



**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 2024 рік

Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті



2024 рік



Вступ

Протягом 2024 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.

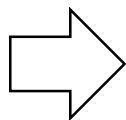
Незважаючи на вжиття з боку Укртрансбезпеки системних заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки на наземному транспорті та проведення роботи із попередження виникнення дорожньо-транспортних пригод та транспортних подій, стан справ з аварійністю продовжує залишатися складним.

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.

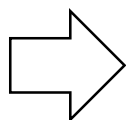


ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ ТА ФУНКЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ НА НАЗЕМНОМУ ТРАНСПОРТІ



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.



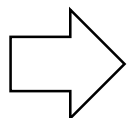
Аналіз стану аварійності, визначення проблемних напрямків, розроблення та впровадження профілактичних заходів зниження аварійності на наземному транспорті

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 року № 151, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 17 травня 2017 року 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 липня 2017 року № 235, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 липня 2017 року за № 904/30772, розроблено у відповідності до норм і стандартів визначених Директивою 2004/49/ЄС Європейського парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві встановлено класифікацію транспортних подій.

**ДСБТ**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

НАЗЕМНИЙ ТРАНСПОРТ



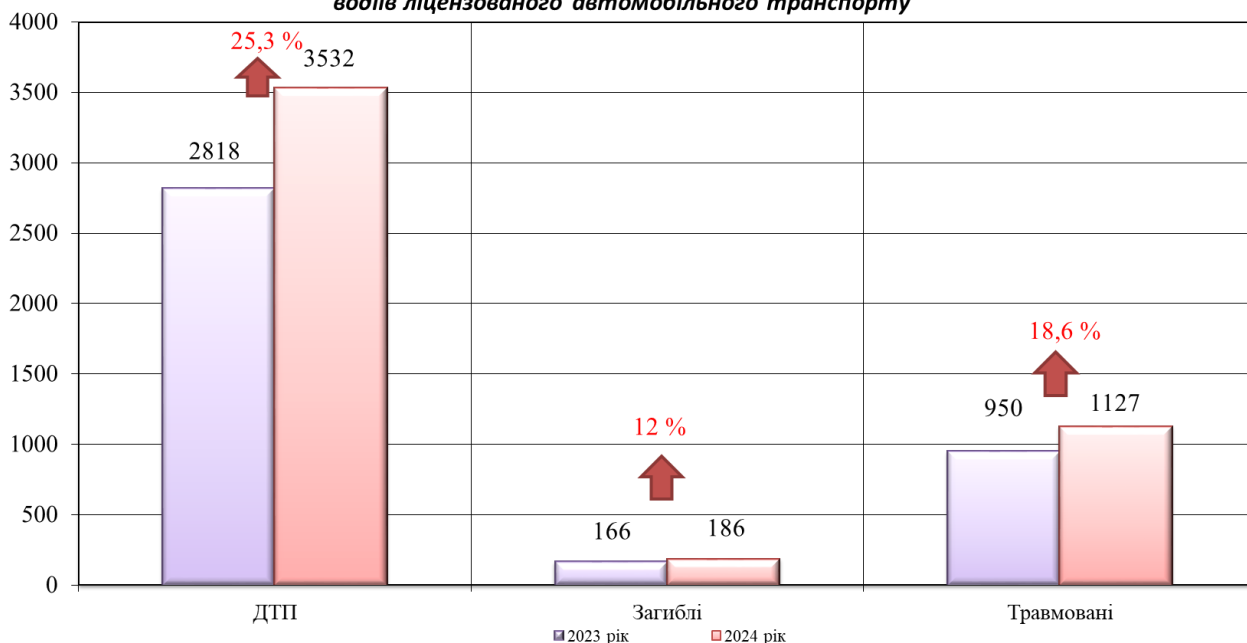
Технічне розслідування обставин і причин катастроф, аварій, подій на наземному транспорті та розробка рекомендацій щодо недопущення таких випадків у майбутньому

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 року № 231, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 09 липня 2015 року 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 року № 433, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2018 року за № 1185/32637, встановлено процедуру 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.



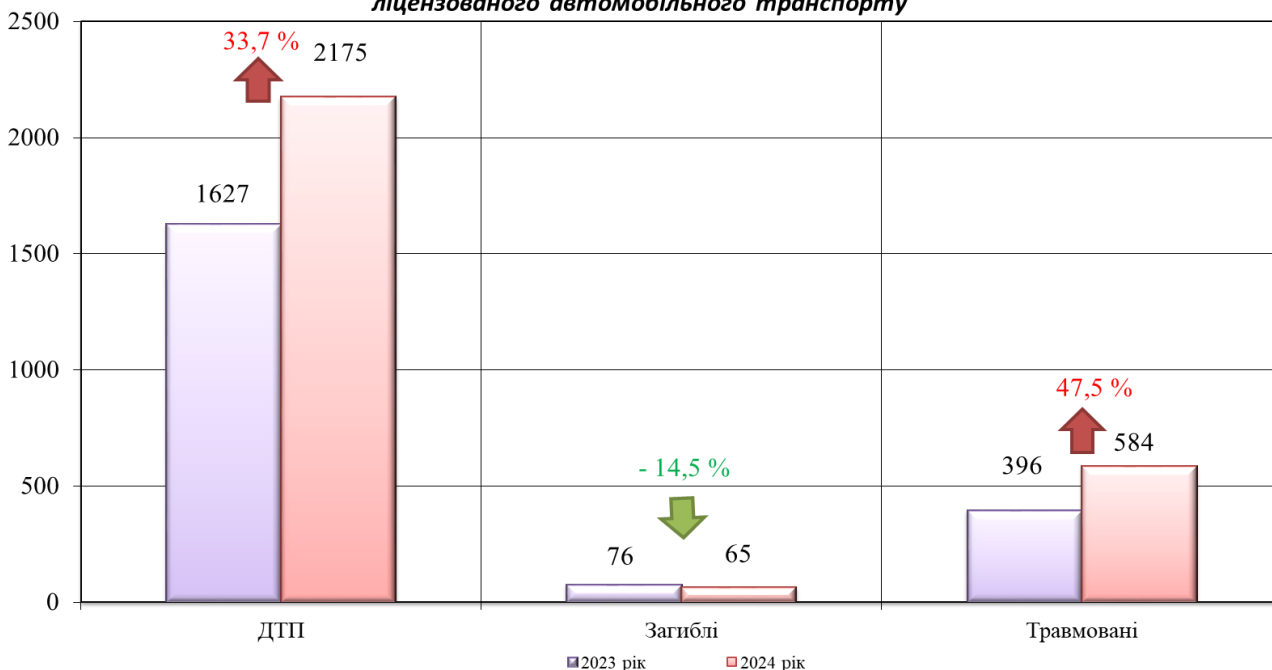
Стан аварійності на автомобільному транспорті загального користування

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



Згідно статистичних даних протягом 2024 року на автошляхах України сталося 3532 дорожньо-транспортні пригоди (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 186 осіб загинули та 1127 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 2024 рік кількість ДТП за участю транспортних засобів ліцензованих автомобільних автоперевізників збільшилась, у порівнянні з відповідним періодом 2023 року, на 25,3 % (з 2818 до 3532 ДТП). Також, спостерігається збільшення тяжкості наслідків від ДТП, кількість загиблих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту збільшилась на 12 % (з 166 до 186 осіб). Так, із 186 осіб, які загинули в результаті настання ДТП, 65 осіб загинули в результаті настання ДТП з вини водіїв ліцензованого транспорту. Кількість травмованих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту збільшилась на 18,6 % (з 950 до 1127 осіб).

Із зазначеної кількості ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталося 2175 дорожньо-транспортних пригод, в яких 65 осіб загинули, а 584 особи отримали травми різного ступеня тяжкості.

За аналогічний період 2023 року на автодорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту допущено 1627 дорожньо-транспортних пригод, в яких 76 осіб загинули та 396 осіб отримали травми.

Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій)	Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності)		(±) % чи одиниць до показників минулого року
	2023 рік	2024 рік	
ДТП	1627	2175	33,7%
у тому числі з вини водіїв автобусів	863	926	7,3%
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	756	1228	62,4%
у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів (таксі)	8	21	162,5%
Загинуло осіб	76	65	-14,5%
у тому числі з вини водіїв автобусів	27	21	-22,2%
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	43	42	-2,3%
у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів (таксі)	6	2	-66,7%
Травмовано осіб	396	584	47,5%
у тому числі з вини водіїв автобусів	297	419	41,1%
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	88	142	61,4%
у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів (таксі)	11	23	109,1%



Таким чином рівень аварійності з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту збільшився на 33,7 %, кількість загиблих у ДТП осіб зменшилась на 14,5 %, кількість травмованих збільшилась на 47,5 %.

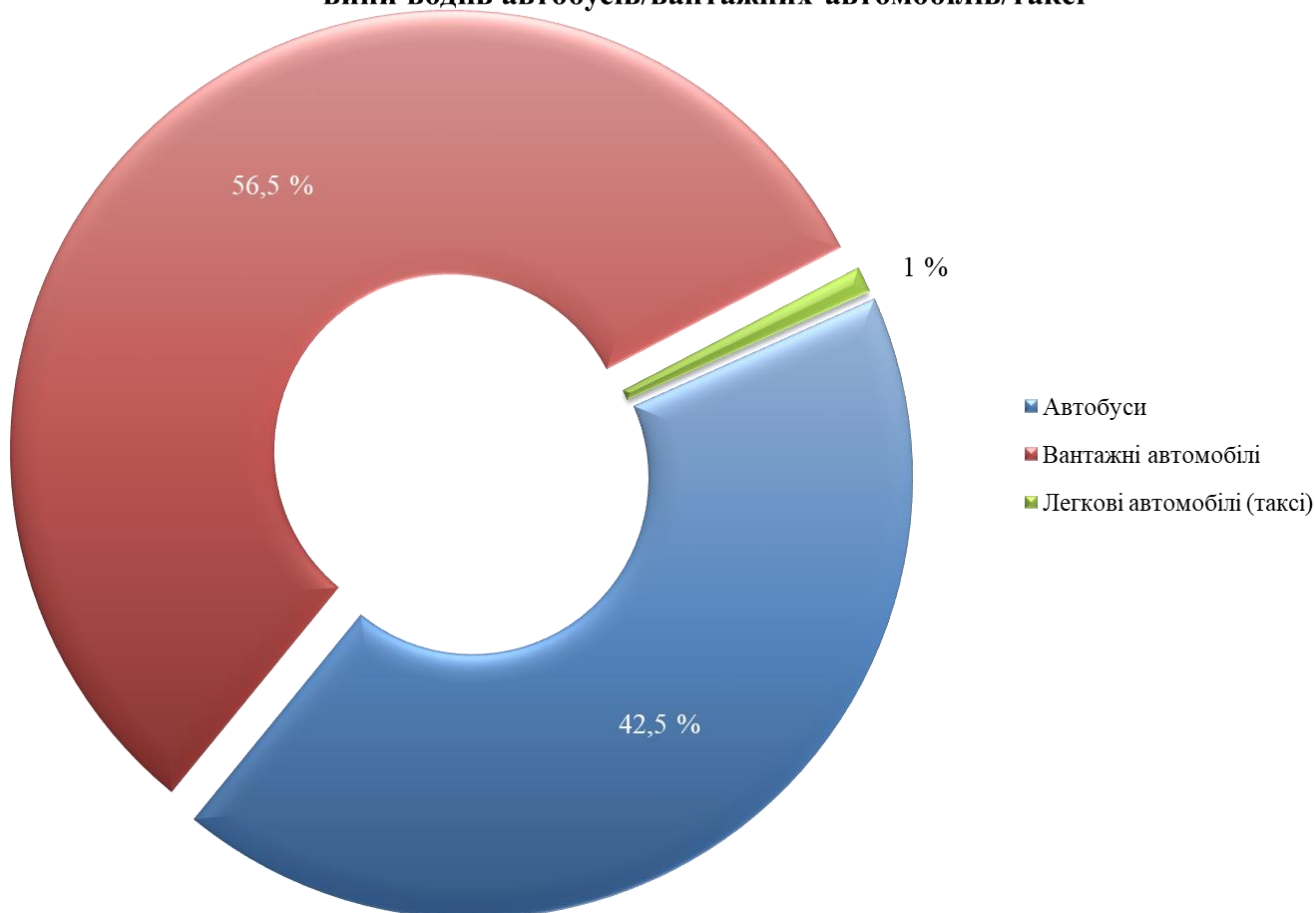
З вини водіїв автобусів за 2024 рік сталось 926 дорожньо-транспортних пригод, в яких 21 особа загинула та 419 осіб отримали травми. За 2023 рік сталось 863 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 27 осіб загинули та 297 осіб отримали травми.

З вини водіїв вантажних автомобілів за 2024 рік сталось 1228 дорожньо-транспортних пригод, в яких 42 особи загинули та 142 особи отримали травми. За 2023 рік сталось 756 дорожньо-транспортних пригод, в яких 43 особи загинули та 88 осіб отримали травми.

З вини водіїв легкових автомобілів (таксі) за 2024 рік сталась 21 дорожньо-транспортна пригода, в яких 2 особи загинули та 23 особи отримали травми. За 2023 рік сталось 8 дорожньо-транспортних пригод, в яких 6 осіб загинули, а 11 осіб отримали травми.

Також за 2024 рік сталось 13 пожеж на автомобільному транспорті загального користування.

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





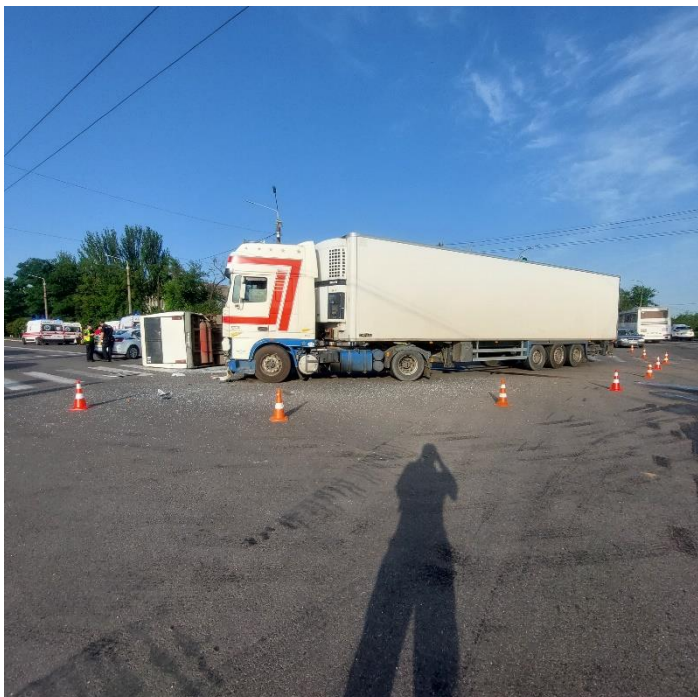
ДСБТ
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

**АВТОМОБІЛЬНИЙ
ТРАНСПОРТ**

Резонансні ДТП з тяжкими наслідками



ДТП, що сталася 12 березня 2024 року на 43 км + 500 м автодороги М-10 «Львів - Краковець» с. Прилбичі Львівської області, за участю автобуса ЧАЗ А079.32 (перевізник ТзОВ «Львівське АТП-14631»), внаслідок якої 15 осіб отримали травми.



ДТП, що сталася 24 червня 2024 року на перехресті вулиці Нікопольське шосе та проспекту Металургів у м. Кривому Розі Дніпропетровської області, за участю автобуса РУТА СПВ-20 (перевізник ПАТ «Північтранс») та вантажного автомобіля DAF XF 95.480 (перевізник ФОП Лебідь С. А.), внаслідок якої 21 особа отримала травми.



