

- середній рівень забруднення – Іваничівський, Ківерцівський, Ковельський, Турійський, Любешівський, Любомльський, Рожищенський, Горохівський райони;
- низький рівень забруднення – Шацький, Старовижівський, Ратнівський райони.

Екологічна ситуація є одним з визначальних факторів, що впливає на кількісні та якісні показники населення, його зайнятість в окремих видах діяльності, структурі секторів економіки тощо.

Висновки. Таким чином, групування за природно-географічними показниками і станом довкілля показують передумови і можливості для формування господарських комплексів та розвитку продуктивних сил адміністративних районів області.

Література

1. Головне управління статистики у Волинській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: volodymyrrada.gov.ua/stat.htm.
2. Луцишин П.В. «Єврорегіон Буг: Обласний суспільно-географічний комплекс: Теорія, методика, практика»/ П.В. Луцишин . – К.: ІСД МО. – 1996. – 207 с.
3. Руденко В.П. Географія природно-ресурсного потенціалу України / В.П. Руденко. – К.: ВД «К. - М. Академія» - Чернівці: Зелена Буковина. – 1999. – 568 с.

Summary

N.V. Krasnopolska, M.I. Ilina. **Rating of Administrative Districts of Volyn Region According to the Natural Geographical Indicators and State of the Environment.**

On the basis of the stock springs economic-geographers calculated and designed rating list and grouping of the administrative districts of Volyn region on the availability of natural-resource potential and performance (efficiency) of its use. The analysis and the relationship of these groups of indicators in the region. The expediency of their consideration and impact on the main macroeconomic indicators of socio-economic development, in particular the performance of agriculture. Identifies three levels of development of the agricultural sector by districts. Investigated the environmental condition of Volyn region, revealed spatial differences and held the ranking and grouping areas according to the main indicators of ecological condition.

УДК 911.3

В.В. Авраменко, С.І. Сюткін

ОСОБЛИВОСТІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД НА АВТОШЛЯХАХ УКРАЇНИ ЗАЛЕЖНО ВІД РІВНЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ ТА ЇХ ТУРИСТИЧНОЇ СПРЯМОВАНOSTІ

В статті розглядаються кількісні характеристики дорожньо-транспортних пригод на автомобільних шляхах України та їх залежність від рівня соціально-економічного розвитку регіонів та туристичної спрямованості їхніх рекреаційних комплексів.

Постановка проблеми: Внаслідок дорожньо-транспортних пригод постійно втрачаються людські життя, а відповідно це негативно впливає на демографічну політику держави. Ще одним важливим фактором є економічна сторона, оскільки внаслідок ДТП ушкоджуються транспортні засоби, частково руйнується тран-

спортна інфраструктура, велика кількість людей учасників ДТП залишаються інвалідами, що відповідно впливає на соціальну політику держави, оскільки держава сплачує соціальні допомоги інвалідам, а також особам, які їх доглядають. В ДТП найчастіше страждають особи працездатного віку, а отже наслідки ДТП негативно впливають і на ринок праці даного регіону. Якщо аналізувати дорожньо-транспортні пригоди з точки зору соціальної географії, то *ДТП* – це негативне для суспільства явище, що викликає кількісні та якісні зміни в суспільстві, тому вивчатиметься, як соціальна проблема. Таким чином дані проблеми залишаються актуальними в період становлення Української економіки.

Серед вчених, які займалися вивченням питань дорожньо-транспортних пригод, слід відмітити В.Ф. Бабкова, Є.М. Лобанова, В.І. Коноплянка [2,3,4].

Метою статті є: дослідження залежності особливостей ДТП від рівня економічного розвитку регіону.

Виклад основного матеріалу. Дорожньо-транспортна пригода (ДТП) — подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки[5].

Досліджуючи особливості дорожньо-транспортних пригод в Україні в 2013-2014 роках слід зазначити, що: за добу в Україні стається близько 420 ДТП, в яких гине 12 осіб та зазнає поранень 90 осіб. Кількість загиблих в дорожньо-транспортних пригодах в Україні становить 13% від загальної кількості загиблих в ДТП в Європі. Тяжкість наслідків ДТП в Україні і 1.5-5 разів вища ніж в Європі.

При групуванні областей були використані наступні показники: кількість ДТП в Україні за областями (рис.1), кількість загиблих в ДТП в 2014 році (рис.2), кількість травмованих на автошляхах України в 2014 році (рис. 3), а також динаміка смертності та травматизму в 2013-14 роках [7].

Порівняно з країнами Європи в Україні безпека дорожнього руху надзвичайно низька, високий рівень смертності через дорожньо-транспортні пригоди та дорожньо-транспортний травматизм, низька дисципліна учасників дорожньо-транспортного руху.

В 2014 році в Україні сталося 153205 ДТП, тобто в середньому за добу відбувається 419,7 ДТП, з яких 26160 ДТП з постраждалими, понад 70 ДТП за добу. Загинуло 4464 особи та 32352 особи були травмовані. В середньому на кожну область України за рік припадає 5674,3 ДТП за рік. Середній показник ДТП зі смертельними наслідками – 165 ДТП за рік для кожної області [7].

