



# Наїзд на велосипедиста. Аналіз причин та наслідків ДТП



Аналітичний звіт громадської організації «Товариство учасників руху»  
Автори звіту: Віктор Козоріз, Андрій Мікулін

Харків – 2015

## Характеристика проблеми

Протягом кількох останніх років в Україні спостерігається чітка тенденція до збільшення кількості ДТП за участю велосипедистів. Про це свідчить не тільки офіційна статистика, яку донедавна вела Державтоінспекція (а тепер - Управління безпеки дорожнього руху Національної поліції), а й наші спостереження за розвитком велосипедного руху, який набирає дедалі більшого розвитку, насамперед, у великих містах. Тому ми вирішили з'ясувати які фактори найбільше впливають на безпеку велосипедистів та як можна підвищити рівень цієї безпеки, щоб звести до мінімуму смертельні випадки та травмування.

Насамперед, ми звернулись до офіційної статистики, щоб оцінити масштаби дорожньо-транспортного травматизму за участю велосипедистів і ось яка картина постала перед нами:

**Статистика ДТП за участю велосипедистів за даними ДАІ МВС України та управління БДР Національної поліції України**

Роки	Кількість ДТП з постраждалими	Загинуло осіб	Травмовано осіб	% від усіх ДТП
2015	1732	270	1569	6,8
2014	1613	262	1458	6,2
2013	1648	294	1453	5,4
2012	1689	328	1480	5,5
2011	1783	305	1593	1,2

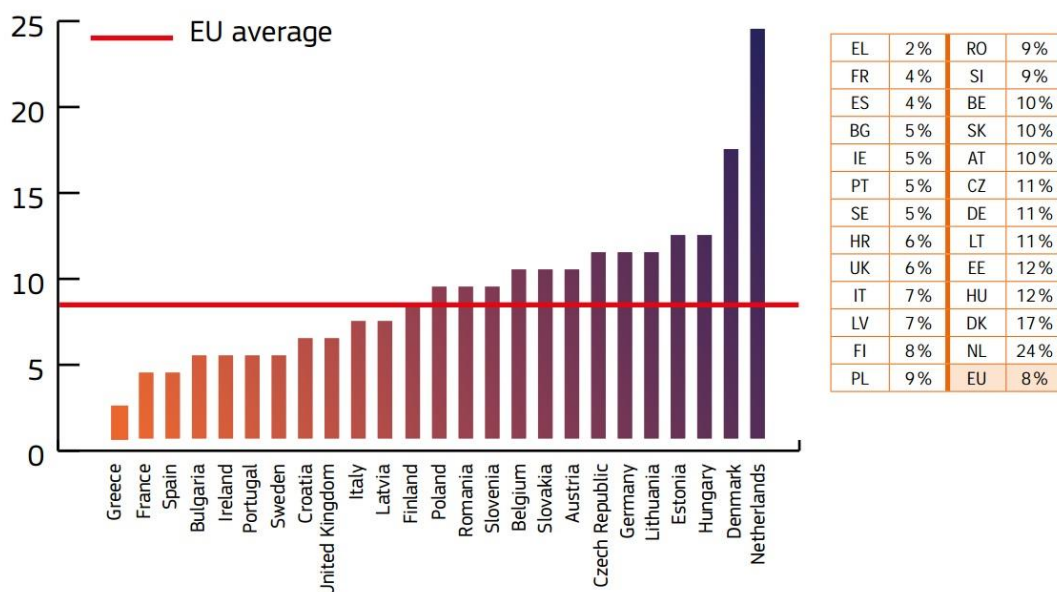
Як бачимо, тільки за останні три роки (2013-2015) на українських дорогах загинуло 826 велосипедистів і 4485 були травмовані. Загалом за цей час було зафіксовано близько 5000 ДТП з постраждалими, які потягнули за собою не тільки фізичні (людські) втрати, а й величезні соціально-економічні збитки. На жаль, через відсутність політичної волі та відповідної методології масштаби цих збитків ніхто не оцінював.

Після цього ми хотіли порівняти вітчизняну статистику з показниками безпеки у європейських країнах, але потім зрозуміли, що це марна справа. По-перше, у різних країнах ЄС статистика щодо ДТП за участю велосипедистів дуже різниться. Наприклад, у Нідерландах, які вважають найвелосипеднішою країною, рівень смертельних аварій, пов'язаних з наїздом на велосипедистів, складає 24% до всіх ДТП із смертельними наслідками, а у Франції та Іспанії – 4%. По-друге, у країнах Європи абсолютно інше ставлення до велосипедистів і до

велосипедного руху, а отже й ставлення до безпеки дорожнього руху. На відміну від України, європейці постійно дбають про розвиток велосипедної інфраструктури та підвищення безпеки велосипедистів, наприклад, через зниження швидкості руху моторизованих транспортних засобів і запровадження інших обмежень та протекціоністських заходів. По-третє, в Україні немає достовірної статистики щодо кількості велосипедистів на наших дорогах і динаміки розвитку велосипедного руху, проблеми і потреби велосипедистів крім них самих ніхто не досліджує. Отже, порівнювати наші умови з європейськими просто некоректно.

Для загального уявлення зазначимо, що за даними Генерального директорату з мобільності та транспорту Європейської Комісії, середній рівень смертельних аварій за участю велосипедистів у країнах ЄС складає близько 8% від загальної кількості ДТП із смертельними наслідками, і цей показник поступово зростає, що пов'язано із збільшенням кількості велосипедистів на дорогах.

#### CYCLISTS' SHARE OF ALL ROAD DEATHS, PER COUNTRY

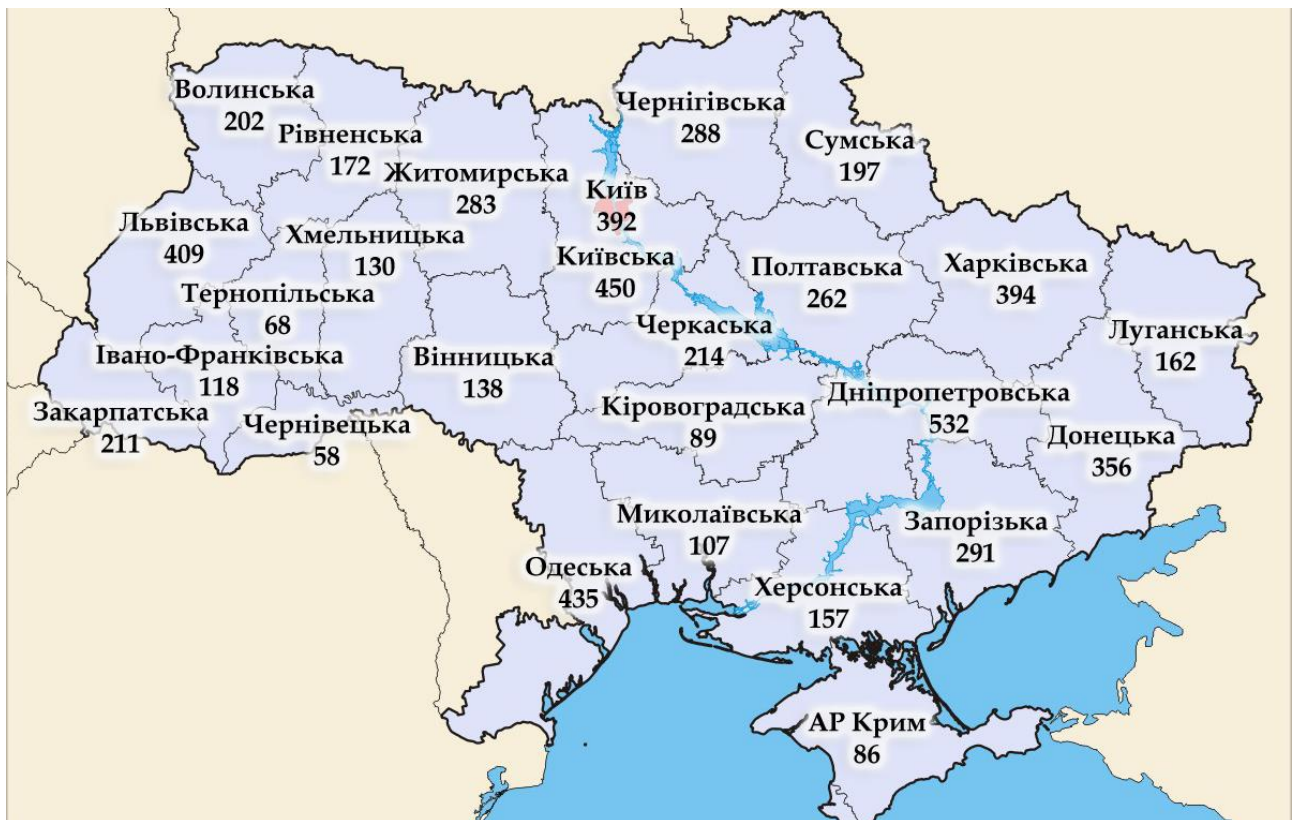


**Джерело:** Road safety in the European Union. Trends, statistics and main challenges, March 2015, [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/vademecum\\_2015.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf)

Таким чином, можемо констатувати, що велосипедний рух в Україні розвивається за своїми неписаними законами і має свої особливості. В чому вони проявляються? Насамперед, у тому, що в нас велосипедист на дорозі більшістю автомобілістів і досі сприймається як чужорідне тіло, яке не заслуговує на повагу. При цьому держава та органи місцевого самоврядування

(за окремими винятками) практично не дбають про безпеку велосипедистів і створення умов для розвитку велосипедного руху. Про це, приміром, свідчить той факт, що лише одиниці українських міст мають затверджені концепції або програми розвитку велосипедного руху та облаштування велосипедної інфраструктури, серед них: Львів (2010), Луцьк (2012), Одеса (2013), Нововолинськ (2013), Вінниця (2013), Чернігів (2014), Тернопіль (2016), Черкаси (2016), Полтава (2016) та деякі інші. Але тут треба зауважити, що велосипедисти їздять не тільки у великих містах-обласних центрах, а й у невеликих містах та містечках, а також у селах і селищах, де для них також потрібно створювати відповідні умови. На жаль, цього немає.

