

Т.М. Постранський, Н.О. Тюрдьо

Національний університет «Львівська політехніка», Україна

ЗМІНА КІЛЬКОСТІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД У ЛЬВІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ В ПЕРІОД 2019–2023 РОКІВ

Стаття присвячена аналізу даних щодо кількості скоєних дорожньо-транспортних пригод у Львівській області протягом 2019–2023 років. Здійснено статистичний розподіл ДТП за причинами виникнення, за годинами доби та днями тижня; також враховано загальну тенденцію. Встановлено, що динаміка кількості і важкості ДТП за розглянутий період є від'ємною, проте закономірності їх виникнення зберігаються.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, аварійність, транспортні системи.

Постановка проблеми

Функціонування будь-якого міста, району чи країни значною мірою залежить від діяльності транспорту, зокрема автомобільного. Водночас, окрім забезпечення потреб населення та економіки загалом, діяльність транспорту супроводжується низкою негативних чинників впливу. До таких можна віднести: ускладнення руху та виникнення заторів, зниження безпеки дорожнього руху, утворення шкідливих викидів та забруднення атмосфери, негативний шумовий вплив на довкілля тощо. Слід зазначити, що вплив цих чинників тільки зростає зі збільшенням кількості рухомого складу на вулично-дорожніх мережах. Тож зі збільшенням рівня автомобілізації все більше зростає актуальність питання аналізу аварійності руху, визначення місць концентрації ДТП та покращення умов переміщення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

На сьогодні одною з найбільш відомих концепцій у світі в галузі безпеки дорожнього руху є міжнародна програма «Vision Zero». Вона започаткована у Швеції та передбачає створення належної транспортної інфраструктури, яка дозволить уникнути смертельних випадків та, як наслідок, серйозних травм під час руху. Окрім цього, програма «Vision Zero» передбачає, що відповідальність за безпеку руху несуть як проєктувальники транспортних систем, так і безпосередньо користувачі автомобільних доріг та вулиць. Такий підхід називають «безпечні системи – безпечна мобільність» [1–4].

У рамках вищезазначеної міжнародної програми для зниження рівня аварійності округом Маямі-Дейд штату Флорида (США) запропоновано підхід щодо створення так званої «безпечної системи». Вона базується на наступних принципах [5–6]:

- безпека переміщення для всіх учасників

дорожнього руху;

- наявність безпечних транспортних засобів;
- безпечні швидкості руху;
- мережа безпечних вулиць та доріг;
- невідкладна допомога після скоєння ДТП.

Що стосується України, то Кабінетом Міністрів розроблено «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року», яка передбачає заходи для зниження аварійності руху та зменшення кількості тяжко травмованих та загинувших осіб унаслідок ДТП на 50 % до 2030 р. проти 2019 р. [7].

Водночас автор роботи [8] зазначає, що згідно зі статистикою кожного дня на автомобільних дорогах нашої держави трапляється близько 600 ДТП. Як наслідок, 10–15 осіб гине, а близько 150 – зазнає тілесних ушкоджень. У цьому разі, з економічного погляду, супутні втрати держави становлять приблизно 2 % від валового національного продукту [8].

У науковій роботі [9] авторами зазначено, що показники безпеки дорожнього руху в Україні є значно нижчими, порівнюючи з європейськими країнами. Так, зокрема, у 2014 р. на 1 млн жителів держав припадала така кількість загинувших у ДТП:

- Україна – 111 осіб;
- Польща – 84 особи;
- Угорщина – 63 особи;
- Німеччина – 42 особи.

Слід зазначити, що середнє значення цього показника у Європі становить 51 особу на 1 млн жителів [9]. Тож можна стверджувати, що рівень аварійності в Україні приблизно вдвічі більший, ніж в європейських країнах, тоді як рівень автомобілізації значно нижчий.

