



Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY



Funded by
the European Union

ЖОВТЕНЬ 2025

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ У КРАЇНАХ СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА – 2025 РІК

КАРТУВАННЯ ВРАЗЛИВОСТІ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: РЕГІОНАЛЬНІ ЗАКОНОМІРНОСТІ СМЕРТЕЛЬНИХ ВИПАДКІВ І ТРАВМ

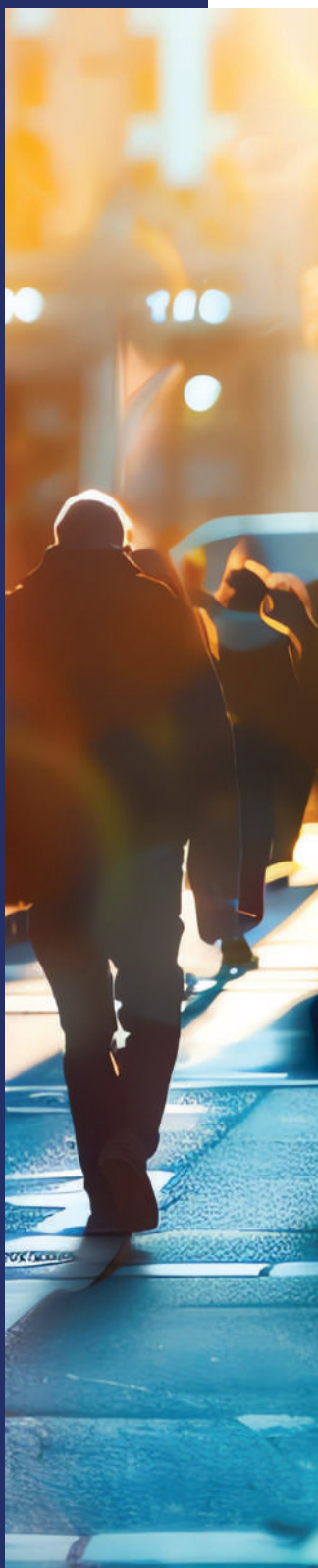
Підготовлено командою з опрацювання даних
ініціативи « Ініціатива "Обсерваторія з безпеки
дорожнього руху" країн Східного партнерства
Маріам Лобжанідзе,
Елене Сетурідзе,
Татія Хідашелі

ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

Цей документ підготовлено за фінансової підтримки Європейського Союзу. Зміст цього документа є виключною відповідальністю ініціативи « Ініціатива "Обсерваторія з безпеки дорожнього руху" країн Східного партнерства («ЕaP RSO») і за жодних обставин не може вважатися таким, що відображає позицію Європейського Союзу.

ВСТУП

Ініціатива « Ініціатива "Обсерваторія з безпеки дорожнього руху" країн Східного партнерства («EaP RSO») ставить за мету посилити доказову політику у сфері безпеки дорожнього руху шляхом поліпшення доступності, порівнянності та аналізу даних про дорожньо-транспортні пригоди в усьому регіоні. У рамках цієї роботи EaP RSO підготувала спеціальний звіт щодо Вірменії, Грузії та Молдови, який узагальнює дані про смертельні випадки та травмування внаслідок ДТП у 2021–2023 роках. У звіті досліджується розподіл загиблих і травмованих серед різних категорій учасників дорожнього руху – водіїв і пасажирів легкових автомобілів, пішоходів, водіїв вантажівок, користувачів дво- та триколісного транспорту, велосипедистів та інших. Також розглянуто демографічні закономірності серед постраждалих пішоходів за віком і статтю. Представлення цих показників у порівняльному регіональному контексті дає змогу визначити найбільш уразливі групи, окреслити стійкі проблеми безпеки та сприяти розробці цільових заходів, спрямованих на наближення результатів у сфері безпеки дорожнього руху до міжнародних стандартів.



РОЗПОДІЛ СМЕРТЕЛЬНИХ ВИПАДКІВ І ТРАВМ У ДТП ЗА ГРУПАМИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Розподіл смертельних випадків у ДТП між різними групами учасників демонструє як регіональні подібності, так і специфічні особливості кожної країни. За даними 2021–2023 років водії та пасажирів легкових автомобілів, а також пішоходи стабільно становлять найбільшу частку загиблих. Водночас зростають ризики серед інших категорій учасників дорожнього руху, що відображає відмінності у складі транспортних потоків і умовах безпеки у Вірменії, Грузії та Молдові.