ДСБТ
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

**АВТОМОБІЛЬНИЙ
ТРАНСПОРТ**

Резонансні ДТП з тяжкими наслідками



ДТП, що сталася 06 липня 2024 року на 178 км + 500 м автодороги Н-25 «Городище – Рівне – Староконстантинів» Рівненської області, за участю автобуса Mercedes-Benz 312 (перевізник ТОВ «УКР-ПАС-ТРАНС»), та вантажного автомобіля DAF XF 105.410 (перевізник ТОВ «Алекстранс Плюс»), внаслідок якої 14 осіб загинули та 1 особа отримала травми.



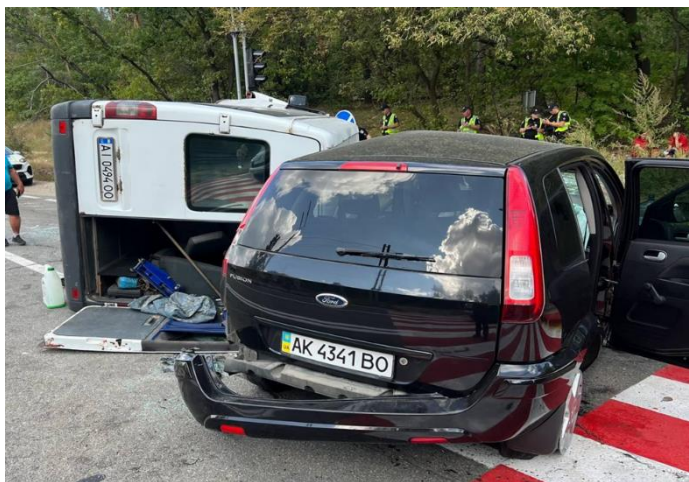
ДТП, що сталася 14 липня 2024 року на 20 км автодороги Т-20-06 «Городище – Зарваниця – Бучач» Тернопільської області, за участю автобуса NEOPLAN N 316 (перевізник ФОП Гром'як М. І.), внаслідок якої 20 осіб отримали травми.



ДСБТ
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

**АВТОМОБІЛЬНИЙ
ТРАНСПОРТ**

Резонансні ДТП з тяжкими наслідками



ДТП, що сталася 17 вересня 2024 року на вулиці Кончезаспинська у м. Києві, за участю автобуса Mercedes-Benz 313 (перевізник ПП «МЕРЕЖА АВТО»), та легкового автомобіля Ford Fiesta, внаслідок якої 1 особа загинула та 15 осіб отримали травми.



ДТП, що сталася 11 жовтня 2024 року на 542 км + 500 м автодороги М-06 «Київ – Чоп» Львівської області, за участю автобуса Plaxton Elite (перевізник ФОП Дуда В.В.), вантажного автомобіля Renault T та легкового автомобіля SKODA OCTAVIA A7, внаслідок якої 3 особи загинули та 32 особи отримали травми.



Резонансні ДТП з тяжкими наслідками



ДТП, що сталася 11 жовтня 2024 року на проспекті Центральному у м. Миколаєві, за участю тролейбуса Дніпро Т-203 (перевізник КП ММР «Миколаївелектротранс»), внаслідок якої 15 осіб отримали травми.



ДТП, що сталася 12 жовтня 2024 року на 207 км + 230 м автодороги Н-16 «Золотоноша – Черкаси – Сміла – Умань» Черкаської області, за участю автобуса Volkswagen LT35 (перевізник ФОП Кірилич С. М.), внаслідок якої 18 осіб отримали травми.



Резонансні ДТП з тяжкими наслідками



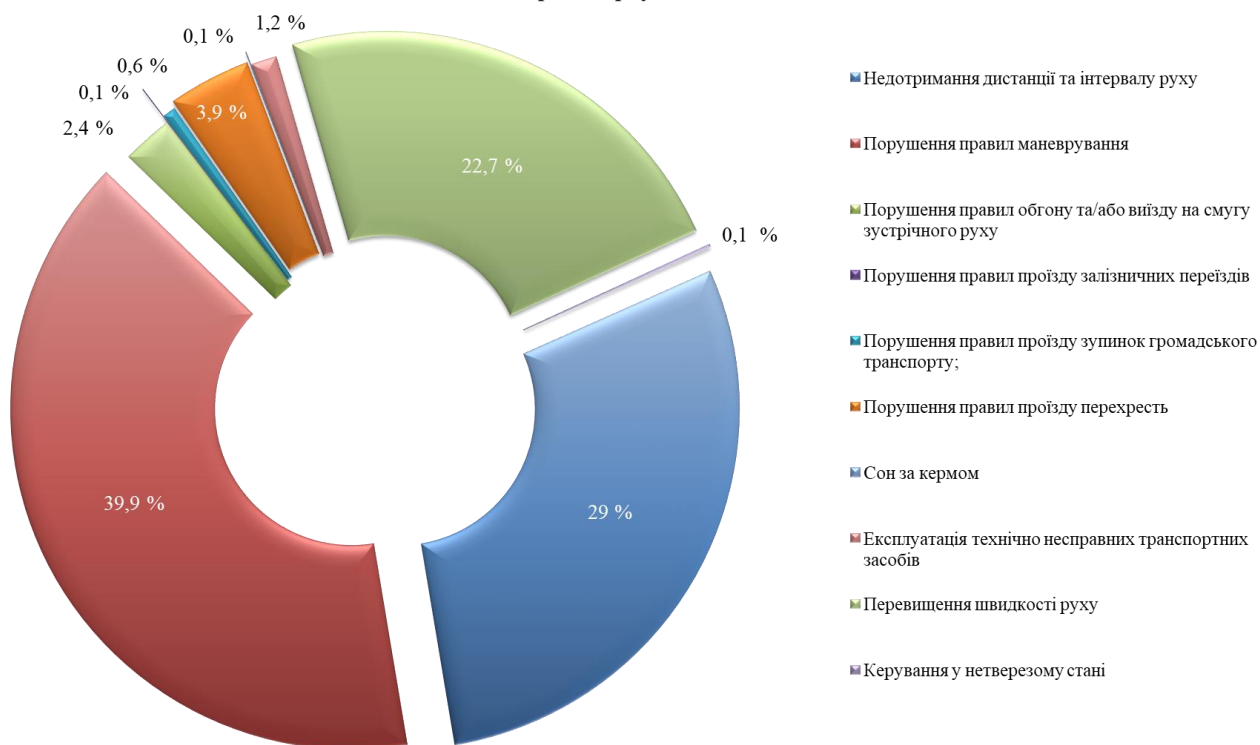
ДТП, що сталася 15 грудня 2024 року на 23 км автодороги М-09 «Тернопіль – Львів – Рава-Руська» Львівської області, за участю автобуса Mercedes-Benz 316 (перевізник ТОВ «СВС ТРЕВЕЛ»), вантажного автомобіля DAF XF 480 FT та легкового автомобіля BMW, внаслідок якої 7 осіб загинули та 3 особи отримали травми.



Проведений аналіз аварійності показав, що основними причинами настання цих дорожньо-транспортних пригод є:

- порушення правил маневрування (39,9 %);
- недотримання дистанції та інтервалу руху (29 %);
- перевищення швидкості руху (22,7 %);
- порушення правил проїзду перехресть (3,9 %);
- порушення правил обгону та/або виїзду на смугу зустрічного руху (2,4 %);
- експлуатація технічно несправних транспортних засобів (1,2 %);
- порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту (0,6 %);
- сон за кермом (0,1 %);
- керування у нетверезому стані (0,1 %);
- порушення правил проїзду залізничних переїздів (0,1 %).

Класифікація ДТП за 2024 рік за передумовами їх виникнення з вини водіїв автомобільного транспорту



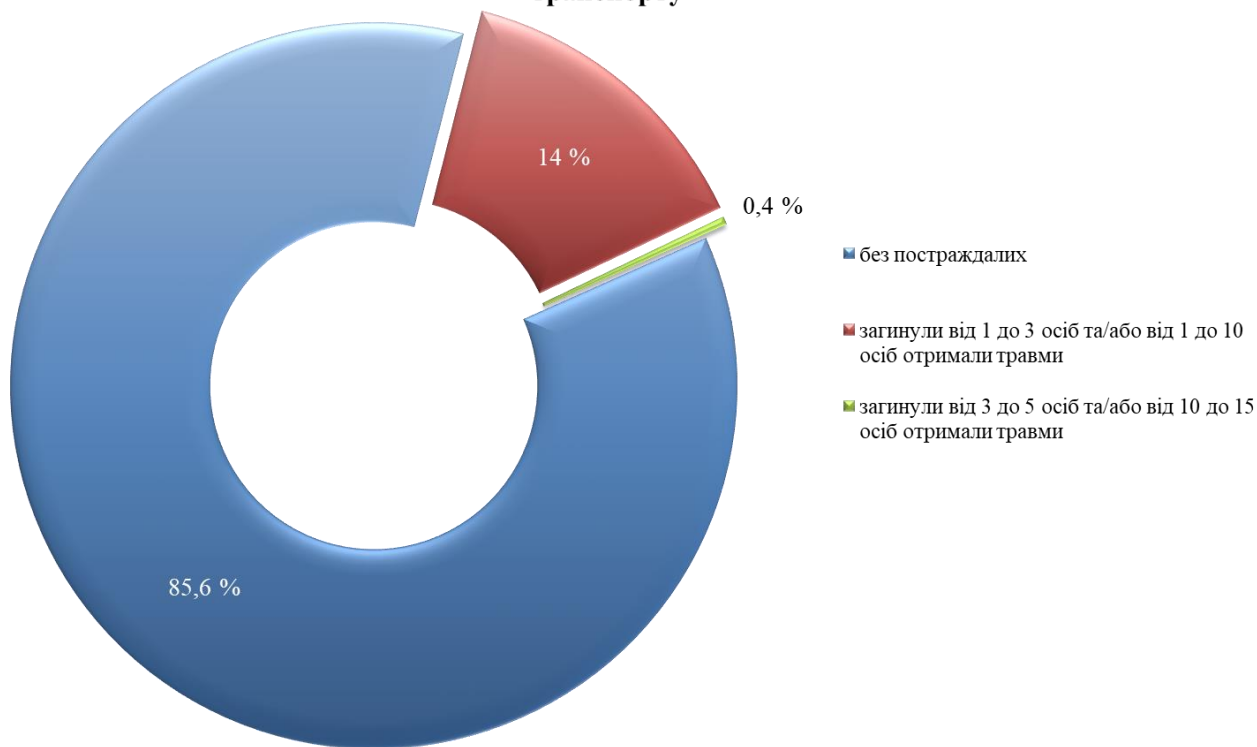


За результатами проведеного аналізу встановлено, що 85,6 % складають ДТП без постраждалих осіб, при яких лише відбувається механічне пошкодження транспортних засобів;

у 14 % 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 2024 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 68,2 % ДТП, які сталися з вини водіїв автомобільного транспорту;

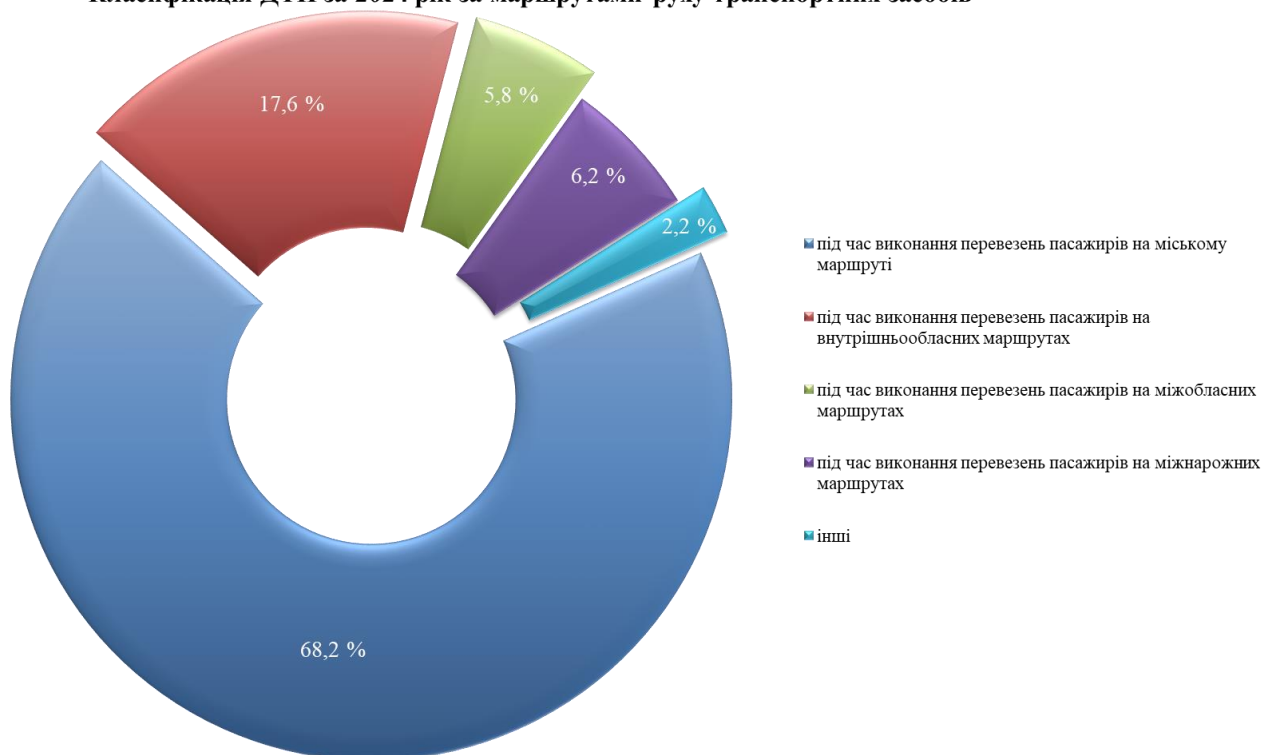
17,6 % ДТП сталися під час виконання перевезень пасажирів на внутрішньообласних маршрутах;

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

5,8 % ДТП сталися під час виконання перевезень пасажирів на міжобласних маршрутах;