На сьогодні існує значна кількість чинників, які можуть здійснювати вплив на безпеку дорожнього руху та рівень аварійності. Серед праць, присвячених визначенню причин скоєння ДТП, слід виділити

комплексне дослідження, яке провели Всеукраїнські громадські організації «Українська асоціація маркетингу» і «Асоціація безпеки дорожнього руху» [10]. Воно передбачало опитування жителів великих населених пунктів (кількість респондентів налічувала понад 1200 осіб) щодо оцінки стану безпеки руху. На основі суспільної думки створено рейтинг чинників впливу на безпеку руху. Відповідно до цього, серед найбільш важливих обрано: стан дорожнього покриття та культуру поведінки учасників дорожнього руху. Так само респонденти відповіли, що найменший вплив здійснює зовнішнє середовище. Також за результатами цього дослідження більшість водіїв відповіли, що серед основних чинників зниження уваги необхідно виділити [10]:

- розмову із застосуванням засобів зв'язку без використання приладів системи «hands-free»;
- наявність людей на проїзній частині;
- прийом їжі та розпивання напоїв під час руху.

Автори П. В. Попович, О. С. Шевчук та В. Р. Гірник у праці [11] зазначають, що серед детермінуючих чинників впливу на безпеку дорожнього руху слід виділяти:

- експлуатаційну надійність транспортних засобів та їх своєчасне якісне обслуговування;
- активну та пасивну безпеку засобів автомобільного транспорту;
- психофізіологічні особливості водіїв та їх професійну підготовку;
- культуру водіння та дотримання правил дорожнього руху (ПДР).

Окрім вищезазначеного, важливим є створення заходів щодо зниження аварійності руху. Авторі роботи [12] вважають, що до основних підходів підвищення безпеки дорожнього руху слід віднести:

- створення методів жорсткого контролю за дотриманням ПДР;
- використання засобів та заходів щодо зниження швидкостей руху;
- створення належної системи штучного освітлення;
- використання розмічувальних вставок;
- застосування пішохідних огорожень;
- інформування водіїв про небезпечні ділянки на вуличних та дорожніх мережах із застосуванням інформаційних табло;
- належне утримання вулиць та доріг;
- підвищення культури поведінки учасників дорожнього руху.

У роботі [13] автори обґрунтували також й необхідність проведення різних профілактичних заходів щодо зниження рівня аварійності та підвищення обізнаності населення, зокрема:

- інформування певних соціальних груп населення з метою профілактики нещасних випадків на

транспорті;

- застосування засобів масової інформації щодо інформування учасників дорожнього руху про належне поведіння на вулично-дорожній мережі;
- спонукання водіїв до дотримання ПДР.

Отже, можна стверджувати, що для зниження аварійності дорожнього руху необхідно створювати безпечні умови переміщення, запроваджувати заходи щодо профілактичного інформування учасників дорожнього руху та підвищення рівня їх обізнаності тощо. Проте не менш важливим завданням є й дослідження та аналіз скоєних ДТП та причин їх виникнення.

Мета статті

Метою досліджень є виявлення динаміки зміни кількості скоєних ДТП у Львівській області за період 2019–2023 років, зокрема й з урахуванням їх виду та причин виникнення.

Виклад основного матеріалу

Забезпечення належного рівня безпеки дорожнього руху є важливим завданням організації транспортних процесів та інженерії транспорту загалом. Відповідно до даних наведених у ПДР (Постанова Кабінету міністрів України № 1306 від 10 жовтня 2001 р. у редакції від 16.02.2022 р.), ДТП – це подія, яка трапилася під час руху транспортного засобу та внаслідок якої загинули або були поранені люди чи завдано матеріальні збитки [14]. Відповідно до даних Національної поліції України [15], у Львівській області в період 2019–2023 рр. було скоєно 53600 ДТП (рис. 1).