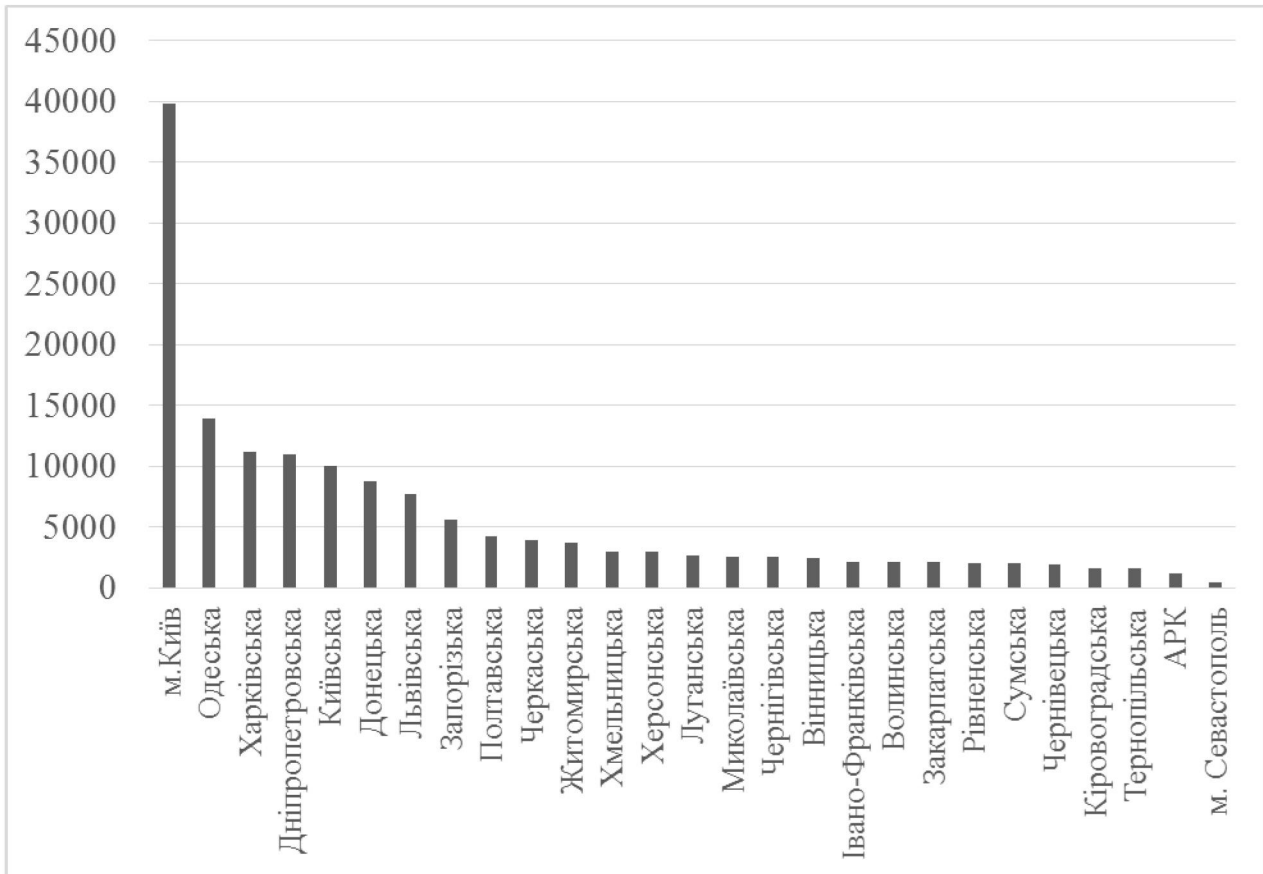


Рис. 1. Кількість ДТП в Україні по областях в 2014 році (побудовано за даними [7])

