

ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ ЦІЛЕЙ 6-ГО ГЛОБАЛЬНОГО ТИЖНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Червінчук А. В.,

кандидат юридичних наук, завідувач науково-дослідної лабораторії
з проблемних питань правоохоронної діяльності
Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного
університету внутрішніх справ

Прийнята урядами країн усього світу в 2020 році Стокгольмська декларація вимагає зосередження уваги на створення безпечних для життя вулиць, де поєднуються вразливі учасники дорожнього руху та транспортні засоби і, відповідно встановлення обмежень максимальної швидкості дорожнього руху до 30 км/год. Прихильність цьому підходу має бути на порядку денному нового Десятиліття дій щодо безпеки дорожнього руху для досягнення глобальних цілей.

Головною ідеєю 6-го Глобального тижня безпеки дорожнього руху, що проводився під егідою Організації Об'єднаних Націй 17–23 травня 2021 року, було висвітлення переваги низькошвидкісних міських вулиць як серця будь-якої громади. Організатори Тижня закликали політиків запроваджувати низькошвидкісні вулиці у містах по всьому світу, обмеживши швидкість до 30 км/год (20 миль/год), там, де люди живуть, працюють та граються діти. Низькошвидкісні вулиці роблять міста не тільки безпечними, але й здоровими, зеленими та придатними для життя. Завданням Тижня було визначено збір політичних зобов'язань на національних та місцевих рівнях щодо забезпечення обмежень та зон швидкості 30 км/год у міських районах; створення місцевої підтримки для таких низькошвидкісних заходів; та надання імпульсу для початку Глобального плану Десятиліття дій щодо безпеки дорожнього руху 2021–2030 років. Тому гаслом Глобального тижня було обрано фразу «Вулиці для життя» [1].

Досвід багатьох країн світу показує, що вулиці з низькою швидкістю знижують ризик серйозних травм та рятує життя. Так, у м. Торонто (Канада) дорожньо-транспортні пригоди впали на 28 %, оскільки обмеження швидкості скоротилися з 40 до 30 км/год у 2015 році. Дослідження з Лондона показало, що нижчі обмеження швидкості (в даному випадку зони на 20 миль в годину) були пов'язані із зниженням жертв на дорозі на

42 %, тоді як у Брістолі введення обмежень до 20 миль в годину сприяло зниженню на 63 % смертельних травм з 2008 до 2016 року.

Інші дослідження показують, що результатом сповільнення швидкості руху на кожну 1 милю на годину на міських дорогах може бути зменшення кількості жертв до 6 %. Загалом Всесвітня організація охорони здоров'я дійшла висновку, що збільшення середньої швидкості на 1 км/год призводить підвищення ризику виникнення ДТП на 3 %, а ймовірність смертельних наслідків на 4–5 %.

У разі руху транспортного засобу зі швидкістю понад 30 км/год, вірогідність летальних наслідків автомобільних пригод для пішоходів різко зростає, особливо для дітей та літніх людей. Більш високі швидкості звужують периферійний зір автомобілістів і впливають на час реакції [2].

Останні тенденції збільшення піших прогулянок та їзди на велосипеді, викликані пандемією Covid-19, потребують того, аби більш вразливі учасники дорожнього руху перебували у безпечному становищі, що може бути досягнуто нижчою швидкістю транспортних засобів.

Реагуючи на заклики проголошеного ООН 6-го Глобального тижня безпеки дорожнього руху, передові країни розпочали застосовувати обмеження швидкості 30 км / год.

3 11 травня 2021 року Іспанія запровадила за умовчанням обмеження швидкості 30 км/год на односмугових міських дорогах, що стало кульмінацією політики, оголошеної в рамках змін до іспанського загального дорожнього законодавства започаткованого ще у 2014 році [3].

Порушення швидкісного режиму є основною причиною дорожньо-транспортних пригод в Україні за якої відбувається майже чверть усіх автомобільних аварій. Лише протягом дев'яти місяців 2021 року порушення водіями перевищення швидкості забрало життя 1211 людей та 9259 особам завдало травм [4].

Якщо проаналізувати вплив перевищення швидкості на стан дорожньо-транспортного травматизму, то можна спостерігати наступну картину: 24,2 % ДТП (як з постраждалими, так і з матеріальним збитками) відбувається через перевищення встановленої або безпечної швидкості руху.

Якщо не брати до уваги ДТП з матеріальними збитками, то порушення швидкісного режиму стає причиною 41,0 % автопригод. 41,7 % травмувань людей в ДТП відбувається саме цієї причини. І сумно усвідомлювати те, що 54,4 % смертельних наслідків в ДТП відбувається через перевищення швидкості руху.

Для детального вивчення причин і умов виникнення ДТП аналітики виокремлюють пригоди, що стались внаслідок перевищення установленої швидкості руху та недотримання безпечної швидкості. Саме до другої категорії належить найбільше число автомобільних аварій.

Правила дорожнього руху України зобов'язують водіїв вибирати безпечну швидкість руху лише в установлених межах [5]. Такі обмеження введені зокрема й за місцем руху транспортного засобу:

- на автомагістралях – не більше 130 км/год;
- на автомобільній дорозі з окремими проїзними частинами, що відокремлені одна від одної розділювальною смугою – не більше 110 км/год;
- на інших автомобільних дорогах поза населених пунктів – не більше 90 км/год;
- у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється зі швидкістю не більше 50 км/год;
- у житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год.

