП «ЛЮГ»), легкового автомобіля Volkswagen Tiguan та легкового автомобіля ВАЗ 2104, внаслідок якої 2 особи загинули на місці пригоди, ще 17 осіб отримала травми.

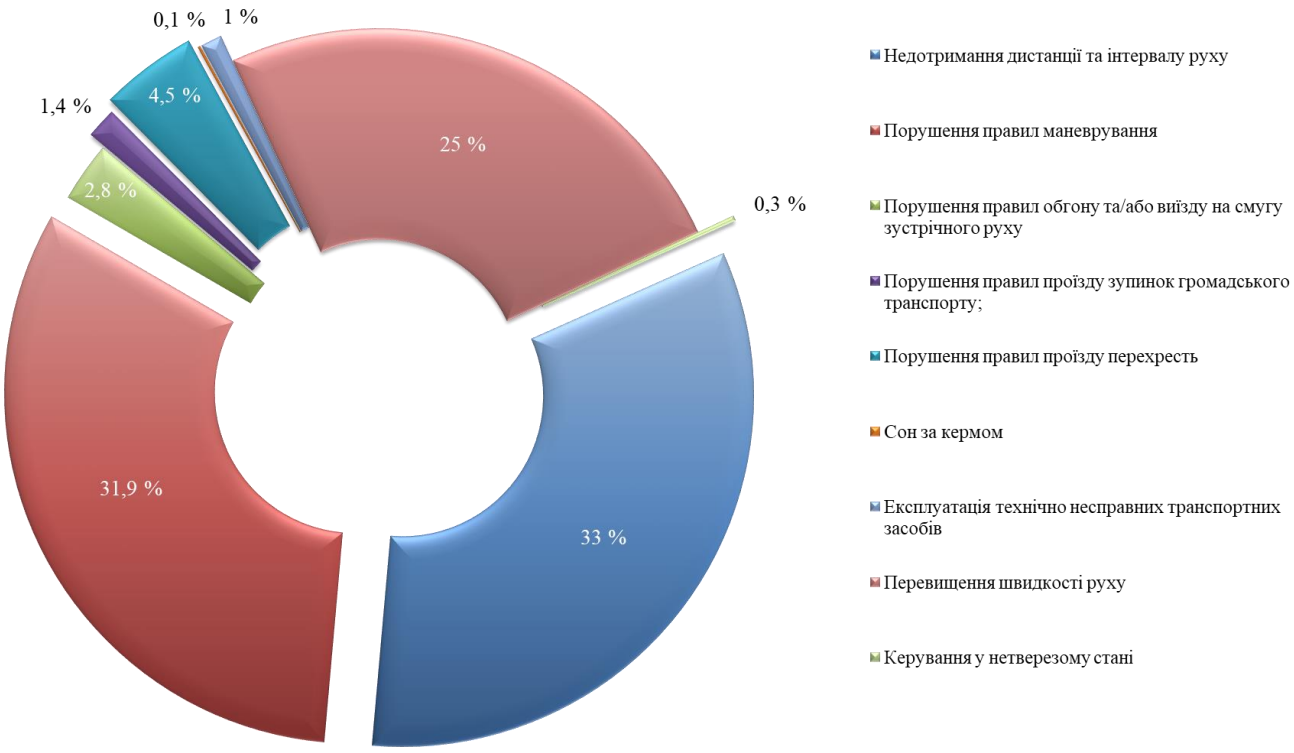
ДТП, що сталася 22 серпня 2023 року на автодорозі Н-02 Кременець - Біла Церква, с. Бродецьке Хмільницького району, Вінницької області, за участю вантажного автомобіля DAF FT XF 105.510 (перевізник ФОП Пашков Г. А.) та легкового автомобіля ВАЗ 2106, внаслідок якої 12 осіб загинули на місці пригоди.

Резонансні ДТП з тяжкими наслідками

ДТП, що сталася 24 листопада 2023 року на автодорозі Н-26 Чугуїв - Милове поблизу с. Благодатівка Харківської області, за участю автобуса Volkswagen LT46 та легкового автомобіля Toyota Hilux, внаслідок якої 1 особа загинула на місці пригоди ще 18 осіб отримали травми.

Проведений аналіз аварійності показав, що основними причинами настання цих дорожньо-транспортних пригод є:
недотримання дистанції та інтервалу руху (33 %);
порушення правил маневрування (31,9 %);
перевищення швидкості руху (25 %);
порушення правил проїзду перехресть (4,5 %);
порушення правил обгону та/або виїзду на смугу зустрічного руху (2,8 %);
порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту (1,4 %);
експлуатація технічно несправних транспортних засобів (1 %);
керування у нетверезому стані (0,3 %);
сон за кермом (0,1 %).

Класифікація ДТП за 2023 рік за передумовами їх виникнення з вини водіїв автомобільного транспорту

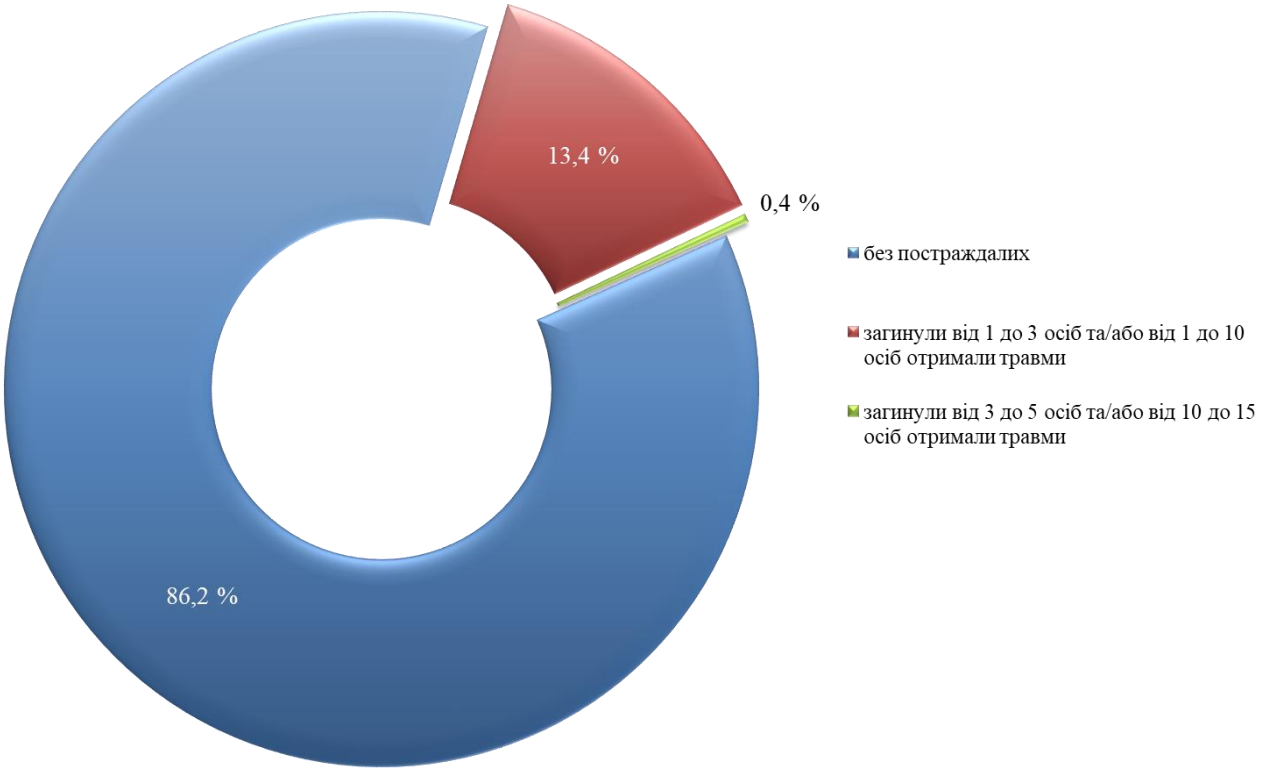


За результатами проведеного аналізу встановлено, що 86,2 % складають ДТП без постраждалих осіб, при яких лише відбувається механічне пошкодження транспортних засобів;

у 13,4 % ДТП загинуло від 1 до 3 осіб та/або від 1 до 10 осіб отримали травми;

у 0,4 % ДТП загинули від 3 до 5 осіб та/або від 10 до 15 осіб отримали травми.

Класифікація ДТП за 2023 рік за їх наслідками з вини водіїв автомобільного транспорту



Аналіз ДТП, які сталися на маршрутах руху автомобільного транспорту загального користування свідчить, що більшість всіх ДТП сталися під час виконання перевезень пасажирів на міському маршруті, де зафіксовано 71,6 % ДТП, які сталися з вини водіїв автомобільного транспорту;

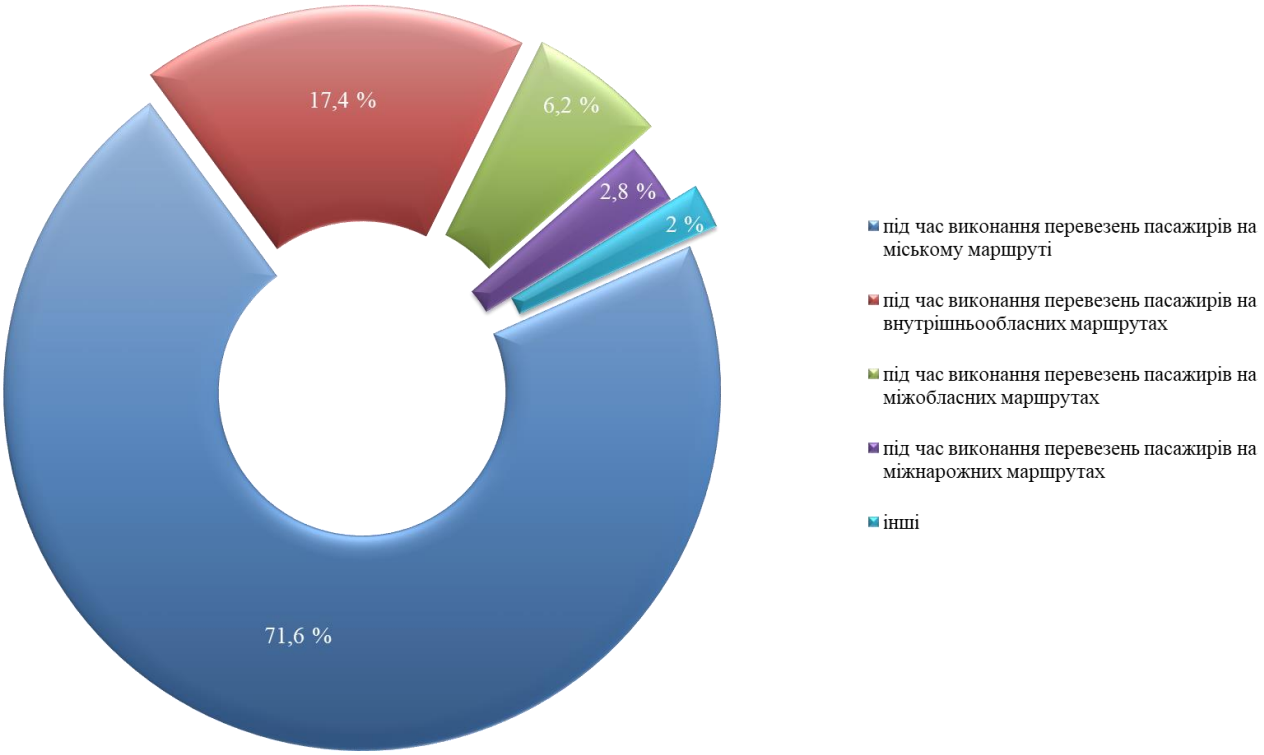
17,4 % ДТП сталися під час виконання перевезень пасажирів на внутрішньообласних маршрутах;

6,2 % ДТП сталися під час виконання перевезень пасажирів на міжобласних маршрутах;

2,8 % ДТП сталися під час виконання перевезень пасажирів на міжнародних маршрутах;

2 % ДТП сталися під час виконання інших видів перевезень пасажирів (нерегулярні та спеціальні перевезення).