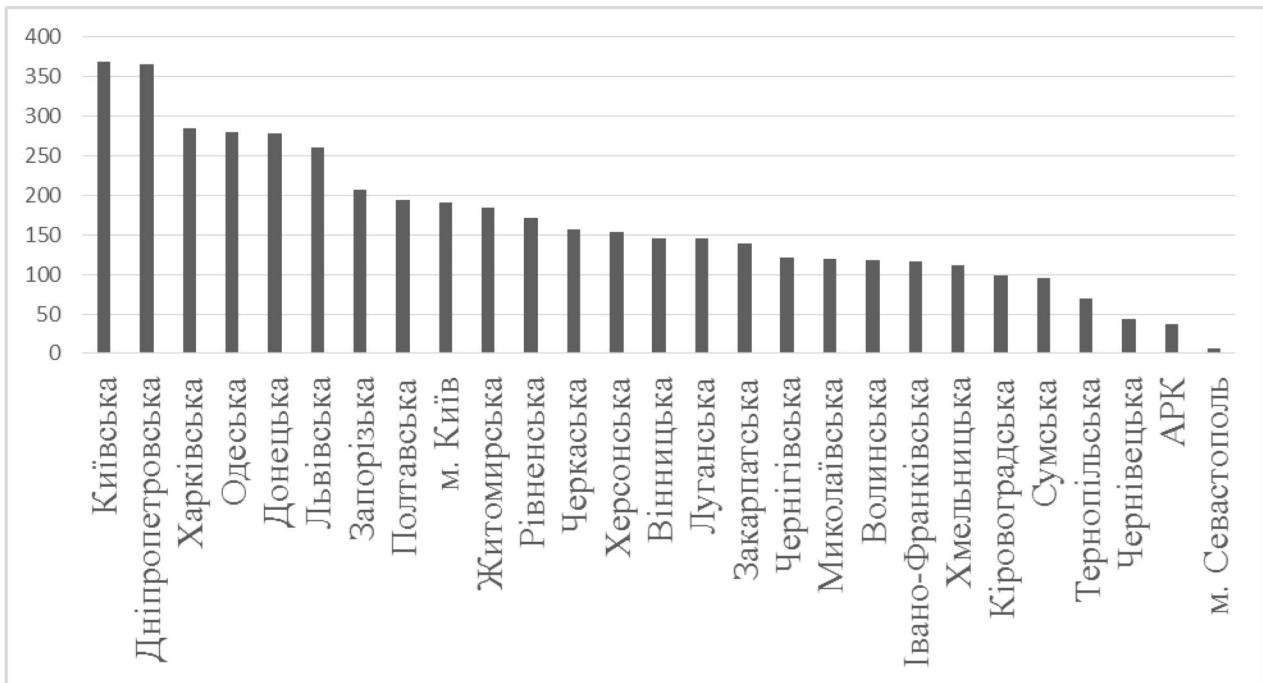


Рис.2. Кількість загиблих в ДТП в 2014 році (побудовано за даними [7])

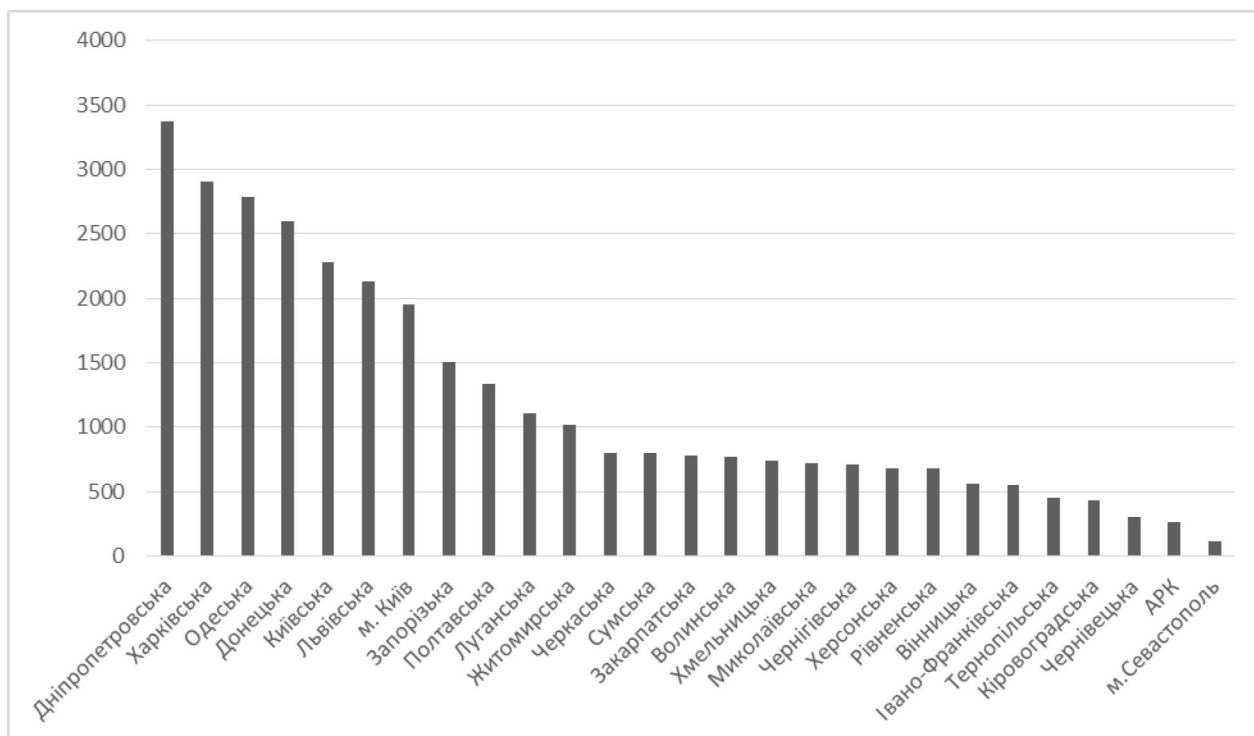


Рис. 3. Кількість травмованих на автошляхах України в 2014 році
(побудовано за даними [7])

Також слід зазначити, що через напружену геополітичну ситуацію в Донецькій та Луганській областях показники дорожньо-транспортних на окупованих територіях не враховувалися через відсутність статистичних даних. Для АРК враховувалися статистичні дані станом на 16 березня 2014 року. А слід зазначити, що ситуація в даних областях буде відрізнятися від загальних закономірностей в Україні.