Нормативи для вибору граничної швидкості за рекомендацією Глобального партнерства дорожньої безпеки можуть бути виведені на основі застосування принципів Системи безпеки. Їх необхідно враховувати, встановлюючи межі максимально допустимої швидкості. Підхід Системи безпеки передбачає наступне:

- на ділянках доріг, де є велика кількість вразливих учасників руху, вони не повинні наражатися на небезпеку з боку автотранспорту, який має рухатися зі швидкістю, що не перевищує 30 км/год;
- на дорогах де є небезпека бічного удару під прямим кутом з боку іншого автотранспортного засобу, що може завдати шкоди водіям і пасажиром, швидкість руху транспортних засобів має становити не більше 50 км/год;
- на дорогах, де виникає ризик зіткнення транспортних засобів, що рухаються у зустрічному напрямку, їх швидкість і швидкість зустрічного потоку відповідно не повинна перевищувати 70 км/год;
- у разі наявності на узбіччі стовпів або інших джерел небезпеки в безпосередній близькості до проїзної частини, які не забезпечені інженерно-технічними засобами захисту водіїв і пасажирів від травм, межа допустимої швидкості повинна бути знижена до 50 км/год або нижче [6].

Спираючись на такий підхід, в усіх розвинутих країнах світу використовується функціональна класифікація автомобільних доріг, яка являє

собою процес, за допомогою якого вулиці й дороги групуються в класи відповідно до характеру транспортних зв'язків, які обслуговуються.

Класифікація міських вулиць і доріг, запропонована Всесвітньою дорожньою асоціацією (PIARC), передбачає наступні категорії:

I. Дороги для автомобільного транспорту (швидкість 70–90 км/год);

II. Дороги для змішаного руху з розподілом різних видів руху (швидкість 40–60 км/год);

III. Дороги для змішаного руху із суміщенням різних видів руху (швидкість 10–30 км/год);

IV. Дороги для громадського транспорту (швидкість 40–60 км/год);

V. Дороги для велосипедистів (швидкість 20–30 км/год)

VI. Дороги для пішоходів (швидкість 3–5 км/год).

Досліджуючи можливість запровадження в Україні концепції «Вулиці для життя» з обмеженням максимальної швидкості руху транспортних засобів до 30 км/год, слід звернути увагу на відсутність в нашій країні чіткого визначення місць, на які мають поширюватися ці обмеження. Адже у чинних нормативних документах України передбачена класифікація вулиць і доріг у залежності від груп населених пунктів. Так, ДБН В.2.3–5.2018 «Вулиці та дороги населених пунктів» передбачає розподіл на:

- магістральні дороги,
- магістральні вулиці загальноміського значення з безперервним та регульованим рухом,
- магістральні вулиці районного значення і
- місцеві вулиці та дороги. Покращення роботи вулично-дорожніх мереж у містах можливе з використанням функціональної класифікації, яка використовується в європейських країнах. Питання організації руху, регулювання швидкості для різних територій у містах, використання умов заспокоєння руху для центральних, найбільш завантажених, районів міст, поширити велосипедну інфраструктуру, створити комфортні умови для пішоходів та маломобільних груп населення [7].

Отже, впровадження в Україні обмеження швидкості руху транспортних засобів до 30 км/год на вулицях та дорогах населених пунктів, де організовано змішаний рух автотранспорту з пішоходами та велосипедистами, обумовлено високим рівнем смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод. Однак, введенню цих обмежень має передувати запровадження відповідної класифікації автомобільних доріг в межах

населених пунктів та чіткого визначення їх характеристик з метою дотримання принципу правової визначеності та однозначного розуміння діючих обмежень усіма учасниками дорожнього руху.

Список використаних джерел

1. 6th UN Global Road Safety Week: Streets for Life #Love30. URL: <https://www.who.int/news-room/events/detail/2021/05/17/default-calendar/6th-un-global-road-safety-week-streets-for-life-love30> (дата звернення – 11.10.2021).
2. Street for life. URL: <https://www.unroadsafetyweek.org/en/streets-for-life#map> (дата звернення – 12.10.2021).
3. Spain switches most urban roads to 30 km/h amid calls for action in several EU Member States. URL: <https://etsc.eu/spain-switches-most-urban-roads-to-30-km-h-amid-calls-for-action-in-several-eu-member-states/> (дата звернення – 13.10.2021)
4. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2021 по 30.09.2021 URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення – 10.10.2021).
5. Про Правила дорожнього руху. Кабінет Міністрів України. Постанова від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення – 11.10.2021).
6. Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. URL: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43915/9782940395163_rus.pdf?sequence=3&isAllowed=y1 (дата звернення – 10.10.2021).
7. Арсеньєва Н. О. Фоменко Г. Р. Функціональна класифікація міських вулиць і доріг – шлях до покращення умов руху. Вчені записки, Том 31 (70) ч. 2 № 6. 2020. DOI: <https://doi.org/10.32838/TNU-2663-5941/2020.6-2/19>.