



Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY



Funded by
the European Union

СІЧЕНЬ 2026

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ У КРАЇНАХ СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА

ДЕ ТРАПЛЯЮТЬСЯ АВАРІЇ? РОЗУМІННЯ
ВІДМІННОСТЕЙ У БЕЗПЕЦІ ДОРОЖНЬОГО
РУХУ МІЖ МІСЬКИМИ ТА СІЛЬСЬКИМИ
ТЕРИТОРІЯМИ У ВІРМЕНІЇ ТА МОЛДОВІ

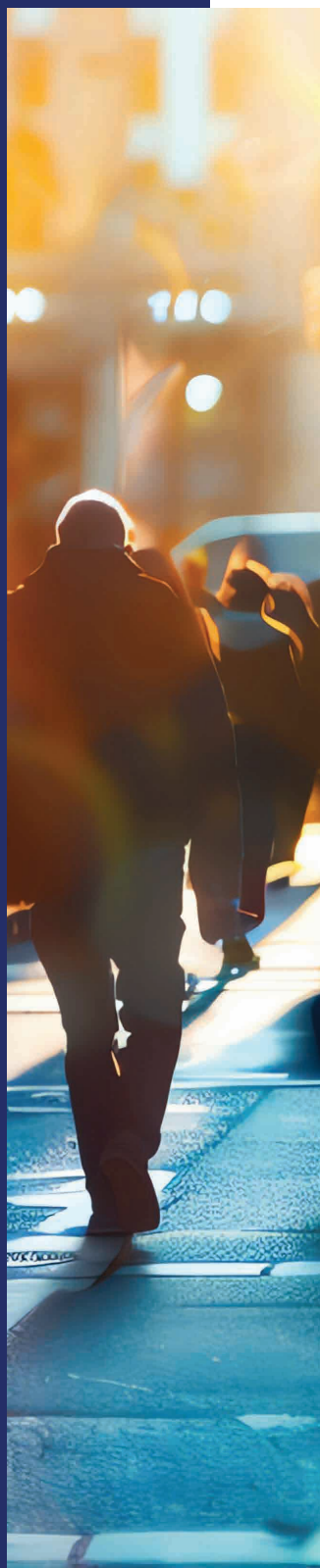
Підготовлено командою з опрацювання даних
ініціативи « Ініціатива "Обсерваторія з безпеки
дорожнього руху" країн Східного партнерства
Маріам Лобжанідзе,
Елене Сетурідзе,
Татія Хідашелі

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 «Спостереження за безпекою дорожнього руху» Східного партнерства (далі – «ЕаР RSO») продовжує сприяти доказовому ухваленню рішень шляхом систематичного аналізу даних про ДТП у регіоні. У цьому звіті розглядається просторовий вимір безпеки дорожнього руху шляхом порівняння частоти та тяжкості аварій між міськими та іншими (сільськими й міжміськими) територіями у Вірменії та Молдові протягом 2021–2023 років. Аналіз досліджує, як місце аварії впливає на кількість загиблих і травмованих, та висвітлює ключові територіальні відмінності, важливі для формування політики.



МІСЬКІ ТА ПОЗАМІСЬКІ ЗАКОНОМІРНОСТІ ДТП У МОЛДОВІ

Розподіл наслідків дорожньо-транспортних пригод у Молдові демонструє стабільну, але нерівномірну картину між частотою аварій та їхньою тяжкістю. У 2021–2023 роках ДТП майже порівну розподілялися між міськими та іншими територіями: 51 % у містах і 49 % в інших зонах у 2021 році, а також по 50 % у 2022 і 2023 роках. Така стабільність свідчить про те, що ризик аварій є широко розповсюдженим і не концентрується в одному конкретному середовищі.