Досліджуючи ДТП в Україні в 2014 році була встановлена залежність між кількістю ДТП та рівнем розвитку регіону та проведено групування областей за 4 типами залежно від особливостей ДТП (рис. 4).

Нижче наводиться типологічна схема з розлогіми характеристиками типів:
I тип. Регіони з дуже високою кількістю ДТП.

I.1. – Дуже висока кількість ДТП; дуже високий показник ДТП зі смертельними наслідками; збільшення померлих та травмованих на автошляхах; дуже високий показник травматизму – **Харківська обл.**

I.2. – Дуже висока кількість ДТП; дуже високий показник ДТП зі смертельними наслідками; зменшення смертності; зменшення кількості травмованих; дуже високий показник травматизму – **Одеська, Дніпропетровська.**

I.3. – Дуже висока кількість ДТП, висока кількість ДТП зі смертельними наслідками, дуже високий рівень травматизму, збільшення кількості загиблих, зменшення травмованих на автошляхах – **м. Київ.**

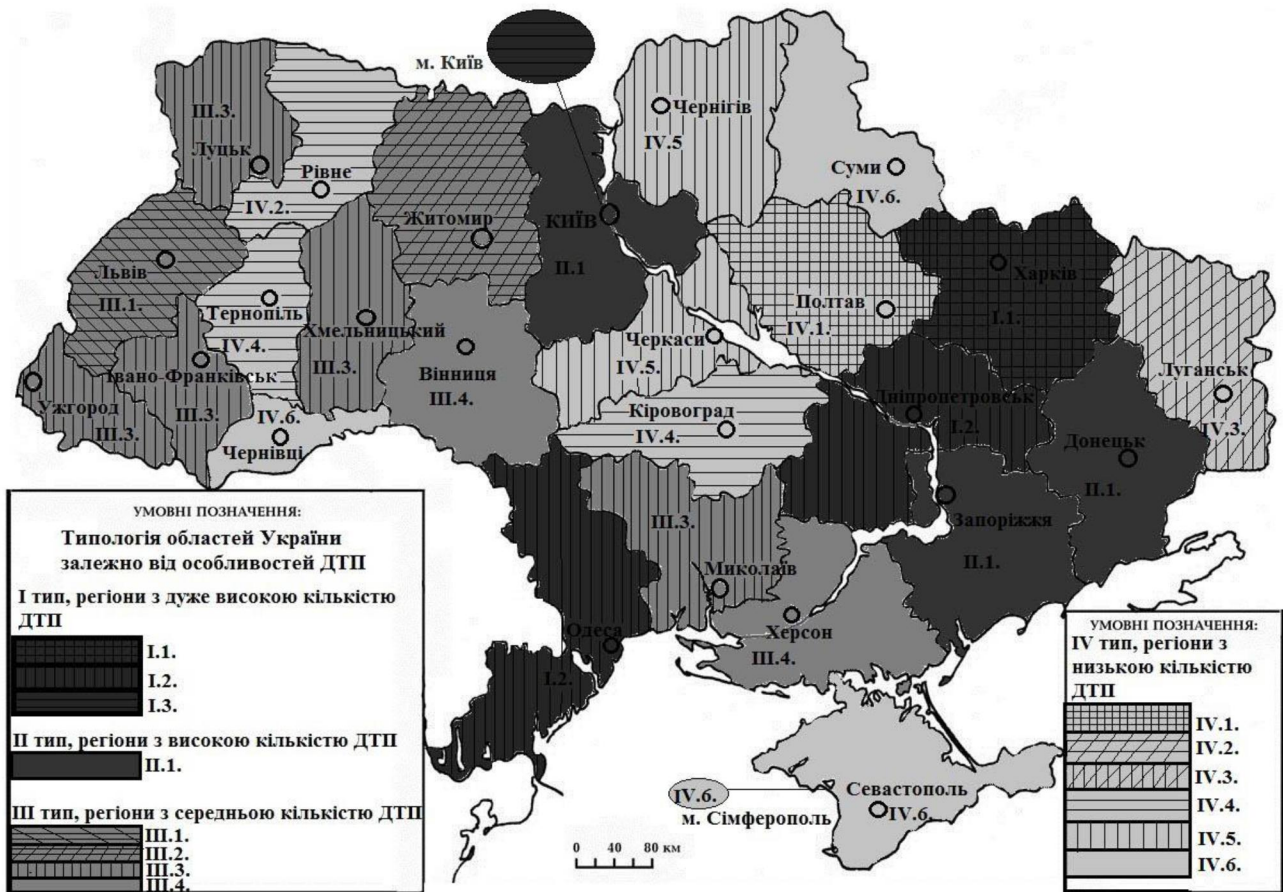


Рис. 4. Типізація областей України залежно від особливостей ДТП.