У всіх трьох країнах групою, що страждає найбільше, залишається група водіїв та пасажирів легкових автомобілів (чотириколісних транспортних засобів). У Вірменії вони становили половину всіх загиблих і майже 70 % травмованих у 2023 році, причому пік смертності спостерігався у 2022 році (55,5 %). У Грузії ця група становила 53,4 % загиблих і 48,9 % травмованих у 2023 році, а в Молдові – 48 % і 50 % відповідно. Такі стабільно високі показники підкреслюють потребу в посиленні безпеки транспортних засобів і забезпеченні дотримання правил дорожнього руху.

Пішоходи є другою за рівнем вразливості групою в усіх трьох країнах, хоча їхня частка різниться. У Вірменії пішоходи становили 28,6 % загиблих і 17,7 % травмованих у 2023 році, у Грузії – 25,1 % і 17,8 %, а в Молдові – 28 % і 26 % відповідно. Незважаючи на різницю, високі показники свідчать про критичну необхідність розвитку інфраструктури, дружньої до пішоходів, і проведення інформаційних кампаній.

Щодо водіїв і пасажирів вантажних транспортних засобів, тенденції більш різноманітні. У Вірменії частка смертельних випадків у цій групі зросла з 14,3 % у 2022 році до 19,6 % у 2023 році, тоді як рівень травм залишився стабільним – 9,8 %. У Грузії смертність знизилася до 12,2 % у 2023 році, тоді як частка травмованих склала 6,4 %. У Молдові цей показник був незначним: лише 1 % травм і майже відсутні смертельні випадки у 2023 році. Це свідчить про необхідність цільових, алетранспо

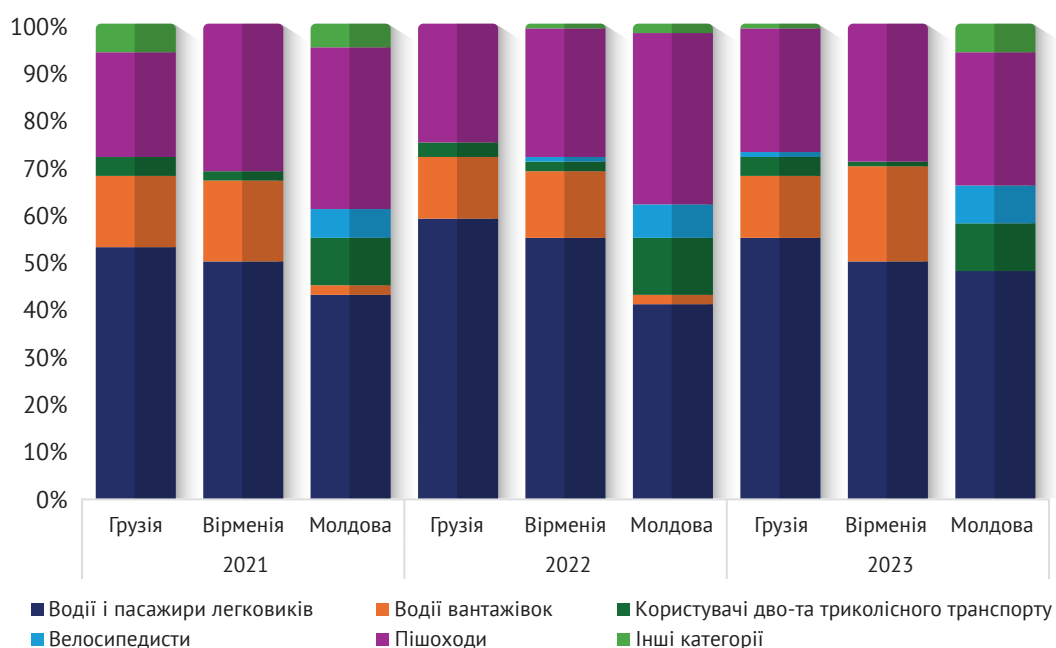


Роль користувачів дво- та триколісного транспорту (мотоциклів, мопедів, скутерів) зростає, особливо в Грузії, де частка травмованих у цій категорії різко збільшилася – з 8 % у 2022 році до 11,5 % у 2023 році, а частка загиблих становила 4,2 %. У Вірменії показники були скромнішими: смертність залишалася на рівні 1,3 %, а рівень травмованих – близько 2,5 %. У Молдові смертність залишилася стабільною (10 %), тоді як кількість травмованих збільшилася до 14 % у 2023 році. Така тенденція свідчить про зростання вразливості цієї групи у всіх трьох країнах.

