

УДК 656.08(4)"2024"

СТАТИСТИКА АВАРІЙНОСТІ В ЄС У 2024 РОЦІ

Перегуда О.О., здобувач вищої освіти,

Колосок І.О., к.пед.н., доцент

Національний університет біоресурсів і природокористування України,

E-mail: kolosok@nubip.edu.ua

У березні Європейська комісія оприлюднила попередні дані про смертність на дорогах за 2024 рік, повідомивши про близько 19800 смертей – це на 3% менше, ніж у 2023 році, що еквівалентно зменшенню кількості втрачених життів на 600 осіб. Хоча це і знаменує собою крок у правильному напрямку, загальні темпи вдосконалення залишаються занадто повільними, і більшість держав-членів не на шляху до досягнення мети ЄС щодо скорочення смертності на дорогах удвічі до 2030 року (у 2018 році ЄС поставив собі за мету до 2030 року скоротити смертність на дорогах – і, вперше, серйозні травми – на 50%; це було викладено у Стратегічному плані дій Комісії з безпеки дорожнього руху та рамковій політиці ЄС щодо безпеки дорожнього руху на 2021-2030 роки).

Однак середній показник по ЄС приховує значні відмінності між державами-членами. За останні п'ять років кількість смертей на дорогах несуттєво знизилася лише в таких країнах, як Греція, Іспанія, Франція та Італія, тоді як в Ірландії та Естонії вона зросла, хоча невеликі країни більше схильні до щорічних коливань.

На противагу цьому, Болгарія, Данія, Литва, Польща та Словенія наразі перебувають на шляху до досягнення мети скорочення смертності та серйозних травм на дорогах на 50% до 2030 року (важливо зазначити, що це базується на попередніх і неповних даних). Також необхідно зазначити Румунію, в якій кількість летальних випадків значно знизилася на 21% за період з 2019 року, але продовжує мати найвищий рівень смертності в ЄС.

Загальний рейтинг смертності в країнах суттєво не змінився: найбезпечніші дороги, як і раніше, у Швеції (20 смертей на мільйон жителів) та Данії (24/мільйон). Болгарія (74/мільйон) та Румунія (77/мільйон) повідомили про найвищий рівень смертності у 2024 році. Середній показник по ЄС становив 44 смерті на дорогах на мільйон жителів.

У період з 2019 по 2023 рік (детальні дані за 2024 рік поки що недоступні) було приблизно на 1000 менше загиблих в автомобілях і на 900 менше загиблих пішоходів. На противагу цьому, зменшення смертельних випадків мотоциклістів та велосипедистів за цей період було значно меншим.

Наявні дані по ЄС за 2023 рік показують, що сільські дороги продовжують залишатися найнебезпечнішими: 52% смертельних випадків у ДТП трапляються на таких дорогах, порівняно з 38% у містах і 9% на автомагістралях.

На чоловіків припадає понад три чверті всіх смертей на дорогах (77%). Люди похилого віку у віці 65+ піддаються більшому ризику, оскільки на них припадає 31% усіх смертей на дорогах (порівняно з 28% у 2019 році), тоді як на них припадає 21% населення. Аналогічно, молодь у віці 18-24 років становила

12% смертей на дорогах, тоді як становила лише 7% населення.

Пасажири автомобілів (водії та пасажири) становили 44% від усіх загиблих, тоді як користувачі двоколісних транспортних засобів з електроприводом (мотоцикли та мопеди) становили 20%, пішоходи – 18%, а велосипедисти – 10%.

Ризик аварії для двоколісних транспортних засобів з електроприводом (PTW) особливо високий, оскільки пасажиропотік автомобілів у 35 разів перевищує пасажирський кілометр PTW. Серед людей віком 65+ 30% загиблих становлять пішоходи, а серед велосипедистів – 16%, тоді як серед осіб віком 18-24 роки 62% смертельних випадків припадає на автомобілі та 24% – на двоколісних транспортних засобах з електроприводом.

У містах вразливі учасники дорожнього руху (пішоходи, велосипедисти та користувачі двоколісних транспортних засобів та засобів особистої мобільності) становлять майже 70% від загальної кількості загиблих. Загибель учасників дорожнього руху в містах трапляється переважно під час аварії за участю легкових та вантажних автомобілів, що підкреслює необхідність покращення захисту цих вразливих учасників дорожнього руху.

Література

1. EU road fatalities drop by 3% in 2024, but progress remains slow. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-road-fatalities-drop-3-2024-progress-remains-slow-2025-03-18_en

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Академія прикладних наук Університету
управління та адміністрування в Ополі

Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
VIII Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

**17-19 квітня 2025 року
м. Київ**

УДК 631.17+62-52-631.3

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 20 травня 2025 р., протокол №. 12

Збірник тез доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (17–19 квітня 2025 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2025. 242 с.

ISBN 978-617-8530-21-1

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, докторантів і аспірантів, студентів, фахівців транспортної галузі, учасників VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура», в яких розглядаються нинішній стан та шляхи розвитку автотранспортної галузі.

ISBN 978-617-8530-21-1

© НУБіП України, 2025.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Тонха О.Л., проректор з наукової роботи та інноваційної діяльності НУБіП України – голова організаційного комітету;

Отченашко В.В., начальник науково-дослідної частини НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Братішко В. В., декан механіко-технологічного факультету НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Киричок П.О., президент Академії інженерних наук України – заступник голови організаційного комітету (за згодою);

Тадеуш Покуса, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополь (Польща) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Ілесалієв Д. І., ректор Ташкентського Перфектного університету (Узбекистан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Дашдаміров Ф.С., директор Інституту логістики і транспорту Азербайджанського технічного університету (Азербайджан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Загурський О.М., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України – секретар організаційного комітету.

Дьомін О.А., доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Калінін Є. І., завідувач кафедри тракторів та автомобілів НУБіП України;

Мацюк В. І., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Умідулла Абдураззоков, завідувач кафедри транспортної техніки Ташкентського державного університету транспорту (Узбекистан);

Роговський І. Л., завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка НУБіП України;

Павло Навицький, професор університету Орала Робертса (США);

Савченко Л.А., завідувачка кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Софі Лю, професор Університету Орала Робертса (США);

Степанов О.В. заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету НУБіП України.