

УДК 656 (14:18) – 049.5

DOI <https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2022.25.08>

## **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ВЕЛОСИПЕДИСТІВ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ ЗМІН У ВІТЧИЗНЯНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

**Вайда Тарас Степанович,**

кандидат педагогічних наук, доцент,  
доцент кафедри спеціальної  
фізичної та вогневої підготовки  
(Херсонський факультет  
Одеського державного університету  
внутрішніх справ, м. Херсон, Україна)

У роботі розглядається актуальна проблема в галузі безпеки дорожнього руху – удосконалення регулювання руху велосипедистів та забезпечення їх безпеки як складового громадського порядку в суспільстві.

На основі критичного аналізу статистичних даних щодо аварійності на дорогах за участі велосипедистів, узагальнення вимог чинного законодавства з предмету дослідження, а також порівняння різних підходів щодо вирішення піднятої проблеми у спеціальній літературі зроблено висновок про її соціальну значимість та необхідність подальшого створення сприятливих умов для безпечного руху вулично-дорожньою мережею вищезазначених учасників.

Розглянуто правовий статус велосипедиста, його права та обов'язки. Уточнено зміст нововведених категорій – велосипедна доріжка, велосипедна смуга та велосипедний переїзд.

Проаналізовано зміни чинного законодавства щодо запровадження для регулювання руху велосипедистів нових дорожніх знаків: 1) 4.14 «Рух на велосипедах»; 2) 4.17 «Доріжка для пішоходів і велосипедистів»; 3) 4.18 «Суміжні пішохідна та велосипедна доріжки»; 4) 4.23 «Дорога для суміщеного руху легкових автомобілів та велосипедистів»; 5) 5.88 «Велосипедна смуга»; 6) 5.90 «Зона для пішоходів і велосипедистів»; 7) 5.92.1 і 5.92.2 «Велосипедний переїзд»; 8) 5.93.1 і 5.93.2 «Суміжні пішохідний перехід та велосипедний переїзд»; 9) 5.94.1 «Дорога із зустрічною велосипедною смугою»; 10) 5.95.1 і 5.95.2 «Виїзд на дорогу з одностороннім рухом і зустрічною велосипедною смугою»; 11) таблички 7.29.1-7.29.6 «Напрямок руху велосипедистів», які застосовуються із знаками 4.14, 4.17 і 4.18 для інформування велосипедистів про напрямок руху, одно- чи двосторонній рух велосипедною доріжкою. Нововведені дорожні знаки та таблички сприяють зменшенню кількості конфліктних ситуацій між велосипедистами та у відносинах з іншими учасниками дорожнього руху (пішоходами, водіями механічних транспортних засобів, особами з інвалідністю, які рухаються в кріслах колісних, тощо).

Уточнено можливості окремих елементів горизонтальної дорожньої розмітки, котрі використовуються для регулювання руху велосипедистів: 1) 1.13 (дати дороги); 2) 1.14.1, 1.14.2, 1.14.3 (пішохідний перехід); 3) 1.15 (велосипедний переїзд); 4) 1.28.1 (виділена смуга для суміщеного руху маршрутних транспортних засобів та велосипедистів); 5) 1.28.2 (доріжка для суміщеного руху пішоходів та велосипедистів); 6) 1.28.3 (дозволено змішаний рух велосипедистів і транспортних засобів у попутному напрямку проїзною частиною вулиць і доріг населених пунктів місцевого

значення); 7) 1.36 (доріжка для велосипедистів за межами проїзної частини та виділена на проїзній частині велосипедна смуга, яка відокремлена від проїзної частини широкою суцільною розміткою ; 8) 1.37 (дозволені напрямки руху на велосипедній доріжці, велосипедній смузі).

Наголошено на важливості здійснення велосипедистами контролю за належним технічним станом велосипеда для забезпечення їх безпеки руху та уникнення дорожньо-транспортних пригод (справність гальм та ланцюгової передачі, наявність працездатного звукового сигналу та дзеркал заднього виду, належного тиску повітря в камерах коліс, відрегульованого сидіння, закріпленого керма тощо).