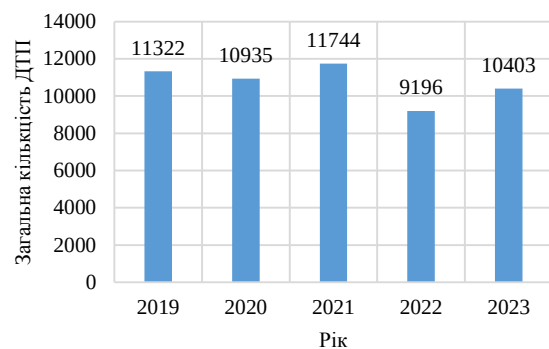


Рис. 1. Загальна кількість скоєних ДТП у Львівській області в період 2019–2023 рр.

Тож можна стверджувати, що загалом за п'ять років аварійність руху знизилася приблизно на 8,12 %. Динаміка кількості ДТП з потерпілими є від'ємною, зокрема їх кількість зменшувалася протягом 2019–2022 рр. та дещо зросла у 2023 р. За цей період їх загальна кількість становить 9756 ДТП (рис. 2).

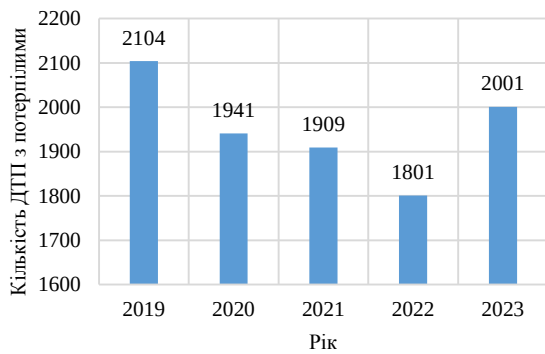


Рис. 2. Кількість скоєних ДТП з потерпілими у Львівській області в період 2019–2023 рр.

Так само загалом динаміка кількості ДТП із загиблими є від'ємною (рис. 3), зокрема проти минулих років вона:

- у 2020 р. знизилась на 3,13 %;
- у 2021 р. знизилась на 15,77 %;
- у 2022 р. зросла на 1,7 %;
- у 2023 р. знизилась на 7,95 %.

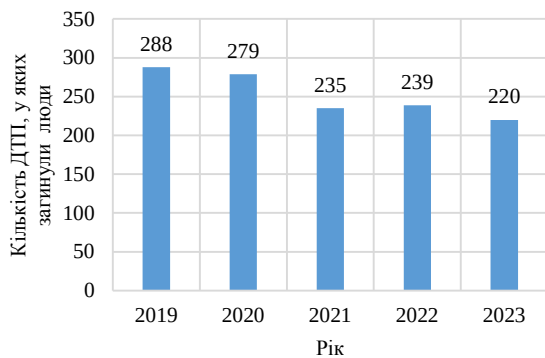


Рис. 3. Кількість скоєних ДТП у Львівській області в період 2019–2023 рр., у яких загинули люди

Під час статистичного аналізу даних щодо кількості скоєних ДТП необхідно також приділяти увагу їх розподілу за днями тижня (табл. 1). У такий спосіб встановлено, що більшість з них трапляється у п'ятницю (16,37 % від загального розподілу). Це можна пояснити надмірним зростанням інтенсивності руху транспортних потоків у цей день та, відповідно, зростанням рівня завантаження вулично-дорожньої мережі. У середньому відсоткове співвідношення кількості ДТП за днями тижня є таким:

- понеділок – 14,74 %;
- вівторок – 14,57 %;
- середа – 14,36 %;
- четвер – 14,92 %;
- п'ятниця – 16,37 %;
- субота – 13,52 %;
- неділя – 11,52 %.