Ще одна особливість проявляється у високому рівні дорожньо-транспортного травматизму серед велосипедистів, які через відсутність безпечних та комфортних умов просто вимушені виїздити на автомобільні дороги, ризикуючи своїм здоров'ям та життям. Якщо судити з кількості наїздів на велосипедистів, то найбільш небезпечні для них дороги знаходяться в таких областях: Дніпропетровська (532 ДТП), Київська (450), Одеська (435), Львівська (409) та Харківська (394). Фактично, на ці п'ять областей припадає третина всіх ДТП з велосипедистами, які були зареєстровані в Україні за останні три роки. Статистика говорить, що кожне друге таке ДТП закінчилось для велосипедистів травмуваннями і кожне сьоме – смертельними наслідками...



Кількість ДТП з велосипедистами в регіонах України у 2013-2015 роках



На жаль, в Україні немає державного органу, який би систематично проводив аналіз стану безпеки дорожнього руху, вивчав проблеми і тенденції у цій сфері та розробляв наукові рекомендації щодо підвищення цієї безпеки для основних цільових груп учасників руху, зокрема й для велосипедистів. Більшість ініціатив тут належить асоціаціям велосипедистів та іншим громадським організаціям, які опікуються питаннями безпеки, комфорту та культури дорожнього руху. До таких належить і наша громадська організація – Товариство учасників руху. Тому ми вирішили проаналізувати стан справ з безпекою велосипедистів, які є повноцінними учасниками дорожнього руху, але, мабуть, найбільше відчувають на собі дискримінацію з боку водіїв моторизованих транспортних засобів та чиновників, котрі відповідають за розроблення й реалізацію транспортних і містобудівних політик.

Щоб отримати додаткове підтвердження цих висновків ми звернулись до Управління безпеки дорожнього руху Національної поліції України за інформацією щодо ДТП за видом «Наїзд на велосипедиста». На свій інформаційний запит отримали електронну картотеку таких ДТП, які були скоєні в Україні за останні три роки. Загалом це величезний масив інформації, який містить більше 9 тисяч записів, зроблених на основі карток первинного обліку ДТП. Повний аналіз цієї інформації зайняв би не один місяць. Тому для початку ми проаналізували тільки ті ДТП, які сталися в Україні впродовж 2015 року.

Відразу зауважимо, що наш аналіз не претендує на стовідсоткову точність і повноту, так само як і первинні матеріали, які ми аналізували. А тому можемо припустити, що справжні масштаби загибелі і травмування велосипедистів значно більші, ніж показує офіційна статистика. Наприклад, вона не враховує окремі види транспортних нещасних випадків, які передбачені Міжнародною статистичною класифікацією хвороб та споріднених проблем охорони здоров'я Десятого перегляду, а саме: травмування велосипедиста при зіткненні з пішоходом та твариною, травмування при зіткненні з іншим велосипедистом, травмування при наїзді на стаціонарну перешкоду, при падінні і т.п.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
ДТП наїзд на велосипедиста (причини)													
Номер картки	Дата скоєння	Вид пригоди	Місце ДТП	Тип покриття	Освітленість	Погодні умови	Стан покриття	Елементи ділянки	Кваліфікація	Загибун, травмований	Порушення ПДР	Стать	Вік
55703450	01.01.2015 09:25	Наїзд на велосипедиста	Населений пункт	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Світлий час доби	Ясно	Сухе	Поворот	Індивідуальний власник, який не має права керування транспортним засобом або не має відповідної категорії		Керування транспортним засобом у нетверезому стані	Чоловічий	23
55703450	01.01.2015 09:25	Наїзд на велосипедиста	Населений пункт	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Світлий час доби	Ясно	Сухе	Поворот	Велосипедист	Травмований		Жіночий	61
55706869	02.01.2015 22:10	Наїзд на велосипедиста	Населений пункт	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Ніч, штучне освітлення увімкнуте	Дощ	Мокре	Пряма	Індивідуальний власник, який має право керування транспортним засобом		Порушення правил маневрування	Чоловічий	51
55706869	02.01.2015 22:10	Наїзд на велосипедиста	Населений пункт	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Ніч, штучне освітлення увімкнуте	Дощ	Мокре	Пряма	Велосипедист	Травмований		Чоловічий	70
55710923	02.01.2015 20:30	Наїзд на велосипедиста	Дорога	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Ніч, штучне освітлення увімкнуте	Хмарно	Мокре	Пряма	Індивідуальний власник, який має право керування транспортним засобом			Чоловічий	38
55710923	02.01.2015 20:30	Наїзд на велосипедиста	Дорога	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Ніч, штучне освітлення увімкнуте	Хмарно	Мокре	Пряма	Велосипедист	Збитий об'єктом		Чоловічий	45
55712912	03.01.2015 18:50	Наїзд на велосипедиста	Дорога	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Ніч, штучне освітлення увімкнуте	Хмарно	Сухе	Пряма	Індивідуальний власник, який має право керування транспортним засобом		Порушення правил маневрування	Чоловічий	36
55712912	03.01.2015 18:50	Наїзд на велосипедиста	Дорога	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Ніч, штучне освітлення увімкнуте	Хмарно	Сухе	Пряма	Велосипедист	Травмований		Чоловічий	19
55782573	05.01.2015 12:50	Наїзд на велосипедиста	Населений пункт	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Світлий час доби	Хмарно	Сухе	Перехрестя в одному рівні	Індивідуальний власник, який має право керування транспортним засобом			Чоловічий	17
55782573	05.01.2015 12:50	Наїзд на велосипедиста	Населений пункт	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Світлий час доби	Хмарно	Сухе	Перехрестя в одному рівні	Велосипедист	Травмований	Порушення правил маневрування	Жіночий	29
55916250	09.01.2015 11:40	Наїзд на велосипедиста	Населений пункт	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Світлий час доби	Снігопад			Індивідуальний власник, який має право керування транспортним засобом		Порушення правил проїзду перехрестя	Жіночий	36
55916250	09.01.2015 11:40	Наїзд на велосипедиста	Населений пункт	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Світлий час доби	Снігопад			Індивідуальний власник, який має право керування транспортним засобом			Чоловічий	30
55916250	09.01.2015 11:40	Наїзд на велосипедиста	Населений пункт	Асфальтобетонне, чорнощобениве	Світлий час доби	Снігопад			Велосипедист	Травмований		Чоловічий	65