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

Класифікація ДТП за 2024 рік за маршрутами руху транспортних засобів





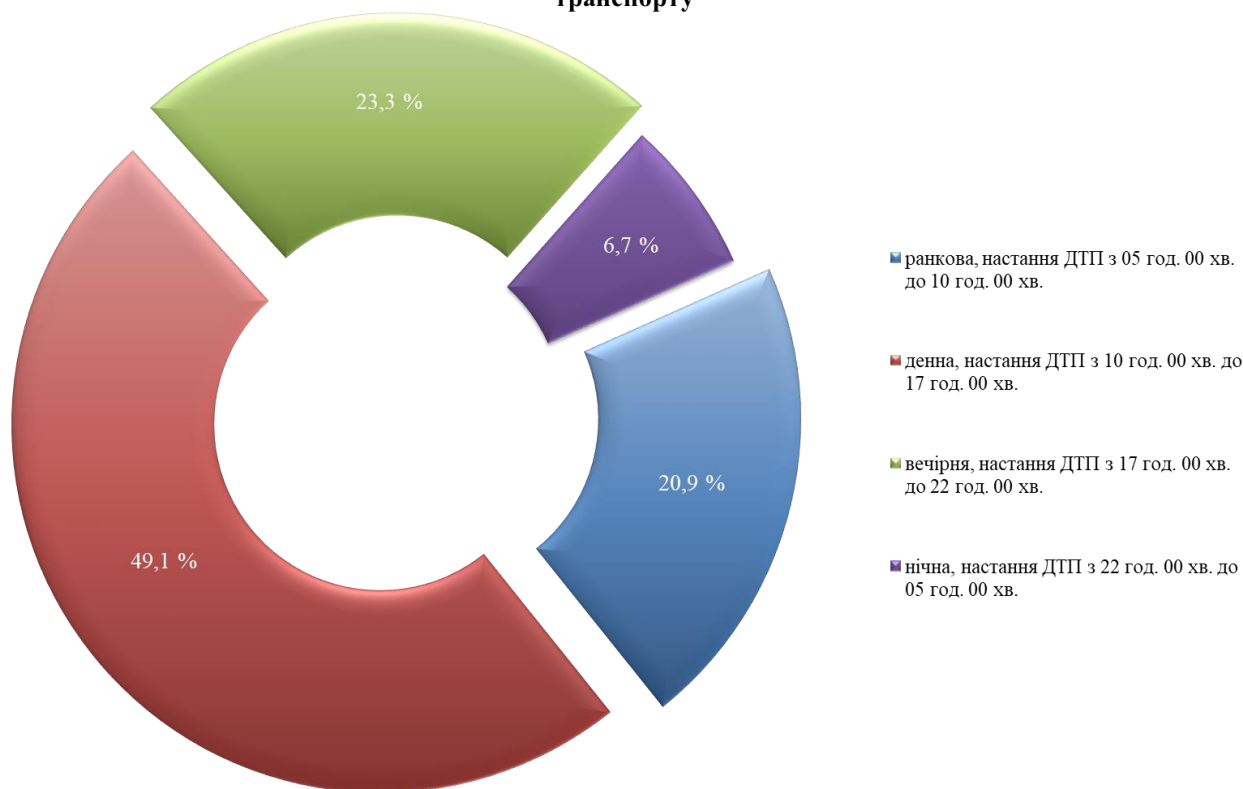
Залежно від пори доби, найбільша кількість ДТП сталася в денну пору доби, з 10 год. 00 хв. до 17 год. 00 хв., а саме в цей проміжок часу було зафіксовано 49,1 %;

у вечірню пору доби з 17 год. 00 хв. до 22 год. 00 хв. сталося 23,3 % ДТП;

у ранкову пору доби з 05 год. 00 хв. до 10 год. 00 хв. сталося 20,9 % ДТП;

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

Класифікація ДТП за 2024 рік за порою доби, з вини водіїв автомобільного транспорту





ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

Аналіз аварійності за видами ДТП засвідчив, що найбільша кількість ДТП – 36,2 % сталися в результаті бокового зіткнення;

31,4 % ДТП становлять попутні зіткнення;

11,8 % ДТП сталися в результаті наїзду на перешкоду (огорожі, бордюри, дерева та інші нерухомі предмети);

8,7 % ДТП сталися в результаті зустрічного зіткнення;

у 3,5 % ДТП зафіксовано перекидання автотранспортних засобів;

2,7 % ДТП становлять наїзди на пішоходів;

у 2,5 % ДТП зафіксований наїзд на транспортний засіб, що стоїть;

у 1,3 % ДТП зафіксовані падіння пасажирів;

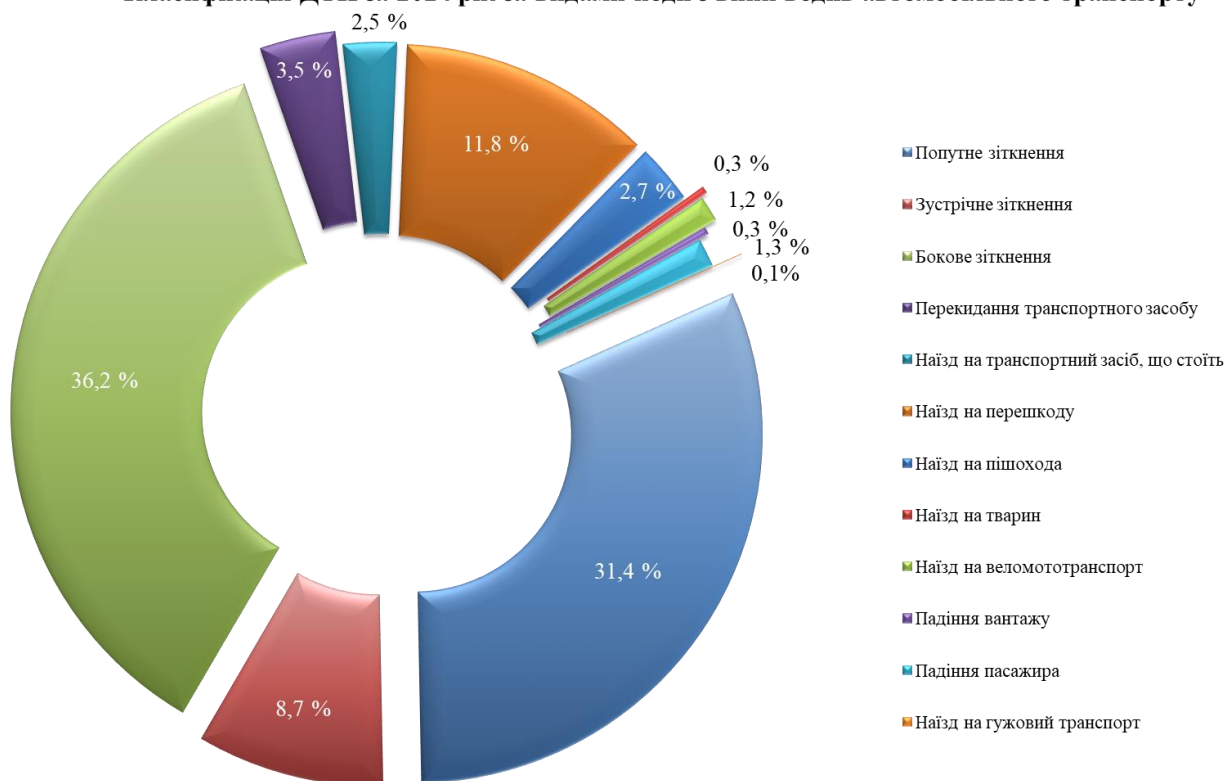
1,2 % ДТП становлять наїзди на велосипедотранспорт;

0,3 % ДТП становлять падіння вантажу;

0,3 % ДТП становлять наїзди на тварин;

0,1 % ДТП становлять наїзди на гужовий транспорт.

Класифікація ДТП за 2024 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, пішоходи – 15 осіб;

12 осіб – водії вантажних автомобілів;

9 осіб – пасажери легкових автомобілів;

8 осіб – велосипедисти;

7 осіб – пасажери автобусів;

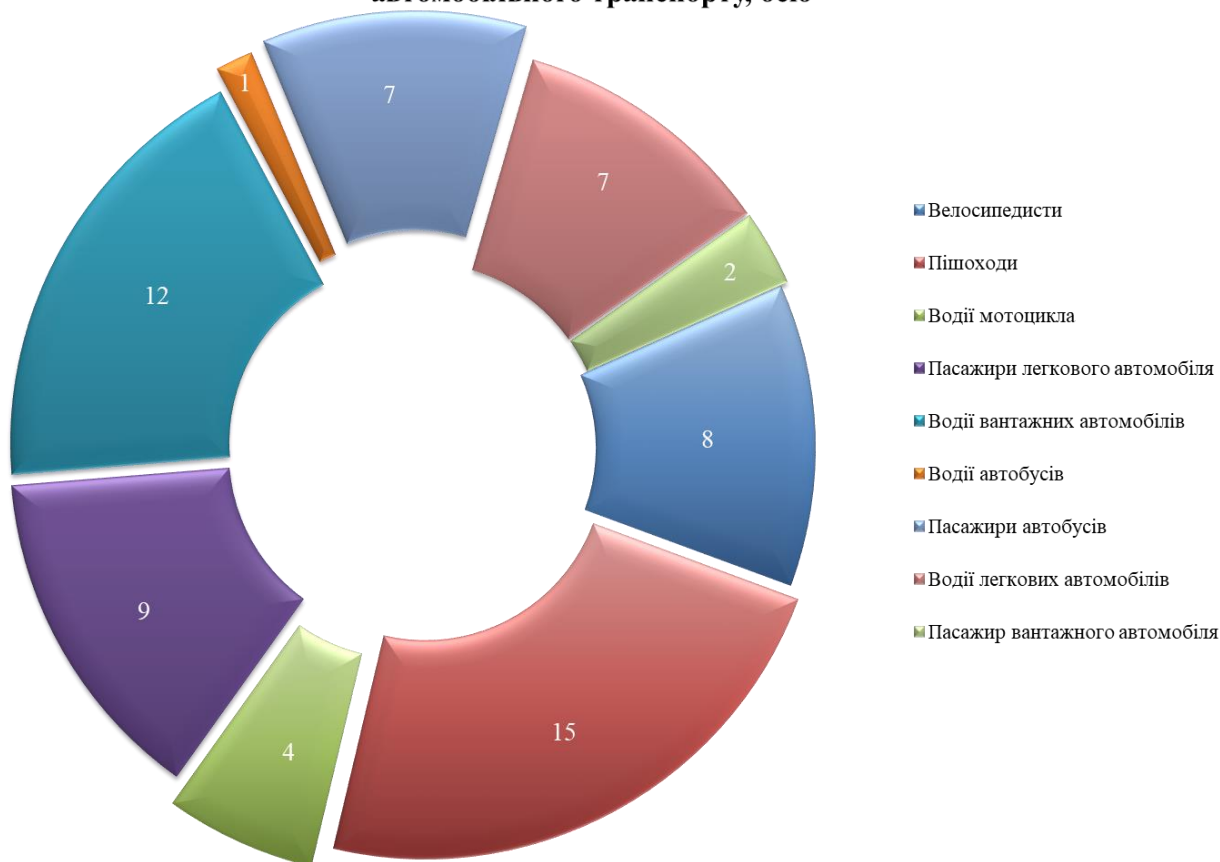
7 осіб – водії легкових автомобілів;

4 особи – водії мотоциклів;

2 особи – пасажери вантажних автомобілів;

1 особа – водій автобуса.

Кількість загиблих учасників дорожнього руху за 2024 рік з вини водіїв автомобільного транспорту, осіб





Аналіз аварійності проведений за періодом експлуатації транспортних засобів з вини водіїв автомобільних перевізників показав, що 56 % ДТП трапляються з колісними транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 10 до 20 років;

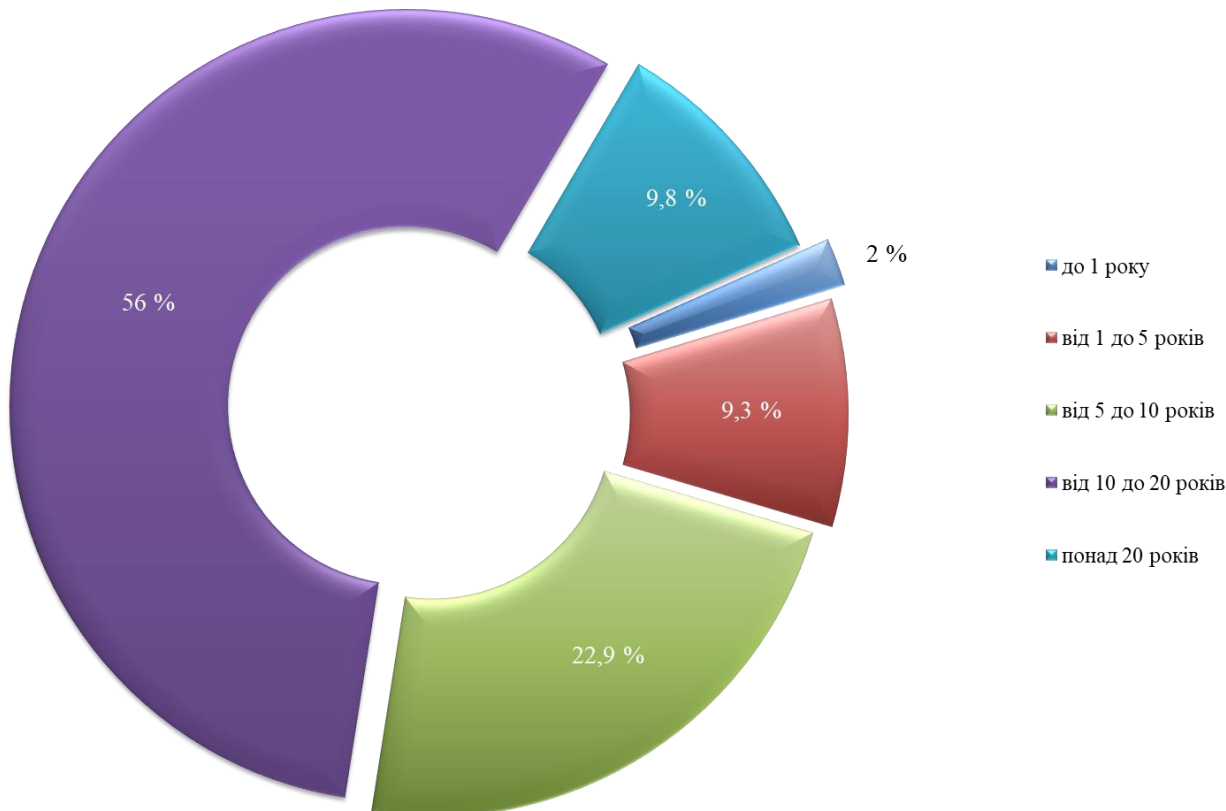
22,9 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 5 до 10 років;

9,8 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить понад 20 років;

9,3 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 1 до 5 років;

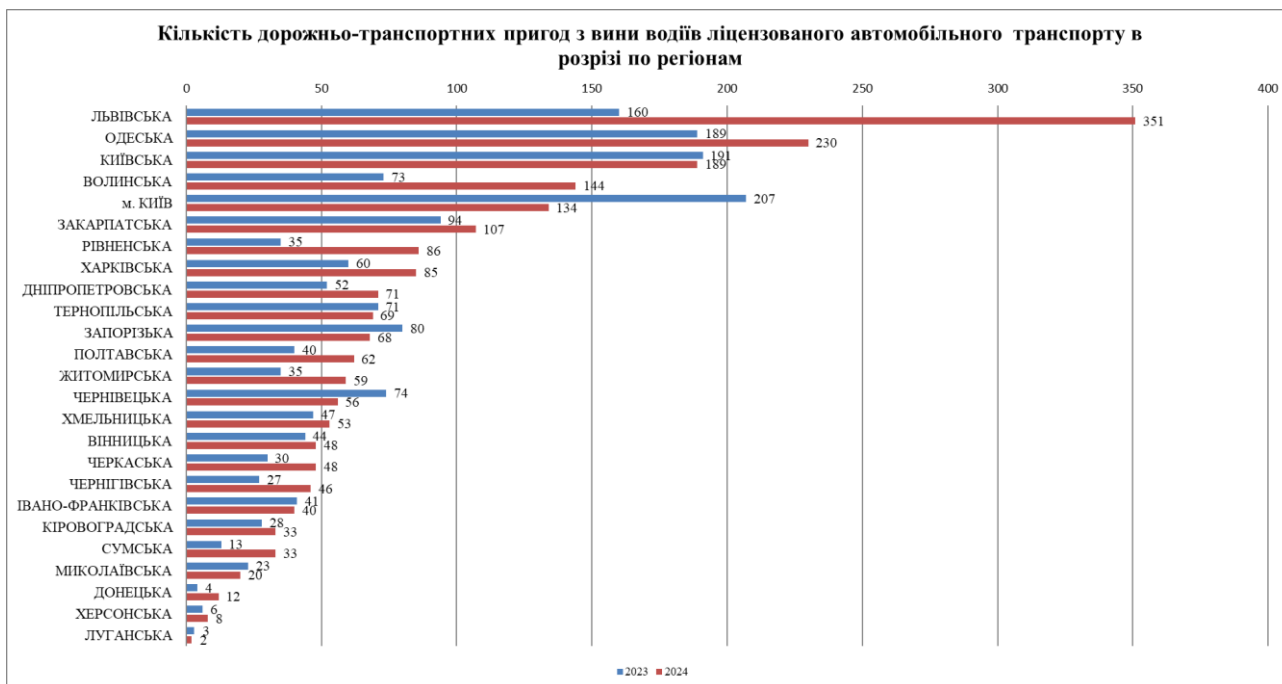
2 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить до 1 року.