Класифікація ДТП за 2023 рік за маршрутами руху транспортних засобів



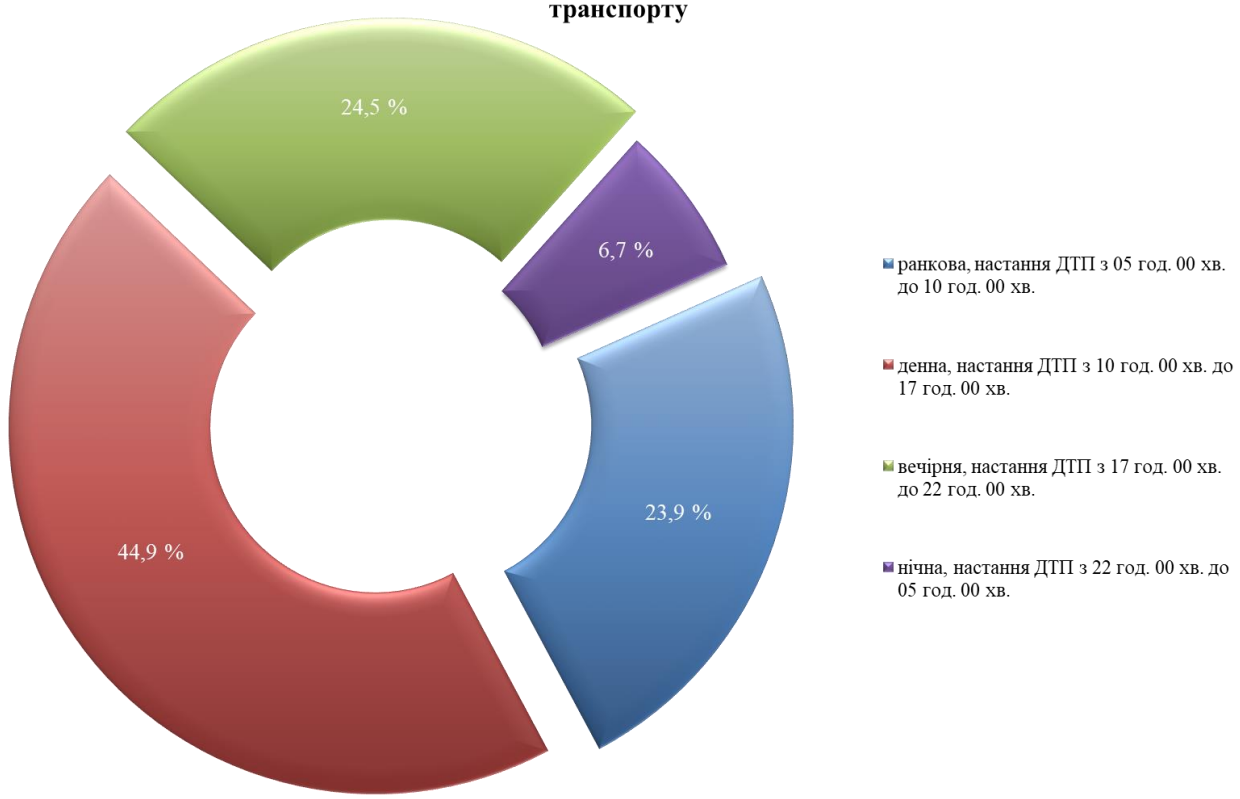
Залежно від пори доби, найбільша кількість ДТП сталася в денну пору доби, з 10 год. 00 хв. до 17 год. 00 хв., а саме в цей проміжок часу було зафіксовано 44,9 %;

у вечірню пору доби з 17 год. 00 хв. до 22 год. 00 хв. сталося 24,5 % ДТП;

у ранкову пору доби з 05 год. 00 хв. до 10 год. 00 хв. сталося 23,9 % ДТП;

у нічний час з 22 год. 00 хв. вечора до 05 год. 00 хв. ранку зафіксовано 6,7 % випадків ДТП.

Класифікація ДТП за 2023 рік за порою доби, з вини водіїв автомобільного транспорту



Аналіз аварійності за видами ДТП засвідчив, що найбільша кількість ДТП – 33 % становлять бокові зіткнення;

30,9 % ДТП сталися в результаті попутного зіткнення;

11,7 % ДТП сталися в результаті наїзду на перешкоду (огорожі, бордюри, дерева та інші нерухомі предмети);

у 6,7 % ДТП зафіксований наїзд на транспортний засіб, що стоїть;

4,7 % ДТП становлять наїзди на пішоходів;

в 3,8 % ДТП зафіксовані зустрічні зіткнення транспортних засобів;

у 3,5 % ДТП зафіксовані падіння пасажирів;

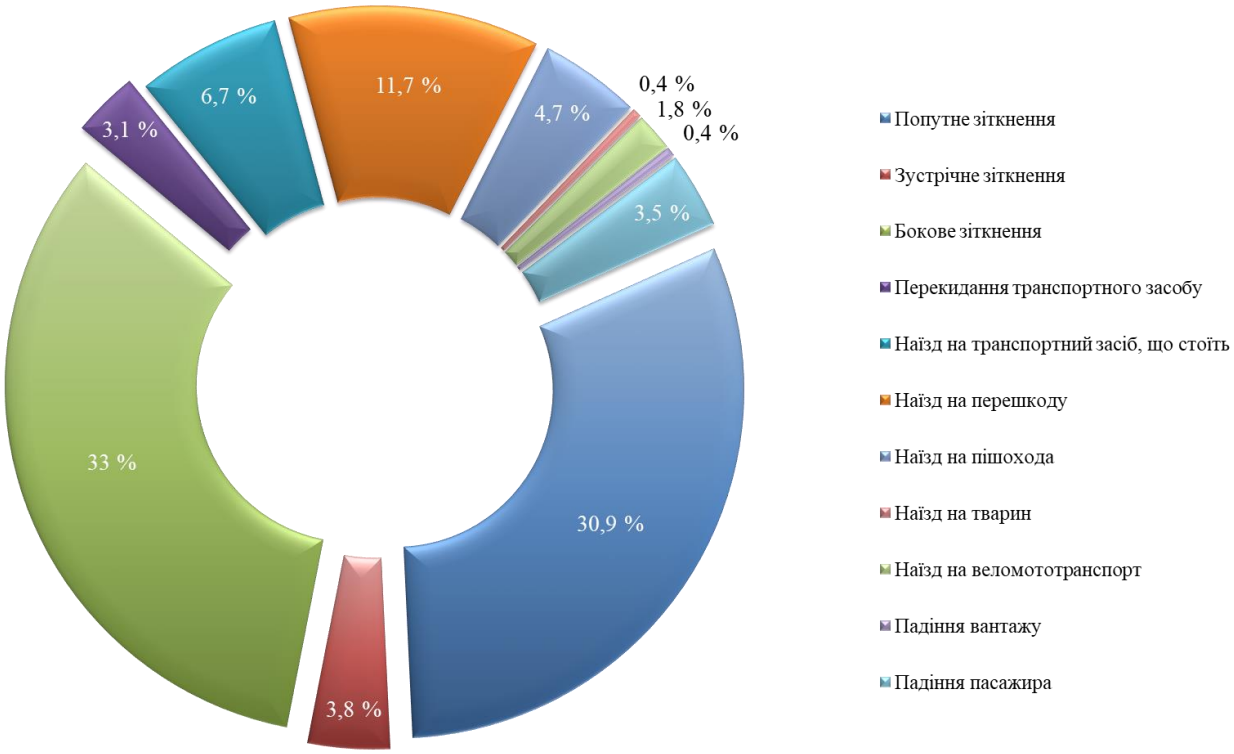
у 3,1 % ДТП зафіксовано перекидання автотранспортних засобів;

1,8 % ДТП становлять наїзди на веломототранспорт;

0,4 % ДТП становлять падіння вантажу;

0,4 % ДТП становлять наїзди на тварин.

Класифікація ДТП за 2023 рік за видами події з вини водіїв автомобільного транспорту



Аналіз аварійності проведений за видами загиблих учасників дорожнього руху з вини водіїв автомобільних перевізників показав, що найбільш загинуло, пішоходів – 16 осіб;

14 осіб – пасажирів автобусів;

12 осіб – пасажири легкових автомобілів;

9 осіб – водії легкових автомобілів;

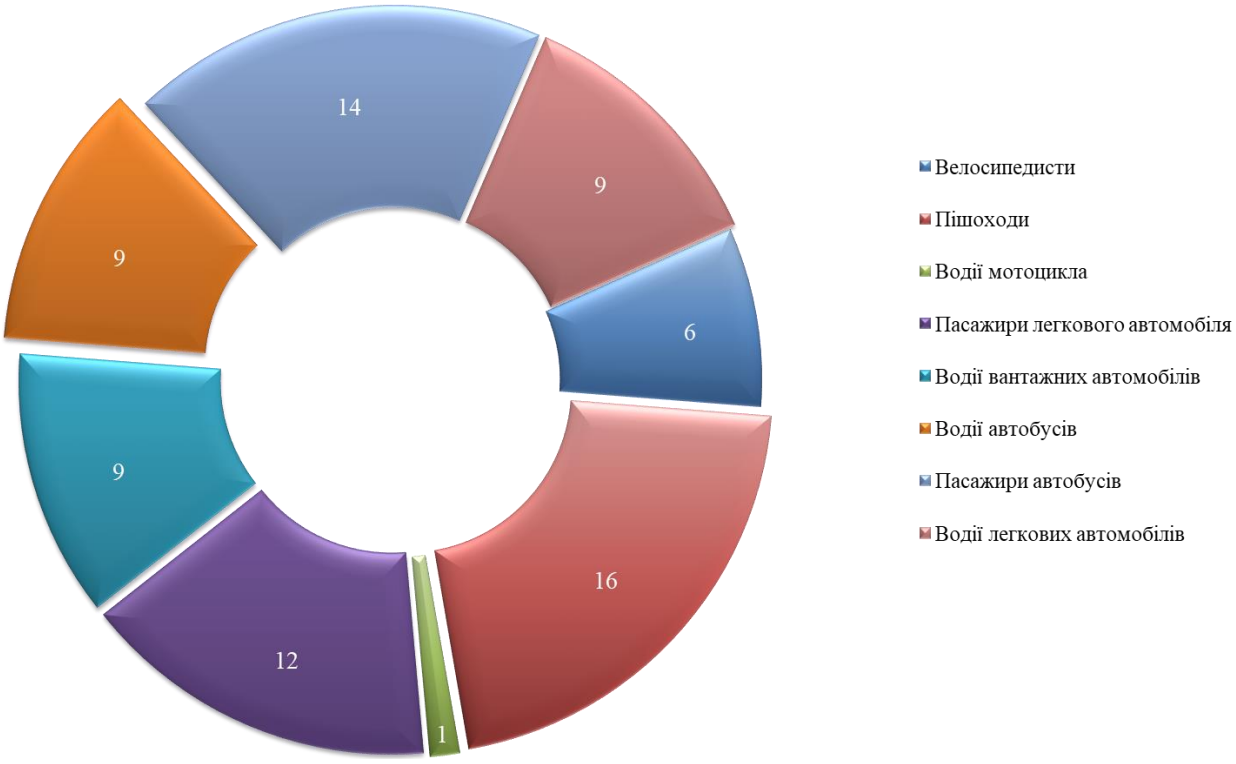
9 осіб – водії автобусів;

9 осіб – водії вантажних автомобілів;

6 осіб – велосипедисти;

1 особа – водій мотоцикла.

