

**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***

- 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

бази у сфері велотранспорту [1];

– загрози з боку пішоходів (ходять по велодоріжках). При цьому необхідно зазначити, що особливо небезпечно, якщо пішоходи ходять велодоріжками з дітьми чи собаками через непередбачуваність останніх. Також необхідно зазначити про небезпеки для пішоходів від того, що велосипедисти рухаються тротуаром: через високу швидкість останніх;

– загрози з боку користувачів нової мікромобільності (гірдошки, електросамокати, моноколеса): непередбачуваність при користуванні велодоріжками та дорогою, небезпека падіння через малі колеса, високі швидкості через електроприводи, вікові особливості користувачів даних транспортних засобів;

– загрози з боку велосипедистів. Про ці загрози вказують переважно ті учасники дорожнього руху, які керують автомобілем, а отже, могли оцінити небезпеки для дорожнього руху через самих велосипедистів. Головні небезпеки через велосипедистів – відсутність світла та світловідбивних елементів у велосипедистів у темний час, їзда по тротуарах та пішохідних переходах, проїзд по зустрічній на вулицях з одностороннім рухом, повороти ліворуч на перехрестях з понад двома смугами руху. Загалом, ці типи загроз можна узагальнити як «неочікувана поява або поведінка велосипедистів на дорогах»;

– загрози через невизначеність регуляторної бази. У випадку руху велосипедистів, Правила дорожнього руху не завжди однозначні: наприклад, ПДР не дають чіткого розуміння, як велосипедисту рухатися через перехрестя прямо, якщо одна або кілька правих смуг повертають праворуч, як проїжджати кількарівневі розв'язки, або де мають рухатися діти від 7 до 14 років. Подібні невизначеності можуть спричиняти неочікувану і різну поведінку велосипедистів на дорогах, на небезпеці якої наголошують водії тощо;

– загрози від наявної велосипедної інфраструктури. Майже всі користувачі велосипедами, які мали досвід руху по велосипедних доріжках в Україні, зазначали, що найбільшими загрозами безпеці на велодоріжках є незанижені бордюри («навіть 3 см бордюру наражають новачків на небезпеку») та інші перешкоди: пісок, бруд, калюжі, ями, кіоски, ятки та літні майданчики ресторанів, якщо їх встановлюють на велодоріжці. Небезпечні ситуації створюють обриви велодоріжок у місцях, де рішення найбільш потрібні: перехрестя, розв'язки, мости, тунелі. Згідно з опитаними, безпека є першим фактором, що зумовлює розвиток велотранспорту. «Якщо велосипедом буде їздити безпечно, велосипедистів побільшає».

### 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)