Таблиця 1

Розподіл кількості скоєних ДТП за днями тижня

День	Рік				
	2019	2020	2021	2022	2023
Понеділок	1652	1593	1770	1369	1518
Вівторок	1677	1578	1646	1361	1541
Середа	1572	1579	1753	1348	1445
Четвер	1670	1698	1723	1370	1535
П'ятниця	1876	1817	1932	1440	1722
Субота	1519	1430	1546	1333	1396
Неділя	1356	1240	1374	975	1246

Іншим важливим критерієм аналізу статистичних даних щодо скоєних ДТП є їх розподіл за годинами доби (табл. 2). Так, найбільша їх частка припадає на другу половину дня.

Таблиця 2

Розподіл кількості скоєних ДТП за годинами доби

Година доби	Кількість ДТП за роками				
	2019	2020	2021	2022	2023
1	179	173	122	68	89
2	116	112	129	58	53
3	113	109	110	41	40
4	86	83	71	41	36
5	79	76	86	58	54
6	119	115	118	110	103
7	232	224	289	231	259
8	508	491	528	427	491
9	579	559	639	498	565
10	626	605	690	536	607
11	617	596	730	568	639
12	668	645	705	593	709
13	724	699	818	613	688
14	707	683	777	638	752
15	758	732	825	620	694
16	755	729	824	614	693
17	812	784	851	714	757
18	852	823	823	674	716
19	751	725	698	564	702
20	598	578	535	525	565
21	467	451	482	376	414
22	399	385	392	315	351
23	360	348	314	213	273
24	217	210	188	101	153

Отже, найбільша частка скоєних ДТП припадає на час з 17:00 до 18:00. Це пояснюється зростанням рівня завантаження вулично-дорожньої мережі у цей період. На основі даних, наведених у табл. 1 та 2, також можна стверджувати, що у 2022 р. рівень аварійності дещо знизився. Таке явище можна пояснити початком воєнних дій на території України.

Що стосується скоєних ДТП із постраждалими, то вагома їх частка припадає на 19–20 год доби (рис. 4).

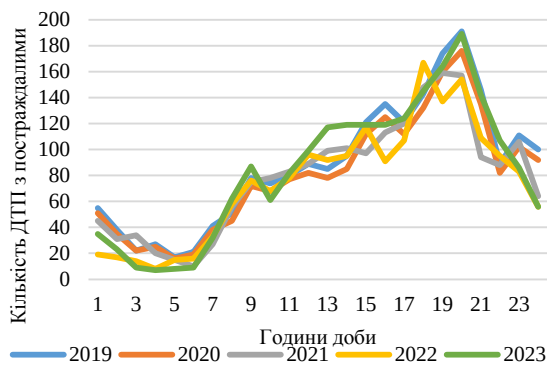


Рис. 4. Розподіл скоєних ДТП у Львівській області за годинами доби в період 2019–2023 рр. з постраждалими

За видами скоєних ДТП протягом усього досліджуваного періоду переважали:

- зіткнення (53,97 % від загальної кількості у досліджуваному періоді);
- наїзд на транспортний засіб, що стоїть (20,12 % від загальної кількості у досліджуваному періоді);
- наїзд на перешкоду (15,27 % від загальної кількості у досліджуваному періоді).

Отже, встановлено, що більшість ДТП трапляється наприкінці робочого періоду тижня та, зокрема, у вечірній період. Підводячи підсумки, можна також стверджувати, що динаміка зміни кількості ДТП у Львівській області за останні п'ять років є від'ємною.

Висновки

Аналіз аварійності руху на вулично-дорожній мережі є важливим завданням з погляду визначення проблемних місць як в схемах організації дорожнього руху, так і під час створення графіків роботи та відпочинку водіїв. Це дозволить сформувати належні умови функціонування транспортних систем та забезпечити безпеку переміщення учасників дорожнього руху.