Кількість загиблих учасників дорожнього руху за 2023 рік в вини водіїв автомобільного транспорту, осіб



Аналіз аварійності проведений за періодом експлуатації транспортних засобів з вини водіїв автомобільних перевізників показав, що 54 % ДТП трапляються з колісними транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 10 до 20 років;

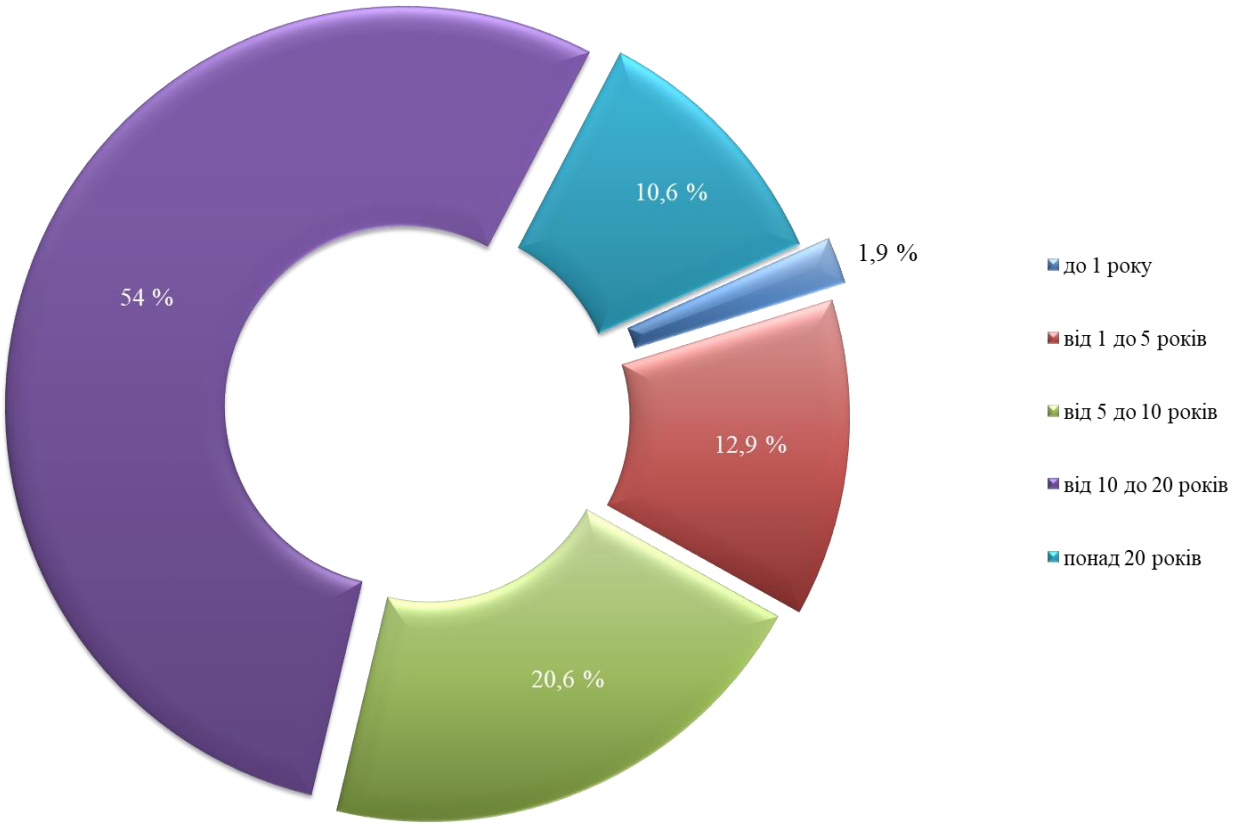
20,6 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 5 до 10 років;

12,9 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 1 до 5 років;

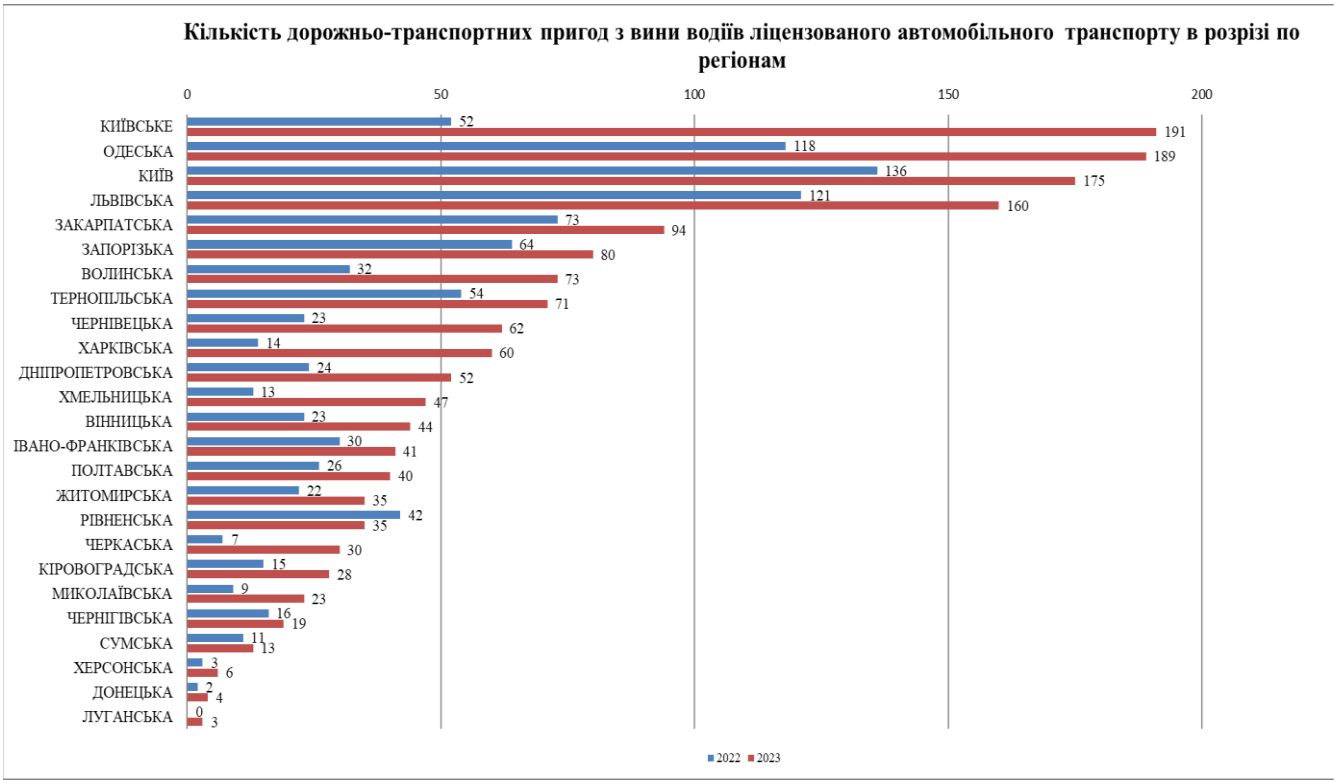
10,6 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить понад 20 років;

1,9 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить до 1 року.

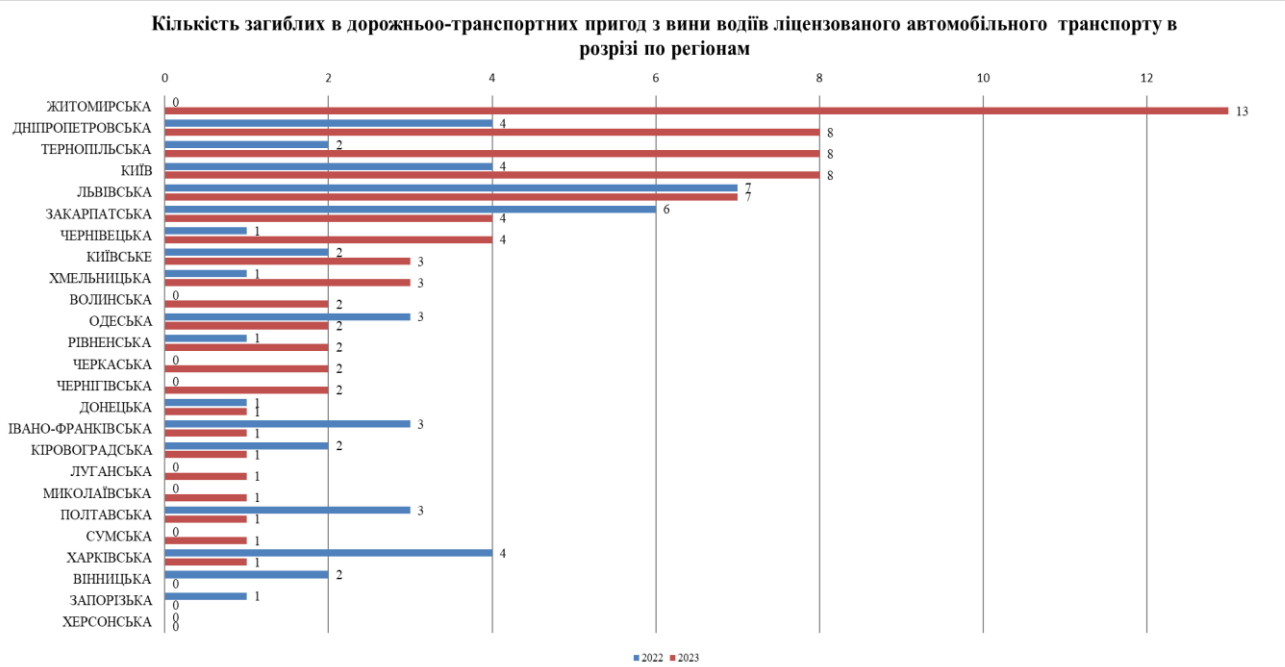
Класифікація ДТП за 2023 рік за періодом експлуатації транспортних засобів з вини водіїв автомобільного транспорту



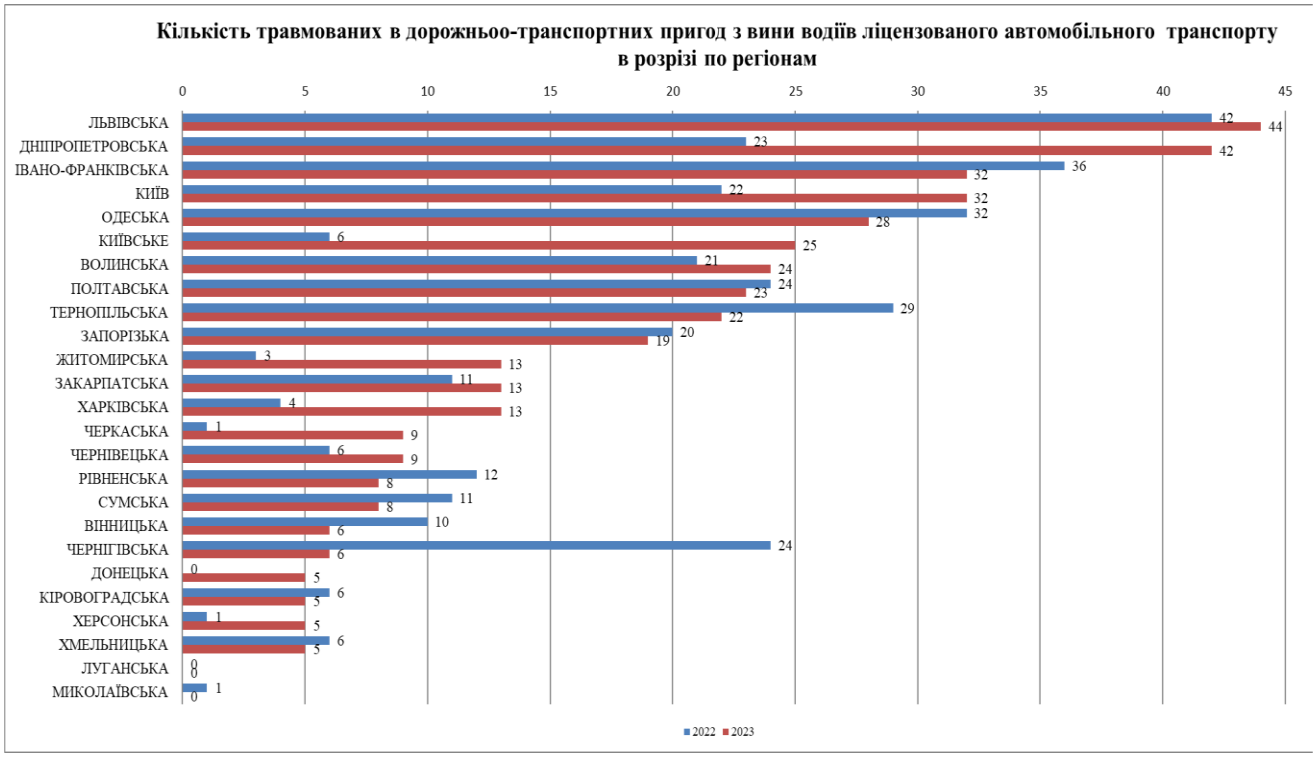
Аналіз ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2023 році найбільшу кількість ДТП, допущених з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту загального користування, порівняно з 2022 роком зафіксовано у Київській (+139 ДТП), Одеській (+71 ДТП) областях та місті Києві (+39 ДТП).



Аналіз смертності внаслідок ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2023 році найбільша кількість осіб загинула у ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту загального користування, у Житомирській (13 осіб), Дніпропетровській (8 осіб), Тернопільській (8 осіб) областях та місті Києві (8 осіб).



Аналіз травматизму у ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2022 році найбільшу кількість осіб було травмовано у ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту загального користування у Львівській (44 особи), Дніпропетровській (42 особи), Івано-Франківській (32 особи) областях та місті Києві (32 особи).