Звернута увага на необхідність використання цими учасниками дорожнього руху засобів індивідуального захисту (велошолома, окулярів, одягу, який добре видно водіям в темний час і в умовах недостатньої видимості, є комфортним для їзди) з метою мінімізації травмувань осіб, які керують вищезазначеним немеханічним транспортним засобом.

Уточнено вимоги щодо обов'язкового оснащення велосипеда засобами освітлення (ліхтарем чи фараю), заднім ліхтарем-маячком (світлоповертачем червоного кольору), білим – спереду, жовтими – по бокам (на педалях, спицях коліс тощо) для безпечної їзди як в темний час доби, так і в умовах недостатньої видимості.

Для уникнення створення велосипедистами аварійних ситуацій рекомендовано дотримання таких умов, як: 1) необхідність правильно використовувати попереджувальні сигналами, в тому числі й котрі подаються руками; 2) виконувати правила щодо їзди групами; 3) дотримуватись вимог Правил дорожнього руху щодо перевезення на велосипеді пасажирів та/або вантажів, порядку буксирування тощо.

Особливу увагу приділено питанням щодо заборони їзди проїзною частиною дороги на велосипедах дітьми, які не досягли 14-річного віку, необхідності нагляду дорослими за малолітніми особами, а також дотримання існуючих обмежень щодо порядку розміщення велосипедистів на проїзній частині взагалі.

**Ключові слова:** безпека дорожнього руху, учасники дорожнього руху, дорожня розмітка, дорожні знаки, Правила дорожнього руху, велосипед, велосипедисти, велосипедні доріжки та переїзди, аварійність.

## ENSURING THE SAFETY OF CYCLISTS AS A PRIORITY DIRECTION OF CHANGES IN DOMESTIC TRAFFIC LEGISLATION IN MODERN CONDITIONS

**Vaida Taras Stepanovych,**  
Candidate of Pedagogical Sciences,  
Associate Professor,  
Associate Professor of the Department  
of Special Physical and Fire Training  
(Kherson faculty of Odessa State  
University of Internal Affairs,  
Kherson, Ukraine)

The paper considers a topical issue in the field of road safety – improving the regulation of cyclists and ensuring their safety as part of public order in society.

Based on a critical analysis of statistics on road accidents involving cyclists, summarizing the requirements of current legislation on the subject, as well as comparing different approaches in the literature on solving the problem, it was concluded about its social significance and the necessity to further creation of favourable conditions for safe traffic on the road network of the above mentioned participants.

The legal status of the cyclist, his rights and responsibilities are considered. The content of the newly introduced categories has been clarified - bicycle path, bicycle lane and bicycle crossing.

Changes in the current legislation on the introduction of new road signs to regulate the movement of cyclists are analysed: 1) 4.14 «Traffic on bicycles»; 2) 4.17 «Walkway for pedestrians and cyclists»; 3) 4.18 «Adjacent pedestrian and bicycle paths»; 4) 4.23 «Road for combined traffic of cars and cyclists»; 5) 5.88 «Bicycle lane»; 6) 5.90 «Area for pedestrians and cyclists»; 7) 5.92.1 and 5.92.2 «Bicycle crossing»; 8) 5.93.1 and 5.93.2 «Adjacent pedestrian crossing and bicycle crossing»; 9) 5.94.1 «Road with an oncoming bicycle lane»; 10) 5.95.1 and 5.95.2 «Departure for the road with one-way traffic and the oncoming bicycle lane»; 11) plates 7.29.1-7.29.6 «Direction of cyclists», which are used with signs 4.14, 4.17 and 4.18 to inform cyclists about the direction of movement, one- or two-way bicycle path. Newly introduced road signs and plates help to reduce the number of conflicts between cyclists and in relations with other road users (pedestrians, drivers of motor vehicles, people with disabilities who move in wheelchairs, etc.).