Велосипедисти залишаються відносно невеликою, але помітною часткою серед постраждалих у ДТП. У Вірменії зафіксовано дуже низькі показники – смертність знизилася до 0,3 % у 2023 році, травмовані – менше 0,4 %. У Грузії смертність дещо зросла до 0,8 %, а рівень травм залишився близьким до 0,7 %. Натомість у Молдові цей показник був вищим: велосипедисти становили 8 % загиблих і 6 % травмованих у 2023 році. Також варто зазначити, що велосипед як вид транспорту залишається малопопулярним як у Вірменії, так і у Грузії.

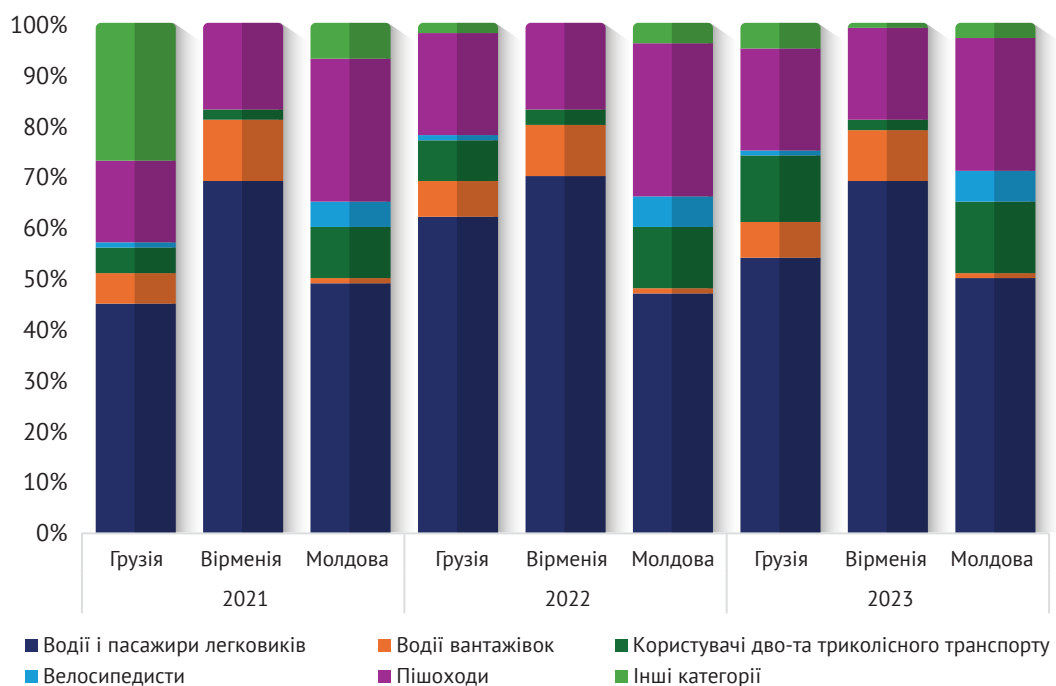
Інші категорії учасників дорожнього руху становили незначну, але все ж помітну частку. У Вірменії – близько 0,3 % смертельних випадків і 0,9 % травм у 2023 році, у Грузії – 1 % і 5 % відповідно, у Молдові – 6 % і 3 %. Хоча ці показники порівняно малі, вони вказують на різноманітні ризики, які також потребують уваги в рамках комплексних безпекових стратегій.

Діаграма 1. Розподіл смертельних випадків у ДТП за групами учасників дорожнього руху (2021–2023 рр.)



Джерело: Профіль безпеки дорожнього руху країни, Світовий банк, 2024 р.