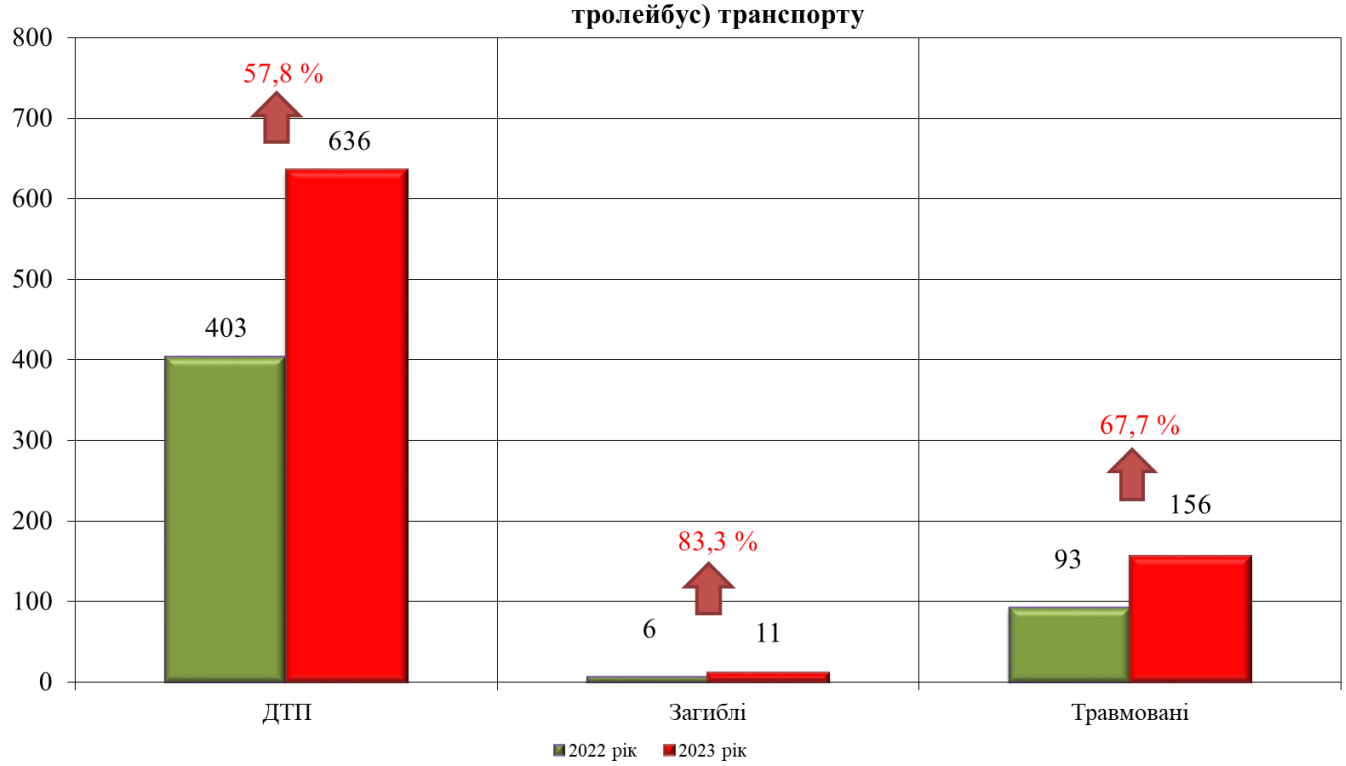


Стан аварійності на міському електричному транспорті

Згідно зі статистичними даними протягом 2023 року за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту сталася 636 ДТП, в яких 11 осіб загинули та 156 отримали травми.

За 2022 рік на цьому виді транспорту сталося 403 ДТП за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту, в яких 6 осіб загинули та 93 особи отримали травми.

Показники аварійності за участю водіїв міського електричного (трамвай, тролейбус) транспорту

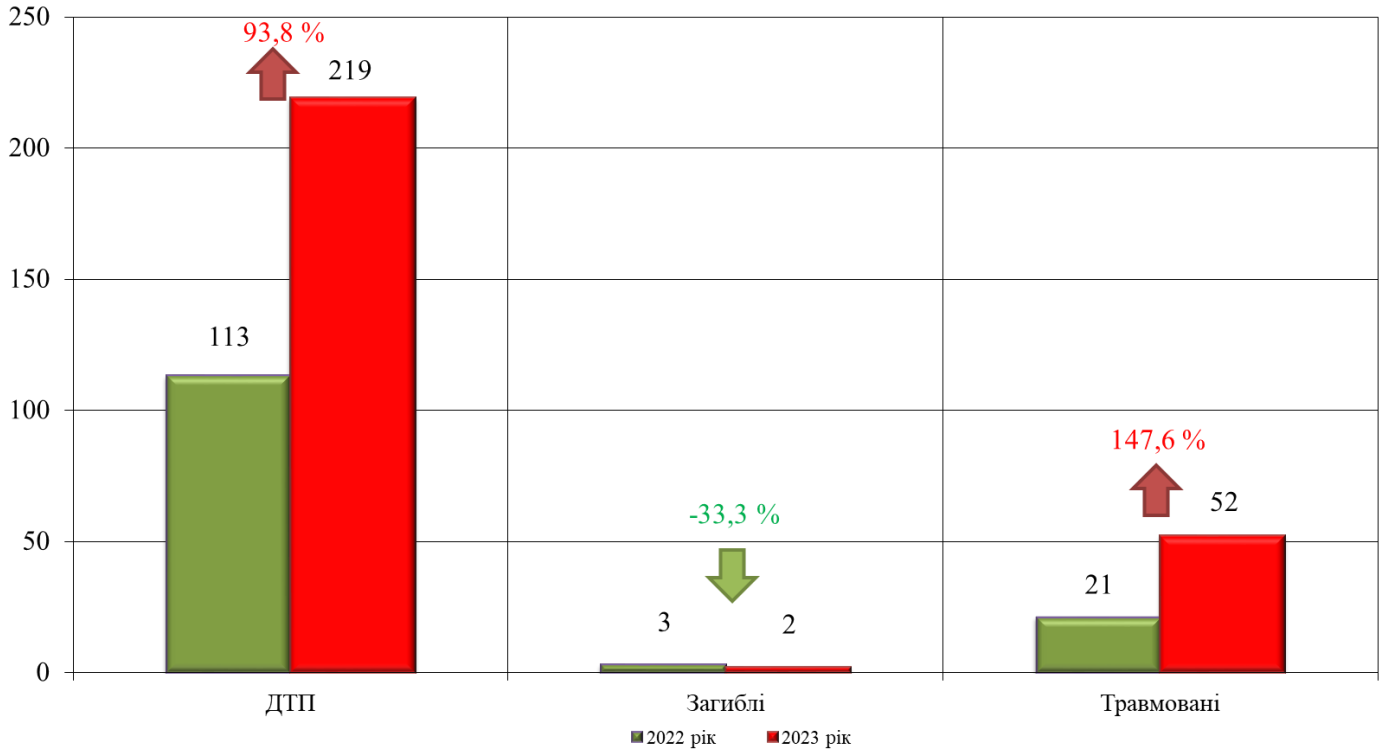


Тобто, порівнюючи абсолютні показники аварійності на міському електричному транспорті видно, що за 2023 рік кількість ДТП за участю транспортних засобів підприємств міського електричного транспорту збільшилась на 57,8 % у порівнянні з відповідним періодом 2022 року, кількість загиблих осіб збільшилась на 83,3 %, також збільшилась на 67,7 % кількість травмованих осіб.

При цьому, за 2023 рік з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту сталося 219 ДТП, в яких 2 особи загинули та 52 особи отримала травми, тоді як за 2022 рік з вини таких водіїв сталося 113 ДТП, в яких 3 особи загинули та 21 особа отримала травми.

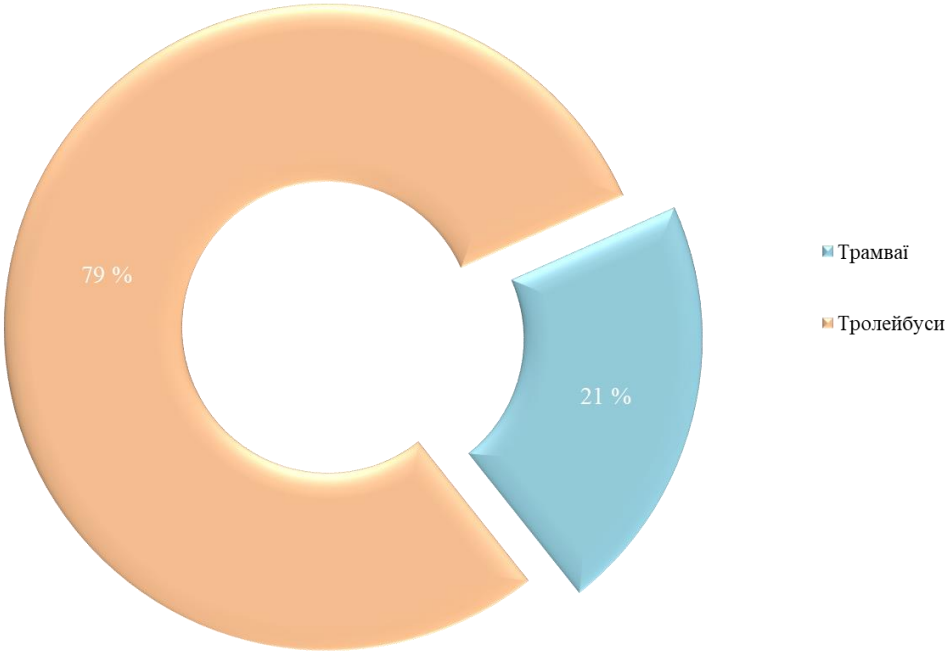
Стан аварійності на міському електричному транспорті

Показники аварійності з вини водіїв міського електричного (трамвай, тролейбус) транспорту



Отже, порівнюючи ці показники аварійності, можна сказати, що протягом 2023 року з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту кількість ДТП збільшилась на 93,8 %, кількість загиблих осіб в результаті цих ДТП зменшилась 33,3 %, а кількість травмованих осіб збільшилась на 147,6 %.

Відсоткове співвідношення кількості дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв трамваїв/тролейбусів



МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Якщо розподілити всі транспортні засоби міського електричного транспорту за видами, то з вини водіїв **тролейбусів** за 2023 рік допущено **173** ДТП, що на 103,5 % більше від кількості ДТП, допущених водіями тролейбусів за 2022 рік. У цих ДТП кількість загиблих зменшилась на 50 %, а саме загинули 1 особа проти 2 осіб та отримали травми 32 особи, проти 17 осіб, що на 88,2 % більше ніж у відповідному періоді 2022 року.

При цьому, з вини водіїв **трамвайних вагонів** за 2023 рік допущено **46** ДТП, що на 64,3 % більше від кількості ДТП, допущених водіями трамвайних вагонів у відповідному періоді 2022 року. У цих ДТП по 1 особі загинули та отримали травми 20 осіб проти 4 травмованих у відповідному періоді 2022 року.

Також за 2023 рік на рухомому складі міського електричного транспорту сталася **2 пожежі**.

Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій)	Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності)		(+/-) % чи одиниць до показників минулого року
	2022 рік	2023 рік	
ДТП	**113**	**219**	**93,8%**
у тому числі з вини водіїв тролейбусів	85	173	103,5%
у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів	28	46	64,3%
Загинуло осіб	**3**	**2**	**-33,3%**
у тому числі з вини водіїв тролейбусів	2	1	-50,0%
у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів	1	1	0,0%
Травмовано осіб	**21**	**52**	**147,6%**
у тому числі з вини водіїв тролейбусів	17	32	88,2%
у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів	4	20	400,0%

Аналіз аварійності за видами ДТП засвідчив, що найбільша кількість ДТП на міському електричному транспорті – 42,5 % зафіксовані бокові зіткнення транспортних засобів;

у 35,7 % ДТП становлять попутні зіткнення;

8,2 % ДТП становлять наїзди на пішоходів;

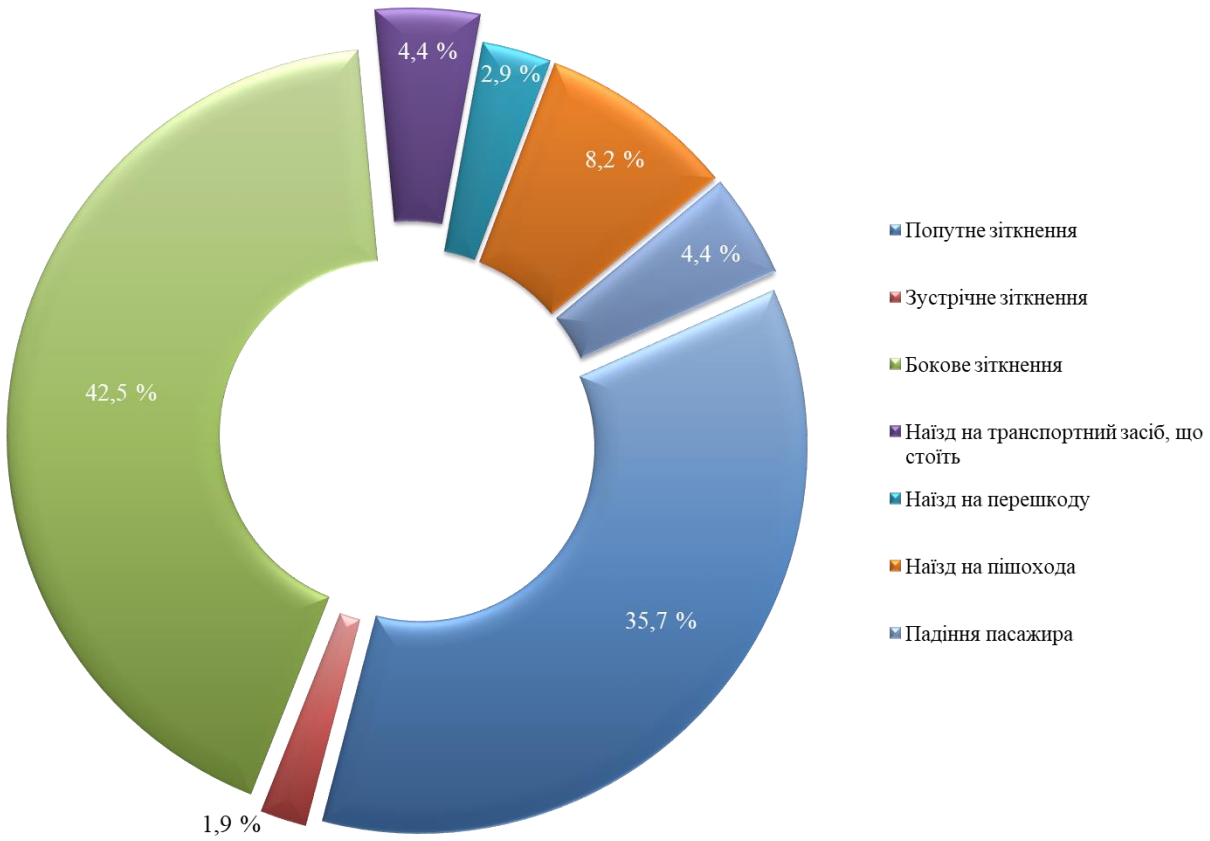
у 4,4 % ДТП зафіксовані наїзди на транспортний засіб, що стоїть;

4,4 % ДТП становлять падіння пасажирів;

2,9 % ДТП становлять наїзди на перешкоду;

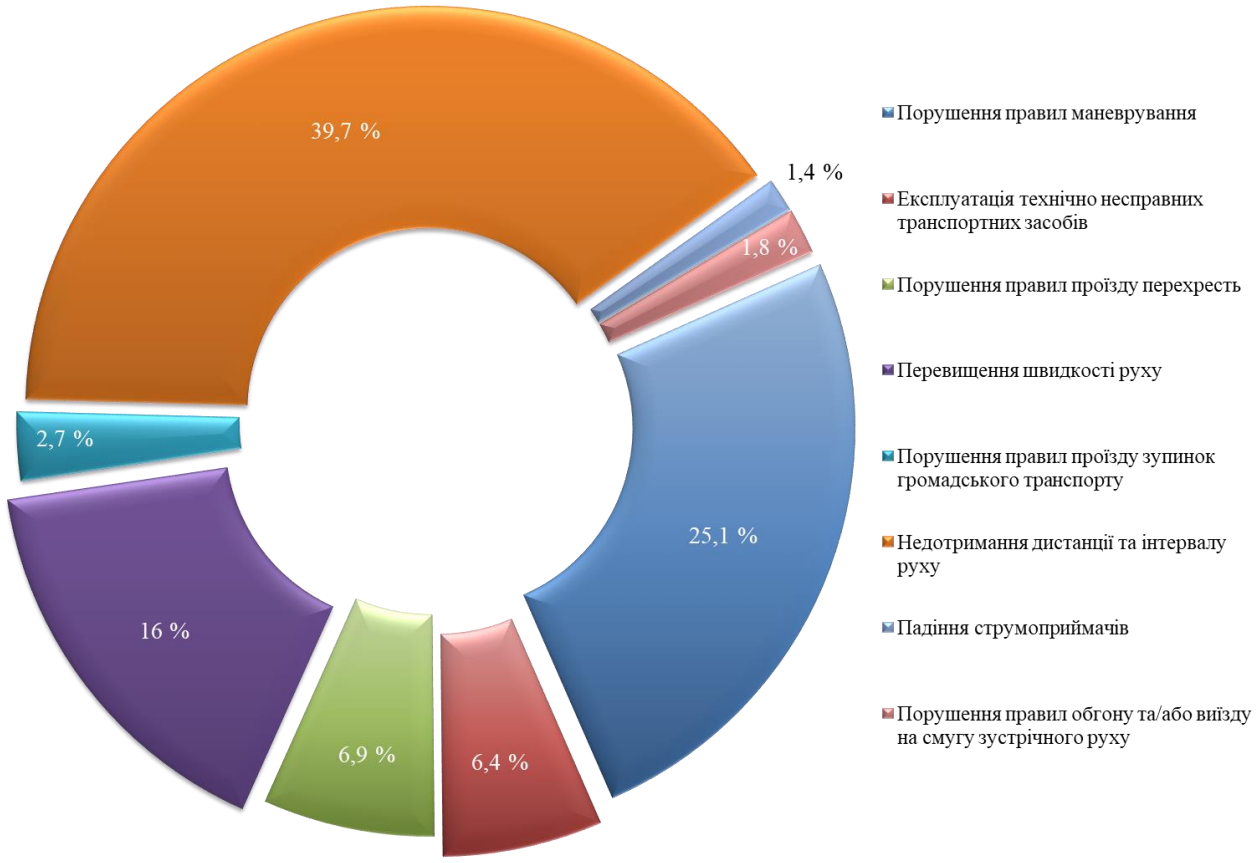
1,9 % ДТП становлять зустрічні зіткнення транспортних засобів.

Класифікація ДТП за 2023 рік за видами події з вини водіїв міського електричного транспорту



Проведений аналіз аварійності показав, що основними причинами настання цих дорожньо-транспортних пригод є:
недотримання дистанції та інтервалу руху (39,7 %);
порушення правил маневрування (25,1 %);
перевищення швидкості руху (16 %);
порушення правил проїзду перехресть (6,9 %);
експлуатація технічно несправних транспортних засобів (6,4 %);
порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту (2,7 %);
порушення правил обгону та/або виїзду на смугу зустрічного руху (1,8 %);
падіння струмоприймачів (1,4 %).

Класифікація ДТП за 2023 рік за передумовами їх виникнення з вини водіїв міського електричного транспорту



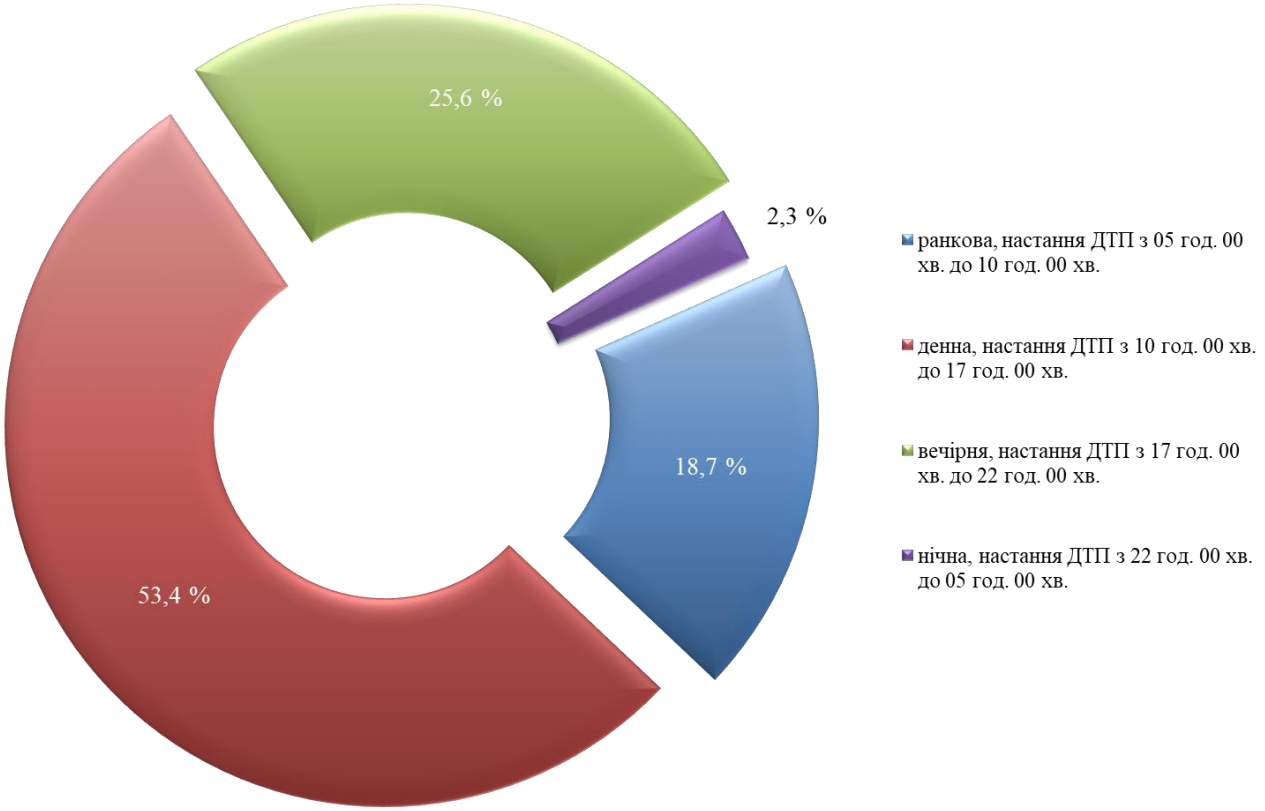
Залежно від пори доби, найбільша кількість ДТП сталася в денну пору доби, з 10 год. 00 хв. до 17 год. 00 хв., а саме в цей проміжок часу було зафіксовано 53,4 % ДТП;

у вечірню пору доби з 17 год. 00 хв. до 22 год. 00 хв. сталося 25,6 % ДТП;

у ранкову пору доби з 05 год. 00 хв. до 10 год. 00 хв. сталося 18,7 % ДТП;

у нічний час з 22 год. 00 хв. вечора до 05 год. 00 хв. ранку зафіксовано 2,3 % випадків ДТП.

Класифікація ДТП за 2023 рік за порою доби, з вини водіїв міського електричного транспорту



За результатами проведеного аналізу було встановлено, що 82,2 % складають ДТП без постраждалих осіб, при яких лише відбувається механічне пошкодження транспортних засобів;

в 17,8 % ДТП загинуло від 1 до 3 осіб та/або від 1 до 10 осіб отримали травми.