Класифікація ДТП за 2024 рік за періодом експлуатації транспортних засобів з вини водіїв автомобільного транспорту





Аналіз ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2024 році найбільшу кількість ДТП, допущених з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту загального користування зафіксовано у Львівській (351 ДТП), Одеській (230 ДТП) та Київській (189 ДТП) областях.



Аналіз смертності внаслідок ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2024 році найбільша кількість осіб загинула у ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту загального користування у Львівській (13 осіб), Київській (9 осіб) та Житомирській (7 осіб) областях.



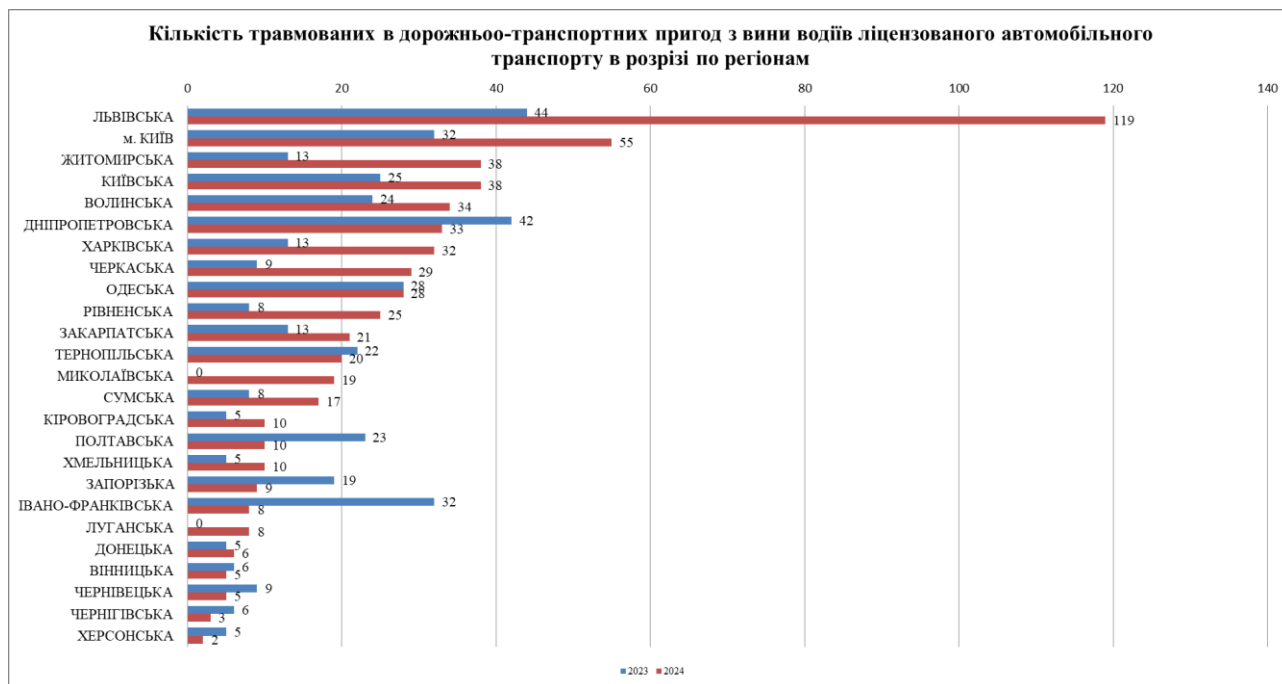


ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

Аналіз травматизму у ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2024 році найбільшу кількість осіб було травмовано у ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту загального користування у Львівській області (119 осіб), місті Києві (55 осіб), Житомирській (38 осіб) та Київській (38 осіб) областях.



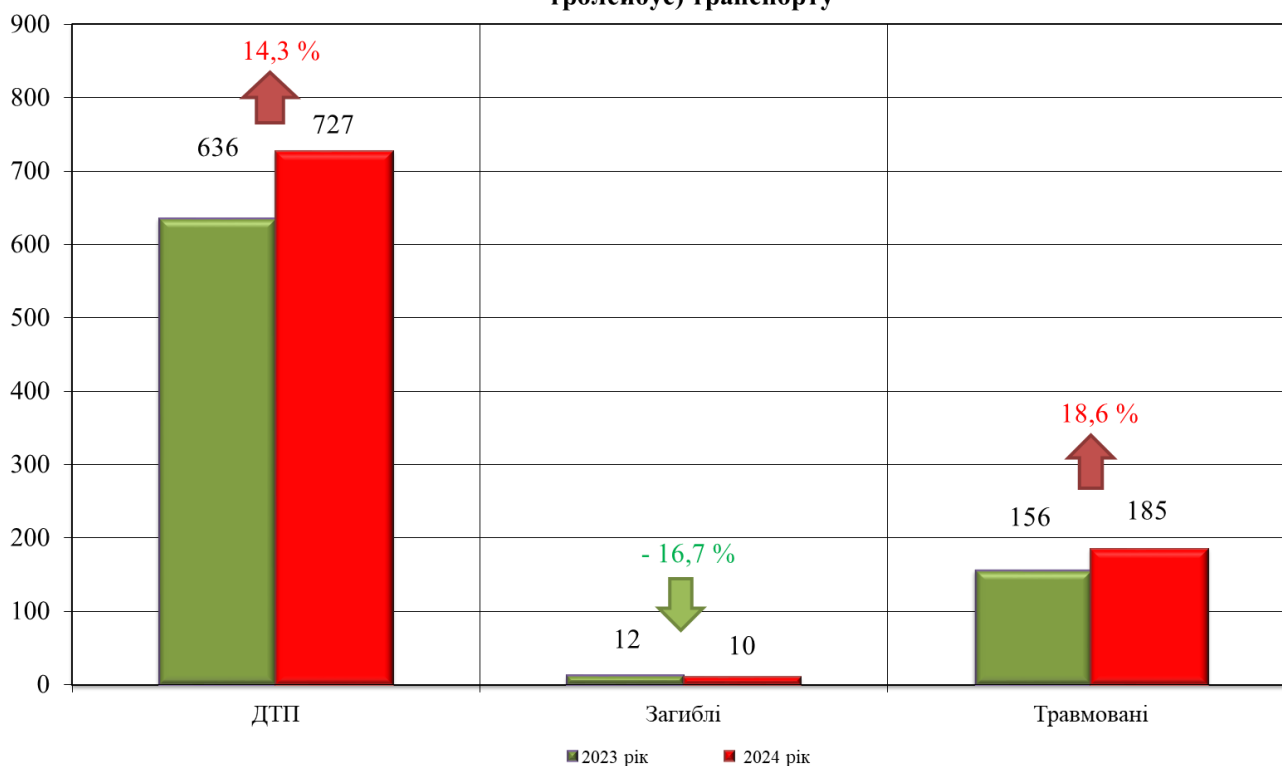


Стан аварійності на міському електричному транспорті

Згідно зі статистичними даними протягом 2024 року за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту сталася 727 ДТП, в яких 10 осіб загинули та 185 отримали травми.

За 2023 рік на цьому виді транспорту сталося 636 ДТП за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту, в яких 12 осіб загинули та 156 осіб отримали травми.

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



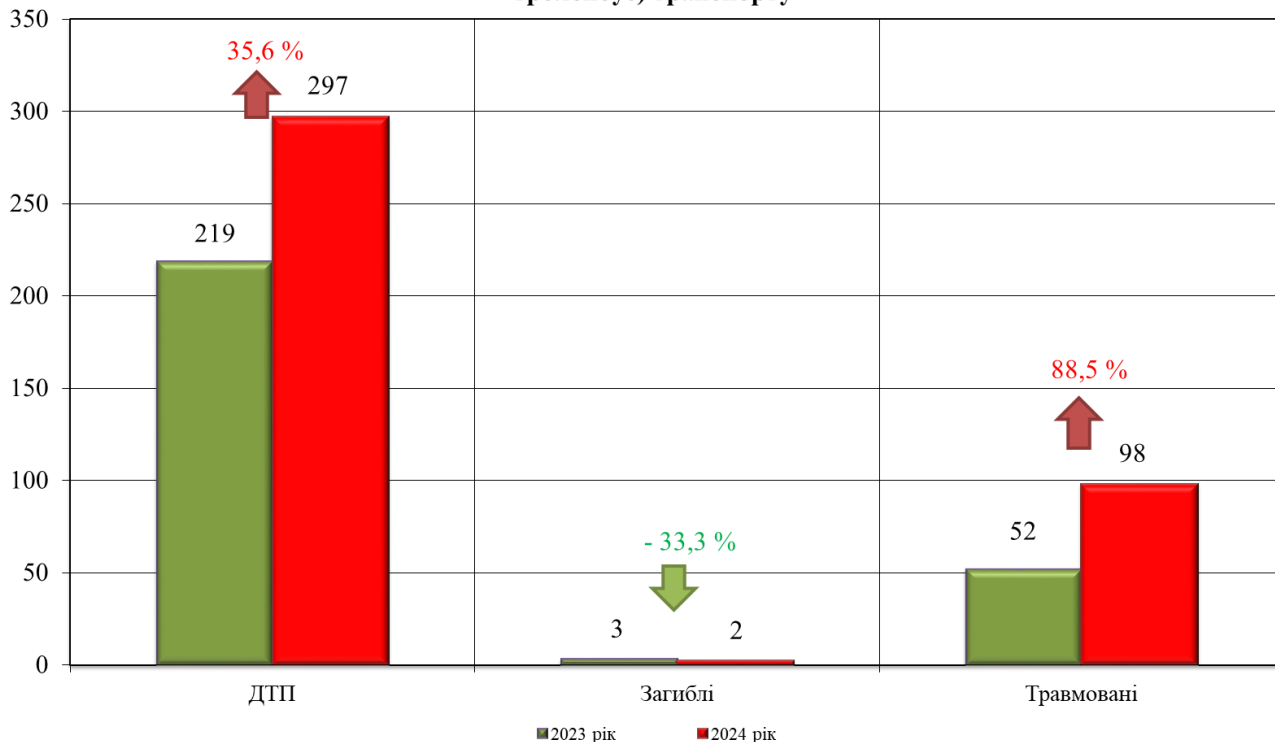
Тобто, порівнюючи абсолютні показники аварійності на міському електричному транспорті видно, що за 2024 рік кількість ДТП за участю транспортних засобів підприємств міського електричного транспорту збільшилась на 14,3 % у порівнянні з відповідним періодом 2023 року, кількість загиблих осіб зменшилась на 16,7 %, та збільшилась на 18,6 % кількість травмованих осіб.

При цьому, за 2024 рік з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту сталося 297 ДТП, в яких 2 особи загинули та 98 осіб отримали травми, тоді як за 2023 рік з вини таких водіїв сталося 219 ДТП, в яких 3 особи загинули та 52 особи отримали травми.



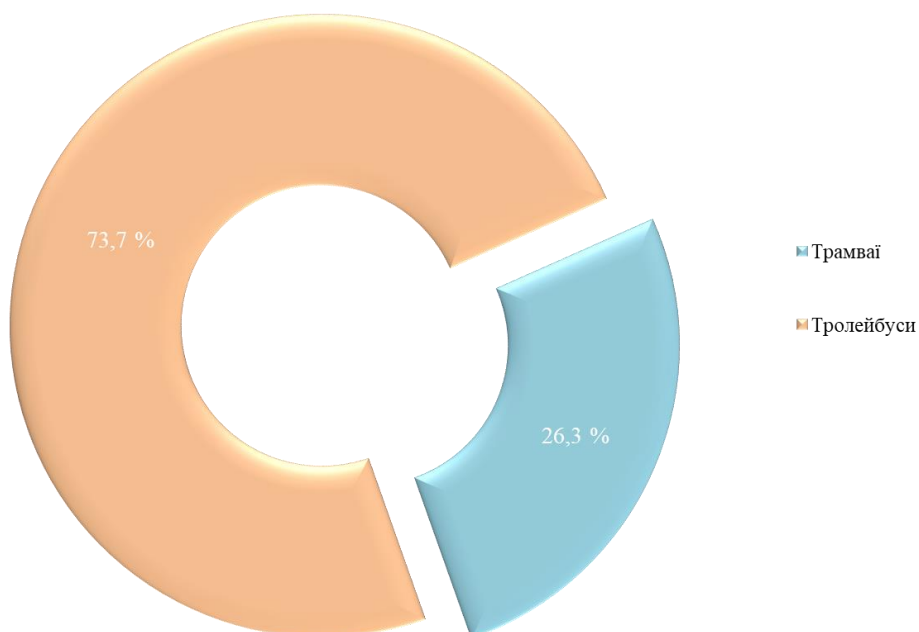
Стан аварійності на міському електричному транспорті

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



Отже, порівнюючи ці показники аварійності, можна сказати, що протягом 2024 року з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту кількість ДТП збільшилась на 35,6 %, кількість загиблих осіб в результаті цих ДТП збільшилась на 33,3 %, та кількість травмованих осіб збільшилась на 88,5 %.

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





Якщо розподілити всі транспортні засоби міського електричного транспорту за видами, то з вини водіїв тролейбусів за 2024 рік допущено 219 ДТП, що на 26,6 % більше від кількості ДТП, допущених водіями тролейбусів за 2023 рік. У цих ДТП кількість загиблих залишилася на рівні показників 2023 року (2 особи проти 2 осіб) та отримали травми 77 осіб, проти 32 осіб, що на 140,6 % більше ніж у відповідному періоді 2023 року.

При цьому, з вини водіїв трамвайних вагонів за 2024 рік допущено 78 ДТП, що на 69,6 % більше від кількості ДТП, допущених водіями трамвайних вагонів у відповідному періоді 2023 року. У цих ДТП у 2024 році жодної особи не загинуло проти 1 загиблого у 2023 році, та отримали травми 21 особа проти 20 травмованих осіб, що на 5 % більше ніж у відповідному періоді 2023 року.

Також за 2024 рік на рухомому складі міського електричного транспорту сталася 1 пожежа.

Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій)	Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності)		(+/-) % чи одиниць до показників минулого року
	2023 рік	2024 рік	
ДТП	219	297	35,6%
у тому числі з вини водіїв тролейбусів	173	219	26,6%
у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів	46	78	69,6%
Загинуло осіб	3	2	-33,3%
у тому числі з вини водіїв тролейбусів	2	2	0,0%
у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів	1	0	-100,0%
Травмовано осіб	52	98	88,5%
у тому числі з вини водіїв тролейбусів	32	77	140,6%
у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів	20	21	5,0%



Аналіз аварійності за видами ДТП засвідчив, що найбільша кількість ДТП на міському електричному транспорті – 38,4 % зафіксовані бокові зіткнення транспортних засобів;

у 35,7 % ДТП становлять попутні зіткнення;

7 % ДТП становлять падіння пасажирів;

5,4 % ДТП становлять зустрічні зіткнення транспортних засобів;

4,7 % ДТП становлять наїзди на пішоходів;

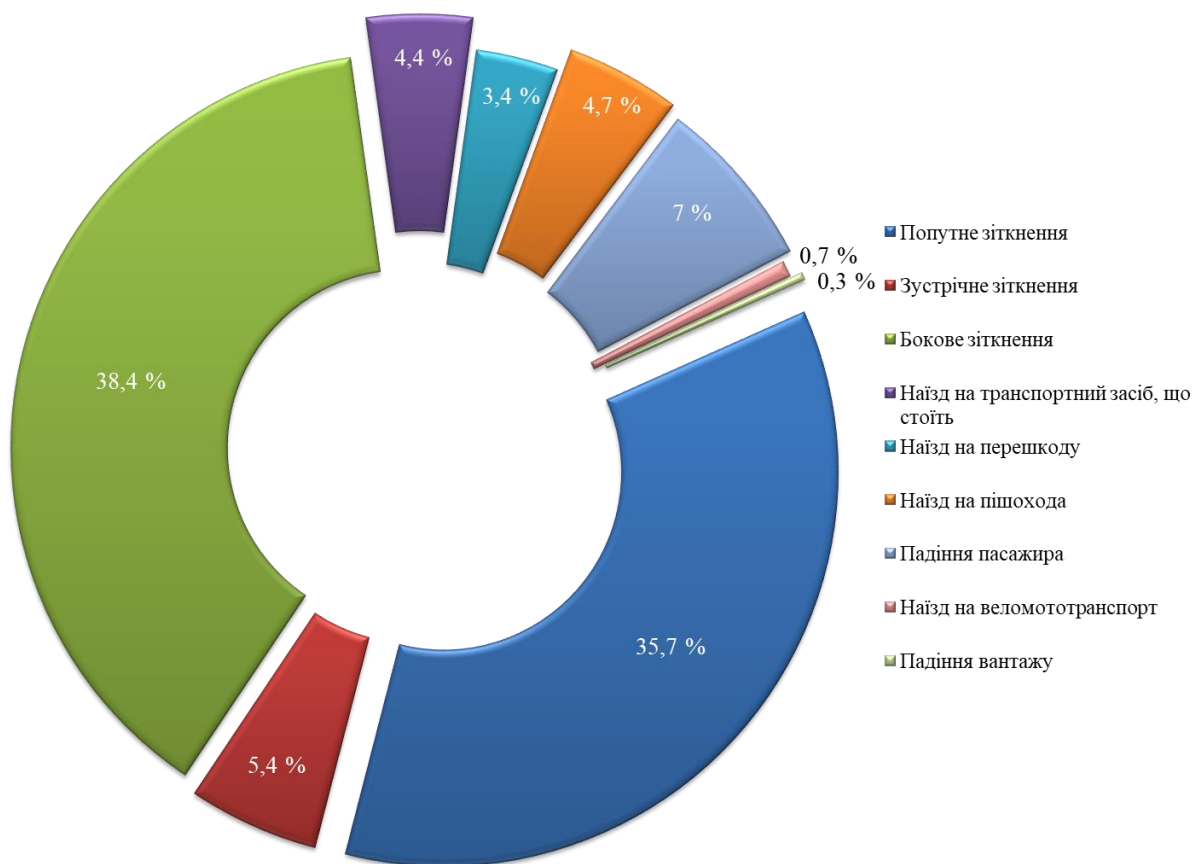
у 4,4 % ДТП зафіксовані наїзди на транспортний засіб, що стоїть;

3,4 % ДТП становлять наїзди на перешкоду;

0,7 % ДТП становлять наїзди на велосототранспорт;

0,3 % ДТП становлять падіння вантажу.

Класифікація ДТП за 2024 рік за видами події з вини водіїв міського електричного транспорту

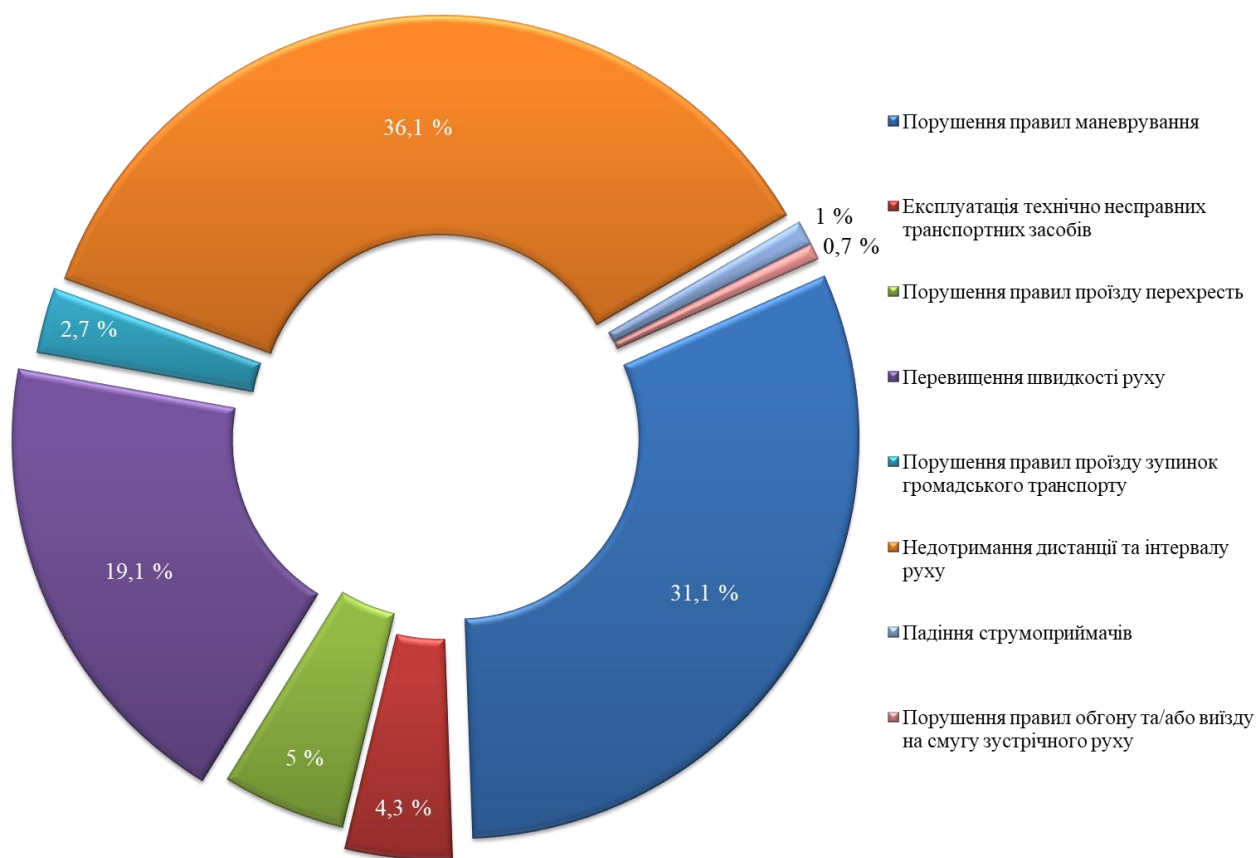




Проведений аналіз аварійності показав, що основними причинами настання цих дорожньо-транспортних пригод є:

- недотримання дистанції та інтервалу руху (36,1 %);
- порушення правил маневрування (31,1 %);
- перевищення швидкості руху (19,1 %);
- порушення правил проїзду перехресть (5 %);
- експлуатація технічно несправних транспортних засобів (4,3 %);
- порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту (2,7 %);
- падіння струмоприймачів (1 %);
- порушення правил обгону та/або виїзду на смугу зустрічного руху (0,7 %).

Класифікація ДТП за 2024 рік за передумовами їх виникнення з вини водіїв міського електричного транспорту





ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

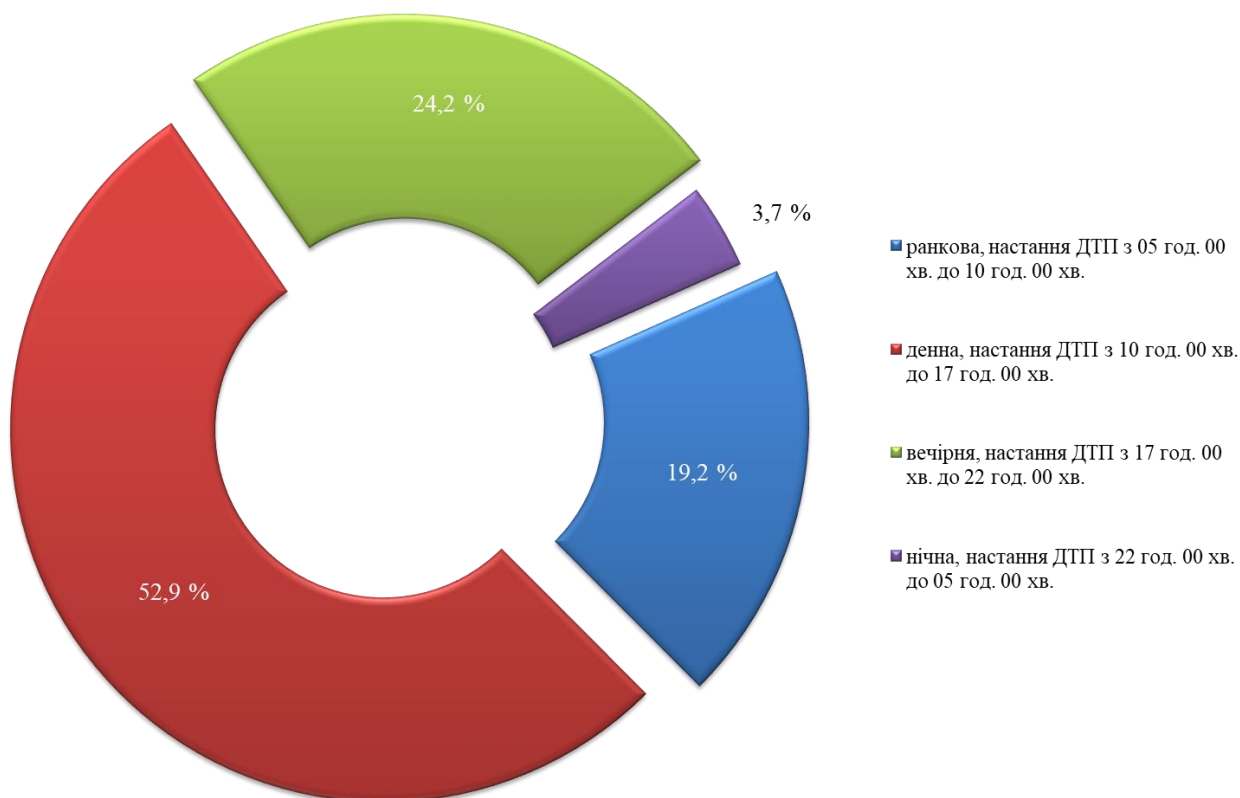
Залежно від пори доби, найбільша кількість ДТП сталася в денну пору доби, з 10 год. 00 хв. до 17 год. 00 хв., а саме в цей проміжок часу було зафіксовано 52,9 % ДТП;

у вечірню пору доби з 17 год. 00 хв. до 22 год. 00 хв. сталася 24,2 % ДТП;

у ранкову пору доби з 05 год. 00 хв. до 10 год. 00 хв. сталася 19,2 % ДТП;

у нічну пору доби з 22 год. 00 хв. до 05 год. 00 хв. сталася 3,7 % ДТП.

Класифікація ДТП за 2024 рік за порою доби, з вини водіїв міського електричного транспорту





ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

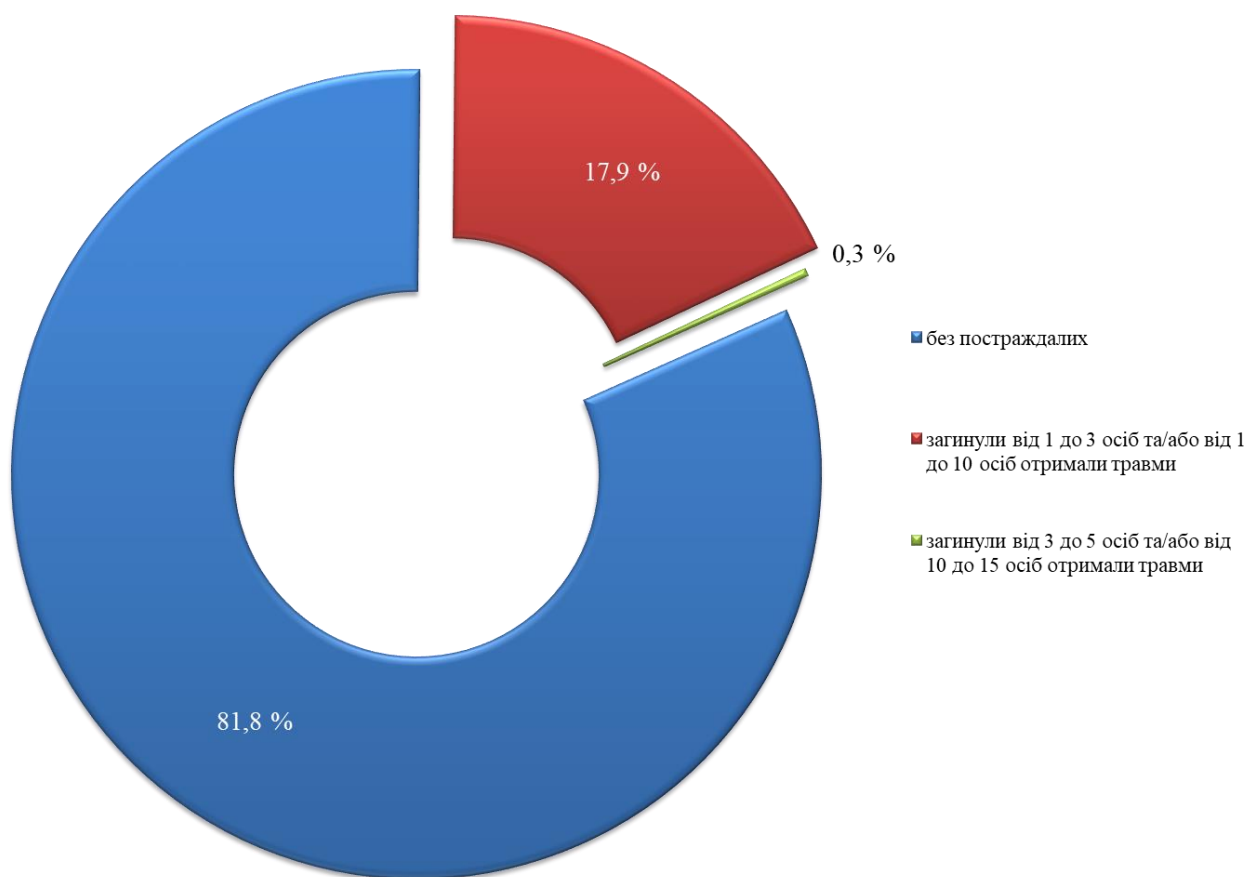
МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

За результатами проведеного аналізу було встановлено, що 81,8 % складають ДТП без постраждалих осіб, при яких лише відбувається механічне пошкодження транспортних засобів;

в 17,9 % ДТП загинуло від 1 до 3 осіб та/або від 1 до 10 осіб отримали травми;

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

Класифікація ДТП за 2024 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 43,4 % ДТП трапляються з рухомим складом, період експлуатації яких становить понад 20 років;

