

# ШВИДКОСТІ РУХУ ТА БЕЗПЕКА НА ДОРОГАХ

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, у світі щороку внаслідок дорожньо-транспортних пригод гине понад 1,25 млн людей. Вони є основною причиною смерті серед молодих людей віком від 15 до 29 років. Половина всіх смертельних випадків у світі припадає на найбільш вразливих учасників дорожнього руху: мотоциклістів (23%), пішоходів (22%) та велосипедистів (4%)

**П**орушення швидкісного режиму, керування в стані алкогольного сп'яніння, невикористання ременів безпеки, дитячих крісел та мотоциклетних шоломів, відволікання водіїв на мобільні прилади зв'язку є ключовими чинниками ризику, що впливають на сумну статистику загибелі

людей під час дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) та мають прямий причинно-наслідковий зв'язок із дорожніми аваріями та їх тяжкими наслідками.

За офіційними даними, на українських дорогах за останні 10 років (з 2006 по 2016 рр.) загинуло понад 61 тис. осіб, травмовано майже 500 тис. Упродовж цих років основною при-

чиною ДТП із постраждалими було перевищення швидкості. Та трагічна статистика не зменшується. Лише за 10 місяців 2017 року в ДТП загинули 2683 людини і 28522 були травмовані. Щонайменше 20% ДТП сталися через надмірну швидкість.

Якщо додати до цього дорожні аварії, в яких швидкість, ймовірно, була

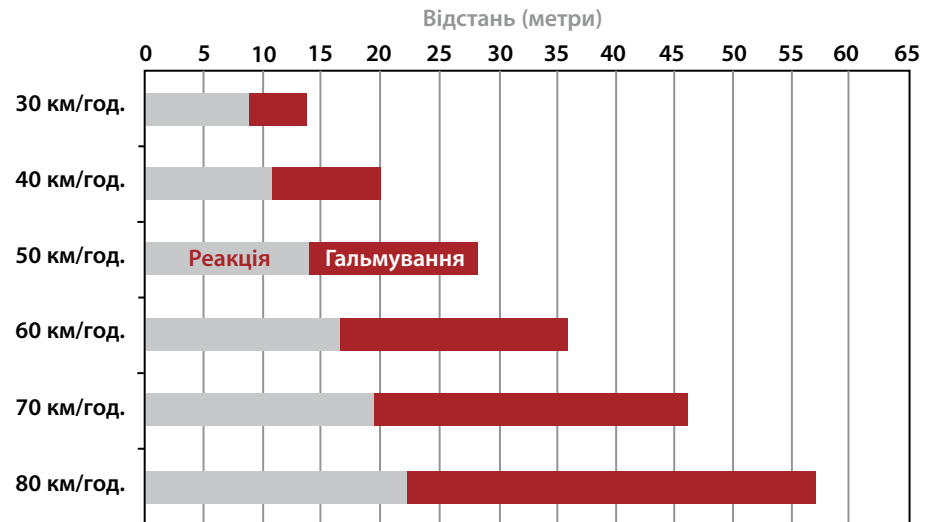


Рис. 1. Гальмівний шлях автомобіля у випадку екстреного гальмування<sup>1</sup>

### ОПИС ПРОБЛЕМ ШВИДКОСТІ

Перевищення швидкості та неправильний вибір швидкісного режиму у конкретних умовах руху визнані основними чинниками, що впливають і на кількість, і на тяжкість ДТП. Надмірна швидкість руху автотранспорту є критичною та важливою проблемою дорожнього руху в Україні.

Швидкість, з якою рухається автомобіль, впливає і на ризик виникнення ДТП, і на їх наслідки. Ризик аварії обумовлений голов-

ним чином наявністю кореляції між швидкістю і довжиною гальмівного шляху. Що вища швидкість, то менше у водія є часу, щоб зупинити авто і попередити ДТП, в тому числі й наїзд на пішохода.

Якщо взяти до уваги час, необхідний водієві, щоб відреагувати на надзвичайну ситуацію та натиснути на гальмо, то, зазвичай, автомобіль, що їде зі швидкістю 30 км/год, зможе зупинитися через 14 м, а якщо швидкість 60 км/год, автомобіль зупиниться тільки через 36 м (рис. 1). У деяких