Класифікація ДТП за 2023 рік за їх наслідками з вини водіїв міського електричного транспорту

Аналіз аварійності проведений за періодом експлуатації транспортних засобів з вини водіїв міського електричного транспорту показав, що 37,9 % ДТП трапляються з рухомим складом, період експлуатації яких становить понад 20 років;

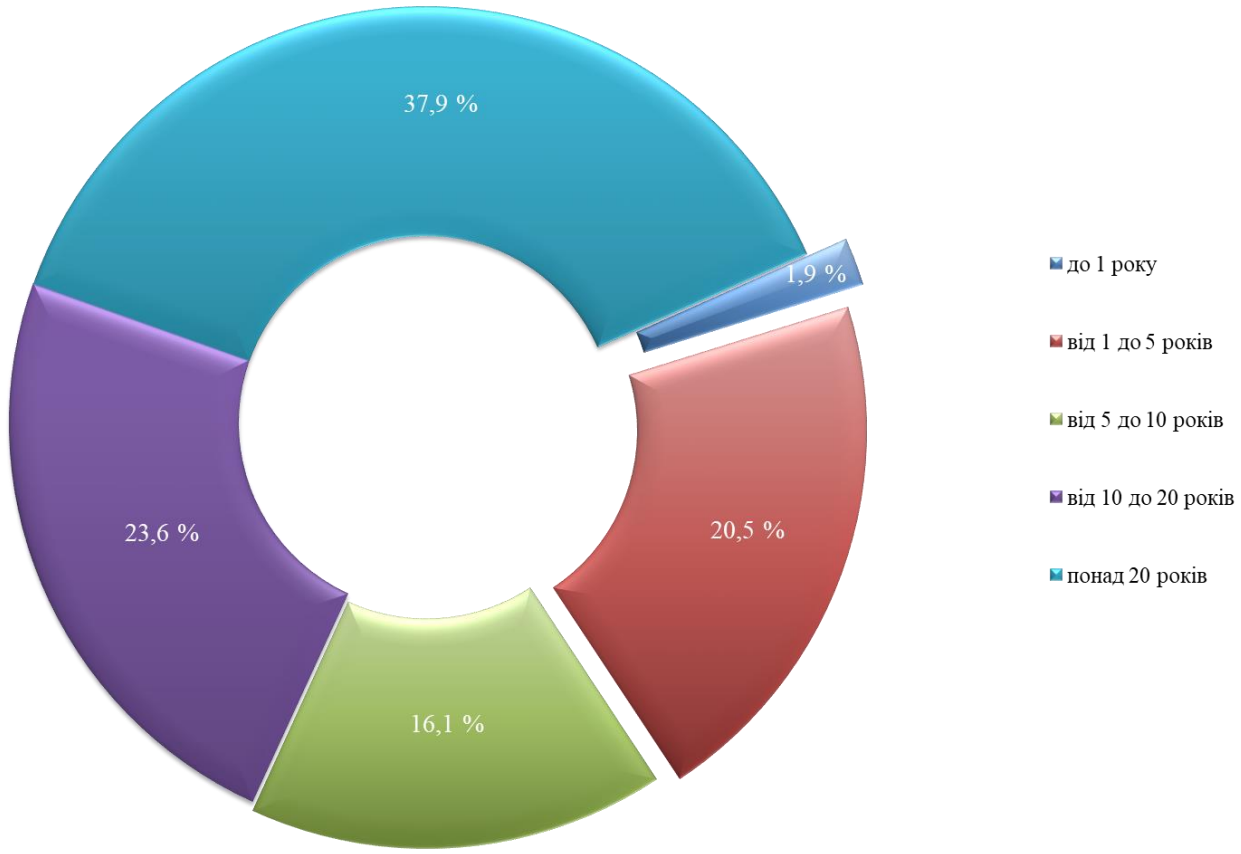
23,6 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 10 до 20 років;

20,5 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 1 до 5 років;

16,1 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 5 до 10 років;

1,9 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить до 1 року.

Класифікація ДТП за 2023 рік за періодом експлуатації транспортних засобів з вини водіїв міського електричного транспорту



МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Аналіз ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2023 році регіонами, де сталася найбільша кількість ДТП з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту, були:

Чернівецька область (33 ДТП з вини водіїв тролейбусів);

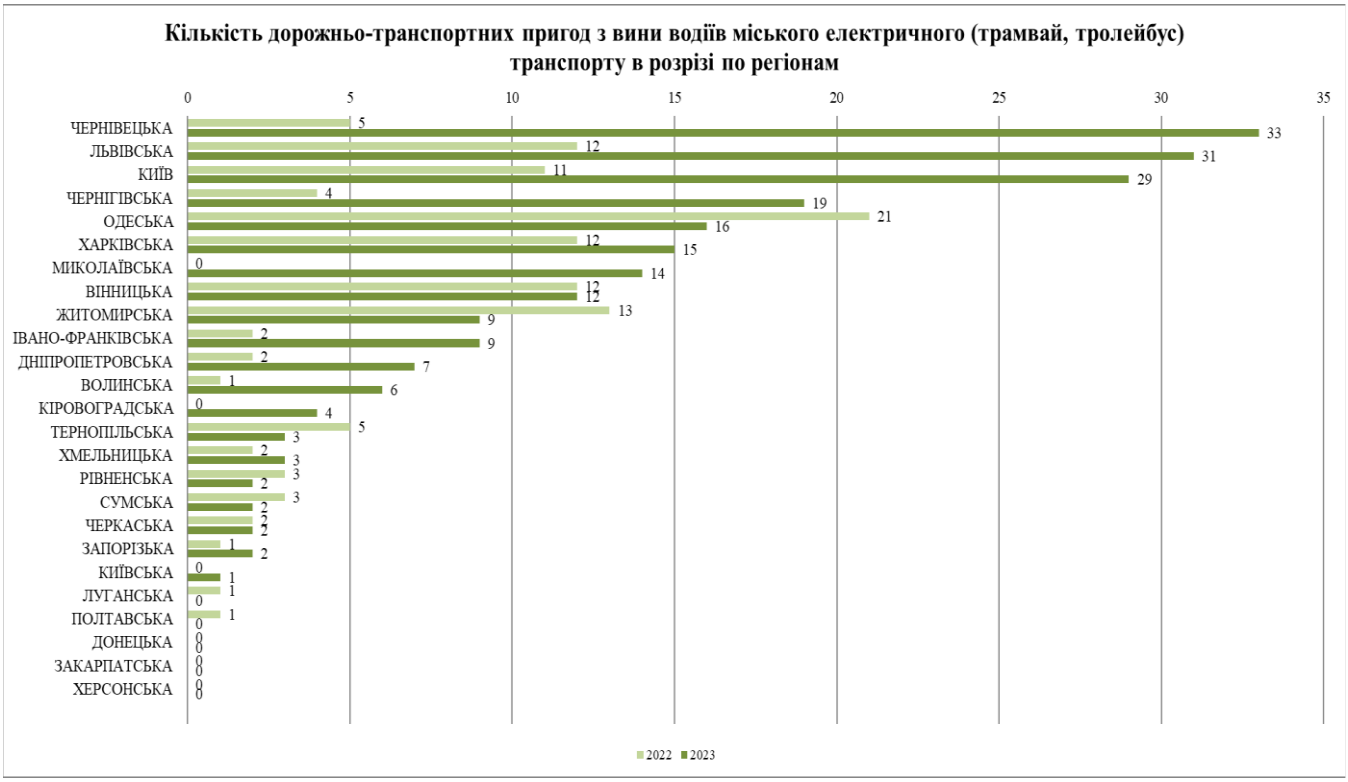
Львівська область (31 ДТП, з них 19 – з вини водіїв тролейбусів);

м. Київ (29 ДТП, з них 18 – з вини водіїв тролейбусів);

Чернігівська область (19 ДТП з вини водіїв тролейбусів).

Одеська область (16 ДТП, з них 9 – з вини водіїв тролейбусів);

Водночас найбільшу кількість ДТП з вини водіїв трамвайних вагонів допущено у Львівській області (12 ДТП).



Технічні розслідування катастроф, аварій та подій на автомобільному, міському електричному транспорті

У відповідності до Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України 23 червня 2015 року № 231, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 09 липня 2015 року за № 818/27263, у період за 2023 рік центральним апаратом Укртрансбезпеки забезпечено проведення 5 технічних розслідування дорожньо-транспортних пригод державного рівня з тяжкими наслідками на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті та організовано проведення територіальними органами Укртрансбезпеки 417 технічних розслідувань дорожньо-транспортних пригод регіонального та місцевого рівня на автомобільному та міському електричному транспорті. Найбільша кількість проведених технічних розслідувань припадає на територіальні органи Укртрансбезпеки у м. Києві (57) та Львівській (41), Дніпропетровській (34), Київській (28), Одеській (28), Харківській (26) областях.

Проведений аналіз технічних розслідувань на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті показав, що основними причинами настання цих дорожньо-транспортних пригод є порушення Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (далі – Правила дорожнього руху), а саме: порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, перевищення швидкості руху, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення вимог Правил дорожнього руху пішоходами та велосипедистами.

Крім того, супутніми причинами, що призвели до ДТП є недотримання автотранспортного законодавства автомобільними перевізниками та водіями транспортних засобів, а саме:

- недотримання водіями режиму праці та відпочинку 303 випадки;

- відсутність необхідного рівня кваліфікації персоналу та забезпечення його підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації, водіїв транспортних засобів 269 випадків;

- не забезпечується проведення автомобільними перевізниками стажувань та інструктажів з безпеки руху для водіїв 232 випадки;

Технічні розслідування катастроф, аварій та подій на автомобільному, міському електричному транспорті

- не забезпечується дотримання законодавства в частині безпеки дорожнього руху та охорони праці 227 випадків;

- не забезпечується проведення своєчасного та належного виконання регламентних робіт з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів 219 випадків;

- не відповідність матеріально-технічної бази зазначеним вимогам, або її відсутність 205 випадків;

- не належний контроль технічного та санітарного стану транспортних засобів 147 випадків;

- не належна організація та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду 107 випадків;

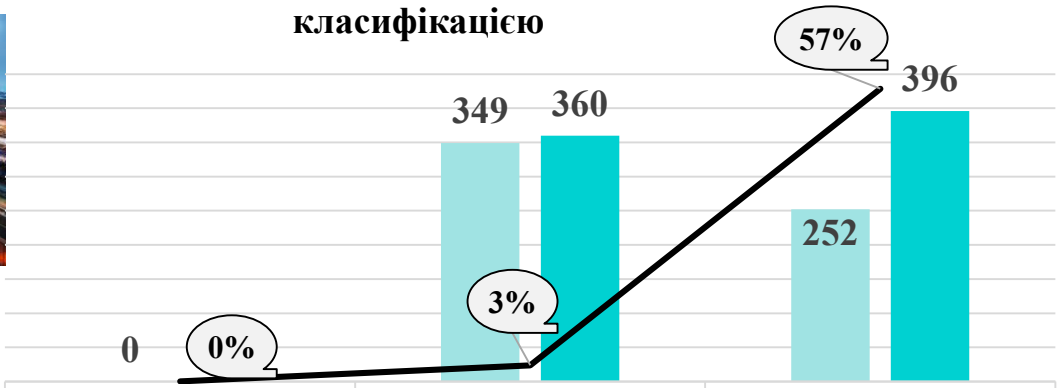
- не забезпечується організація проходження періодичного навчання водіїв методів надання першої домедичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод 179 випадків;

- не забезпечується дотримання законодавства в частині обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті 123 випадки;

- використання для перевезення пасажирів транспортних засобів переобладнаних з вантажних транспортних засобів 30 випадків.

Загальний стан аварійності на залізничному транспорті (включаючи сходження з рейок, зіткнення, пожежі тощо

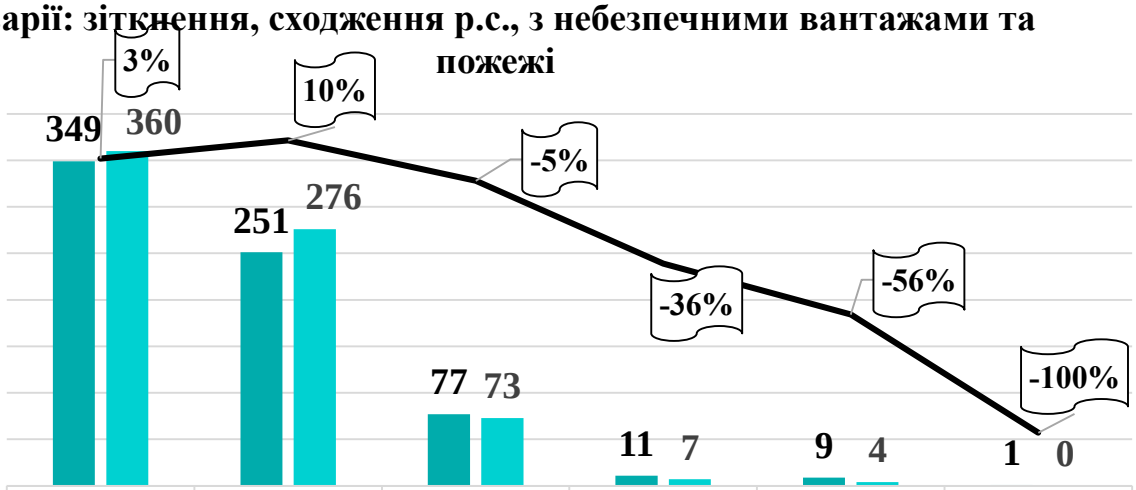
Кількість транспортних подій на залізничному транспорті за класифікацією



	Катастрофа (аварія із серйозними наслідками)	Аварія	Інцидент
2022	0	349	252
2023	0	360	396
у % до 2022 р.	0%	3%	57%

На сьогоднішній день була і залишається проблема оновлення рухомого складу залізничного транспорту та колійного господарства суб'єктів господарювання (зокрема, важливо зауважити, що 70% залізничних колій під'їзних колій мають граничний знос та унеможливлюють безпечний рух рухомого складу по цим коліям. Також за останні роки знижується ступінь дотримання працівниками залізничного транспорту вимог нормативно-правових актів з безпеки руху та дотримання якості технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.

