

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І  
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ  
ІНСТИТУТ МЕХАНІКИ ТА АВТОМАТИКИ АПВ НААН  
ДЕРЖАВНИЙ БІОТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**



***ЗБІРНИК  
ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ***

***X Міжнародної науково-технічної конференції з нагоди  
116-ї річниці від дня народження  
доктора технічних наук, професора,  
члена-кореспондента ВАСГНІЛ,  
віцепрезидента УАСГН  
КРАМАРОВА  
Володимира Савовича  
(1906-1987)***

**«КРАМАРОВСЬКІ ЧИТАННЯ»**

***23-24 лютого 2023 року  
м. Київ***

УДК 656.183-051

## ПЕРЕШКОДИ ДО ЗБІЛЬШЕННЯ КІЛЬКОСТІ ВЕЛОСИПЕДИСТІВ ТА ВЕЛОПОЇЗДОК

Д. А. ЧОРНИЙ, студент,  
І. О. КОЛОСОК, к.пед.н., доцент  
*Національний університет біоресурсів і природокористування  
України, м. Київ, Україна  
E-mail: kolosok@nubip.edu.ua*

Дві найбільші причини, чому люди не їздять на велосипедах в Україні, – це небезпечно і немає велосипедної інфраструктури. Майже всі користувачі велосипедів вказали на ці дві причини, у той час як психологічні (наприклад, «не статусно»), фізичні («холодна зима») та фінансові перешкоди («немає грошей на велосипед») згадується рідко [1].

Основною перешкодою для розвитку велотранспорту називають небезпеку руху. Так, загрози безпеці можна розділити на загрози від автотранспорту, від/для пішоходів, від інших учасників дорожнього руху, від наявної велосипедної інфраструктури та через неузгодженість регуляторної бази у сфері велотранспорту.

Загрози від водіїв авто виникають з кількох причин:

– водії не знають оновлених правил дорожнього руху та супровідних документів, наприклад, хто має пріоритет при проїзді Т-подібних перехресть чи де має рухатися велосипедист на дорозі. Кілька десятків років тому Правила дорожнього руху визначали, що на Т-подібних перехрестях перевагу в русі мали ті, хто рухався по «перекладині» літери «Т» (наразі змінено на «перешкоду справа», що змінює пріоритетність руху), а велосипедисти мали рухатися у межах 1 метра від краю дороги (змінювалося на «якомога правіше», що дає велосипедистам можливість об'їжджати припарковані авто та перешкоди, не порушуючи ПДР). Якщо водії не перечитували оновлені ПДР, то можуть хибно оцінювати ситуацію на дорозі та спричинити порушення, які є особливо небезпечними для велосипедистів;

- водії знають, але не виконують ПДР з певних причин. До цього пункту належить найбільш небезпечне порушення ПДР – перевищення швидкості. Причини, які призводять до перевищення швидкості, – планування вулиць, що спонукає до перевищення швидкості (надто широкі смуги) і відсутність контролю за порушеннями та невідворотності покарання (відсутня або недостатня автоматична фіксація порушень, ігнорування правоохоронцями певних типів порушень). Інше порушення ПДР, яке впливає на велосипедистів, – хаотичне паркування, що блокує рух по дорозі і створює небезпечну ситуацію на дорозі, або витісняє велосипедистів на тротуари, де стаються конфлікти з пішоходами. Випередження заторів по узбіччю часто призводить до тяжких наслідків у разі збиття велосипедиста, який їде узбіччям згідно з ПДР;

- водії не розуміють потреб і можливостей велосипедистів. Популярним прикладом є занижені очікування водіїв щодо швидкості руху велосипедиста. Це призводить до небезпечних обгонів, підрізання та зіткнень, коли водій повертає праворуч перед велосипедистом, що їде прямо. Часто водій не вмикає поворотник, що дає хибний сигнал велосипедисту («водій їде прямо») і призводить до зіткнення. Водії, що не пробували їздити на велосипеді, можуть не усвідомлювати, що велосипедисту для маневру потрібно більше простору, ніж пряма лінія під його колесами. Тонкі колеса велосипеда можуть послизнутися у калюжі, піску, в ямі, застрягнути у решітках зливових каналізацій, тому велосипедист потребує більше простору для маневрування при під'їзді до перешкод. Порив вітру за великогабаритним транспортом (автобуси, тролейбуси, вантажівки) «засмоктує» велосипедиста до центру смуги, тож водіям, що рухаються за великогабаритним транспортом, потрібно це враховувати;

- водії не помічають велосипедистів. Водії можуть не помічати велосипедистів на дорозі через втому, нестачу досвіду, погане освітлення вулиць, і це призводить до аварій за участі велосипедистів. Особливо часто говорять про «не помітив велосипедиста» при здійсненні поворотів, коли водій намагається відслідковувати кілька смуг потоків автомобілів і пішоходів. Говорячи про безпеку на дорозі, треба вказати на особливу небезпеку з боку водіїв маршруток: недотримання ПДР через перевищення швидкості, підрізання, ігнорування поворотників. Проте даних порушень стає все менше й менше.

### **Список використаних джерел**

1. URL: <https://ua.boell.org/uk/2020/12/15/potreba-u-rozvitku-velotransportu-ta-pereshkodi-do-ii-realizacii-u-mistakh-ta-regionakh> (дата звернення: 03.02.2023)

**УДК 656.183.052/.057**

## **ОКРЕМІ ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА БЕЗПЕКУ РУХУ ВЕЛОТРАНСПОРТУ**

**Н. Г. МОВЧАН**, студент,

**І. О. КОЛОСОК**, к.пед.н., доцент

*Національний університет біоресурсів і природокористування*

*України, м. Київ, Україна*

*E-mail: kolosok@nubip.edu.ua*

Одними з основних перешкод для розвитку велотранспорту називають безпеку руху: від/для пішоходів, від інших учасників дорожнього руху, від наявної велосипедної інфраструктури та через неузгодженість регуляторної