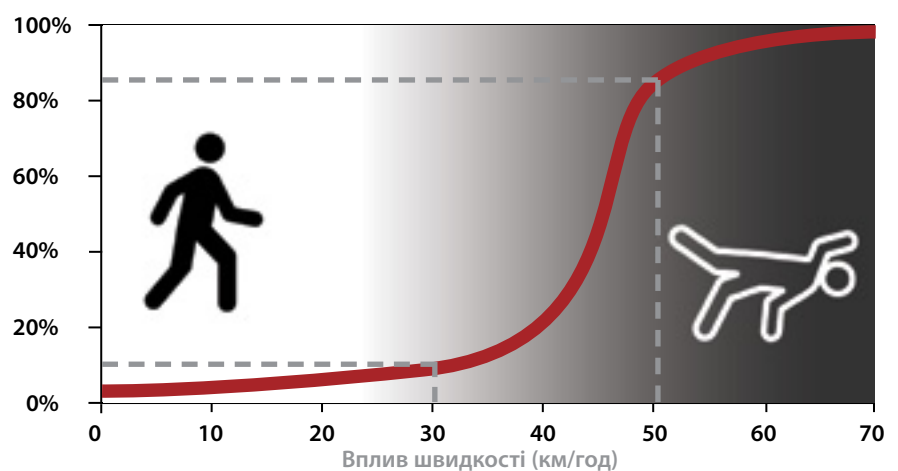


Рис. 2. Ймовірність смертельних наслідків для пішохода залежно від швидкості наїзду автомобіля<sup>1</sup>

одним із чинників, але не була визнана поліцією головною причиною ДТП (основною причиною визнано, зокрема, порушення правил маневрування, виїзд на смугу зустрічного руху, недотримання дистанції, керування у стані сп'яніння, порушення правил проїзду пішохідних переходів), то ця цифра буде значно більшою.

<sup>1</sup> Speed Management: A road safety manual for decision makers and practitioners. Published: Global Road Safety Partnership, 2008. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/speed\\_manual\\_ru.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/speed_manual_ru.pdf)

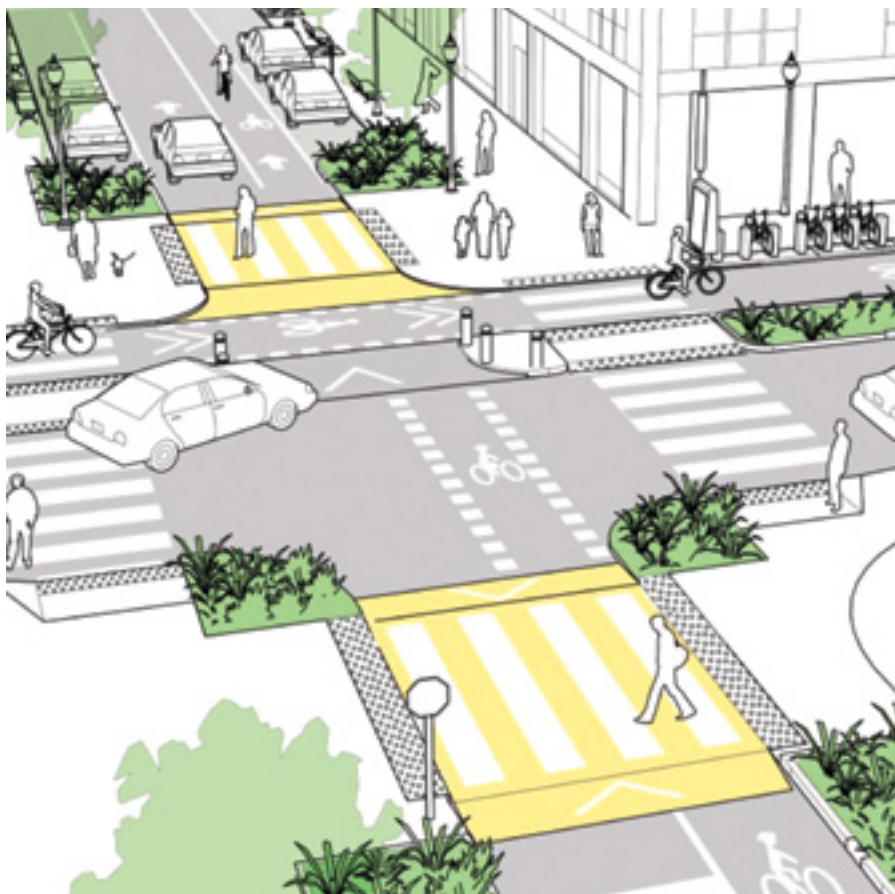


Рис. 3. Підняті пішохідні переходи<sup>2</sup>

ситуаціях, якщо водій не повністю сконцентрований або якщо дорога волога чи слизька, то гальмівний шлях буде ще довшим.

На відміну від водіїв та пасажирів авто, у вразливих учасників дорожнього руху (пішоходів, велосипедистів, мотоциклістів) ризик отримати важку або смертельну травму є набагато більшим. Імовірність того, що пішохід загине в результаті зіткнення з автомобілем, істотно зростає, якщо швидкість транспорту перевищена. Дослідження показують, що якщо наїзд на пішохода стався зі швидкістю 30 км/год, у більшості випадків він житиме. Якщо ж наїзд стався зі швидкістю 50 км/год, більшість постраждалих гине (рис. 2).

У країнах ЄС стандартне обмеження швидкості в містах становить 50 км/год, а в житлових зонах та вулицях з інтенсивним рухом пішоходів та велосипедистів таке обмеження складає 30 км/год.