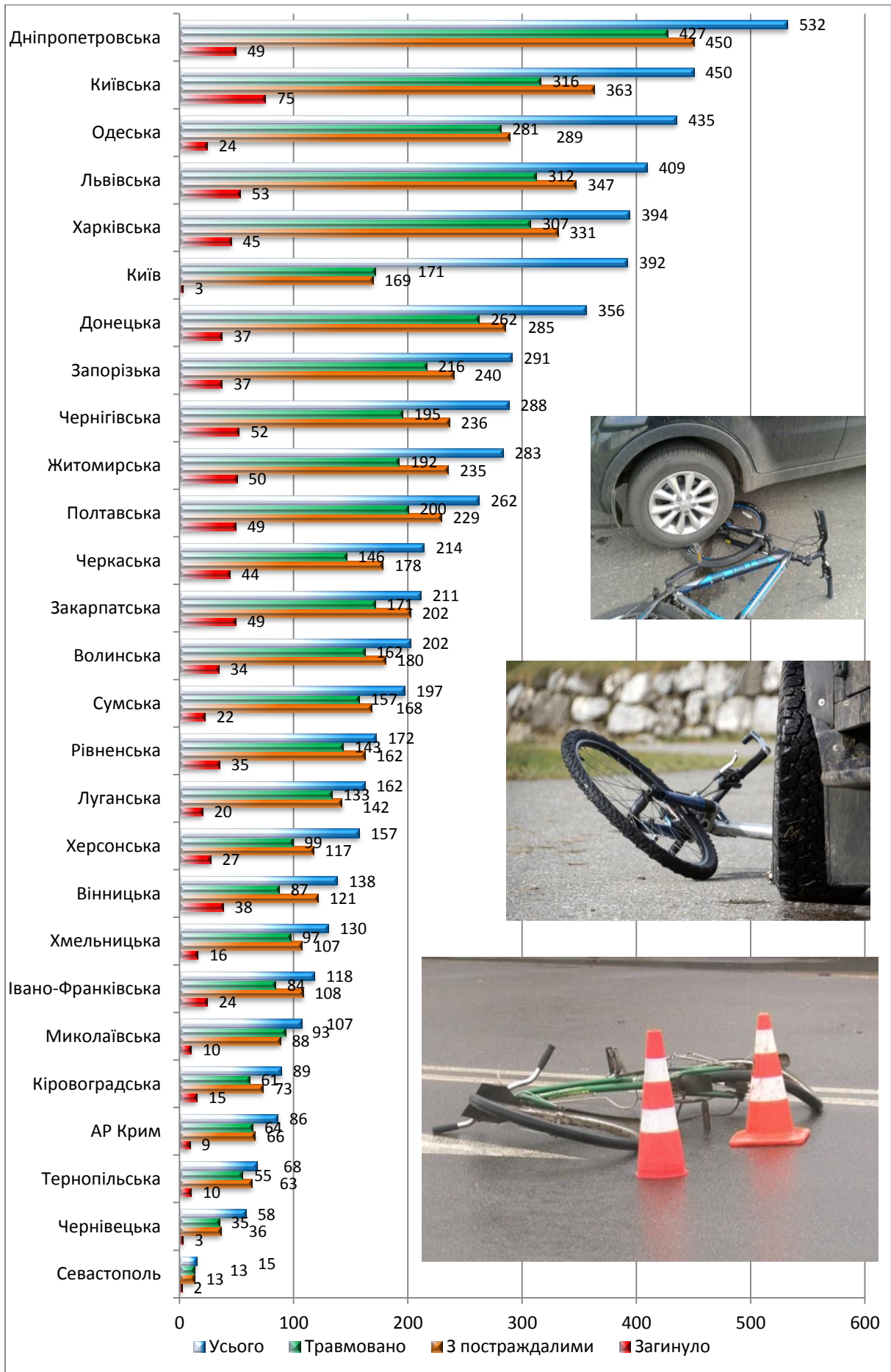
## Загальна ситуація

Відповідно до Правил дорожнього руху, наїзд на велосипедиста – це пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на велосипедиста, чи він сам наштотхнувся на транспортний засіб, що рухався. У 2015 році в Україні було зареєстровано 1738 таких пригод, в яких загинуло 263 велосипедисти. Крім цього, в таких ДТП загинуло 3 автовласники, які керували транспортними засобами. Серед загиблих велосипедистів 170 осіб померли на місці ДТП, 11 – по дорозі в лікарню і 82 особи померли в лікарні протягом 30 днів після скоєння аварії. Внаслідок наїзду на велосипедистів 1507 осіб також отримали не смертельні травми, серед них 1422 – велосипедисти і 85 індивідуальних автовласників.

Безперечно, це величезні втрати, які не можуть не турбувати. **Тим більше, що за останній рік кількість наїздів на велосипедистів в Україні зросла на 7,4%, кількість загиблих велосипедистів збільшилась на 3,1%, а кількість травмованих – на 7,6%.** І це не тільки суха статистика, а людські долі та людські трагедії, яких в більшості випадків, напевне, можна було б уникнути.

Ми знаємо, що в багатьох країнах місцеві уряди вживають певних заходів для підвищення безпеки уразливих учасників дорожнього руху, якими є пішоходи та велосипедисти. Але України це не стосується, бо наразі ми не маємо ні державної стратегії, ні відповідної державної програми, спрямованої на підвищення безпеки дорожнього руху. Та й раніше, коли такі програмні документи існували, проблеми пішоходів чи велосипедистів у них окремо не виділялись, що не дозволяло з'ясувати специфіку цих цільових груп та особливості їхньої поведінки в різних умовах, розробити ефективні методи профілактичної та освітньої роботи серед них тощо. Все, що робилось у цій сфері, робилось, здебільшого, за рахунок ентузіастів та активістів велосипедного руху. Беззаперечним лідером тут була і залишається Асоціація велосипедистів Києва, яка у своєму активі має чимало досягнень. Одним з таких досягнень є створення Українського інформаційного центру велотранспорту ([www.velotransport.info](http://www.velotransport.info)), стратегічною метою роботи якого є включення велосипедного транспорту в систему сталої мобільності в Україні. Проте, для того, щоб вплинути на ситуацію з безпекою велосипедистів зусиль тільки цих та інших громадських організацій виявилось явно не достатньо. Отож, маємо сумну статистику, яка варіюється в залежності від регіону України та місцевих особливостей.



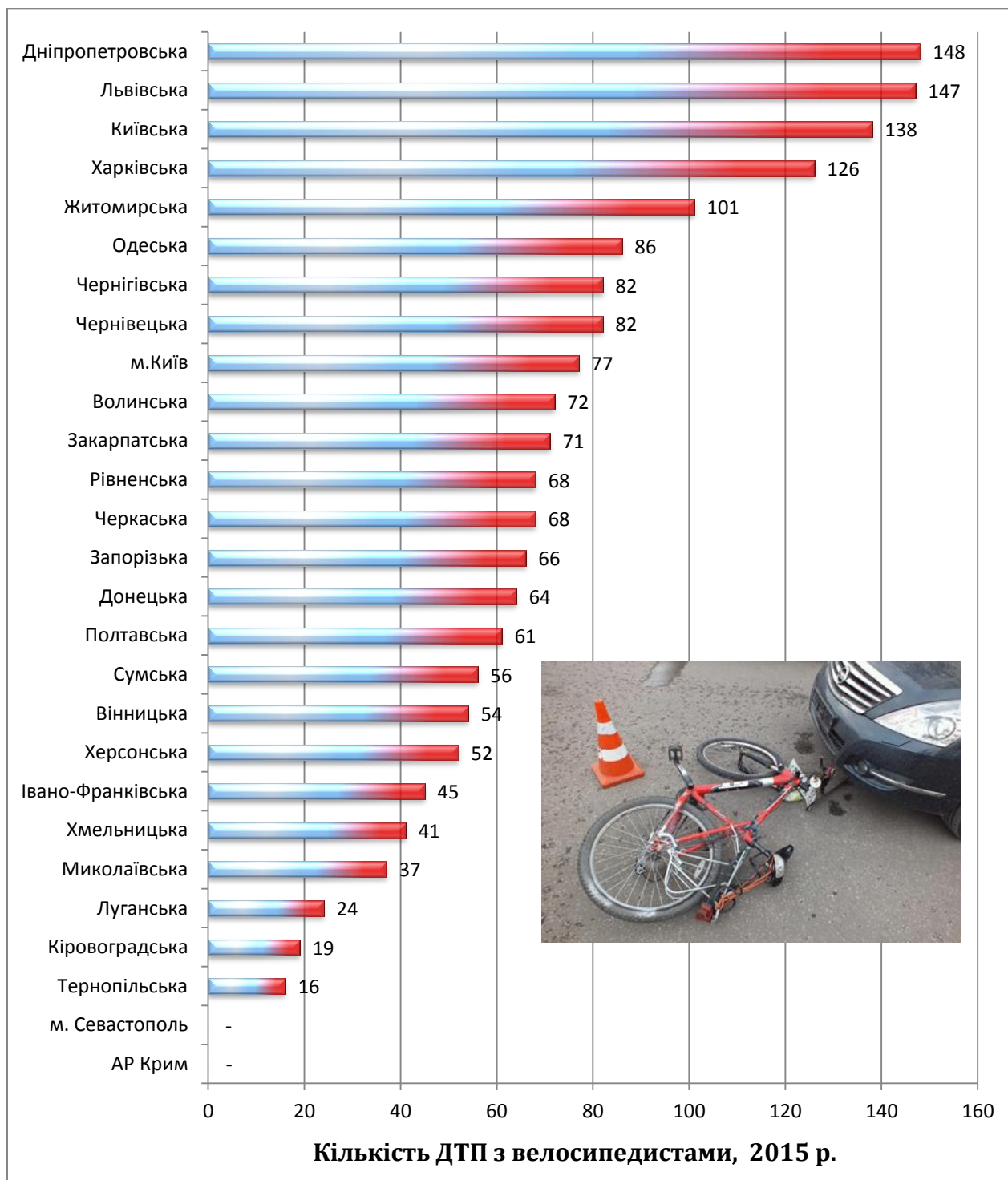


Як уже було сказано, загальний рівень смертельних аварій з участю велосипедистів у 2015 році склав близько 7% від загальної кількості ДТП із смертельними наслідками. При цьому, найвищий рівень смертельного травмування велосипедистів був зафіксований у Чернігівській (13,4%), Закарпатській (10,7%), Житомирській (11%) та Волинській (9,8%) областях. Найменший – у м. Києві (3,6%), Тернопільській (3,9) та Кіровоградській (4,6%) областях. Об'єктивних пояснень таким відмінностям ми не маємо, але мусимо наголосити, що за минулий рік кількість наїздів на велосипедистів зросла у 14 регіонах України, і в 11 регіонах спостерігалось зменшення цих показників.

**Динаміка ДТП «Наїзд на велосипедиста»  
за регіонами України (2014-2015 р.)**

Регіони	Кількість ДТП	% до минулого року	% до всіх ДТП
м. Київ	77	92,5	3,6
Тернопільська	16	-44,8	3,9
Кіровоградська	19	-45,7	4,6
Одеська	86	-16,5	4,8
Миколаївська	37	37	4,9
Харківська	126	29,9	5,4
Запорізька	66	-21,4	5,6
Дніпропетровська	148	-1,3	5,9
Донецька	64	-15,8	6,4
Чернівецька	82	7,9	6,9
Полтавська	61	-29,9	6,6
Хмельницька	41	7,9	6,9
Київська	138	17,9	7,1
Львівська	147	30,1	7,7
Херсонська	52	147,6	7,8
Івано-Франківська	45	28,6	7,9
Луганська	24	-48,9	8,3
Вінницька	54	38,5	8,4
Сумська	56	-3,4	8,7
Черкаська	68	6,3	8,9
Рівненська	68	19,3	9,8
Волинська	72	10,8	9,8
Закарпатська	71	-6,6	10,7
Житомирська	101	65,6	11
Чернігівська	82	7,9	13,4
АР Крим	–	–	–
м. Севастополь	–	–	–
Вся Україна	1732	7,4	6,8



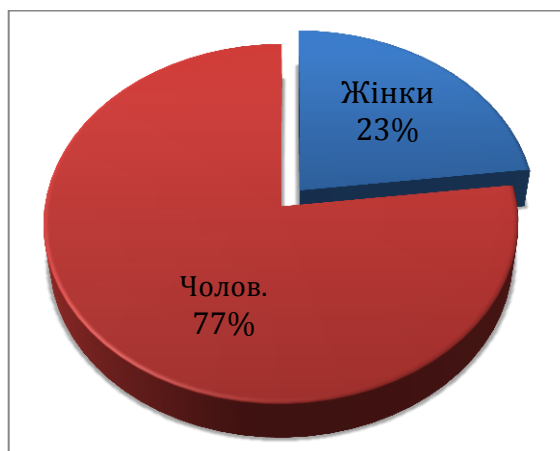


### **Розподіл учасників ДТП за статевою і віковою ознакою**

Як свідчить статистика, минулого в року в ДТП за участю велосипедистів потрапило 3358 осіб, з яких 85% складали чоловіки і 15% – жінки (тут враховано і і водіїв авто, мототранспорту). Відповідно, чоловіки набагато частіше ставали винуватцями та жертвами дорожньо-транспортних пригод.