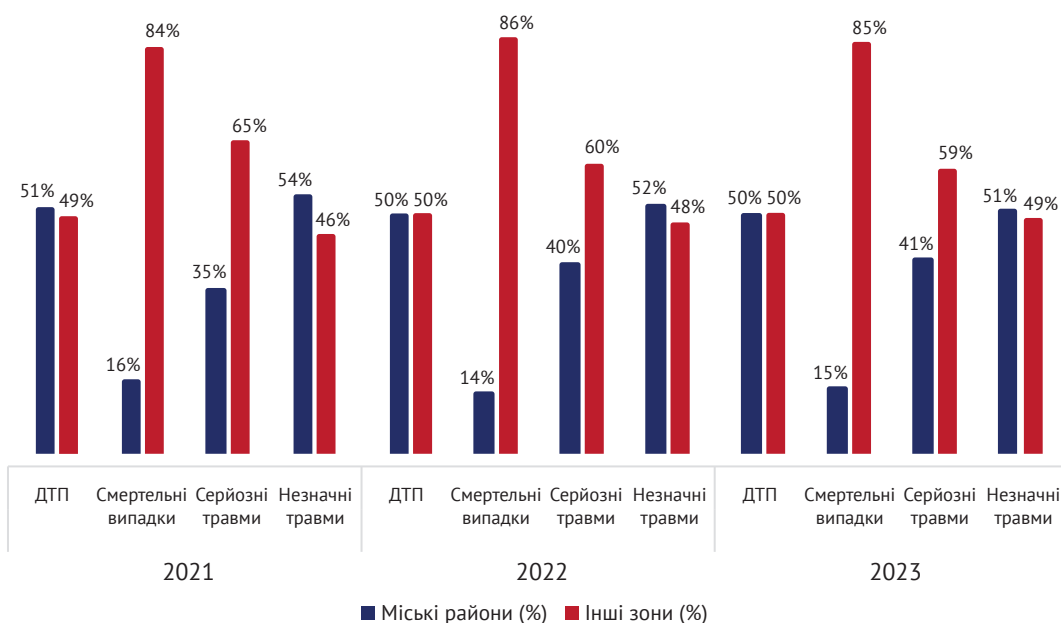
Проте під час аналізу тяжкості наслідків різниця стає разючою. Кількість загиблих була значно вищою в сільських і міжміських зонах: 84 % у 2021 році, 86 % у 2022 та 85 % у 2023 році. Це свідчить, що аварії в цих районах залишаються значно тяжчими. Така диспропорція вказує на можливі структурні чинники, зокрема надмірні швидкості руху, недостатній контроль з боку правоохоронних органів та обмежені можливості екстреного реагування в позаміських районах.

Серйозні травми також частіше траплялися в сільських і міжміських зонах, хоча розрив тут дещо менший. У 2021 році 65 % серйозних травм були зафіксовані поза містами, у 2022 році цей показник знизився до 60 %, а у 2023 – до 59 %. Відповідно, частка серйозних травм у містах зросла з 35 % до 41 %, що може свідчити про зростання ризикових ситуацій у перевантажених або недостатньо регульованих міських просторах, а також у зонах змішаного руху пішоходів і транспортних засобів. Легкі травми були розподілені більш рівномірно, хоча з невеликою перевагою міських територій (54 % у 2021 році, 52 % у 2022 та 51 % у 2023), що відповідає частим, але менш тяжким зіткненням, характерним для міського трафіку.

Загалом дані Молдови виявляють важливий контраст: хоча кількість аварій майже однакова в обох середовищах, сільські та міжміські райони залишаються основним джерелом ДТП зі смертельними випадками і тяжкими наслідками.

¹ Дані по решті країн Східного партнерства недоступні.