Діаграма 2. Розподіл травмованих у ДТП за групами учасників дорожнього руху (2021–2023 рр.)



Джерело: Профіль безпеки дорожнього руху країни, Світовий банк, 2024 р.

РОЗПОДІЛ СМЕРТЕЛЬНИХ ВИПАДКІВ І ТРАВМ У ДТП СЕРЕД ПІШОХОДІВ ЗА ВІКОВИМИ ГРУПАМИ ТА СТАТТЮ

Аналіз даних про дорожньо-транспортні пригоди за участю пішоходів у Вірменії, Грузії та Молдові за період 2021–2023 років показує, що дорослі чоловіки та люди похилого віку залишаються найбільш уразливими групами, хоча жінки та діти також зазнають суттєвих ризиків. У всіх трьох країнах дорослі чоловіки працездатного віку (15–64/17–60 років) мають найвищі показники смертності серед пішоходів, тоді як дорослі жінки демонструють подібні або навіть вищі рівні травмувань. У Вірменії смертність серед дорослих чоловіків коливалася від 27 до 41 випадку на рік, у Грузії – від 33 до 48, тоді як у Молдові вона досягла піку – 43 випадки у 2022 році, після чого різко знизилася до 22 у 2023 році. Травмування серед дорослих чоловіків відображали схожі тенденції: у Вірменії вони сягнули 414 у 2022 році, у Грузії коливалися між 414 і 419 протягом трьох років, а в Молдові зменшилися з 232 у 2021 році до 156 у 2023 році.

Дорослі жінки працездатного віку стабільно демонструють високі рівні травмувань, особливо у Грузії, де кількість випадків зросла з 422 у 2021 році до 478 у 2023 році. У Вірменії також спостерігалися високі показники – 398 травм у 2021 році та 382 у 2023 році, тоді як у Молдові зафіксовано спад – з 237 у 2021 році до 146 у 2023 році. Смертність серед дорослих жінок варіювалася: у Вірменії залишалася відносно високою, зменшившись із 27 у 2021 році до 18 у 2023 році; у Молдові – знизилася з 12 у 2021 році до 6 у 2022 році, але знову зросла до 10 у 2023 році; у Грузії – поступово зменшилася з 14 у 2021 році до 9 у 2023 році.

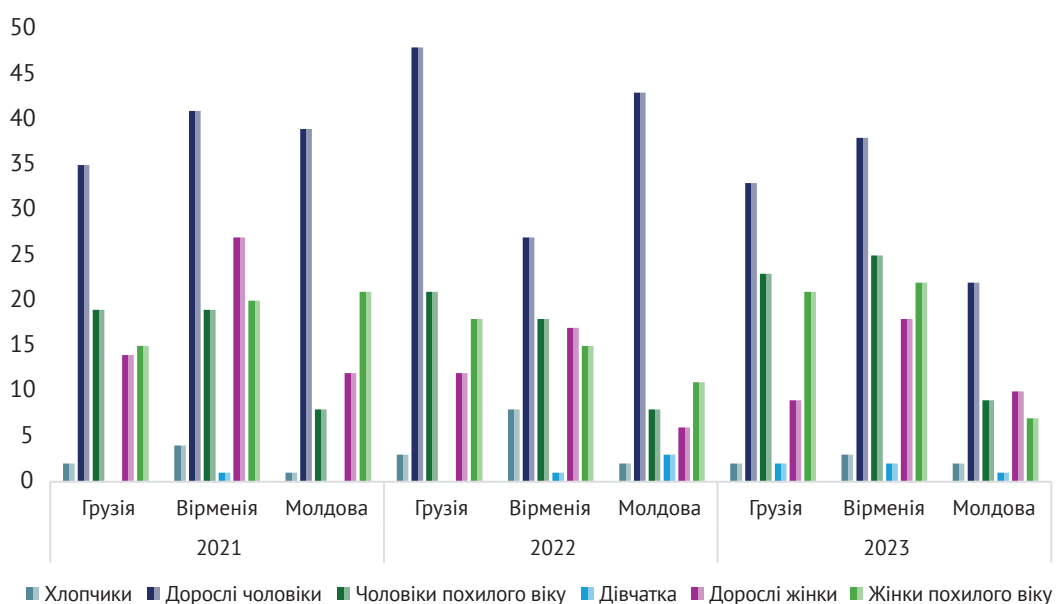
Люди похилого віку (61/65+ років) демонструють зростаючі або стабільно високі ризики, особливо у Вірменії та Грузії. Смертність серед чоловіків похилого віку у Вірменії збільшилася з 19 до 25 випадків, а в Грузії – з 19 до 23 між 2021 і 2023 роками. Смертність серед жінок похилого віку у Грузії також зросла – з 15 до 21, а у Вірменії – з 15 у 2022 році до 22 у 2023 році. На противагу цьому, Молдова