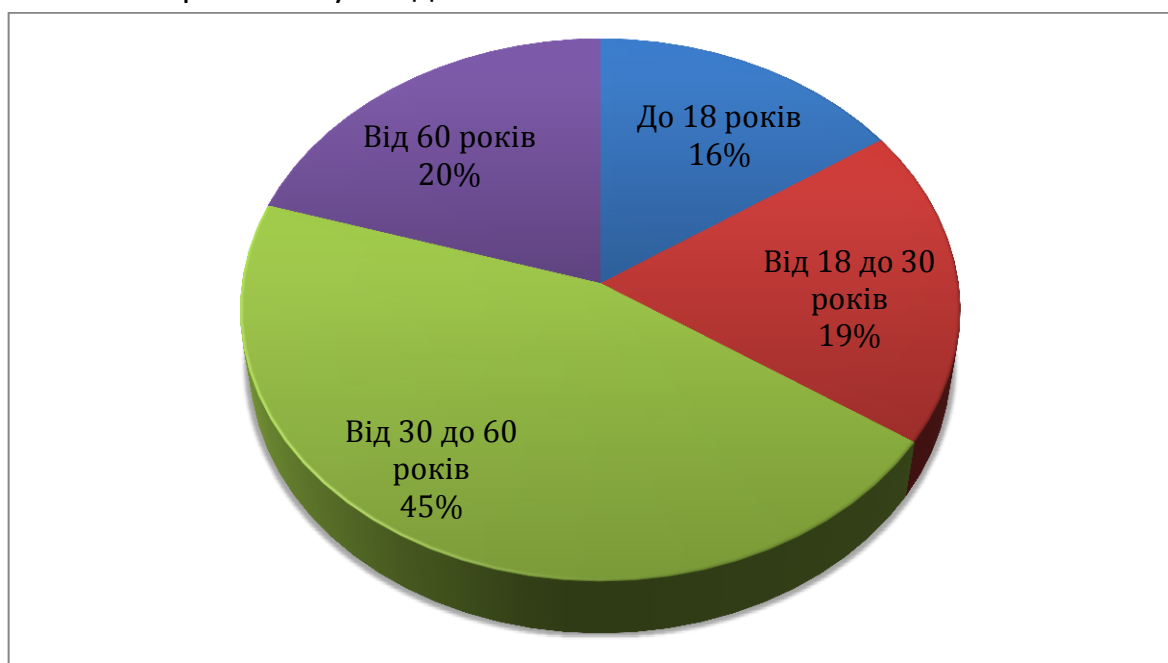
Подібна картина спостерігалась і серед велосипедистів. 77% учасників дорожніх аварій були чоловічої статі і 23% – жіночої. Таким чином, можна

сказати, що чоловіки-велосипедисти у три рази частіше потрапляли в ДТП, ніж жінки. Напевне, ключову роль тут відігравав той факт, що традиційно чоловіки набагато більше дружать з технікою, ніж жінки. Але в останніх сильніше розвинений інстинкт самозбереження, зокрема й під час поїздок на велосипеді.



Ще різкіший контраст спостерігається серед індивідуальних автовласників, які потрапляли в ДТП з участю велосипедистів: 93% з них належали до сильної статі і тільки 7% – до слабкої. Важливо зауважити, що серед цієї категорії учасників руху 104 особи не мали права на керування ТЗ, що, судячи з усього, і стало головною причиною ДТП.

Варто наголосити й на тому, що найчастіше учасниками ДТП «Наїзд на велосипедиста» ставали дорослі особи віком від 30 до 60 років. Проте минулого року в таких ДТП загинуло і 9 дітей-велосипедистів, віком до 18 років та постраждало більше 250 неповнолітніх велосипедистів, які отримали різноманітні травми та ушкодження.



**Розподіл учасників ДТП «Наїзд на велосипедиста» за віковою ознакою**

## Місце скоєння ДТП і дорожні умови

Як свідчить статистика, минулого року 78% всіх ДТП, пов'язаних з наїздом на велосипедиста, були скоєні в населених пунктах і 22% – на дорогах, в т.ч. поза населеними пунктами. Крім того, 64% всіх ДТП сталися у світлий час доби і 36% – у темний.

У зв'язку з цим дуже важливо знати, які дорожні умови були на місці скоєння ДТП, і яким чином вони могли вплинути на виникнення аварійних ситуацій. На жаль, офіційна статистика, з якою ми маємо справу, не дає об'єктивної відповіді на ці питання. Тому ми навіть не можемо точно з'ясувати на яких саме категоріях доріг велосипедисти найчастіше потрапляли в ДТП. Зате маємо інформацію, що практично у всіх випадках наїзд на велосипедистів ставався на асфальтобетонному чорнощобеновому покритті і в більшості випадків – на прямих ділянках доріг. Про наявність чи відсутність велосипедних доріжок, у статистичних зведеннях, звичайно ж, не йдеться, бо якби такі велодоріжки були, то, напевне, багатьох ДТП з участю велосипедистів вдалося б уникнути. Отож, ще раз констатуємо той факт, що за відсутності велодоріжок велосипедисти змушені виїжджати на проїзну частину дороги, де часто потрапляють у ДТП.

До цього додамо, що за офіційною інформацією Мінрегіонбуду, у 2015 році в Україні було лише 263 км велодоріжок з твердим покриттям. Найбільше таких велодоріжок було у Львівській (65,1 км), Херсонській (50 км) та Київській (39,8) областях. Але при цьому жодного кілометра велодоріжок



не було у Волинській, Донецькій, Кіровоградській, Миколаївській, Одеській, Сумській, Харківській, Черкаській та Чернігівській областях. Ну, і ще одна несподіванка: за даними Мінрегіонбуду, в порівнянні з 2013 роком мережа велодоріжок в Україні чомусь зменшилась на 7 км (?).

(Див. аналіз стану сфери дорожньо-мостового господарства за 2015 рік: <http://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/zhkh/terretory/analiz-stanu-sferi-dorozhno-mostovogo-gospodarstva-za-2015-rik/>).

Аналізуючи поліцейську статистику, ми з'ясували, що майже 17% всіх ДТП (295 випадків) сталися на перехрестях. Хтось когось не пропустив і т.д. Але статистика не дає жодної інформації про рівень облаштування цих перехресть, приміром, дорожніми знаками та дорожньою розміткою, а також штучним

освітленням у темний період доби. Судячи з поліцейської статистики, всі без виключення ділянки доріг, де сталися наїзди на велосипедистів в темний період доби, були обладнані штучним освітленням і воно було увімкнене, хоча це досить важко собі уявити, адже за даними Мінрегіонбуду, в Україні освітлюється лише 26% вулично-дорожньої мережі. Тому можна припустити, що розслідуючи причини та обставини скоєння ДТП з участю велосипедистів, слідчі свідомо «опускають» інформацію про справжній стан дорожньої інфраструктури на місці аварії, хоча в інструкції про заповнення картки обліку дорожньо-транспортної пригоди (затверджена наказом МВС України 28.12.2005 N 1242) сказано, що **«наявні недоліки в утриманні дороги (вулиці), які стали супутньою або безпосередньою причиною скоєння ДТП, заповнюються цифровими кодами згідно з довідником кодів»**. Такий довідник, до речі, містить більше 20 найменувань незадовільних дорожніх умов, які можуть впливати на безпеку дорожнього руху (див. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0267-06>). Проте, у відповідній графі електронної картки ДТП ми бачимо переважно дві характеристики дорожнього покриття – «сухе» або «мокре. І жодної інформації про ями та нерівності на дорогах, ніби їх зовсім не існує.

Така практика, до речі, спостерігається й при розслідуванні інших ДТП, де немає велосипедистів. А тому в разі виникнення дорожніх аварій через незадовільний стан дорожнього покриття потерпілим дуже важко притягнути до відповідальності власників автомобільних доріг або ті організації, що відповідають за їхнє утримання. І поки триватиме така практика, ми ніколи не матимемо об'єктивної картини про причини скоєння численних ДТП на наших автодорогах, в тому числі й за участю велосипедистів.