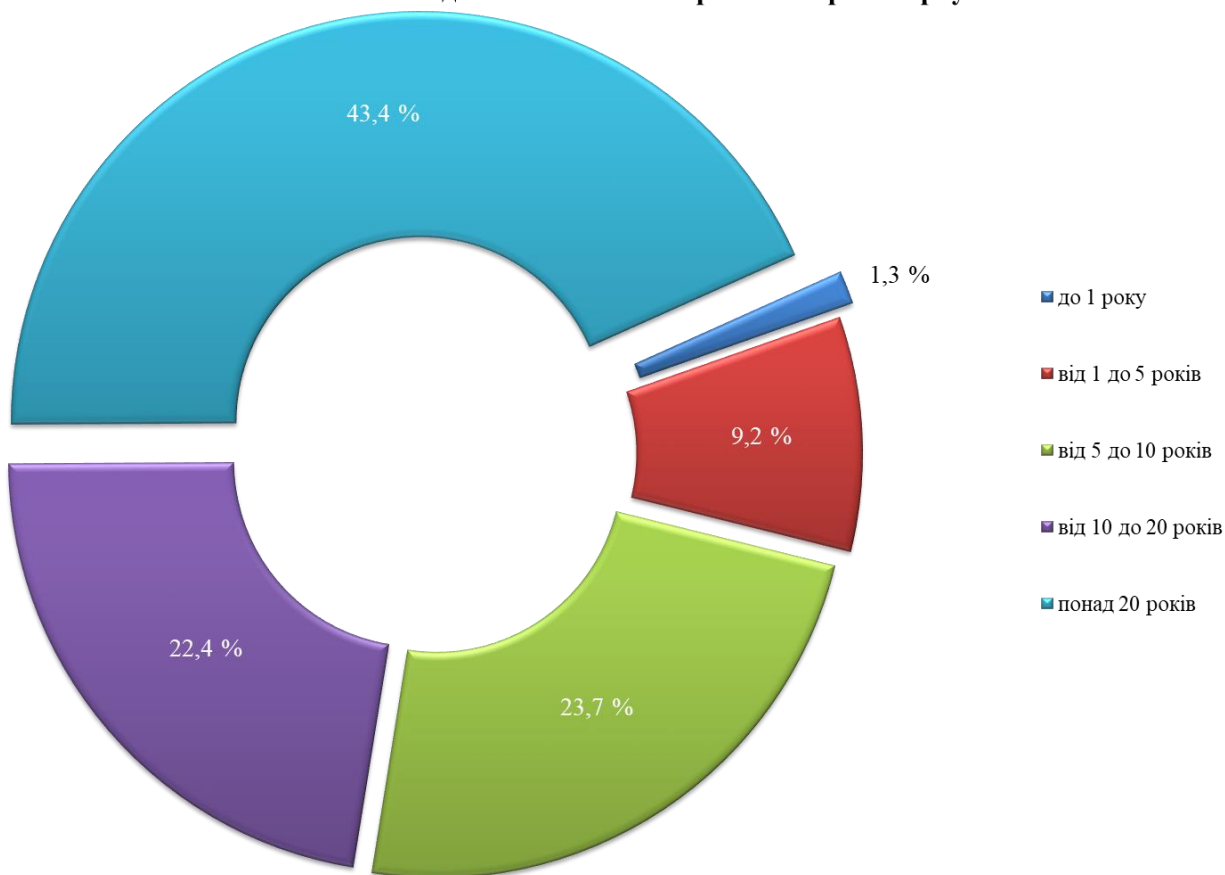
23,7 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 5 до 10 років;

22,4 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 10 до 20 років;

9,2 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 1 до 5 років;

1,3 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить до 1 року.

Класифікація ДТП за 2024 рік за періодом експлуатації транспортних засобів з вини водіїв міського електричного транспорту





ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Аналіз ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2024 році регіонами, де сталася найбільша кількість ДТП з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту, були:

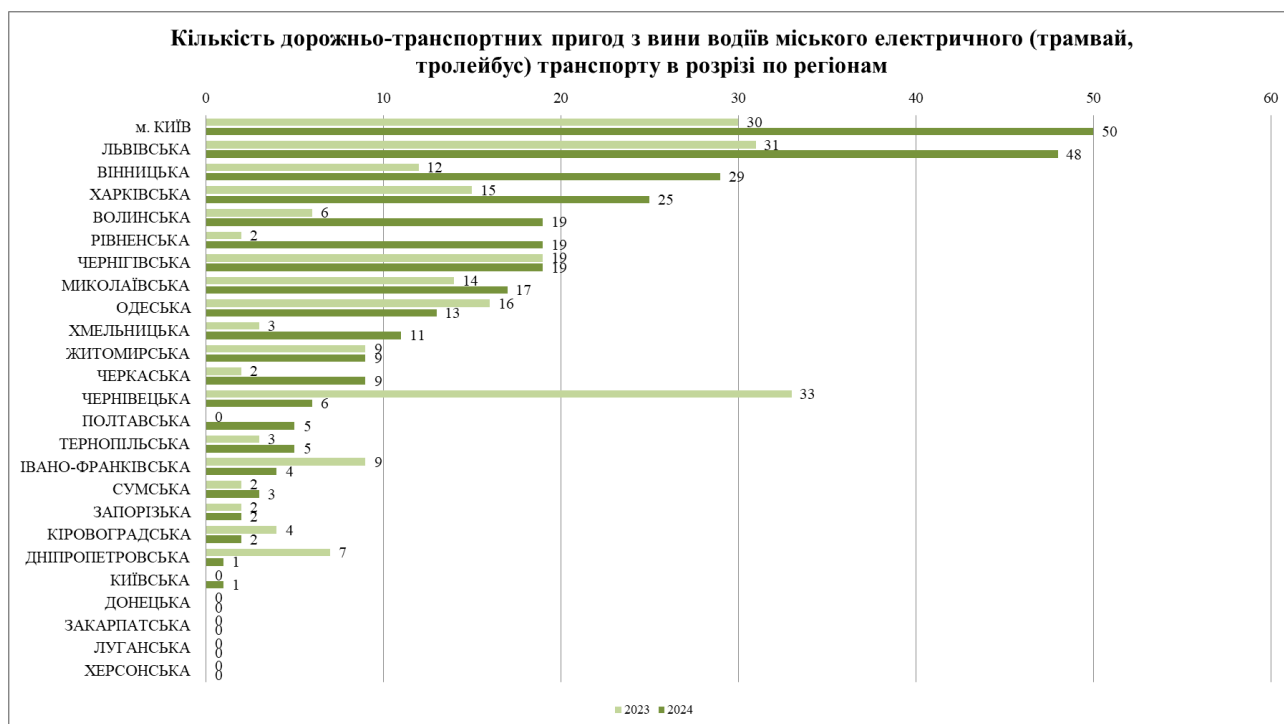
м. Київ (50 ДТП, з них 31 – з вини водіїв тролейбусів);

Львівська область (48 ДТП, з них 16 – з вини водіїв тролейбусів);

Вінницька область (29 ДТП, з них 21 – з вини водіїв тролейбусів);

Харківська область (25 ДТП, з них 20 – з вини водіїв тролейбусів);

Водночас найбільшу кількість ДТП з вини водіїв трамвайних вагонів допущено у Львівській області (32 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 з 01 січня по 31 березня 2024 року центральним апаратом Укртрансбезпеки забезпечено проведення 10 технічних розслідувань дорожньо-транспортних пригод державного рівня з тяжкими наслідками на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті та організовано проведення територіальними органами Укртрансбезпеки 707 технічних розслідувань дорожньо-транспортних пригод регіонального та місцевого рівня на автомобільному та міському електричному транспорті.

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 439 випадків;
- використання для перевезення пасажирів транспортних засобів переобладнаних з вантажних транспортних засобів 39 випадків;
- відсутність необхідного рівня кваліфікації персоналу та забезпечення його підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації, водіїв транспортних засобів 280 випадків;
- не забезпечується проведення автомобільними перевізниками стажувань та інструктажів з безпеки руху для водіїв 257 випадків;
- не забезпечується проведення своєчасного та належного виконання регламентних робіт з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів 268 випадків.



ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТА МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

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

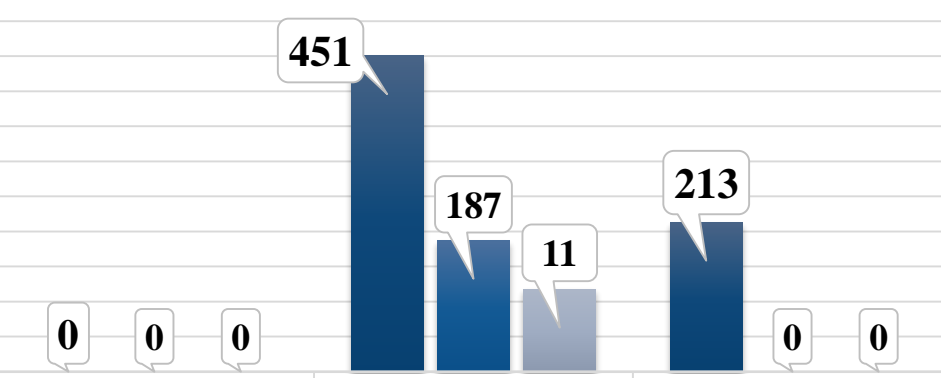
- не відповідність матеріально-технічної бази зазначеним вимогам, або її відсутність 178 випадків;
- неналежний контроль технічного та санітарного стану транспортних засобів 162 випадки;
- неналежна організація та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду 132 випадки;
- не забезпечується організація проходження періодичного навчання водіїв методів надання першої домедичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод 251 випадок;
- не забезпечується дотримання законодавства в частині обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті 233 випадки.

**ДСБТ**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

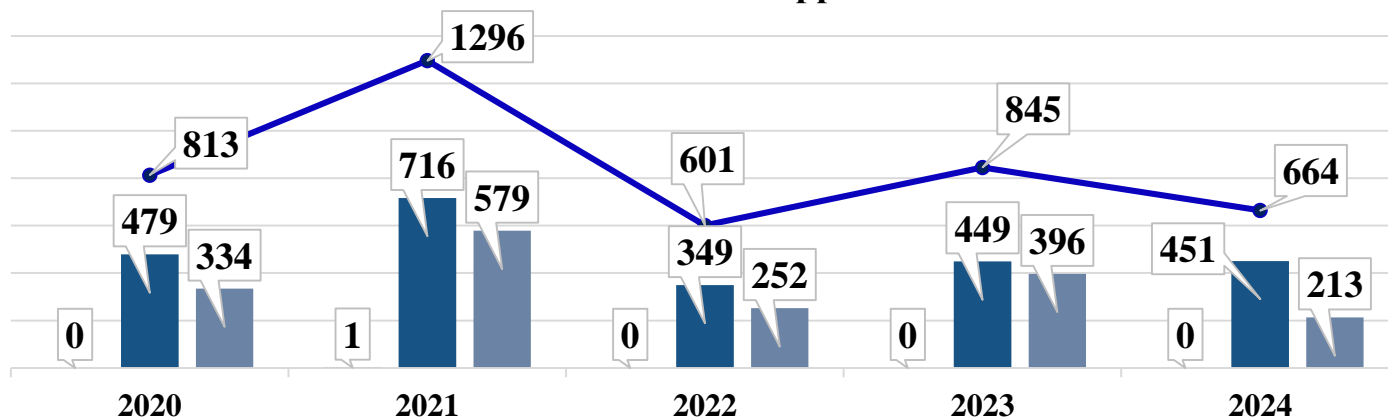
Загальний стан аварійності на залізничному транспорті (включаючи сходження з рейок, зіткнення, пожежі тощо)

Кількість транспортних подій за 2024 рік

500
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0

	Катастрофа (аварія із серйозними наслідками)	Аварія	Інцидент
■ Кількість подій	0	451	213
■ Кількість загиблих, осіб	0	187	0
■ Кількість травмованих, осіб	0	118	0

Загальний стан аварійності на залізничному транспорті за 2020 - 2024 рр.



■ Катастрофа (аварія із серйозними наслідками) ■ Аварія ■ Інцидент — Всього

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 унеможливають 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.



ДСБТ

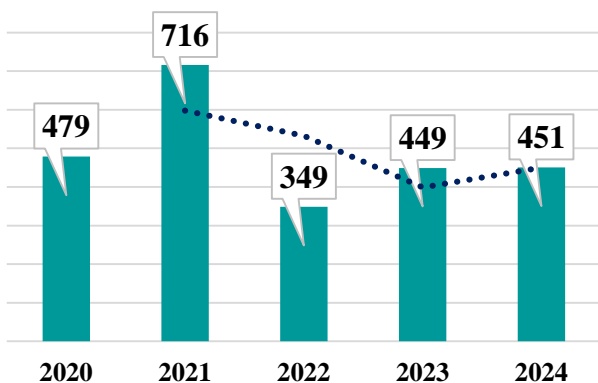
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

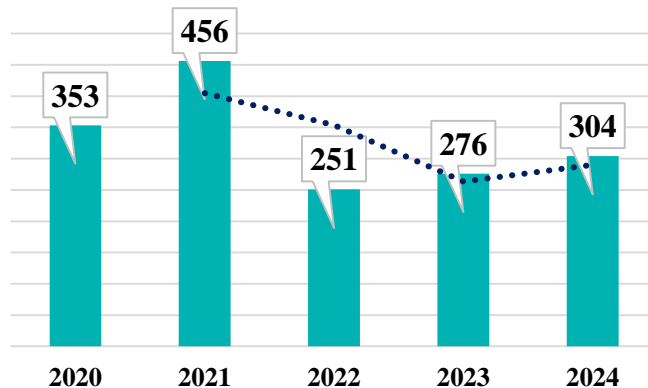
Загальний стан аварійності на залізничному транспорті (включаючи сходження з рейок, зіткнення, пожежі тощо)

Стан аварійності за ознаками транспортних подій за 2020 – 2024 рр.

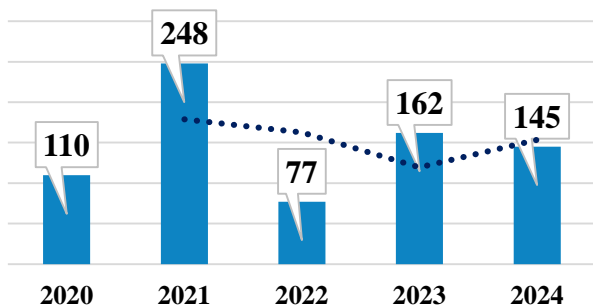
Всього аварій: зіткнення, сходження р.с., з небезпечними вантажами та пожежі за 2020-2024 рр.



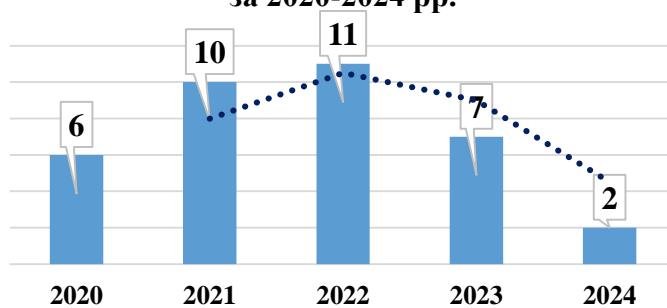
Аварії з особами, завдане рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався за 2020-2024 рр.



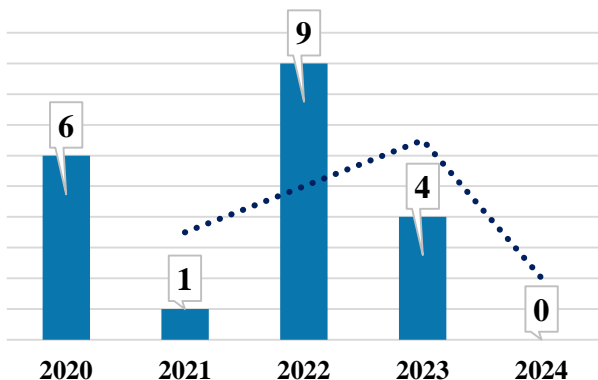
Сходження рухомого складу залізничного транспорту за 2020-2024 рр.