продемонструвала позитивну динаміку: смертність серед чоловіків похилого віку залишалася стабільною (8–9 випадків на рік), тоді як серед жінок значно зменшилася – з 21 у 2021 році до 7 у 2023 році. Щодо травмувань, показники коливалися: у Вірменії вони зменшилися серед чоловіків похилого віку, але зросли серед жінок; у Грузії спостерігалася зростання для обох груп, як і в Молдові. Проте загальна кількість травм у Молдові залишалася набагато нижчою, так само як і рівень смертності.

Діти (0–14/0–16 років) мали відносно низькі показники смертності в усіх трьох країнах, хоча тенденції були різними. У Вірменії дитяча смертність залишалася низькою, але варіювалася, в той час, як у Грузії вона перебувала на помірному рівні, так само, як і в Молдові. Однак ситуація з травмами викликає більше занепокоєння: у Вірменії зафіксовано зростання травм як серед хлопчиків, так і серед дівчаток; подібна тенденція спостерігалася і в Грузії протягом трирічного періоду. Натомість у Молдові кількість травм серед дітей зменшилася.

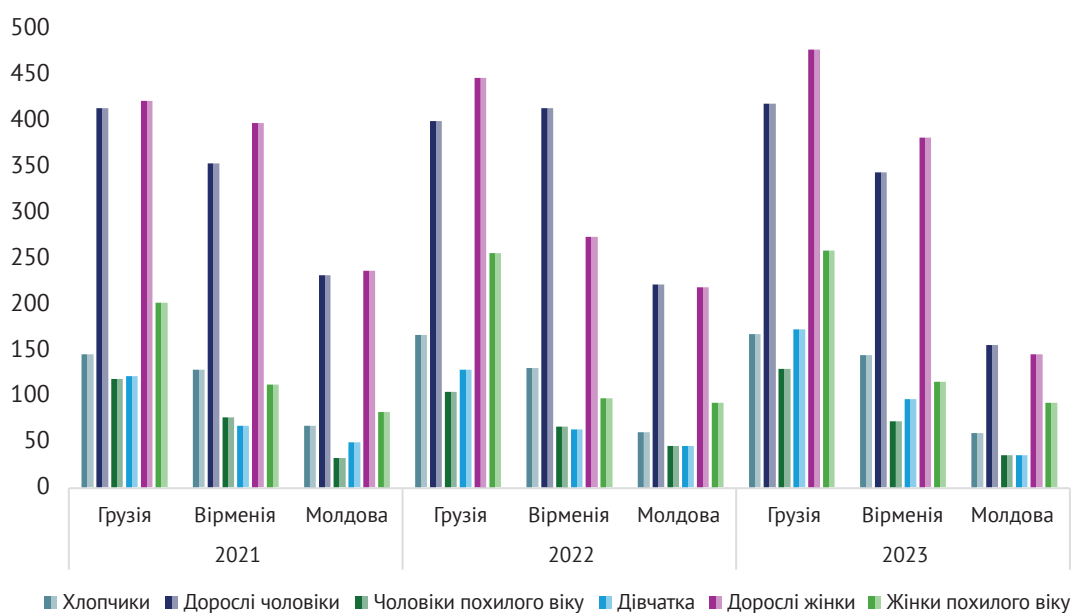
Загалом аналіз свідчить, що дорослі чоловіки та особи похилого віку залишаються найбільш уразливими групами серед пішоходів у Вірменії, Грузії та Молдові, тоді як дорослі жінки та діти також стикаються зі значними ризиками, особливо у випадках травмувань. У Вірменії та Грузії загальна кількість смертельних випадків і травм є вищою та демонструє тенденцію до зростання, особливо серед людей похилого віку та жінок, тоді як у Молдові показники нижчі і виявляють певне покращення, зокрема для людей похилого віку та дітей. Ці закономірності вказують на стійкий рівень вразливості залежно від статі та віку з помітними відмінностями у трьох країнах, що потребує запровадження цільових заходів із підвищення безпеки дорожнього руху.