Література

1. Acting with Urgency: What's Next for Vision Zero Nationally? [Electronic resource] / Vision Zero Network : website. – Oakland, CA (USA), 2015–2024. – Updated continuously. – Regime of access: <https://visionzeronetwork.org/acting-with-urgency-whats-next-for-vision-zero-nationally/>, free (date of the application: 10.03.2024).
2. Johansson R. Vision Zero – Implementing a policy for traffic safety / R. Johansson // *Safety Science*. – 2009. – Vol. 47, Issue 6. – P. 826–831. – DOI: [10.1016/j.ssci.2008.10.023](https://doi.org/10.1016/j.ssci.2008.10.023).
3. Belin M.-Å. Vision Zero – a road safety policy innovation / M.-Å. Belin, P. Tillgren, E. Vedung // *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*. – 2012. – Vol. 19, Issue 2. – P. 171–179. – DOI: [10.1080/17457300.2011.635213](https://doi.org/10.1080/17457300.2011.635213).
4. Zwetsloot G. Vision zero: from accident prevention to the promotion of health, safety and well-being at work / G. Zwetsloot, S. Leka, P. Kines // *Policy and Practice in Health and Safety*. – 2017. – Vol. 15, Issue 2. – P. 88–100. – DOI: [10.1080/14773996.2017.1308701](https://doi.org/10.1080/14773996.2017.1308701).
5. Vision Zero: Miami-Dade's Vision Zero goal is to end traffic fatalities and serious injuries by 2040, while increasing safe,

reliable, sustainable and equitable mobility for all [Electronic resource] / Miami-Dade County : website. – Miami, FL (USA), 2009–2024. – Updated continuously. – Regime of access: <https://www.miamidade.gov/global/initiatives/visionzero/home.page>, free (date of the application: 10.03.2024).

6. Influence of Built Environment on Pedestrian Crashes: A Case Study of Miami-Dade County / F. Soto, A. E. Kitali, M. A. Raihan, P. Alluri // *Transportation Research Record*. – 2022. – Vol. 2676, Issue 9. – P. 677–692. – DOI: [10.1177/03611981221088196](https://doi.org/10.1177/03611981221088196).
7. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядж. Каб. Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р // Уряд. кур'єр. – 2020. – 04 листоп. – № 214. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>, вільний (дата звернення: 10.03.2024).
8. Гуржій Т. О. Актуальні проблеми державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху / Т. О. Гуржій // *Адміністративне право і процес*. – 2012. – № 1 (1). – С. 78–87. – Режим доступу: https://eprints.cdu.edu.ua/2051/1/apip_2012_01.pdf#page=78, вільний (дата звернення: 10.03.2024).
9. Бабій М. В. Ключові проблеми безпеки дорожнього руху в Україні / М. В. Бабій, І. М. Кучвара // *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : матеріали XII міжнар. наук.-практ. конф., Кривий Ріг, 17 листоп. 2017 р.* – Кривий Ріг : Донецький юридичний інститут МВС України, 2017. – С. 14–16. – Режим доступу: <http://elartu.tntu.edu.ua/handle/lib/22533>, вільний (дата звернення: 10.03.2024).
10. Безпека дорожнього руху: комплексне дослідження основних факторів впливу / В. Паніотто, О. Красновський, А. Кліменкова, І. Лилик, С. Лилик // *Маркетинг в Україні*. – 2013. – № 5. – С. 11–25. – Режим доступу: <https://uam.in.ua/upload/iblock/762/7626e951d05ce03c56460abf9caa73d1.pdf#page=11>, вільний (дата звернення: 10.03.2024).
11. Попович П. В. Безпека руху вулично-дорожніми мережами / П. В. Попович, О. С. Шевчук, В. Р. Гірник // *Актуальні задачі сучасних технологій : зб. тез доп. VI міжнар. наук.-техн. конф. молодих учених та студентів, Тернопіль, 16–17 листоп. 2017 р.* – Тернопіль : Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, 2017. – Т. III. – С. 71–72. – Режим доступу: <http://elartu.tntu.edu.ua/handle/lib/23223>, вільний (дата звернення: 10.03.2024).
12. Єфименко Р. В. Аналіз причин виникнення ДТП і розробка заходів із підвищення безпеки дорожнього руху / Р. В. Єфименко, Н. І. Попович, О. В. Беленчук // *Науково-виробничий журнал «Автошляховик України»*. – 2015. – № 6 (248). – С. 34–35. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/au_2015_6_10, вільний (дата звернення: 10.03.2024).
13. Бурак В. Ю. Причини виникнення та заходи профілактики ДТП / В. Ю. Бурак, А. Г. Німченко // *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти : матеріали XVI міжнар. наук.-практ. конф., Кривий Ріг, 19 листоп. 2021 р.* – Кривий Ріг : Донецький державний університет внутрішніх справ, 2021. – С. 19–21. – Режим доступу: <https://rep.dnuvs.ukr.education/handle/123456789/759>, вільний (дата звернення: 10.03.2024).
14. Про Правила дорожнього руху : Постанова Каб. Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306 у редакції від 16 лют. 2022 р. [Електрон. ресурс] / Верховна Рада України : сайт. – Київ, 1994–2024. – Оновлюється постійно. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>, вільний (дата звернення: 10.03.2024).
15. Статистика ДТП в Україні [Електрон. ресурс] / Патрульна поліція України : сайт. – Київ, 2015–2024. – Оновлюється постійно. – Режим доступу: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>, вільний (дата звернення: 10.03.2024).