### **Причини скоєння ДТП «Наїзд на велосипедиста»**

Згідно з аналізом вело-ДТП, який у 2013 році зробила Асоціація велосипедистів Києва, основна картина дорожньо-транспортних пригод за участі велосипедистів виглядала так:

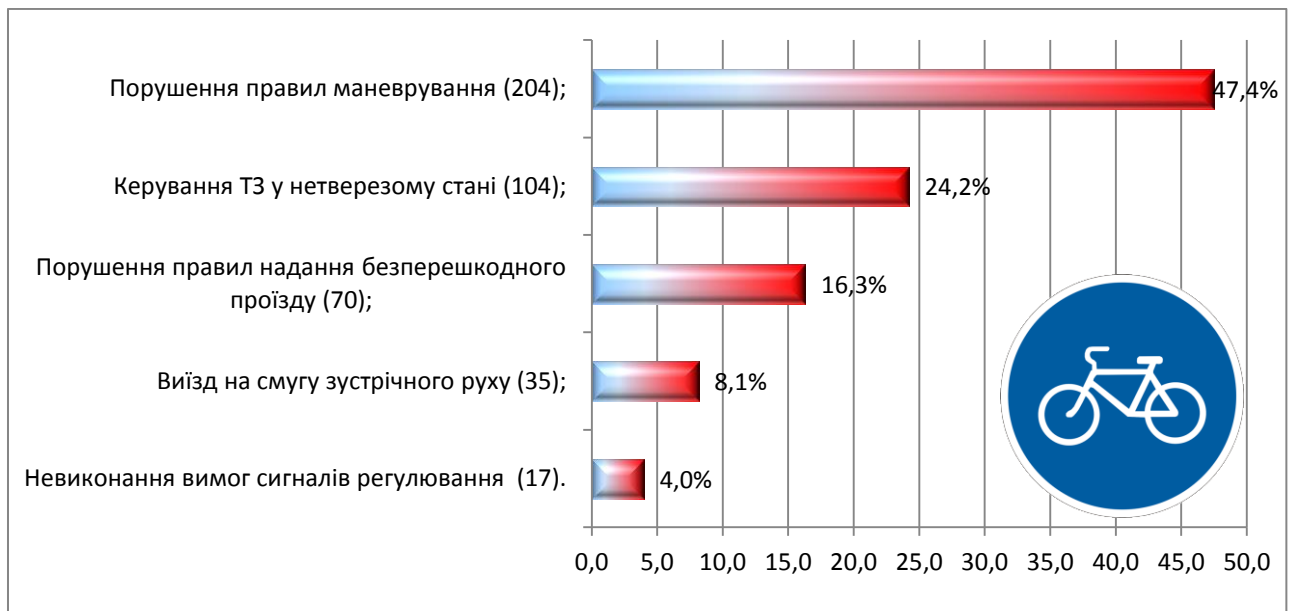
- автомобіль виконує правий поворот, не пропускаючи велосипедиста (12% смертельних ДТП);
- водій або пасажир відривають двері, не переконавшись у відсутності перешкод, і збивають велосипедиста;
- велосипедист, рухаючись по головній дорозі, стикається з автомобілем, який їде по другорядній дорозі та не пропускає велосипедиста;



- авто виконує поворот ліворуч, не пропускаючи велосипедиста, який рухається прямо,
- випадки наїзду на велосипедиста ззаду;
- з вини велосипедистів: їзда по тротуарах та зіткнення з пішоходами (не реєструються як ДТП), їзда без засобів освітлення (ліхтарі, світловідбивачі), перетин пішохідного переходу на велосипеді.

(Джерело: <http://avk.org.ua/2013/06/naichastishoyu-prychynoyu-velo-dtp-je-najizd-pry-povoroti-pravoruch/>)

Відповідно до поліцейської статистики, у 2015 році найпоширенішою причиною скоєння ДТП за участю велосипедистів було порушення учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху. Градація цих порушень серед велосипедистів мала такий вигляд:



Найпоширеніші порушення серед водіїв індивідуального автотранспорту:



Як бачимо, серед усіх причин ДТП помітно виділяється **«порушення правил маневрування»**, яке однаково характерне і для велосипедистів, і для водіїв моторизованих ТЗ. Отже, на це слід звернути особливу увагу, зокрема, велосипедистам, які допускають такі порушення навіть частіше за водіїв.



Але в даному випадку можемо говорити лише про загальні тенденції, оскільки інформація щодо причин скоєння ДТП спиралась на попередні дані, зібрані на місці аварій, і пізніше, під час проведення слідства, ці дані могли уточнюватись. Напевне, саме цим пояснюється і той факт, що майже в третині випадків, занесених до бази даних, не було зазначено характеру порушень, які призвели до скоєння ДТП за участю велосипедистів. У той же час статистика зафіксувала більше 140 ДТП, в яких був лише один учасник аварії, зазвичай, велосипедист. На нашу думку, це може свідчити про зникнення з місця пригоди іншого учасника ДТП – автомобіліста. І хоч статистика окремо не фіксує таких випадків, з інших джерел ми знаємо, що вони існують і носять не поодинокий характер. Це підтверджує і судова практика, яка стосується розгляду адміністративних та кримінальних справ, пов'язаних з наїздами на велосипедистів (див. Єдиний державний реєстр судових рішень: <http://www.reyestr.court.gov.ua/>).

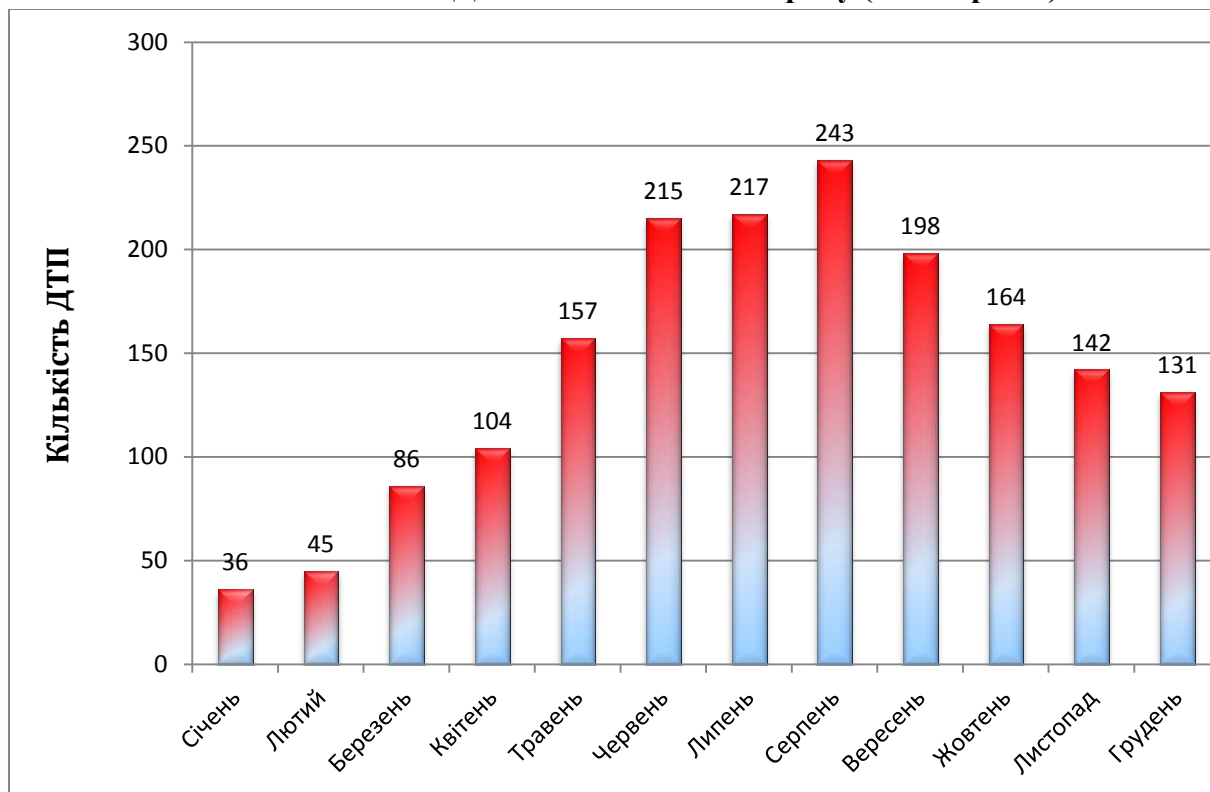
### **Розподіл ДТП за місяцями і днями**

Не нами помічено, що кількість ДТП, пов'язаних з велосипедистами, значною мірою залежить від погодних умов та пори року. У цьому відношенні найменш аварійними є зимові місяці, коли активність велосипедистів знижується до мінімуму, а найбільш аварійними – літні місяці, коли вона зростає до максимальних показників. Це підтверджує і поліцейська статистика, відповідно до якої у 2015 році найменша кількість наїздів на велосипедистів була зафіксована у січні-березні, а найбільша – у червні-серпні. Абсолютна кількість наїздів на велосипедистів припала на серпень, впродовж якого в Україні було зареєстровано 243 ДТП або 13% від їх річної кількості.