Аварії: зіткнення, сходження р.с., з небезпечними вантажами та пожежі

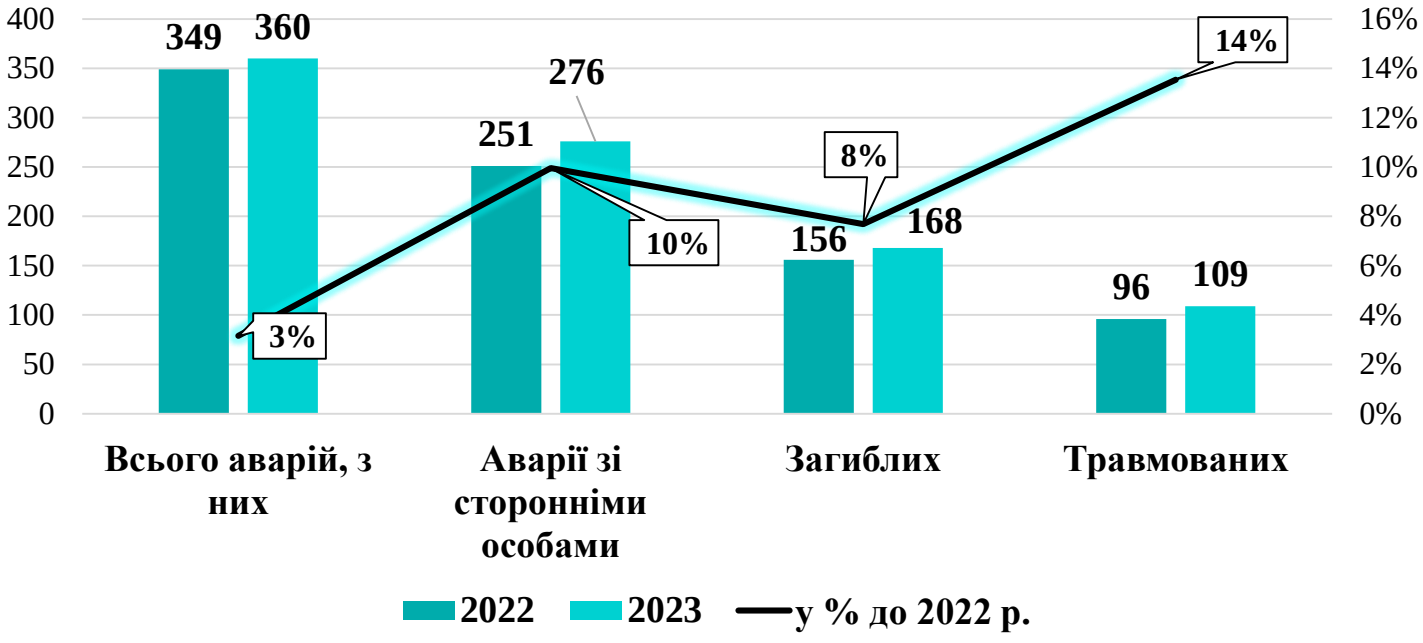


	Всього аварій, з них	Аварії зі сторонніми особами	Сходження	Зіткнення	Аварії з Н.В.	Пожежі
2022	349	251	77	11	9	1
2023	360	276	73	7	4	0
у % до 2022 р.	3%	10%	-5%	-36%	-56%	-100%

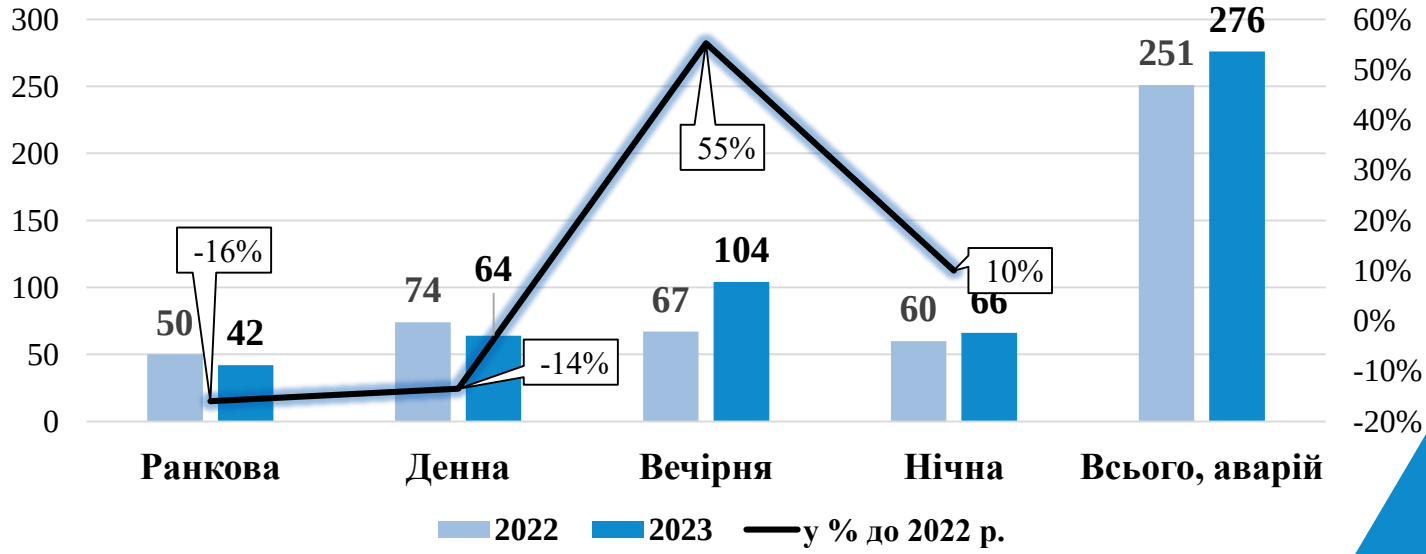
Травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався

Абсолютна більшість нещасних випадків травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався, у тому числі зі смертельним наслідком, які трапляються на залізниці, сталися в результаті порушення громадянами «Правил безпеки на залізничному транспорті Україні» та «Правил поведінки громадян на залізничному транспорті», а саме: переходу залізничних колій у невстановлених місцях, ходіння по залізничних коліях, посадка і висадка під час руху поїзда, переїзд залізничних колій при закритому положенні шлагбаума або при червоному світлі світлофора та звуковому сигналі переїзної сигналізації, перебування в стані алкогольного сп'яніння на території об'єктів залізничного транспорту та інші.

Аварії з особами, завдане рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався



Розподіл випадків травмування сторонніх осіб, за порою доби



Травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався

Аналіз причин травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався, показує:

більшість від загальної кількості потерпілих були травмовані залізничним рухомим складом, під час:

- ✓ ходіння по коліям;
- ✓ перетинання залізничних колій у невстановлених місцях;

а також, під час:

- ✓ знаходження у негабаритних місцях;
- ✓ посадки та висадки з вагонів під час руху поїздів;
- ✓ спроби пролізти під вагоном для переходу через залізничні колії;
- ✓ з інших причин.

Недоліки інфраструктури залізничного транспорту

- Недостатнє забезпечення огородження станцій з інтенсивним та швидкісним рухом;
- Недостатність надземних та підземних пішохідних переходів в містах, де залізничні колії роз'єднують райони населених пунктів та мають місце стихійні переходи громадян через залізничні колії

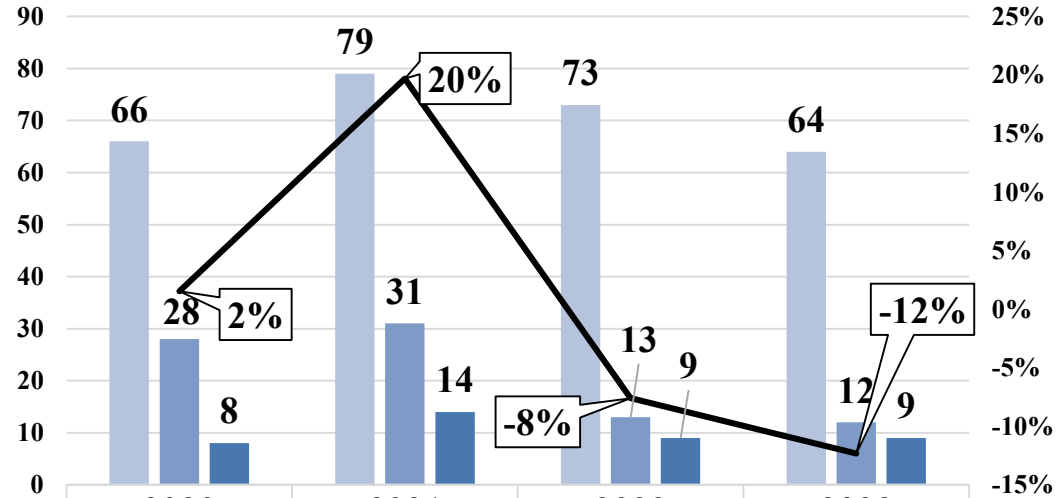
Проблематика за сторони місцевих органів влади

- не приймаються дієві заходи щодо попередження випадків травматизму невиробничого характеру на залізничному транспорті;
- не приймається участь в розслідуванні випадків травматизму невиробничого характеру, спричиненого рухомим складом, що переміщався;
- при затверджені планів розбудови міст не враховується забезпечення будівництва мостів, тунелів через залізничні колії, що розділяють райони міста;
- не вживаються заходи щодо спільного фінансування проектів огородження станцій, що розділяють райони міста.

Загальний стан аварійності на залізничному транспорті (ДТП на залізничних переїздах)

Упровадження прискореного руху пасажирських поїздів вимагає підвищення безпеки руху, особливо на перетинах залізничних колій з автомобільними шляхами (залізничні переїзди). Безпека функціонування транспорту є одним із найважливіших компонентів національної безпеки. Травматизм на залізничних переїздах — найактуальніша проблема забезпечення безпеки залізничного руху. Серед місць зосередження випадків травматизму на залізничному транспорті лідирують залізничні переїзди. Найпоширенішими причинами ДТП на переїздах є помилки водіїв автомобілів, порушення водіями правил дорожнього руху та інші. Близько 80% ДТП трапляються на залізничних переїздах, обладнаних сигналізацією, але без чергового працівника.

Кількість ДТП, що сталися на залізничних переїздах



	2020	2021	2022	2023
Кількість ДТП	66	79	73	64
Кількість травмованих	28	31	13	12
Кількість загиблих	8	14	9	9
кількість ДТП у % до попереднього року	2%	20%	-8%	-12%

Загальний стан аварійності на залізничному транспорті (ДТП на залізничних переїздах)

В Україні, для забезпечення безпеки на залізничних переїздах застосовуються пристрої огородження, що діють за принципом фіксованої відстані (світлофорна сигналізація, дорожні знаки). Суть ідеї полягає в необхідній і достатній функції забезпечення безпеки руху на переїзді своєчасним і надійним повідомленням водіям автотранспортних засобів і пішоходам про наближення поїзда. Проте в умовах підвищення швидкостей та інтенсивності руху транспорту ці пристрої огородження виявляються все менш ефективними.