References

1. Shahum, L. (2022, March 9). Acting with Urgency: What's Next for Vision Zero Nationally? Vision Zero Network.

<https://visionzeronetwork.org/acting-with-urgency-whats-next-for-vision-zero-nationally/>

2. Johansson, R. (2009). Vision Zero – Implementing a policy for traffic safety. *Safety Science*, 47(6), 826–831. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2008.10.023>
3. Belin, M.-Å., Tillgren, P., & Vedung, E. (2012). Vision Zero – a road safety policy innovation. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 19(2), 171–179. <https://doi.org/10.1080/17457300.2011.635213>
4. Zwetsloot, G., Leka, S., & Kines, P. (2017). Vision zero: from accident prevention to the promotion of health, safety and well-being at work. *Policy and Practice in Health and Safety*, 15(2), 88–100. <https://doi.org/10.1080/14773996.2017.1308701>
5. Miami-Dade County. (2023). Vision Zero: Miami-Dade's Vision Zero goal is to end traffic fatalities and serious injuries by 2040, while increasing safe, reliable, sustainable and equitable mobility for all. <https://www.miamidade.gov/global/initiatives/visionzero/home.page>
6. Soto, F., Kitali, A. E., Raihan, M. A., & Alluri, P. (2022). Influence of Built Environment on Pedestrian Crashes: A Case Study of Miami-Dade County. *Transportation Research Record*, 2676(9), 677–692. <https://doi.org/10.1177/03611981221088196>
7. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2020, November 4). On approval of the Strategy for Improving Road Safety in Ukraine for the period up to 2024: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine of October 21, 2020, No. 1360-r. Verkhovna Rada of Ukraine. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> [in Ukrainian]
8. Gurzhiy, T. (2012). Actual problems of state control in the field of road safety. *Administrative Law and Process*, 1(1), 78–87. https://eprints.cdu.edu.ua/2051/1/apip_2012_01.pdf#page=78 [in Ukrainian]
9. Babii, M. V., & Kuchvara, I. M. (2017). Key road safety problems in Ukraine. In *Proceedings of the XII International Scientific and Practical Conference 'Road Safety: Legal and Organisational Aspects'* (pp. 14–16). Donetsk Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. <http://elartu.tntu.edu.ua/handle/lib/22533> [in Ukrainian]
10. Paniotto, V., Krasnovskiy, O., Klimenkova, A., Lylyk, I., & Lylyk, S. (2013). Road safety: a comprehensive study of the main factors of influence. *Marketing in Ukraine*, (5), 11–25. <https://uam.in.ua/upload/iblock/762/7626e951d05ce03c56460abf9caa73d1.pdf#page=11> [in Ukrainian]
11. Popovych, P. V., Shevchuk, O. S., & Hirnyk, V. R. (2017).