Possibilities of separate elements of a horizontal road marking which are used for regulation of movement of cyclists are specified: 1) 1.13 (to give way); 2) 1.14.1, 1.14.2, 1.14.3 (pedestrian crossing); 3) 1.15 (bicycle crossing); 4) 1.28.1 (allocated lane for combined traffic of route vehicles and cyclists); 5) 1.28.2 (track for combined movement of pedestrians and cyclists); 6) 1.28.3 (mixed movement of cyclists and vehicles in the accompanying direction by the carriageway of streets and roads of settlements of local significance is allowed); 7) 1.36 (a path for cyclists outside the carriageway, allocated on the carriageway separated from the carriageway by a wide continuous marking of a bicycle lane); 8) 1.37 (permitted directions of movement on a bicycle path, bicycle lane).

The importance of cyclists monitoring the proper technical condition of the bike to ensure their safety and avoid traffic accidents (serviceability of brakes and chain drive, the presence of working sound signal and rear-view mirrors, proper air pressure in the wheel chambers, adjustable seat, fixed handlebars etc.) emphasized.

Attention is drawn to the need for these road users to use personal protective equipment (cycling helmets, glasses, clothing that is clearly visible to drivers in the dark and in poor visibility, and is comfortable to drive in) to minimize injuries to persons driving the above mentioned non-mechanical vehicle.

Requirements for mandatory bicycle lighting (lantern or headlight), red tail light or red retro-reflector, white - in front, yellow - on the sides (on pedals, spokes, etc.) for safe riding as in the dark, so in conditions of poor visibility.

In order to avoid cyclists creating accidents, it is recommended to observe such conditions as: 1) the need to properly use of warning signals, including those given by hands; 2) to follow the rules for riding in groups; 3) comply with the requirements of the Traffic Rules for the carriage of passengers and/or cargo by bicycle, towing, etc.

Particular attention is paid to the ban on cycling by children under 14 years of age, on the carriageway, the need for adults to supervise minors, as well as compliance with existing restrictions on the placement of cyclists on the roadway in general.

**Key words:** road safety, road users, road markings, road signs, Traffic rules, bicycle, cyclists, bicycle paths and crossings, accident rate.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.** Як показує практика, з кожним роком кількість велосипедистів на вулично-дорожній мережі збільшується, що вимагає додаткових заходів в системі забезпечення безпеки їх дорожнього руху (далі – БДР). У цілому створення ефективного безпекового середовища на вулично-дорожній мережі

забезпечується чітким виконання учасниками дорожнього руху вимог Закону України «Про дорожній рух» [1], а також на місцевому рівні стало частково можливим завдяки реалізації Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», затвердженої Указом Президента України від 12.01.2015 [2] (результатом впровадження вказаних заходів повинно було стати створення ефективної, прозорої, відкритої та гнучкої структури публічної адміністрації із застосуванням новітніх інформаційно-комунікативних технологій (е-урядування), яка здатна виробляти та реалізовувати цілісну державну політику щодо забезпечення суспільного сталого розвитку і адекватного реагування на внутрішні та зовнішні виклики).

Безпосередньо щодо подальшого забезпечення БДР передбачено комплекс організаційно-правових заходів, які відображенні в меті та основних напрямках реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [3], а також у відповідному плані заходів щодо її виконання [4].

Разом з тим, багато учасників дорожнього руху з числа велосипедистів не знає основних положень Правил дорожнього руху (*далі* – ПДР), не в повному обсязі виконує вимоги законодавства про дорожній рух, через що трапляється значна кількість дорожньо-транспортних пригод (*далі* – ДТП). Підтверджує це й аналіз статистики в галузі БДР за 2021 рік (за інформацією патрульної поліції Національної поліції України), котрий свідчить наступне: протягом минулого року в Україні трапилося 1355 випадків ДТП із загиблими і травмованими особами за участю велосипедистів (наїзд на велосипедистів), у котрих в 1208 ситуаціях цих учасників дорожнього руху травмовано і в 195 випадках ДТП закінчилося для них смертельними наслідками [5]. Ці надзвичайні ситуації на вулично-дорожній мережі настали як з вини самих велосипедистів, так і внаслідок їх недостатньої захищеності при русі проїзною частиною у транспортному потоці від впливу механічних транспортних засобів. Тому сучасні зміни, які внесені до ПДР в контексті піднятої нами проблеми забезпечення безпеки велосипедистів, є необхідними і давно назрілими порівняно з іншими країнами Європи та світу [6].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.** Осучаснення змісту та методики навчання учасників дорожнього руху, удосконалення заходів безпеки при експлуатації транспортних засобів, запровадження педагогічних технологій навчання кандидатів у водії щодо формування у них стійких навичок безпосереднього безпечного керування транспортними засобами в умовах вулично-дорожньої мережі розробляють М.І. Бандрівський, В.І. Ваганов, Т.С. Вайда, В.В. Волгін, В.О. Градусов, З.Д. Дерех, В.Ф. Душник, Ю.Є. Заворицький, В.М. Іванов, С.Л. Клейтман, В.І. Коноплянко, О.Л. Міленін, О.А. Назаркін, А.А. Пінт, Б.Л. Раціборинський, А.А. Ривкін, О.Й. Сайко, Е.С. Циганков, С.К. Шестопапов та ін.