Діаграма 3. Розподіл смертельних випадків серед пішоходів за віковими групами та статтю (2021–2023 рр.)



Джерело: Профіль безпеки дорожнього руху країни, Світовий банк, 2024 р.

Діаграма 4. Розподіл травм серед пішоходів за віковими групами та статтю (2021–2023 рр.)



Джерело: Профіль безпеки дорожнього руху країни, Світовий банк, 2024 р.

ВИСНОВОК

Безпека дорожнього руху залишається серйозною проблемою у Вірменії, Грузії та Молдові, де дорожньо-транспортні пригоди продовжують мати значні соціальні та економічні наслідки. Дані за 2021–2023 роки свідчать, що водії та пасажери транспортних засобів, а також пішоходи становлять найбільшу частку постраждалих, тоді як ризики для користувачів дво- і триколісного транспорту стають дедалі очевиднішими. Розподіл за віком і статтю підкреслює вразливість дорослих чоловіків і пішоходів похилого віку. Молдова демонструє певні покращення, особливо серед літніх людей і дітей, тоді як у Вірменії та Грузії спостерігаються стабільно високі або зростаючі показники. Ці результати підтверджують необхідність продовження зусиль із посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху, удосконалення інфраструктури, поліпшення збору даних і підвищення обізнаності населення. Основна мета — поступове зниження людських та економічних втрат, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами.

ПРО ІНІЦІАТИВУ « ІНІЦІАТИВА "ОБСЕРВАТОРІЯ З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ" КРАЇН СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА

Ініціатива « Ініціатива "Обсерваторія з безпеки дорожнього руху" країн Східного партнерства (EaP RSO) — це спільна ініціатива п'яти країн Східного партнерства: Вірменії, Азербайджану, Грузії, Молдови та України, об'єднаних спільною метою — зменшити кількість загиблих у ДТП на 50 % до 2030 року. Ініціатива акумулює національні дані та виступає каталізатором посилення збору, управління та аналізу інформації про безпеку дорожнього руху в країні. Її завдання полягає у моніторингу показників безпеки дорожнього руху, що виходять за межі лише статистики ДТП, а також у поширенні кращих практик для створення надійного доказового досвіду, необхідного для розробки політики у сфері безпеки руху. Місія EaP RSO — зменшення кількості загиблих і травмованих у ДТП шляхом поліпшення якості системного та узгодженого збору даних про загиблих і постраждалих унаслідок ДТП відповідно до найкращих європейських та міжнародних практик. Технічний секретаріат EaP RSO розташований у Грузії та очолюється Інститутом політики Тбіліської міжнародної школи економіки у партнерстві зі Східним альянсом із безпеки та сталості дорожнього руху (EASST). Діяльність ініціативи фінансується Європейським Союзом через Генеральний директорат з питань сусідства та переговорів про розширення (DG NEAR) в рамках глобальної мережі регіональних ініціатив зі спостереження за безпекою дорожнього руху за підтримки Світового банку.

У своїй суті EaP RSO — це не просто база даних, а комплексна платформа, що сприяє обміну кращими практиками, розробці доказової політики, поглибленій регіональній координації у сфері управління безпекою дорожнього руху. Основна діяльність ініціативи зосереджена на п'яти ключових напрямках: дані про безпеку дорожнього руху; знання; ресурси; інструменти; розвиток мережі. EaP RSO працює над стандартизацією збору даних на основі протоколів CAdAS і MiniCAdAS, а також підвищенням спроможності усіх країн-учасниць. Через цільові програми навчання, технічну підтримку та залучення зацікавлених сторін — органів влади, громадських організацій і представників уразливих груп учасників дорожнього руху — EaP RSO формує надійну основу для реалізації ефективних заходів із безпеки дорожнього руху, які зрештою допоможуть зберегти життя та зменшити значні економічні й соціальні втрати від ДТП у регіоні Східного партнерства.