Safety of road by high- road networks. In *Book of abstracts of the VI International Scientific and Technical Conference of Young Scientists and Students 'Current Issues in Modern Technologies'* (vol. III, pp. 71–72). Ternopil Ivan Puluj National Technical University. <http://elartu.tntu.edu.ua/handle/lib/23223> [in Ukrainian]

12. Yefymenko, R. V., Popovych, N. I., & Belenchuk, O. V. (2015). Analysis of the causes of road accidents and development of measures to improve road safety. *Scientific and Industrial Journal "Avtoshliakhovyky Ukrainy"*, 6(248), 34–35. http://nbuv.gov.ua/UJRN/au_2015_6_10 [in Ukrainian]

13. Buriak, V. Yu., & Nitchenko, A. H. (2021). Causes of road accidents and measures to prevent them. In *Collection of Materials of the XVI International Scientific and Practical Conference 'Road Safety: Legal and Organisational Aspects'* (pp. 19–21). Donetsk State University of Internal Affairs. <https://rep.dnuvs.ukr.education/handle/123456789/759> [in Ukrainian]

14. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2022, February 16). On the Road Traffic Rules: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of October 10, 2001, No. 1306. Verkhovna Rada of Ukraine. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> [in Ukrainian]

15. Patrol Police of Ukraine. (2024, March). *Statistics of road accidents in Ukraine*. <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> [in Ukrainian]

Рецензент: д-р техн. наук, проф. І.А. Вікович, Національний університет «Львівська політехніка», Україна.

Автор: ПОСТРАНСЬКИЙ Тарас Миколайович
кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри транспортних технологій
Національний університет «Львівська політехніка»
E-mail – taras.m.postranskyi@lpnu.ua
ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6120-9914>

Автор: ТЮРДЬО Назар Олегович
аспірант кафедри транспортних технологій
Національний університет «Львівська політехніка»
E-mail – nazar.o.tiurdo@lpnu.ua
ID ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-6064-0810>

CHANGE IN THE NUMBER OF TRAFFIC ACCIDENTS IN THE LVIV REGION DURING 2019–2023

T. Postranskyi, N. Tiurdo

Lviv Polytechnic National University, Ukraine

Current trends in the development and modernisation of transportation systems focus on safety. However, it is worth conducting an in-depth analysis of data related to traffic safety factors to maximise the safety emphasis in future strategies. This approach concentrates the efforts of engineers and scientists primarily on combating the causes of road accidents rather than their consequences, as is often the case today. The object of research in this article is the street and road network of Lviv region, as it is necessary to take into account the regional aspects of traffic and their differences in the country's regions, given the density of streets and roads, climatic and hydrometeorological conditions, as well as the typology of roads. One of the scientific problems that the study's results can partially solve is to identify time patterns and dynamics of changes in the number of road accidents in the Lviv region and compare the results with the targets set out in strategic documents in the field of road safety in Ukraine. The article analyses the data on the number of road traffic accidents in the region from 2019 to 2023. At the same time, it carries out the statistical distribution of traffic accidents by the causes of their occurrence. We also account for the time aspect – a breakdown by time of day and days of the week, including the general trend over the past years. We established that the dynamics of the number and severity of road accidents for the period under consideration is negative; however, the patterns of their occurrence persist, which explains the positive statistical result obtained due to quantitative but not qualitative factors affecting traffic safety. The results obtained are of more value from an engineering and scientific point of view, particularly in comparison with traffic accident statistics disseminated on information resources or social media. The analysis conducted in this article allows us to identify problematic areas in the functioning of both the bodies that ensure the safety and organisation of road traffic and transport systems.

Keywords: road safety, road traffic accident, accident rate, transport systems.