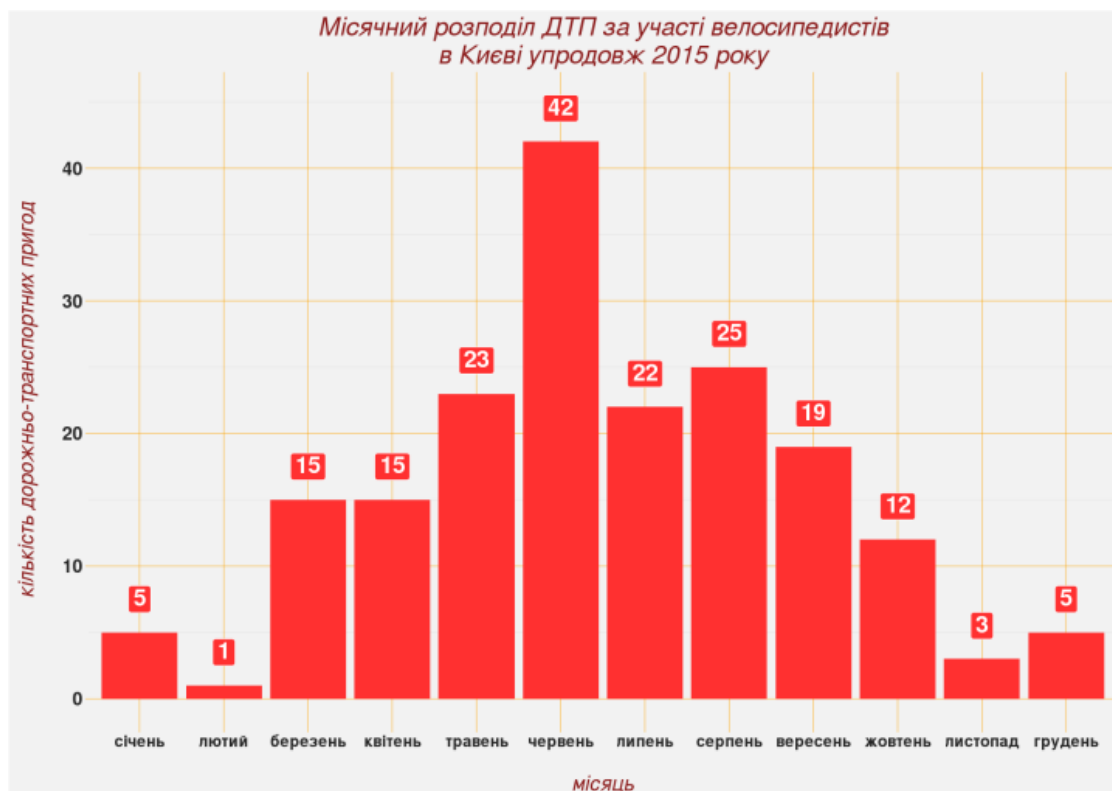
З наведеної інформації можна зробити висновок, що велосипедний сезон в Україні триває круглорічно, хоча, звичайно ж, велосипедні поїздки за несприятливих погодних умов є набагато ризикованішими. Наприклад, поліцейська статистика зафіксувала, що минулого року близько чверті всіх

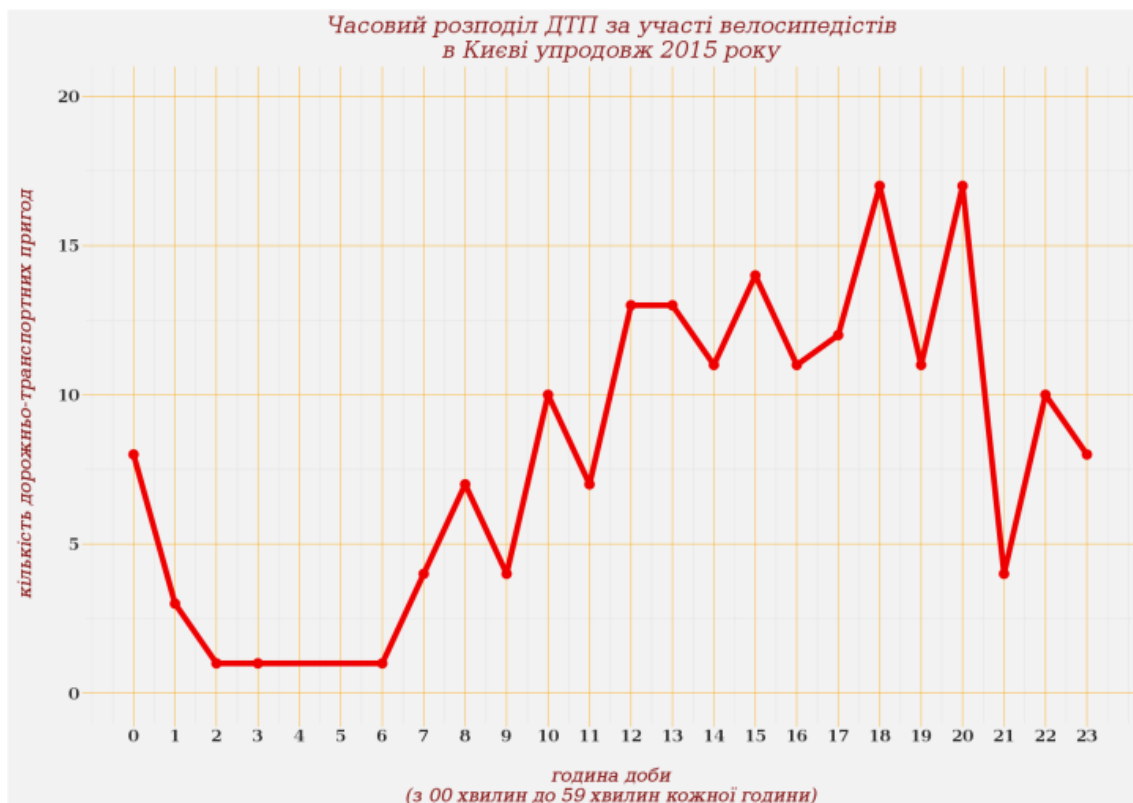
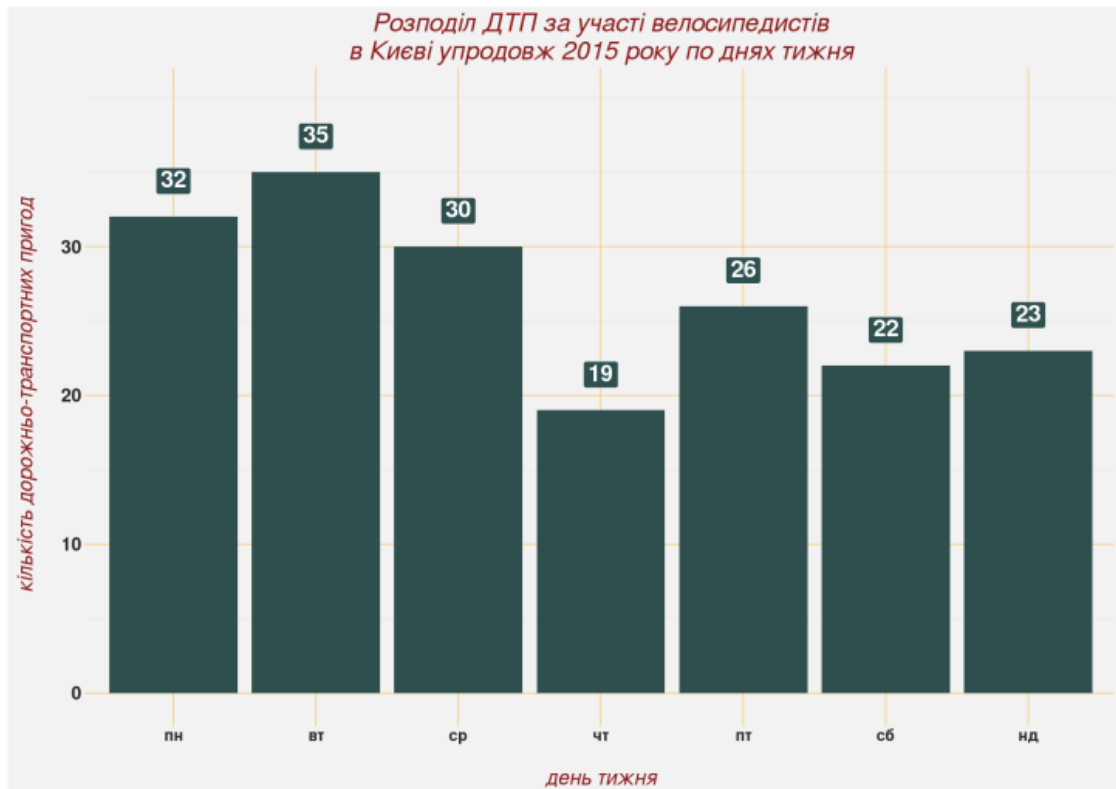
наїздів на велосипедистів були скоєні у хмарну та дощову погоду, а також під час ожеледиці та снігопаду.

**Розподіл ДТП за місяцями 2015 року (вся Україна)**



Для порівняння наведемо аналіз ДТП у місті Києві, зроблений Асоціацією велосипедистів м. Києва в розрізі місяців та днів тижня а також часу доби.





Джерело: сайт Асоціації велосипедистів Києва:

<http://avk.org.ua/2016/03/dtp-za-uchastyu-velosypedystiv-pidsumky-2015-roku/>



## **Найрезонансніші ДТП 2015 року**

**9 березня** у селі Вонігово Тячівського району нетверезий водій здійснив наїзд на двох велосипедистів віком 30-ти і 27-ми років, котрі в результаті отриманих травм загинули. Як розповідають очевидці, водій автомобіля ВАЗ, здійснюючи обгін, не впорався з керуванням та заїхав на узбіччя, де збив двох людей на велосипеді. Удар був таким, що одного чоловіка викинуло на ворота, іншого провіз на капоті ще майже 25 метрів. Загиблими є мешканці села Вонігово, водій їх односельчанин. Очевидці стверджують, що чоловік за кермом був у нетверезому стані. Зараз на місці трагедії працюють правоохоронці, які з'ясовують причини аварії. Офіційної версії трагедії поки що нема.