II тип. Регіони з високою кількістю ДТП.

II.1. підтип – Висока кількість ДТП; дуже висока кількість ДТП зі смертельними наслідками; зменшення кількості травмованих та кількості смертей внаслідок ДТП; високий рівень травматизму – **Донецька, Київська (без м. Київ), Запорізька.**

III тип. Регіони з середньою кількістю ДТП.

III.1. – Середня кількість ДТП; висока кількість ДТП зі смертельними наслідками; зниження кількості загиблих та підвищення кількості травмованих; високий рівень травматизму – **Львівська.**

III.2. – Середня кількість ДТП; висока кількість ДТП зі смертельними наслідками; збільшення смертності та травматизму на автошляхах; середній рівень травматизму – **Житомирська.**

III.3. – Середня кількість ДТП; середній показник ДТП зі смертельними наслідками; збільшення смертності та травматизму; низький рівень травматизму – **Волинська, Закарпатська, Миколаївська, Хмельницька, Івано-Франківська.**

Ш.4. – Середня кількість ДТП; середня кількість ДТП зі смертельними наслідками; збільшення смертності; зменшення травматизму; низький рівень травматизму – **Вінницька, Херсонська.**

IV тип. Регіони з низькою кількістю ДТП.

V.1. – Низька кількість ДТП; висока кількість ДТП зі смертельними наслідками; кількість загиблих залишилася без змін; зниження кількості травмованих; високий рівень травматизму – **Полтавська.**

V.2. – Низька кількість ДТП; висока кількість ДТП зі смертельними наслідками; збільшення кількості травмованих та загиблих; низький рівень травматизму – **Рівненська.**

V.3. – Низька кількість ДТП; Низька кількість ДТП зі смертельними наслідками; середній рівень травматизму; зниження кількості загиблих та травмованих на автошляхах – **Луганська.**

V.4. – Низька кількість ДТП; низька кількість ДТП зі смертельними наслідками; збільшення смертності та травматизму; рівень травматизму – низький – **Тернопільська, Кіровоградська.**

V.5. – Низька кількість ДТП; низька кількість ДТП зі смертельними наслідками; зменшення смертності; збільшення травматизму; низький рівень травматизму – **Чернігівська, Черкаська.**

V.6. – Низька кількість ДТП; низька кількість ДТП зі смертельними наслідками; зменшення кількості загиблих та травмованих; низький рівень травматизму – **АРК, Сумська, Чернівецька, м. Сімферополь.**

Отже, аналізуючи ситуацію на автомобільних дорогах України слід зазначити, що найгірша ситуація спостерігається в Харківській області, де ситуація на дорогах найскладніша, всі показники які враховувалися при групуванні областей є дуже високими, а кількість травмованих та загиблих зросла в порівнянні з попереднім роком. За кількістю ДТП, що сталися в 2013 році Харківська область займає 3 місце в Україні, гірші показники тільки в Києві – 39814 ДТП та Одеській області – 13889 ДТП, в Харківській області сталося 11155 ДТП (рис. 1.). За кількістю травмованих в ДТП 2014 року Харківська область на 1 місці – 2905 травмованих (рис.3.), при цьому рівень травматизму зростає. На автошляхах Харківщини загинуло 285 осіб – гірші показники в Київській – 369 осіб та Дніпропетровській області – 366 ДТП (рис. 2). Таким чином Харківська область відноситься до **I типу, підтип I.1.**

Досить напруженою є ситуація на автошляхах Дніпропетровської та Одеської областей. Дані області відносяться до **I типу, підтип I.2.,** який характеризується: дуже високою кількістю ДТП, дуже високим рівнем травматизму та

дуже високою кількістю травмованих на автошляхах, при цьому на відміну від Харківської області спостерігається зменшення травмованих та загиблих в 2014 році в порівнянні з 2013 роком. Дніпропетровська та Одеська області займають одні з перших місць в Україні за кількістю ДТП – 4 та 2 відповідно; за кількість загиблих в ДТП – Одеська – 4, а Дніпропетровська – 2; за кількістю травмованих (рис. 3) Дніпропетровська область посідає 1 місце, що дозволяє зробити висновки про дуже високий травматизм внаслідок ДТП в цій області. Одеська область за даним показником на 3 місці.

Економічний розвиток Одещини розпочався з другої половини XIX століття. Економічно область має досить вигідне географічне положення, через його територію проходять важливі транспортні магістралі: автомобільні, залізничні, водні та повітряні шляхи, які сполучають Україну з багатьма державами. Регіон розташований на перетині важливих державних і міжнародних морських шляхів Азово-Чорноморського басейну. Таким чином, офіційно функціонує Євразійський транспортний коридор №9, що проходить з Європи через Україну, отже саме економічний потенціал Одещини впливає та розвиток густої транспортної мережі, та значного автомобільного потоку транспортними шляхами області.