Україна також впроваджує кра-

щі світові практики у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема з 1 січня 2018 року у населених пунктах дозволена швидкість руху знижена з 60 до 50 км/год. При цьому слід зауважити, що в Україні понад два роки

відсутній будь-який контроль за швидкістю, що, своєю чергою, може нівелювати нововведення, доки контроль не буде відновлений. Ручні прилади вимірювання швидкості, які використовували колишні інспектори ДАІ – поза правовим полем, а система автоматичної фіксації (камери) порушень правил дорожнього руху ще й досі не впроваджена.

Ще однією проблемою в законодавстві України, що сприяє перевищенню швидкості, є так звані

«безкарні +20». Кодекс України про адміністративні порушення (КУпАП) передбачає відповідальність водія лише в тому разі, коли швидкість перевищено більш як на 20 км/год. Наявність цього «бонусу» має негативний ефект у безпеці руху, адже ризик смерті пішохода або велосипедиста внаслідок наїзду на них автомобіля зі швидкістю 80 км/год складає близько 100%. Крім того, ці «+20» створили у свідомості водіїв переконання, що дозволеною швидкістю в межах міста чи села є 75–80 км/год (коли за правилами дорожнього руху у населених пунктах дозволеною швидкістю були 60 км/год). Проте на сьогодні зареєстрований законопроект № 7286, який зменшує цей поріг із 20 км/год до 10 км/год, та проходить розгляд у профільному комітеті Верховної Ради України.

### БОРТЬБА З НАДМІРНОЮ ШВИДКІСТЮ?

Існує велика кількість доступних інструментів контролю швидкості. Це контроль за дотриманням швидкісного режиму з боку поліції, суворі санкції за порушення, технічні засоби обмеження швидкості автомобілів, а також інформаційно-роз'яснювальні кампанії та освітні програми.

За даними міжнародних досліджень, сам факт здійснення контро-

**Окрім великих фізичних і моральних втрат для суспільства, економічні втрати України від дорожніх аварій за оцінками Світового Банку становлять 4,5 млрд доларів США на рік**

лю позитивно впливає на поведінку водіїв, адже розуміння того, що патрульні поліцейські можуть оштрафувати за перевищення швидкості, є більш стримуючим чинником, ніж сам факт стягнення штрафу. Найдієвішим способом контролю швидкості на дорогах є системи автоматичного контролю швидкості (камери). Як показує досвід Польщі, завдяки запровадженню такої системи рівень смертності на дорогах знизився на 30%.





Рис. 4. Острівець безпеки<sup>3</sup>

Зауважимо, якщо в Україні у короткостроковій перспективі систему автофіксації порушень ДТП не буде впроваджено, то ефективного контролю можна буде досягти за допомогою автоматичних радарів та радарів на автомобілях поліції. Наочність роботи поліції щодо забезпечення дотримання швидкісного режиму часто є значно ефективнішою за суми штрафів.

За наявності фіксації швидкості, дієвим способом впливу на порушників є штрафні санкції. У країнах ЄС багато порушень, зокрема перевищення швидкості, тягнуть за собою не лише монетарні штрафи, але й штрафні бали – так звані пункти, що вносяться до реєстру водіїв. Якщо кількість балів досягає певної кількості, то водія позбавляють права керування транспортним засобом на визначений законодавством строк.

Існує низка засобів, розроблених інженерами, що змушують водіїв знизити швидкість. Тому в дорожню інфраструктуру потрібно вносити зміни, які примушують водіїв про-

являти підвищену увагу та дотримуватися швидкісного режиму. Це можуть бути кругові перехрестя, направляючі, гальмівні острівці, підняті пішохідні переходи та перехрестя, острівці безпеки, звужені смуги руху та інші фізичні перешкоди, які сигналізують водіям про те, що умови руху змінилися і швидкість повинна бути знижена (рис. 3, 4).

Важливим інструментом є інфор-

маційні кампанії, що можуть вплинути на поведінку окремих учасників дорожнього руху. Люди повинні розуміти, чому необхідно дотримуватися швидкісного режиму, яку

користь це приносить і чому потрібно змінювати звичну поведінку. Крім того, ефективним є поєднання інформаційних кампаній із регулярними рейдами поліції щодо боротьби з порушеннями швидкісного режиму. Формування через ЗМІ усвідомлення того, що порушення обов'язково буде виявлене – є хорошим стримуючим чинником для водіїв.

**Однією з проблем законодавства України, що сприяє перевищенню швидкості, є так звані «безкарні +20»**

<sup>2</sup> <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/street-design-elements/vertical-speed-control-elements/>

<sup>3</sup> <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/intersection-design-elements/crosswalks-and-crossings/midblock-crosswalks/>

Андрій КЛИМЧУК,  
Олеся ХОЛОПІК,  
Центр демократії  
та верховенства права