### ***За інформацією TyachivNews***

**21 березня** у Голосіївському районі, водій автомобіля «Hyundai» скоїв наїзд на групу велосипедистів та з місця пригоди зник. Це сталося на перехресті вулиці Плещеева – Столичне шосе, близько 12 години дня. За попередніми даними, водій рухався по Столичному шосе у напрямку проспекту Науки. Під час маневрування не впорався з керуванням і скоїв наїзд на велосипедистів, які рухались у попутному напрямку та, не надавши допомоги, з місця пригоди зник.

Внаслідок ДТП двох велосипедистів – чоловіків: 1980 та 1988 років народження з однаковими травмами (забиттям тіла та закритими черепно-мозковими травмами) доставлено до лікарні. Оперативно розшукати зниклого водія допомогли самі учасники ДТП – велосипедисти. Вони запам'ятали номер та марку авто та повідомили на лінію «102». Отримавши інформацію від чергового, інспектори ДАІ встановили власника автомобіля, а згодом і особу, яка керувала машиною. Правоохоронцям знадобилося декілька годин аби затримати втікача. Ним виявився 26-річний мешканець Київської області. На питання інспекторів ДАІ: «Чому залишив місце пригоди? Відповів: злякався». Наразі по факту ДТП проводиться розслідування.

### ***За інформацією УДАІ м. Києва***

**25 квітня 2015** близько 17.00 год до чергової частини Мукачівського міськвідділу міліції надійшло повідомлення про ДТП в смт Чинадієво Мукачівського району. На місці події правоохоронці з'ясували, що чоловік на великій швидкості, намагаючись обігнати мікроавтобус, який рухався попереду, не впорався з керуванням і здійснив наїзд на жінку-велосипедиста, яка їхала узбіччям дороги. Продовжуючи рух, чоловік різко повернув на протилежну

сторону дороги і зачепив ще одного велосипедиста. В результаті машина з двома потерпілими з'їхала в кювет. Водій, перебуваючи у нетверезому стані, втік, але був затриманий оперативними працівниками карного розшуку. І потерпілі, і винуватець ДТП – односельчани, мешканці смт Чинадієво. Жінки, віком 37 та 51 років – загинули на місці аварії, а 37-літній водій перебуває під вартою. Йому загрожує покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 5 до 10 років.

***За даними Мукачівського МВ УМВС.***

**15 червня** близько 18 години вечора біля села ДашівІллінецького району Вінницької області водій невстановленого автомобіля скоїв наїзд на двох велосипедистів та зник з місця автопригоди. Один з чоловіків – 46-річний житель с. Кальник з травмою голови був госпіталізований до реанімаційного відділення лікарні, де, не приходячи до свідомості, помер. Другий велосипедист не постраждав. За його словами, автівка, що їх збила – «ВАЗ 2101» або «ВАЗ 2107». Майже за добу на подвір'ї нежилого будинку в с. Волошкове працівники поліції знайшли автомобіль «ВАЗ 2101», обмотаний поліетиленовою плівкою, з пошкодженнями характерними для ДТП. Невдовзі встановили його власника. Ним виявився 35-річний місцевий житель. Чоловік зізнався у скоєному, а свою втечу пояснив страхом відповідальності. Слідчим відділенням поліції відкрито кримінальне провадження за ч. 2 ст. 286 Кримінального кодексу України. За таке правопорушення передбачено покарання до 8 років позбавлення волі з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

***<http://news.vn.ua/2015/12/17/32436>.***

**30 грудня** на Київщині на 68 кілометрі автодороги Київ – Одеса, правоохоронці зареєстрували наїзд на двох велосипедистів: 16-річну дівчину та 18-річного юнака. Автопригода сталася близько 18 години вечора, поблизу смт Саливінки, що у Васильківському районі. За попередніми даними, 41-річна жінка, керуючи автомобілем «KIA CERATO», скоїла наїзд на двох молодих людей, місцевих мешканців, які перетинали проїжджу частину дороги у межах пішохідного переходу. Внаслідок ДТП неповнолітню дівчину із струсом головного мозку, закритою черепно-мозковою травмою та забиттям тіла доставили до лікарняного закладу. Також, постраждав і хлопець. Його із забиттям тіла доставили до лікарні.

***За матеріалами ВК ГУНП у Київській області***

## Висновки та рекомендації

Аналіз дорожньо-транспортних пригод, пов'язаних з наїздами на велосипедистів, показує, що ця категорія учасників дорожнього руху потребує підвищеної і постійної уваги як з боку власників моторизованих транспортних засобів, так і з боку владних органів, які відповідають за організацію і безпеку дорожнього руху, а також – за освітню, містобудівну і транспортну політики. Такі політики, безперечно, мають враховувати потреби велосипедистів та сприяти розвитку велосипедного руху як у великих містах, так і в невеликих містах та містечках, а також у селах і селищах, де велосипед є традиційним і досить поширеним видом транспорту. Треба враховувати і те, що цей транспорт постійно вдосконалюється та модернізується. Як наслідок, на наших дорогах все частіше можна бачити електровелосипеди, які здатні розвивати досить високу швидкість (25-40 км/год), а отже – нести додаткові загрози. Для того, щоб з'ясувати скільки таких велосипедів вже їздить нашими дорогами і наскільки вони безпечні – треба проводити окреме дослідження, але поки що цим нікому займатися.

Отже, йдеться не тільки про будівництво велодоріжок та влаштування для велосипедистів виділених смуг на дорогах загального користування, а про значно ширше коло питань, які потребують дослідження і вирішення. В



контексті підвищення безпеки дорожнього руху треба, насамперед, говорити про виховання та навчання велосипедистів, а також водіїв моторизованих транспортних засобів. Попри те, що і одні, й другі зобов'язані знати Правила дорожнього руху та дотримуватись їхніх вимог, в реальності можемо спостерігати зовсім іншу картину: порушення ПДР носить масовий характер і недооцінювати масштаби цієї проблеми вже не можна.

Особисто ми з цього робимо висновок, що в Україні потрібно кардинально змінювати систему підготовки та перепідготовки водіїв, а також відповідні навчальні програми. До речі, типова Програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів (<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/229-2010-%D0%BF>) не змінювалась із 2010 року, хоча в цьому є нагальна потреба. Наприклад, ми вважаємо, що у навчальній програмі треба суттєво збільшити кількість годин, відведених на навчання практичним навичкам керування ТЗ, зокрема, в умовах міського руху та в нічний час.

Очевидно, потрібно змінювати і систему навчання Правил дорожнього руху велосипедистів, оскільки шкільний курс, на якому базується ця система, не дає дітям достатньої теоретичної підготовки, а практична підготовка для них не передбачена зовсім. Тому не дивно, що більшість міських дітей навіть не



вміють їздити на велосипеді, не говорячи вже про те, що вони не володіють навичками безпечної їзди (серед сільських дітей ситуація дещо інша). І з цим також треба щось робити. У зв'язку з цим ми пропонуємо ввести у загальноосвітніх закладах факультативні уроки велосипедної їзди, звичайно, з вивченням учнями Правил дорожнього

руху. Не зайвим буде і тестування учнів на знання цих Правил, що буде добрим стимулом для їх вивчення і засвоєння. Гарною формою роботи з дітьми можуть бути і велоцентри, які діють при школах та інших навчальних закладах. Наприклад, один з таких центрів нещодавно було відкрито в Ужгороді: <http://pmg.ua/life/44480-v-uzhgorodi-vidkryly-turystychnyy-velocentr>.

Ще одна пропозиція, спрямована на підвищення безпеки дорожнього руху, стосується обмеження загальної швидкості руху в населених пунктах, що має надважливе значення не тільки для велосипедистів, а й для пішоходів та водіїв моторизованих транспортних засобів.

Вплив швидкості на безпеку дорожнього руху та на тяжкість травмувань, отриманих у результаті ДТП, – загальновідомий. У зв'язку з цим і вітчизняні, й іноземні експерти з питань безпеки дорожнього руху неодноразово вказували на необхідність обмеження в Україні дозволеної швидкості руху в населених пунктах із 60 до 50 км/год, а також зменшення так званого «безкарного ліміту перевищення швидкості», передбаченого Кодексом про адміністративні порушення. З цією метою у 2013 році в Україні навіть була проведена інформаційна кампанія «Українським дорогам – європейські стандарти», яку в багатьох містах підтримали й велоактивісти. Проте, на рівні виконавчої та законодавчої влади питання про обмеження швидкості руху так і не було вирішене.

У зв'язку з цим наша громадська організація підготувала звернення до нового Прем'єр-міністра України В. Гройсмана та Комітету з питань транспорту Верховної Ради України, у якому в черговий раз порушила питання про необхідність обмеження загальної швидкості руху в населених пунктах та



посилення контролю за дотриманням швидкісних режимів на дорогах (**див. додаток 1**). Сподіваємось, що ці ініціативи підтримають і велосипедисти та представники авто, мотоклубів, які зацікавлені в підвищенні безпеки, комфорту та культури на наших дорогах.

Сподіваємося й на те, що найближчим часом в Україні буде створено Національне агентство з організації та безпеки дорожнього руху, яке зможе налагодити системну роботу у цій сфері, зокрема, з уразливими категоріями учасників дорожнього руху. Принаймні, перший крок до цього вже зроблено: 18 березня 2016 року група народних депутатів зареєструвала у Верховній Раді України законопроект **«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення системи державного управління у сфері організації та безпеки дорожнього руху»** (реєстраційний номер 4275): [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=58460](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=58460). До речі, наша громадська організація вже направила законодавцям свої зауваження та пропозиції до цього законопроекту і тепер ми чекаємо на їхнє реагування. А від велосипедистів очікуємо зразкової поведінки на дорогах та нових ініціатив, спрямованих на підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху.