Дніпропетровська область відноситься до Придніпровського економічного району. Економічний регіон перетинають найбільш вантажонапружені магістралі, як залізничні, так і автомобільні, які пов'язані з перевезенням вантажів не тільки в регіоні, а й в країні та за її межами.

Негативна тенденція щодо статистики ДТП постерігається і в столиці. Так за 2014 рік в м. Києві сталося 39814 ДТП – 1 місце в Україні (рис.1), слід зазначити, що ситуація в місті досить складна. Київ виконує столичні функції, що впливає на інтенсивність руху. Автомобільні затори, порушення правил маневрування та обгону, неправильне паркування, все це впливає на кількість ДТП. Соціально-економічний та туристичний потенціал міста дуже високий, що викликає збільшення автомобільного транспорту на дорогах міста. Зростання автомобільного парку й обсягу перевезень веде до збільшення інтенсивності руху, що в умовах міст з історично сформованою забудовою приводить до виникнення транспортної проблеми. Особливо гостро вона проявляється у вузлових пунктах вулично-дорожньої мережі. Тут збільшуються транспортні затримки, утворюються черги і затори. Таким чином Київ був віднесений до *I туну, підтип I.3*.

До *II туну* відноситься 3 єдині області України з високою кількістю ДТП, це Донецька(6 місце – 8795ДТП за рік), Запорізька (8 – 5612 ДТП) та Київська область без міста Києва (5місце – 9972 ДТП). Кількість ДТП зі смертельними наслідками дуже висока – 4, 7 та 1 місце відповідно. В 2014 році спостерігалася

позитивна тенденція до зменшення кількості травмованих та загиблих внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Донецька область має вигідне географічне положення, близькість джерел сировини та ринків збуту продукції, багатогалузева структура господарства, розвинена мережа транспортних комунікацій (щільність автомобільних доріг загального користування 0,30 тис. км/км²), все це дозволяє віднести Донецьку область до регіонів з високим рівнем економічного розвитку. Разом з тим область має високу густоту населення, що збільшує пасажиропотік. Таким чином можна зробити висновок, що економічний потенціал регіону впливає на ситуацію на автомобільних дорогах. Донецька область є індустріально найпотужнішим регіоном України з переважним розвитком важкої промисловості.

Запорізька область відноситься до Придніпровського економічного регіону відповідно до сучасного економічного районування України за Ф.Д. Заставним. Слід відзначити, що на сьогоднішній день Запоріжжя – це потужний індустріальний комплекс, для функціонування якого створена потужна транспортна інфраструктура. Мережа шосейних доріг довжиною 6683 км зв'язує всі населені пункти області. Територію регіону проходить ряд стратегічних трас, таких як: Е 58 (Одеса-Мелітополь-Новоазовськ), Е 105 (Харків-Сімферополь-Севастополь), Н 08 (Бориспіль-Дніпропетровськ-Запоріжжя).

Київська область має високу щільність автомобільних доріг – 0,30 тис. км/км². область розташована на перетині важливих транспортних магістралей, оскільки місто Київ є столицею, то фактично всі автомобільні шляхи України перетинаються в межах області. Крім того Київська область має значний туристично-рекреаційний та туристичний потенціал, що збільшує пасажиропотік в межах регіону.

III тун характеризується середньою кількістю ДТП.

Області, що характеризується середньою кількістю ДТП та середнім показником ДТП зі смертельними наслідками, при цьому спостерігається негативна тенденція до збільшення кількості травмованих та загиблих на автомобільних шляхах, при цьому рівень травматизму залишається на низькому рівні. До даного типу були віднесені: **III.1.** Волинська, Закарпатська, Миколаївська, Хмельницька, Івано-Франківська області, тобто це переважно туристичні райони України та Миколаївщина, яка має як значний промисловий так і значний туристичний потенціал.

В Львівській області в 2014 році відбулося 7737 ДТП (7 місце в Україні), в яких 260 осіб загинуло – 6 місце, таким чином в області середня кількість ДТП та висока кількість ДТП зі смертельними наслідками. Рівень травматизму в об-

ласті дуже високий та спостерігається тенденція до його збільшення. За кількістю травмованих внаслідок ДТП Львівщина посідає 6 місце в Україні. Таким чином дані показники дозволили віднести Львівську область до *III типу, підтип 3*. Слід відмітити, що з одного боку Львівська область є одним з найвідоміших туристичних центрів України, а з іншого боку – це одна з найбільш економічно розвинених областей України в економічному напрямку. Саме Львівська область є економічним центром Карпатського економічного району. Таким чином саме на Львівщині можна простежити поєднання як економічних аспектів виникнення ДТП, так і туристичного потенціалу, який безпосередньо впливає на інтенсивність руху на шляхах області. Оскільки Львівщина це туристична перлина України, то саме розвиток туристичного бізнесу сприяв створенню в області щільної мережі автомобільних доріг з твердим покриттям, щільність автомобільних доріг – 0,38 тис. км/км², 1 місце в Україні. Ще однією особливістю Львівщини є те, що вона розташована фактично в центрі Європи, а отже на межі перетину шляхів сполучення із Заходу на Схід і з Півночі на Південь. Територією Львівської області проходять міжнародні транспортні коридори:

Критський коридор N 3 – Берлін – Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ;

Критський коридор N 5 – Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ;

Європа – Азія – Франкфурт – Краків – Львів – Дніпропетровськ – Алма-Ата;

Підтип III.2., що характеризується аналогічними показниками з III.1., за винятком того, що відбувається зменшення травматизму внаслідок ДТП. До областей цього типу належать Вінниччина та Херсонщина. Якщо говорити про рівень травматизму, який зменшується, то за кількістю травмованих внаслідок ДТП Вінницька область на 21 місті, а Херсонська посідає – 19 місце, що свідчить про позитивну динаміку в даному регіоні.

Отже, детально проаналізувавши *III тип* областей можна зробити висновок, що до цих типів відносяться переважно області з розвиненим туристичним бізнесом. Також слід зазначити, що для областей західної України характерна висока щільність автомобільних шляхів, що дозволяє зробити висновок про залежність кількості ДТП від густоти мережі автомобільних доріг регіону. На противагу західним областям, Херсонщина та Миколаївщина мають низьку щільність автомобільних доріг, але при цьому зберігається середня кількість ДТП на дорогах, тому для даних регіонів в подальшому слід аналізувати учасників ДТП та вантажопотік.

IV тип, до якого належать області з низькою кількістю ДТП.

Аналізуючи особливості дорожньо-транспортних пригод було встановле-

но, що єдиною областю, де без змін залишилася кількість загиблих внаслідок ДТП є Полтавська область, яка віднесена до *IV типу, підтип IV.1.*, за кількістю осіб, що загинули внаслідок ДТП Полтавщина посідає 8 місце – 194 особи. При цьому Полтавщина є єдиною областю в Україні з високим рівнем травматизму на автошляхах – 9 місце – 1334 особи, при цьому кількість травмованих знижується. Полтавська область входить у 10 найпопулярніших областей України по рейтингу відомих брендів та місць відпочинку, що створює можливості для інтенсивного розвитку туризму.

На Рівненщині спостерігається зменшення кількості загиблих і травмованих внаслідок ДТП. При цьому смертність на автошляхах висока – 171 особа – 11 позиція в Україні, а рівень травматизму один з найнижчих в Україні – 20 місце. Таким чином Рівненська область віднесена до *IV типу, підтип IV.2.*

До *IV типу, підтип IV.4.* була віднесена Житомирська область, яка є однією з 5 областей України з високою смертністю внаслідок ДТП, в області низька кількість ДТП та середній рівень травматизму, при цьому спостерігається тенденція до збільшення числа травмованих та осіб, що загинули внаслідок ДТП. За кількістю травмованих та загиблих на автошляхах Житомирщина посідає 11 та 10 місця, а за кількістю ДТП в 2014 році – 11 місце.

До *IV типу, підтип IV.3.* була віднесена Луганська область, але слід зазначити, що це одна з найбільш економічно розвинених областей, статистика ДТП в якій виглядає наступним чином: середня кількість ДТП, середній рівень травматизму та середній рівень смертності внаслідок ДТП, при цьому спостерігається тенденція до зниження рівня травматизму та смертності на автошляхах. За цими показниками Луганщина займає 14, 10 та 15 місце.

Області з низькою кількістю ДТП, низьким рівнем травматизму та низькою смертністю, при цьому спостерігається негативна тенденція до збільшення загиблих та травмованих внаслідок ДТП в даних регіонах. Така ситуація характерна для Тернопільської та Кіровоградської областей. Отже можна зробити висновок, що ДТП, які відбулися в даних областях в 2014 році найчастіше мають тяжкі наслідки, або супроводжуються травмуванням чи смертю учасників дорожнього руху, в порівнянні з ДТП що відбулися в 2013 році. Дані області віднесені до *IV типу, підтип IV.4.*

Чернігівська та Черкаська області, в яких кількість ДТП, що відбулися за кількістю можна віднести до середніх, також середньою є і кількість ДТП зі смертельними наслідками, та низький рівень травматизму, при цьому спостерігається негативна тенденція до збільшення кількості травмованих. Якщо говорити про смертність внаслідок ДТП, то число загиблих в 2014 році скоротилося,

в порівнянні з 2013 роком. За кількістю травмованих Чернігівська область займає 18 місце в Україні, а Черкаська – 12. Дані області віднесені до *IV туну, підтип IV.5.*

Проаналізувавши ситуацію в Сумській області [6] її було віднесено до *IV туну, підтип IV.6.* Разом з Сумською областю до даного типу відноситься АРК та Чернівецька область. Ситуація на автомобільних шляхах в даних областях характеризується на ступнім чином: кількість ДТП та кількість ДТП зі смертельними наслідками низька також низький рівень травматизму (Рис.3) Сумська область – 22, 22 та 13 місце відповідно; АРК – 26, 25, місце і Чернівецька область – 16 та 18 місце, при цьому спостерігається зниження смертності та травмування на автомобільних шляхах. Таким чином, ситуація на автомобільних шляхах в даних областях є однією з найкращих в Україні.