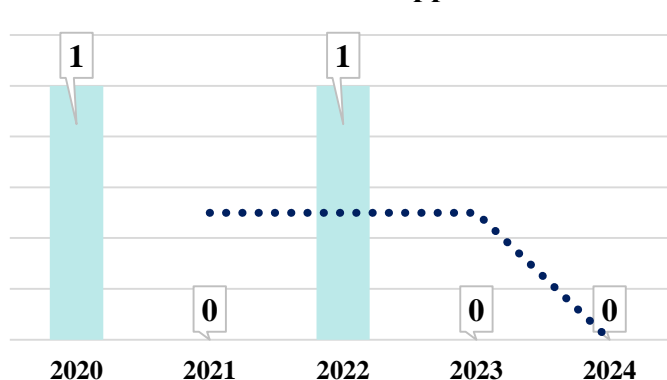
Зіткнення рухомого складу залізничного транспорту за 2020-2024 рр.



Аварії з небезпечними вантажами за 2020-2024 рр.



Пожежі на/в рухомому складі залізничного транспорту за 2020-2024 рр.

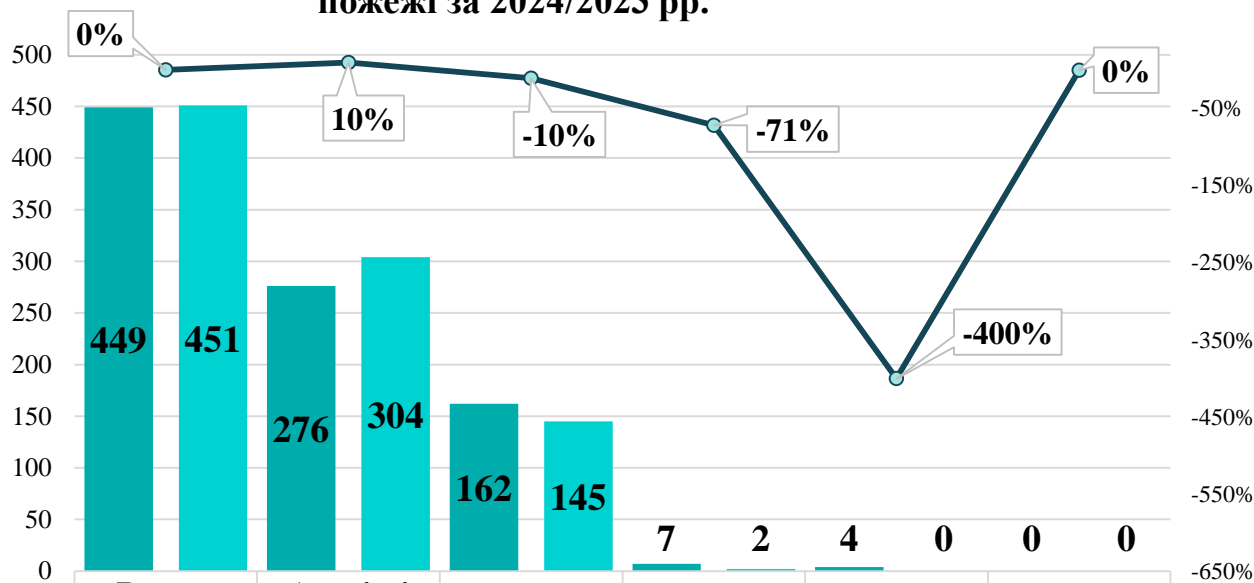


**ДСБТ**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

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

Аварії: зіткнення, сходження р. с., з небезпечними вантажами та пожежі за 2024/2023 рр.



	Всього аварій, з них	Аварії зі сторонніми особами	Сходження	Зіткнення	Аварії з Н.В.	Пожежі
2023	449	276	162	7	4	0
2024	451	304	145	2	0	0
у % до 2023 р.	0%	10%	-10%	-71%	-400%	0%

У 2024 року обліковано 145 транспортних подій аварій, пов'язаних зі сходженням з рейок рухомого складу, з яких:

115 аварій сталися на під'їзних коліях суб'єктів господарювання залізничного транспорту;

16 аварій сталися на станційних коліях АТ «Укрзалізниця»;

14 аварії сталися при виконанні поїзної роботи.

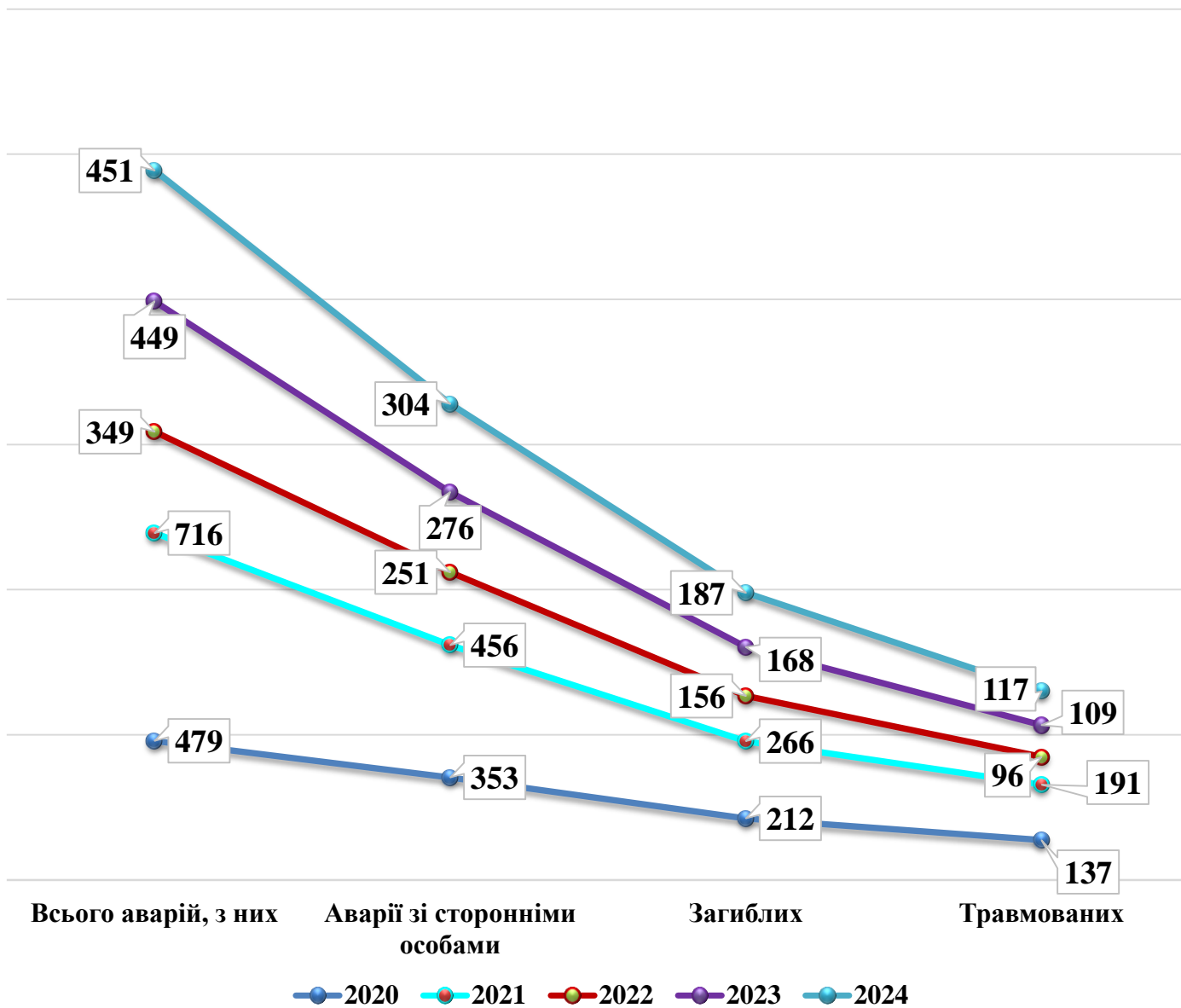
Даний аналіз показує низький рівень відповідальності суб'єктів господарювання, власників під'їзних колій, в частині утримання залізничних колій, правил закріплення вагонів та забезпечення безпеки руху на під'їзних залізничних коліях.

Підприємства (суб'єкти господарювання, власники під'їзних залізничних колій) не розробляють та впроваджують власну систему управління безпекою руху, документально зафіксовану та затверджену керівництвом підприємства, що містить сукупність методів, підходів до організації та заходів, які підприємство застосовує для забезпечення безпеки руху залізничного транспорту, відповідно до Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 24 грудня 2020 р. № 842, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19 березня 2021 року за № 351/35973.



Травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався

Аварії з особами, завдане рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався за 2020-2024 рр.

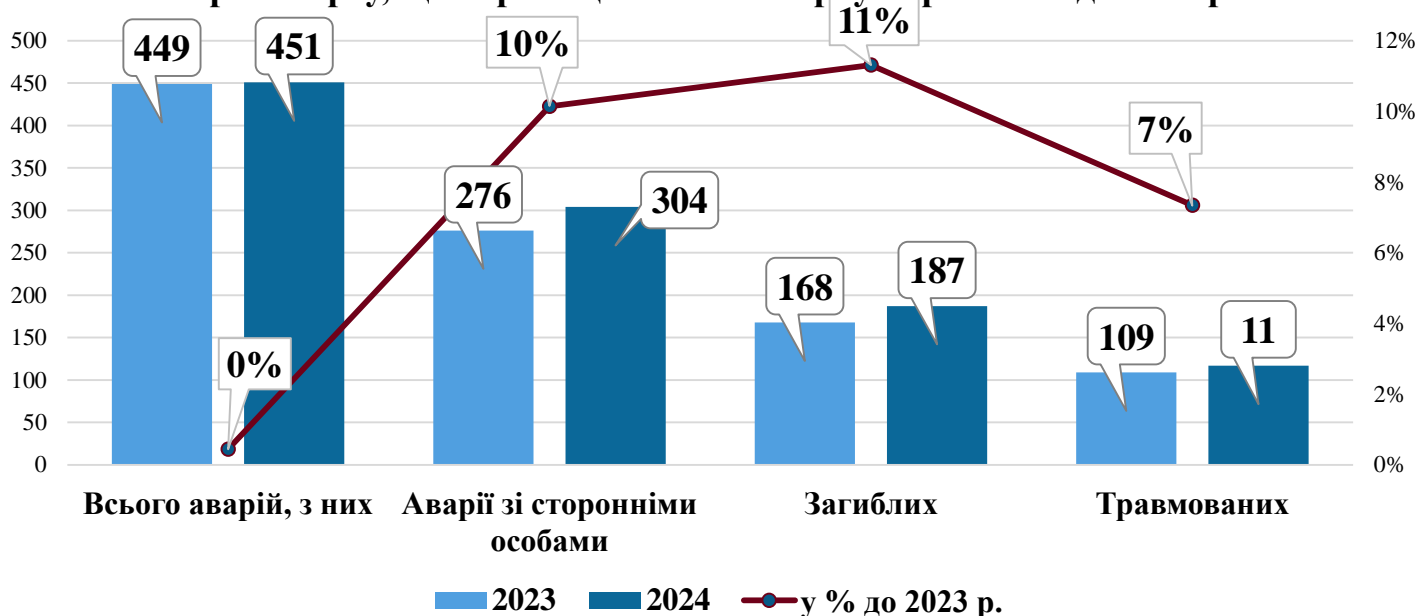


Абсолютна більшість нещасних випадків травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався, у тому числі зі смертельним наслідком, які трапляються на залізниці, сталися в результаті порушення громадянами «Правил безпеки на залізничному транспорті України» та «Правил поведінки 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.

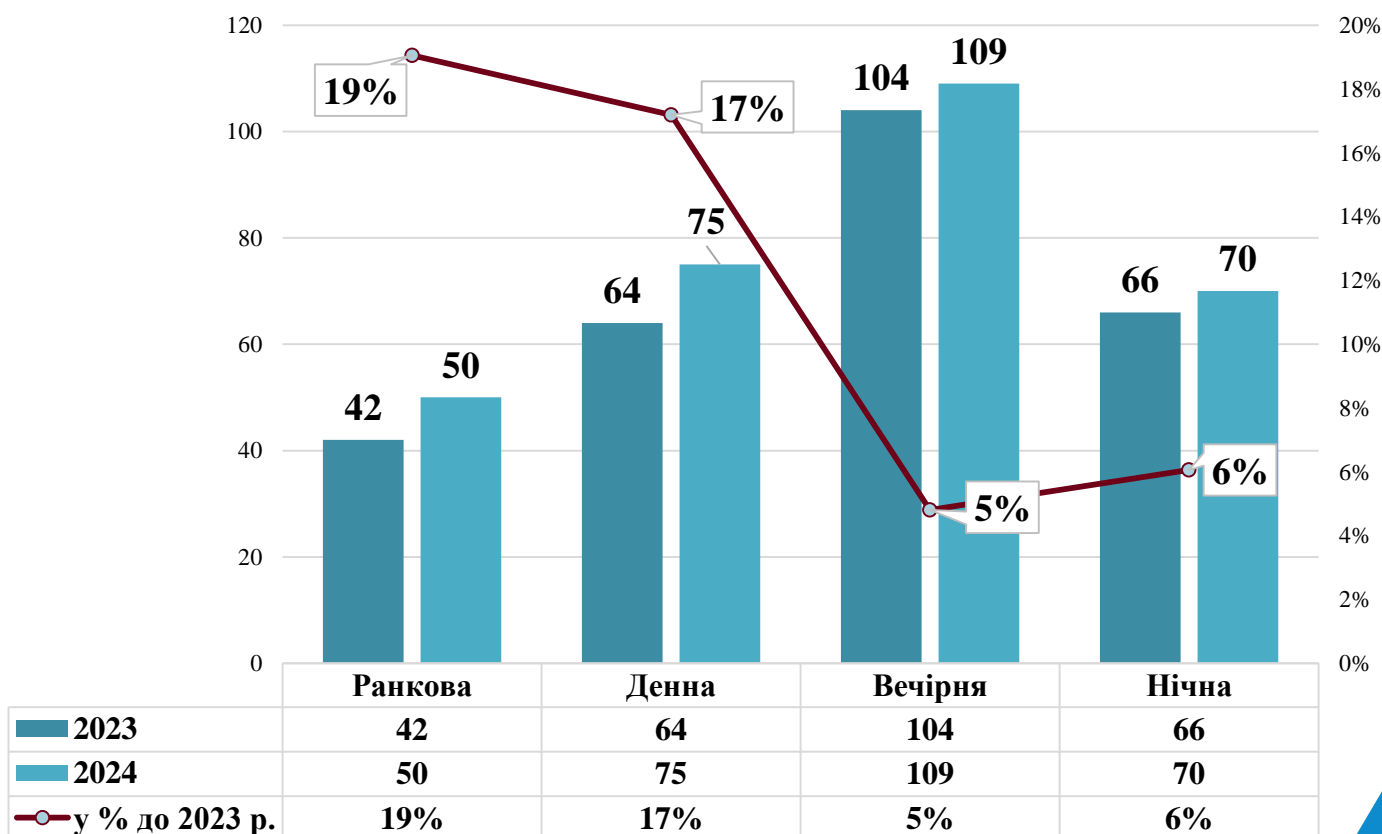


Травмування сторонніх осіб рухомих складом залізничного транспорту, що переміщався

Аварії з особами, завдане рухомих складом залізничного транспорту, що переміщався за 2024 р. у порівнянні до 2023 р.