**На фото учасники проекту «Популяризація безпечного та сталого транспорту у східній Україні», м. Київ, 9 квітня 2016 року**



## ТОВАРИСТВО УЧАСНИКІВ РУХУ ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ

Україна, 61052, м. Харків, вул. Полтавський Шлях 31, оф.13.;  
тел. 751-85-22, e-mail: gfh2010@ukr.net  
www.tur.org.ua www.pishohid.org.ua

**Вих. №78 від 21.04.2016 р.**

Прем'єр-міністру України  
В.Б. Гройсману

### **Про зниження швидкості руху в населених пунктах України та підвищення безпеки дорожнього руху**

Шановний Володимире Борисовичу

На сьогодні відповідно до Закону України «Про дорожній рух» в нашій державі діє єдиний порядок організації дорожнього руху та його безпеки, який визначається Кабінетом Міністрів України. Зокрема, цей порядок стосується і встановлення швидкості руху транспортних засобів у населених пунктах, в житлових та пішохідних зонах, а також поза населеними пунктами. Так, пп. 12.4 -12.5 Правил дорожнього руху передбачено, що у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 60 км/год, а у житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год. Відповідно до п. 12.10-2 ПДР, постійні обмеження дозволеної швидкості руху також вводяться:

- а) на небезпечних ділянках доріг та вулиць (небезпечні повороти, ділянки з обмеженою видимістю, місця звуження дороги тощо);
- б) у місцях розміщення наземних нерегульованих пішохідних переходів;
- в) у місцях розташування стаціонарних постів Державтоінспекції;
- г) на ділянках доріг (вулиць), прилеглих до території дошкільних та загальноосвітніх навчальних закладів, дитячих оздоровчих таборів.

Ці правила поширюються й на вулиці та дороги населених пунктів, які знаходяться у віданні місцевих органів влади, котрі здійснюють певні функції щодо управління цими дорогами та забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, Закон України «Про автомобільні дороги» визначає, що управління функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться. Зокрема, п. 1) ст. 19 згаданого Закону передбачає, що органи місцевого самоврядування відповідають за безперервні, безпечні, економічні та зручні умови

руху транспортних засобів і пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів.

Широкий обсяг повноважень місцевих органів влади щодо організації та безпеки дорожнього руху передбачено і Законом України «Про дорожній рух». Наприклад, відповідно до статті 6 цього Закону, до компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій відноситься розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, організація дорожнього руху на території міста і району, контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах тощо.

Разом з цим чинне законодавство України прямо не дозволяє власникам доріг і місцевим органам влади активно впливати на безпеку дорожнього руху, зокрема, шляхом встановлення на дорогах, що пролягають територіями міст, сіл та селищ обмежень швидкості руху транспортних засобів та інших додаткових заходів безпеки. Така практика суперечить сучасними підходам до безпеки дорожнього руху та рекомендаціям авторитетних міжнародних організацій, зокрема, ЄЕК ООН, ВООЗ, Світового Банку та інших.

Як показує досвід багатьох розвинених країн, насамперед, європейських, контроль за дотриманням швидкості руху транспортних засобів руху та регулювання швидкісних режимів є одним з найефективніших засобів підвищення безпеки дорожнього руху, зокрема, в містах та в інших населених пунктах, де перетинаються транспортні, пішохідні та велосипедні маршрути. Саме тому ще у травні 1996 року Європейська Конференція Міністрів Транспорту ухвалила Рекомендації/Висновки «Про зниження швидкості» [CEMT/CM(96)1/FINAL], в яких сказано: **«Враховуючи беззаперечну роль надмірної або неадекватної швидкості транспортних засобів з точки зору кількості і ступеня тяжкості дорожніх пригод, Рада Міністрів рекомендує ввести загальні обмеження швидкості для всіх категорій транспортних засобів на всіх дорожніх мережах до рівня, який не тільки співвідноситься з вимогами безпеки, і охорони довкілля, але й сприймається користувачами доріг, як розумний: у населених пунктах (50 км/год), на шосе – 120 км/год, у житлових зонах – 30 км/год)».**

У 2009 році ВООЗ оприлюднила чергову Доповідь про стан безпеки дорожнього руху у світі «Час діяти», в якій теж містяться рекомендації щодо обмеження швидкості руху. Зокрема, в Доповіді зазначено, що **«Країнам необхідно встановлювати обмеження швидкості руху, які відображали б призначення окремих доріг. При цьому їм слід враховувати типи транспортних засобів, що їздять цією дорогою, характер і мету даної дороги, види діяльності, що здійснюються на території, яка примикає до дороги, створення можливостей для вразливих учасників дорожнього руху, а також частоту використання дороги пішоходами і**

**велосипедистами. Вищий пріоритет має бути відданий вразливим учасникам дорожнього руху, особливо в містах, де максимально допустима швидкість дорожнього руху не повинна перевищувати 50 км/год».**

На думку, експертів ВООЗ, місцева влада повинна мати право, ресурси і політичну підтримку для здійснення заходів щодо встановленню максимально допустимої швидкості дорожнього руху нижче загальнодержавної межі там, де вразливі учасники дорожнього руху піддаються особливому ризику.

Варто зазначити, що такі рекомендації носять концептуальний характер і ґрунтуються на результатах багатьох досліджень, які показали, що понад 55% ДТП з постраждалими обумовлені перевищенням швидкості, порушенням правил маневрування та виїздом на зустрічну смугу. Усі ці причини пов'язані між собою, але головною з них є перевищення швидкості. Так, за даними досліджень, перевищення дозволеної швидкості руху в місті на 5 км/год (а за межами міста – на 10 км/год) підвищує ризик ДТП у 2 рази. Наприклад, у Швейцарії зменшення середньої швидкості руху на автомагістралях на 5 км/год сприяло зменшенню смертності в ДТП на 12%, а збільшення середньої швидкості руху на швидкісних дорогах на 3,2-6,4 км/год збільшило смертність на 29-34%.

Особливо важливе значення встановлення безпечної швидкості руху має для уразливих учасників дорожнього руху, зокрема для пішоходів та велосипедистів, для яких ризик отримати смертельні травми при зіткненні з автомобілем на швидкості 50 км/годину сягає 80%.

Саме тому протягом останніх років багато країн і міжнародних організацій питанням регулювання швидкісних режимів приділяють дуже велику увагу. Як зазначається у Доповіді ВООЗ про стан безпеки дорожнього руху у світі 2015, **«Встановлення національних швидкісних обмежень є важливим кроком для зниження швидкості. У відповідності до передового досвіду, максимальна швидкість в межах міст не повинна перевищувати 50 км/год. Крім того, місцева влада повинна мати повноваження для того, щоб в законодавчому порядку вводити додаткові швидкісні обмеження з урахуванням місцевих обставин, таких як наявність шкіл або великої кількості вразливих користувачів доріг».** Наприклад, у Європейському регіоні, 78% країн (включаючи всі країни з високим рівнем доходів) мають законодавство, яке встановлює граничну швидкість руху в містах на рівні 50 км/год або нижче. І стільки ж країн дозволяють місцевим органам влади самостійно змінювати швидкісні обмеження. Обидві умови дотримуються в 33 країнах (25 країн з високим рівнем доходів і 8 країн з низьким і середнім рівнем доходів). Але 10 з 11 країн СНД, які надали інформацію, як і раніше допускають граничне обмеження швидкості в містах вище 50 км/год. На жаль, до таких країн належить і Україна і це є однією з причин високого рівня загибелі та травмування людей в ДТП.



У зв'язку з цим громадська організація «Товариство учасників руху» та Громадська спілка захисту пішоходів «За безпеку пішоходів!» рекомендують Кабінету Міністрів України розглянути питання про внесення змін до Правил дорожнього руху, які б передбачали встановлення максимальної швидкості руху транспортних засобів в населених пунктах не більше 50 км/год.

Крім цього, рекомендуємо внести зміни до Правил дорожнього руху, доповнивши п. 12.8 Правил таким положенням: **«На ділянках доріг у межах населених пунктів, де існують несприятливі дорожні умови, що створюють загрозу для учасників дорожнього руху, власники доріг або органи, яким передано право на утримання таких доріг, за погодженням з відповідними державними органами, що відповідають за організацію і безпеку дорожнього руху, можуть обмежувати швидкість руху шляхом встановлення відповідних дорожніх знаків та засобів примусового зниження швидкості».**

Доповнення Правил дорожнього руху цієї нормою є не тільки виправданим, а й логічним, оскільки в п. 12.8 ПДР вже міститься норма, яка дозволяє власникам доріг або органам, яким передано право на утримання таких доріг, за погодженням з Державтоінспекцією, збільшувати швидкість руху на ділянках доріг, де створені відповідні дорожні умови.

Отже, якщо йдеться про запровадження в Україні європейських стандартів безпеки дорожнього руху, то чинне законодавство має передбачати ширші можливості для обмеження швидкості руху в населених пунктах за ініціативою власників доріг та місцевих органів влади. На нашу думку, запровадження цих змін разом із впровадженням системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху вже найближчим часом допоможе суттєво зменшити рівень аварійності та дорожньо-транспортного травматизму на українських дорогах.

**З повагою,**

О.М. Сітенко

президент ГО ТУР,

В.П. Козоріз

голова ГС захисту пішоходів.