Таким чином проаналізувавши статистику дорожньо-транспортних пригод в Україні в 2013-2014 роках слід зазначити, що спостерігаються такі тенденції:

Інтенсивність руху транспортних засобів безпосередньо впливає на безпеку руху на автомобільних шляхах [1].

Найбільша кількість ДТП в Україні стається в економічних та індустріальних центрах країни, а також столиці. Зокрема в Харківській, Одеській, Дніпропетровській, Київській (без міста Києва), Донецькій областях та місті Києві.

Для туристичних регіонів України, зокрема західних областей характерна середня кількість ДТП, середня кількість ДТП зі смертельними наслідками.

Висновки. 1. Транспорт – одна із найважливіших галузей інфраструктури, що забезпечує життєдіяльність багатогалузевої економіки України.

2. Найгірша ситуація на автошляхах Харківщини, що пояснюється тим, що Харківщина є високоіндустріальною областю з потужним науково технічним потенціалом. Населення області характеризується високою щільністю, що також впливає на кількість ДТП.

3. Для високоіндустріальних районів України характерна висока та дуже висока кількість ДТП та тяжкі соціально-економічні наслідки ДТП. До даних регіонів можна віднести: Київську, Донецьку, Харківську, Одеську, Дніпропетровську та Запорізьку області та місто Київ.

4. Придніпровський економічний район є високоіндустріальним й водночас агропромисловим районом з потужним науково-технічним потенціалом, і відповідно ситуація на автомобільних дорогах внаслідок значного економічного розвитку та значного пасажиро і транспортного потоку є дуже небезпечною.

5. Центральний, Подільський і Північно-Західний райони мають здебільшого агропромислову спеціалізацію, а області розташовані в даних регіонах

мають низьку та середню кількість ДТП.

6. Карпатського і Причорноморського районів характерним є промислово-аграрний і туристично-рекреаційний напрями розвитку. Значний розвиток туризму Карпатського регіону сприяв розвитку густої транспортної мережі, а разом з тим і зростанню транспортного потоку. Львівська, Ужгородська та Івано-Франківська області Карпатського економічного району мають значний туристичний потенціал і середню кількість ДТП, виключенням для Карпатського економічного району є Чернівецька область, яка має низьку кількість ДТП, що можна пояснити низькою кількістю населення, а отже і меншою кількістю автомобілів в регіоні.

7. Аграрні регіони України характеризуються низькою кількістю ДТП.

8. Суспільно-географічні особливості регіонів роблять безпосередній вплив на об'єм перевезень, структуру вантажообігу, конфігурацію транспортної мережі і напрям основних вантажних потоків. Розміщення шляхів і експлуатація транспортних засобів знаходяться в тій або іншій залежності від місцевих умов природного середовища, що безпосередньо впливає на кількісні та якісні характеристики ДТП.

9. Збільшення числа транспортних засобів та учасників дорожнього руху підвищує ймовірність аварійності на автошляхах, відповідно й зростає число осіб, які потенційно можуть постраждати в автопригодах. Дана закономірність стосується не тільки нашої країни, а й країн світу в цілому, яку можливо порушити лише за умови побудови якісної дорожньої мережі та підвищення рівня культури пересування усіма учасниками дорожнього руху.

10. Географія ДТП має певні закономірності, адже найбільше автопригод трапляється в столиці та густонаселених регіонах.

Література

1. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. – М.: Транспорт, 1993. – 271 с.
2. Безсмертний В.О., Дерех З.Д., Іщенко В.В. Основи керування автомобілем і безпека руху. – К.: Вища школа, 1996. – 201 с.
3. Коноплянко В.І. Организация и безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1991. – 180 с.
4. Лобанов Е.М. Транспортная планировка городов. – М.:Транспорт, 1990. – 240 с.
5. Тімовський О.А., З.Д. Дерех, Заворицький Ю.Є. Основи безпечного керування дорожніми транспортними засобами. – К.: “Вища школа”, 2006. 120 с.
6. <http://www.sumy.ukrstat.gov.ua/> – Головне управління статистики у Сумській області.
7. <http://www.sai.gov.ua/> – Департамент ДАІ МВС України.

Summary

V.V. Avramenko, S.I. Siutkin. **Features of Traffic Accidents on the Roads Ukraine Depending on Socio-Economic Development Region and Orientation of Tourism.**

The article deals with the quantitative characteristics of traffic accidents Traffic Safety Ukraine and their dependence on the level of socio-economic development and tourism focus areas.