Діаграма 1. Розподіл загиблих і травмованих у ДТП у міських та позаміських районах, Молдова (2021–2023 роки)



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

МІСЬКІ ТА ПОЗАМІСЬКІ ЗАКОНОМІРНОСТІ ДТП У ВІРМЕНІЇ

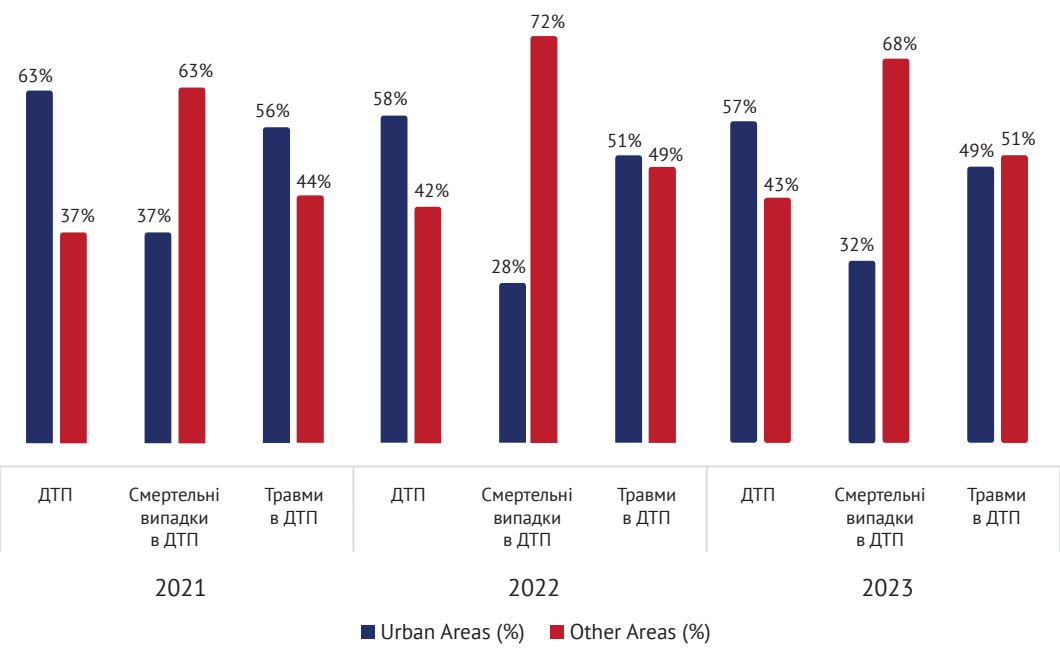
Вірменія демонструє дещо інший баланс територіального розподілу дорожньо-транспортних пригод порівняно з Молдовою. Міські райони домінують у загальній картині ДТП, на які припадає 57–63 % усіх аварій у 2021–2023 роках. У 2021 році 62,5 % аварій сталися в містах порівняно з 37,5 % в інших зонах. Згодом цей розрив звузився: частка міських аварій зменшилася до 58 % у 2022 році та 56,8 % у 2023, тоді як кількість ДТП в інших районах зросла до 42 % і 43,2 % відповідно. Така концентрація відображає зростання автопарку, щільності населення, наявності пішоходів і збільшення мобільності в Єревані та інших обласних центрах.

Однак смертельні наслідки залишаються непропорційно зосередженими в неміських районах, де стається 63–72 % усіх смертей у ДТП. У 2021 році 62,8 % смертей у ДТП сталися за межами міст, у 2022 році цей показник зріс до 71,7 %, перш ніж знизитися до 67,7 % у 2023. Міська частка, відповідно, впала з 37,2 % до 28,3 %, дещо відновившись до 32,3 % у 2023 році. Стійкість цих тенденцій свідчить про вразливість міжміських коридорів і другорядної дорожньої мережі Вірменії. Це означає, що аварії в неміських районах залишаються значно небезпечнішими через вищі обмеження швидкості (та ще вищі фактичні швидкості), а також довший час реагування екстрених служб.

Розподіл травм дає більш збалансовану картину. На міські райони припадає 49–58 % усіх травмованих, що свідчить про те, що хоча більшість аварій стається у містах, імовірність смертельних або критичних травм там нижча, ніж на міжміських маршрутах. Міські аварії здебільшого менш тяжкі, часто із залученням пішоходів або зіткненнями на низькій швидкості в умовах заторів.