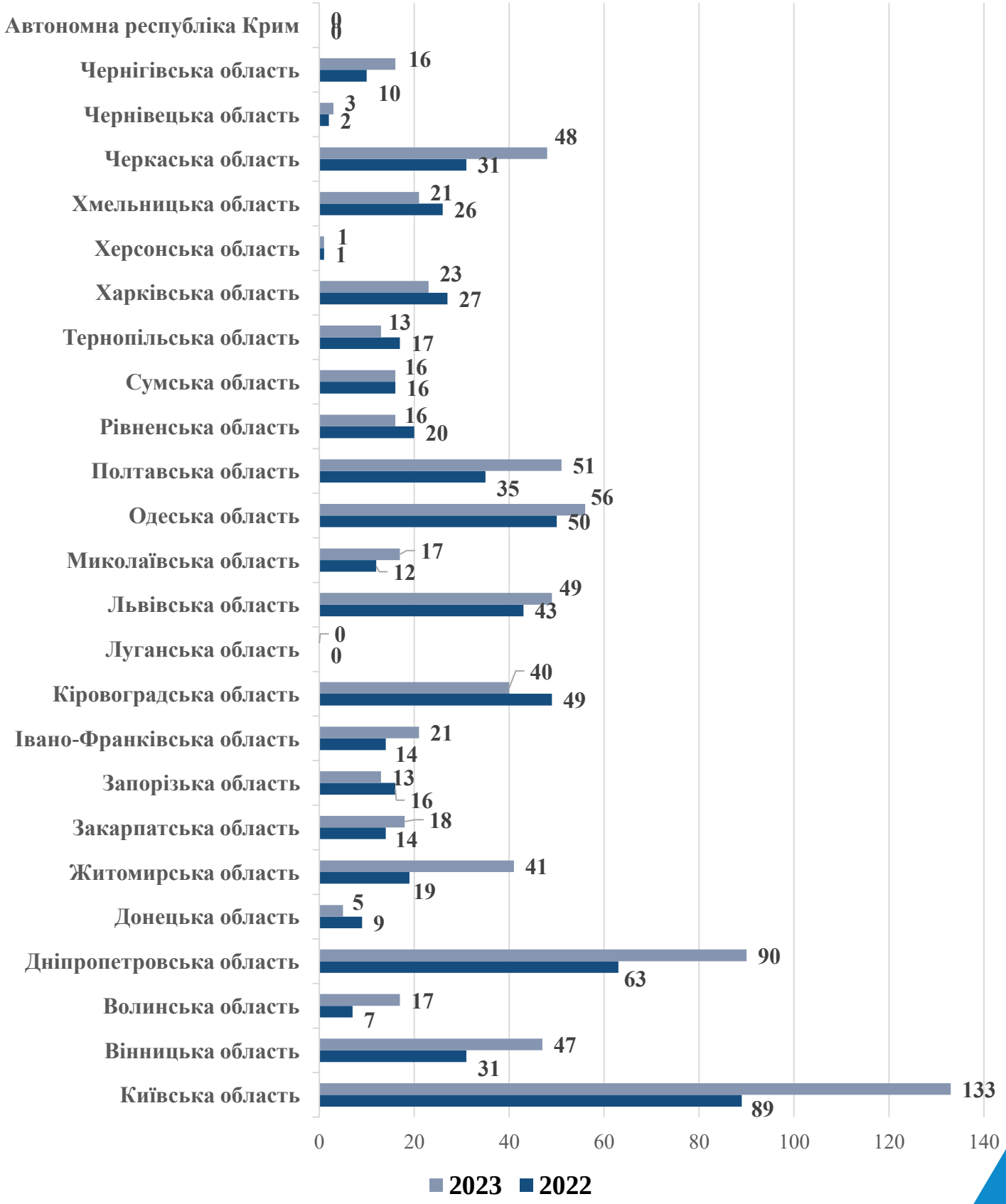
Функція своєчасного й надійного сповіщення водіїв автотранспортних засобів і пішоходів про наближення поїзда виявилася дійсно необхідною, але зовсім недостатньою для забезпечення високого рівня безпеки.

На сьогодні використовувати пристрої, які у сукупності з вищенаведеними пристроями здатне нейтралізувати практично всі фактори ризику на залізничних переїздах, є:

- ✓ зрівнювання часу сповіщення про наближення поїзда;
- ✓ контроль аварійності на переїздах;
- ✓ автоматична реєстрація порушення правил руху водіями автотранспорту;
- ✓ сповіщення машиніста поїзда, що наближається, про ситуацію на переїзді;
- ✓ обладнання переїздів камерами відеонагляду, з контролем за станом переїздів працівником.

Розподіл транспортних подій за областями

Розподіл транспортних подій за регіонами України



Проведення технічних розслідувань на залізничному транспорті

Метою технічного розслідування транспортних подій є встановлення технічних і організаційних причин виникнення транспортних подій, розроблення рекомендацій з безпеки та профілактичних заходів щодо запобігання їх виникненню у майбутньому

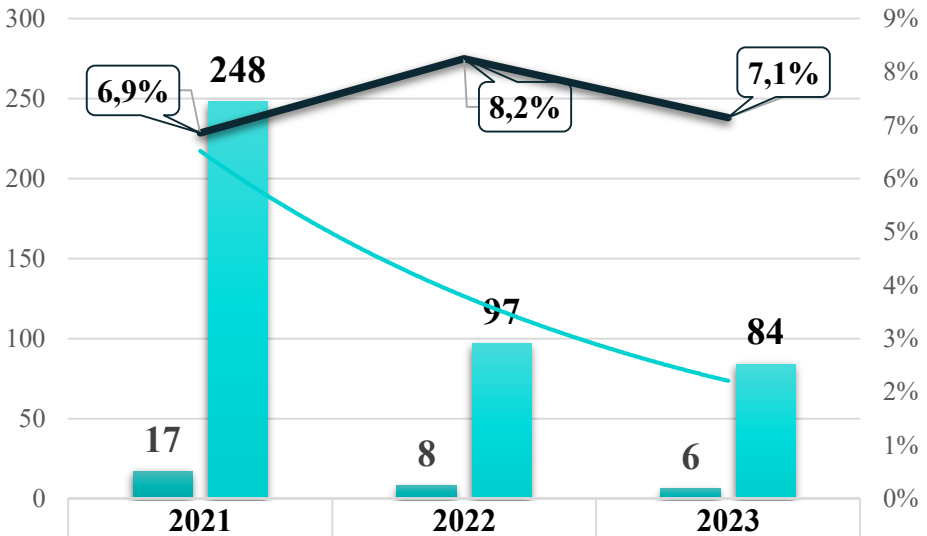
Катастрофи (аварії із серйозними наслідками)

- Підлягають обов'язковому технічному розслідуванню

Аварії та інциденти

- Можуть підлягати технічному розслідуванню за наступних умов:
- чи є транспортна подія частиною низки транспортних подій, які впливають на безпеку залізничного транспорту в цілому;
- звернення суб'єктів господарювання та/або Мінінфраструктури до Укртрансбезпеки щодо проведення технічного розслідування транспортної події;
- звернення громадян, травмованих у транспортній події, та/або близьких осіб громадян, що травмовані або загинули у транспортній події.

Кількість проведених технічних розслідувань у відношенні до кількості транспортних подій



	2021	2022	2023
Кількість технчних розслідувань	17	8	6
Кількість транспортних подій	248	97	84
Відношення кількості т.п. до техрозслідувань	6,9%	8,2%	7,1%

Перелік те опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування

1. Транспортна подія на залізничному транспорті, що сталася 07 грудня 2022 р. під час слідування приміського поїзда № 6501, сполученням Коростень – Шепетівка, на станції Новоград-Волинський регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій сталося сходження з залізничних рейок вагона ЕР-9м № 54804

Основними причинами настання випадку транспортної події аварії, що сталася 07 грудня 2023 р. під час слідування приміського поїзда № 6501, сполученням Коростень – Шепетівка, на станції Новоград-Волинський регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій сталося сходження з залізничних рейок вагона ЕР-9м № 54804, є зламу вісі колісної пари № 977445 в маточинній частині, через наявність тріщини, що виникла через дефекти (раковин різної глибини) вздовж краю розділу місць посадки внутрішнього опорного кільця та підшипнику опорного стакану, спричинені проведенням дугового наплавлення поверхні осі, які в процесі експлуатації стали круговим постійним концентратом напружень, що в подальшому призвело до поступового утворення тріщини з послідуючим розвитком вглиб вісі, внаслідок невиконання та недотриманням працівниками ДВКМ Ворожба ВП «Моторвагонне депо Чернігів» регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» нормативно-правових та нормативних актів з ремонту та утримання колісних пар МВРС

Перелік те опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 19 лютого 2023 р. під час слідування пасажирського поїзда № 67, сполученням Київ – Хелм, на станції Ковель регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій сталося сходження з залізничних рейок локомотива М62м № 12252

Основними причинами настання випадку транспортної події аварії, що сталася 19 лютого 2023 р. під час слідування пасажирського поїзда № 67, сполученням Київ – Хелм, на станції Ковель регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій сталося сходження з залізничних рейок локомотива М62м № 12252, є викочування гребня правого колеса першої колісної на головку рейки колійного вплетіння № 2 з наступним скочуванням лівого колеса у середину колії залізничної станції Ковель, внаслідок наїзду правого колеса першої колісної пари на перешкоду (сторонній металевий елемент, виявлений при огляді тепловозу М62м-1225-2). Інших причин щодо настання випадку транспортної події не знайдено, що підтверджується експертним висновком експертів Національного університету «Львівська політехніка».
Надання рекомендацій є недоцільним.

Перелік те опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 25 серпня 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 3486 через станцію Гоголеве регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій сталося сходження з залізничних рейок трьох вантажних вагонів

Основними причинами настання випадку транспортної події аварії, що сталася 25 серпня 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 3486 через станцію Гоголеве регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій сталося сходження з залізничних рейок трьох вантажних вагонів, вкочування гребня лівого колеса першої колісної пари першого візка з подальшим перекочуванням лівої рейки, скочуванням в середину колії правого колеса першої колісної пари, ***внаслідок*** невідповідності геометричних параметрів деталей та вузлів вагона № 50390293, неправильна їх робота, а саме: першої колісної пари № 14947 (понаднормативна різниця в чотирьох точках між внутрішніми гранями коліс 3 мм, при нормі до 2 мм, різниця діаметрів коліс по колу кочення на одній вісі 2 мм, при нормі до 0,5 мм), візків (неправильний підбір пружин по висоті, різниця висот пружин у комплектах становила до 8 мм при нормі до 4 мм, неповне обпирання надресорних балок на фрикційні клини через їх понаднормативний знос до 7 мм, нерівномірний та несиметричний інтенсивний знос похилих площин надресорних балок до 5 мм, при нормі до 0,5 мм), сліди інтенсивного зносу, закушування в буксових прорізах та на щелепах бокових рам першого візка, на корпусах букс першої і другої колісних пар, ***що спричинили*** рух першого візка в перекошеному стані, шо призвело до збільшення сили тертя правого ковзуна кузова і правого ковзуна першого візка, зміщення центру ваги вагону, значного збільшення опору буксуванню лівого колеса, в порівнянні з опором ковзання правого колеса першої колісної пари, при проходженні правої кривої ділянки колії, розвантаження та збільшення кута набігання лівого колеса на головку рейки у місці найбільшої ширини колії, де і відбулось вкочування колеса, через *невиконання та недотриманням працівниками* ***АТ «Укрзалізниця»*** *нормативно-правових та нормативних актів з технічного обслуговування вагонів з відчепленням*.

Перелік та опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 12 жовтня 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 8402 через зупиночну платформу Глухівці залізничного перегону Бердичів – Козятин-2 регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулось сходження з залізничних рейок трьох вантажних вагонів та електровоза ВЛ-80К № 606, що слідував з поїздом № 9563, внаслідок зіткнення з вантажними вагонами поїзда № 8402

Наразі технічне розслідування транспортної події триває

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 14 жовтня 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 3404 через зупиночну платформу «Рубежівська» залізничного перегону Борщагівка-Технічна – Почайна Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулось сходження із залізничних рейок вантажного вагона № 76720143

Наразі технічне розслідування транспортної події триває

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 30 листопада 2023 р. під час виконання маневрової роботи на залізничній станції Знам'янка Регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця», з витягування складу поїзда № 2904 на витяжну колію № 32, у якій відбулось сходження із залізничних рейок вантажного вагона № 51239358

Наразі технічне розслідування транспортної події триває

Досягнення та проблематика у сфері безпеки на залізничному транспорті

ДОСЯГНЕННЯ

- Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 р. № 235 (у відповідності до положень Директиви 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях), на сьогоднішній день опрацьовуються зміни до класифікатора транспортних подій;
- Порядок технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 р. № 433 (відповідає на 50% вимогам Директиви 2004/49/ЄС);
- Забезпечено взаємодію з АТ «Укрзалізниця» в питаннях оперативного інформування про транспортні події;
- Впроваджено порядок оперативного виїзду працівників Укртрансбезпеки на місце транспортної події та встановлено спрощено процедуру збору первинної інформації про транспортну подію за допомогою ЧЕК-ЛИСТІВ, для подальшого прийняття рішення щодо проведення технічного розслідування;
- Організовується навчання працівників територіальних органів Укртрансбезпеки у сфері обліку та технічного розслідування транспортних подій на залізничному транспорті України;
- Забезпечено проведення технічних розслідувань транспортних подій, з наближенням норм Європейського Союзу;
- Забезпечено облік транспортних подій у сфері залізничного транспорту