Травмування сторонніх осіб, спричинена рухомих складом залізничного транспорту, що переміщався, 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 огороження 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

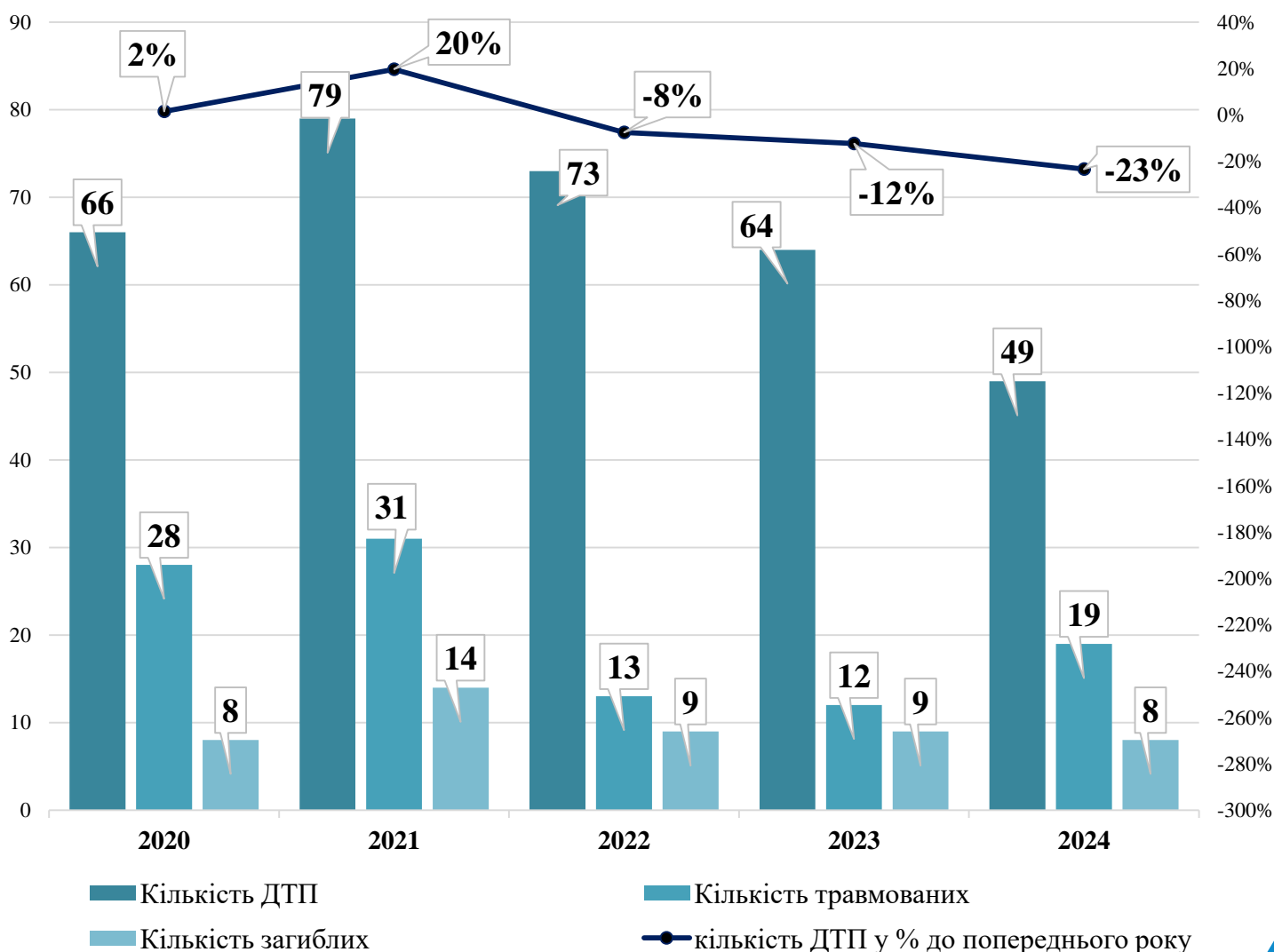
- не приймаються дієві заходи щодо попередження випадків травматизму невиробничого характеру на залізничному транспорті;
- не приймається участь в розслідуванні випадків травматизму невиробничого характеру, спричиненого рухомим складом, що переміщався;
- при затвердженні планів розбудови міст не враховується забезпечення будівництва мостів, тунелів через залізничні колії, що розділяють райони міста;
- не вживаються заходи щодо спільного фінансування проектів огороження 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 за 2020 – 2024 рр.





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

В Україні, для забезпечення безпеки на залізничних переїздах застосовуються пристрої огороження, 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 огороження 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.



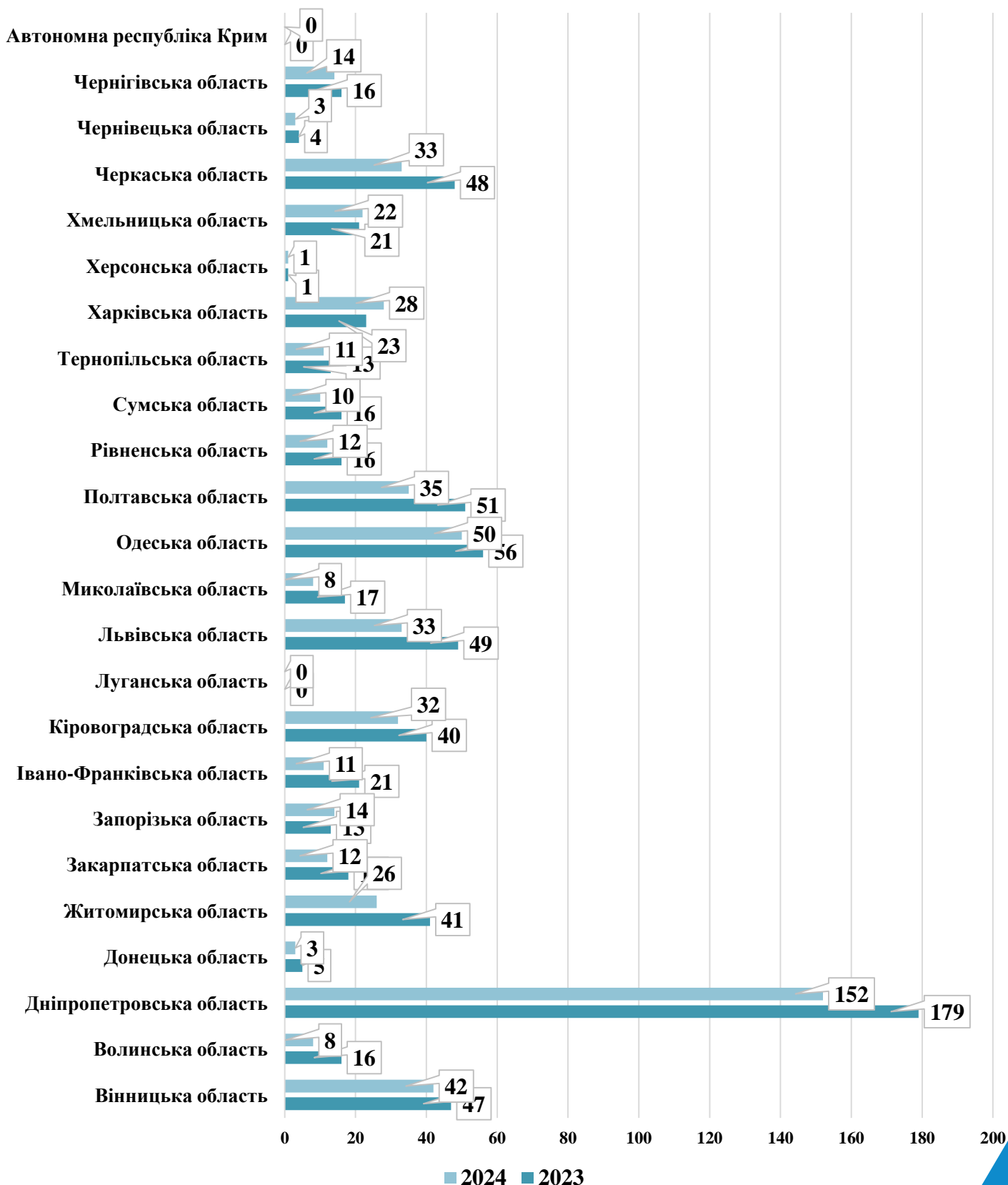
ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Розподіл транспортних подій за областями

Розподілення транспортних подій за областями 2024/2023 рр.





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

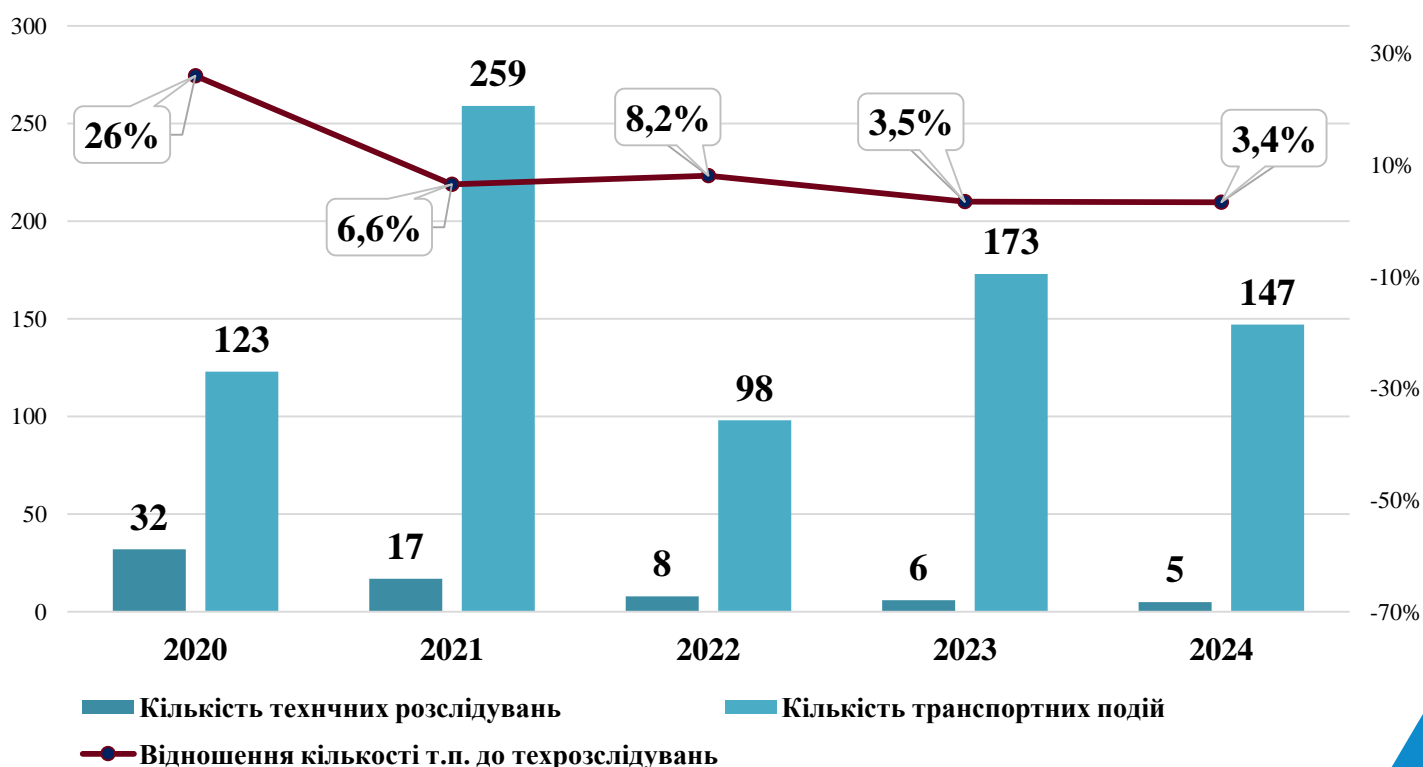
Катастрофи (аварії із серйозними наслідками)

- 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.

Організація проведення технічних розслідувань, відносно кількості транспортних подій за 2020 – 2024 рр.





ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Перелік та опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування у 2024 році

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 21 травня 2024 р. під час слідування поїзда № 6617 по перегону Спартак – Тетерів Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулося сходження із залізничних рейок другої колісної пари вагона електропоїзда ЕР9м № 52106





Перелік та опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування у 2024 році

Основними причинами настання випадку транспортної події аварії, що сталася 21 травня 2024 р. під час слідування поїзда № 6617 по перегону Спартак – Тетерів Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулося сходження із залізничних рейок другої колісної пари вагона електропоїзда ЕР9М № 52106, є злам вісі колісної пари № 1512 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 послідуєчим розвитком вглиб вісі, внаслідок невиконання та недотримання 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, а саме:

пункту 10.1 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411, в частині дотримання вимог Інструкції з формування, ремонту та утримання колісних пар тягового рухомого складу залізниць України колії 1520 мм (ВНД 32.0.07.001-2001), затвердженої наказом Укрзалізниці від 29.05.2001 № 305-Ц (нова редакція), при проведенні повного опосвідчення колісних пар;

пункту 5.1.19 таблиці 5.1, пунктів 6.2 Інструкції з формування, ремонту та утримання колісних пар тягового рухомого складу залізниць України колії 1520 мм (ВНД 32.0.07.001-2001), затвердженої наказом Укрзалізниці від 29 травня 2001 р. № 305-Ц (нова редакція), в частині порушення технології проведення повного опосвідчення колісних пар МВРС та підготовки вісі під напресування та пресових робіт.

Супутніми причинами стало порушення АТ «Укрзалізниця» вимог підпункту 2 пункту 15 Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 9 грудня 2015 р. № 1168, в частині неможливості забезпечення виконання вимог пункту 10 розділу 10 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 р. за № 50/1854, та вимог Інструкції з формування, ремонту та утримання колісних пар тягового рухомого складу залізниць України колії 1520 мм (ВНД 32.0.07.001-2001), затвердженої наказом Укрзалізниці від 29 травня 2001 р. № 305-Ц (нова редакція) щодо проведення повного та звичайного опосвідчення колісних пар рухомого складу (зокрема моторвагонного рухомого складу).



ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Перелік та опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування у 2024 році

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 23 березня 2024 р. під час відправлення вантажного поїзда № 2318 з 3 колії станції Галич Регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулося сходження із залізничних рейок порожнього вагона-цементовоза № 59499046

Наразі технічне розслідування транспортної події триває

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 16 березня 2024 р. під час прибирання 10 порожніх вагонів з під'їзної колії товариства з обмеженою відповідальністю «ГРАНДТЕРМІНАЛ», яка примикає до залізничної станції Бориспіль Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулося сходження із залізничних рейок порожнього вагона-цистерни № 50031426

Наразі технічне розслідування транспортної події триває

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 15 серпня 2024 р. під час слідування поїзда № 1837 по I головній колії станції Цумань Регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій на стрілочному переводі № 5 відбулося сходження із залізничних рейок 9 хвостових вагонів

Наразі технічне розслідування транспортної події триває

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 08 вересня 2024 р. під час слідування вантажного поїзда № 3464 по перегону Рокитне – Ольшаниця Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулося сходження із залізничних рейок 13 порожніх вагонів



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
- Впроваджено практичний посібник **«Порядок проведення технічних розслідувань на транспорті. Частина 2. Залізничний транспорт: Практичний посібник / Укладачі: Є. С. Зборовський, Ю. І. Марценишин, М. Ю. Веселов, С. Н. Терзі, І. В. Герєга, К. В. Бондар; Державна служба України з безпеки на транспорті, – Київ: ФОП Ямчинський О.В., 2024. – 173 с. (ISBN 978-617-8456-01-6)**