Загалом дані про дорожню безпеку у Вірменії показують, що міські райони мають вищу частоту ДТП, але нижчі ризики смертності, тоді як у сільських і міжміських районах аварій менше, проте вони значно тяжчі. Поступове зростання кількості травм поза містами вказує на збільшення дорожньої активності в цих зонах. Такі тенденції вимагають диференційованих політичних рішень: посилення контролю та управління швидкістю на міжміських дорогах, а також поліпшення захисту пішоходів, проектування перехресть та управління заторами у містах, що швидко зростають.

Діаграма 2. Розподіл загиблих і травмованих у ДТП у міських та позаміських районах, Вірменія (2021–2023 роки)



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



ВИСНОВОК

Обидві країни — Молдова та Вірменія — демонструють схожу закономірність: ДТП переважно трапляються в міських районах, тоді як смертність від таких аварій значною мірою зосереджена за межами міст. Проте масштаби цієї диспропорції відрізняються між країнами. У Молдові контраст між міськими та позаміськими зонами залишався стабільно вираженим протягом 2021–2023 років, підкреслюючи потребу в постійних, цілеспрямованих заходах із підвищення безпеки поза містами. У Вірменії частка ДТП в містах поступово зменшується, тоді як різниця в рівнях смертності між міськими та іншими зонами звужується, що свідчить про важливість адаптації заходів із безпеки дорожнього руху до змін просторових умов.

Загалом отримані результати підтверджують, що географічний контекст формує показники безпеки дорожнього руху та вимагає розроблення цільових політик залежно від території.

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

Обсерваторія безпеки дорожнього руху Східного партнерства (EaP RSO) – це спільна ініціатива п'яти країн Східного партнерства – Вірменії, Азербайджану, Грузії, Молдови, України – зі спільною метою скорочення кількості жертв дорожньо-транспортних пригод на 50% до 2030 року. Наша місія полягає у сприянні скороченню кількості жертв дорожньо-транспортних пригод шляхом підвищення якості систематичного та консолідованого збору даних, управління та аналізу смертельних випадків та тяжких травм внаслідок дорожньо-транспортних пригод відповідно до найкращих практик ЄС та міжнародних стандартів, а також розбудови спроможності національних партнерів у покращених практиках роботи з даними та їх застосуванні до розробки політики.

В основі своєї EaP RSO функціонує не просто як сховище даних – вона функціонує як комплексна платформа, яка сприяє обміну передовим досвідом, полегшує розробку політики на основі фактичних даних та сприяє регіональній координації в управлінні безпекою дорожнього руху. Обсерваторія зосереджується на п'яти ключових компонентах: дані з безпеки дорожнього руху, знання, ресурси, інструменти та розвиток мережі, працюючи над стандартизацією збору даних на основі протоколів CADaS та MiniCADaS, одночасно розбудовуючи спроможність у всіх країнах-партнерах.

Через цільові навчальні програми, технічну допомогу та залучення зацікавлених сторін, включаючи державні установи, організації громадянського суспільства та групи вразливих учасників дорожнього руху, EaP RSO створює міцну основу для заходів з безпеки дорожнього руху, заснованих на фактичних даних, що врешті-решт врятує життя та зменшить руйнівні економічні та соціальні наслідки дорожньо-транспортних пригод у всьому регіоні Східного партнерства. Технічний секретаріат обсерваторії розміщується в Грузії та очолюється консорціумом Інституту соціальних та економічних досліджень (ISET-PI) та Східного альянсу за безпечний та сталий транспорт (EASST). Наша робота фінансується ЄС через Генеральний директорат з питань політики сусідства та переговорів щодо розширення (DG NEAR) та підтримується технічною допомогою Світового банку.