При підготовці статті автор опирався на чинні нормативно-правові акти в галузі БДР, критично проаналізовано та удосконалено попередні напрацювання з цієї тематики відомих колективів вчених та методистів-практиків під загальним керівництвом О.Л. Міленіна (З.Д. Дерех, В.Ф. Душник, Ю.Є. Заворицький, В.М. Зайченко, С.Г. Коломієць), О.Я. Фоменка (В.М. Краснопівцев, О.М. Ігнатов, Й.В. Штіфзон, С.Й. Березовський), В.М. Лозового (Б.Л. Раціборинський, О.Й. Сайко).

Разом з тим, на наш погляд, поза увагою вчених залишаються такі гострі проблеми як забезпечення БДР велосипедистів, питання щодо створення сприятливих умов для безконфліктного переміщення вулично-дорожньою мережею механічних і немеханічних транспортних засобів (велосипедів), спільне використання пішоходних та велосипедних доріжок велосипедистами й пішоходами; здійснення контролю за дотриманням встановлених обмежень щодо технічного стану користування велосипедами при перевезенні пасажирів і вантажу тощо.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Основною метою роботи є актуалізація чинних вимог ПДР, які орієнтовані на забезпечення БДР велосипедистів. Для її досягнення передбачається виконання таких завдань: 1) аналіз нововведень ПДР (згідно постанови КМУ від 29.09.2021 № 1091 [6]), які удосконалюють суспільні відносини велосипедистів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі; 2) узагальнення обмежень, які ставляться до технічного стану велосипеда та умов перевезень вантажу чи пасажирів, при порушенні котрих забороняється експлуатація цього виду немеханічних транспортних засобів.

**Виклад основних результатів дослідження.** Велосипед (за визначенням ПДР – *уточнено нами*) – транспортний засіб, крім крісел колісних, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому, а відповідно велосипедист – особа, яка керує велосипедом. Велосипедист відноситься до визначених (традиційних) учасників дорожнього руху (тобто мають визначений правовий статус особи, яка керує велосипедом, має обов'язки і права згідно підрозділу 6 ПДР, на відміну від осіб, які пересуваються завдяки моноколесу, гіроскутеру, самокату, електросамокату тощо, правове положення котрих як учасників дорожнього руху на даний час в суспільстві обговорюється) [6].

Разом з тим необхідно враховувати, що особи, які ведуть велосипед, прирівнюються до пішоходів. Таким чином, незначна швидкість переміщення цього учасника дорожнього руху (як пішохода, так і велосипедиста) в окремих випадках створює перешкоди на проїзній частині для руху більш швидкісних і великогабаритних механічних транспортних засобів, що призводить внаслідок недотримання останніми бокового інтервалу при обгоні чи повороті до зіткнення з велосипедистами, наїзду на них (особливо в темний час доби) тощо [7; 8].

У відповідності до внесених змін у ПДР (постанова Кабінету Міністрів України від 29.09.2021 року № 1091) запроваджено такі нововведення щодо удосконалення організації руху велосипедистів та для створення безпечних умов щодо їх переміщення [6]:

1) надано визначення новим дефініціям, зокрема, **велосипедній доріжці** як доріжці з покриттям *поза межами проїзної частини* вулиці та/або дороги, розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху на велосипедах, і позначена дорожнім знаком 4.14 та горизонтальною розміткою 1.36, 1.37;

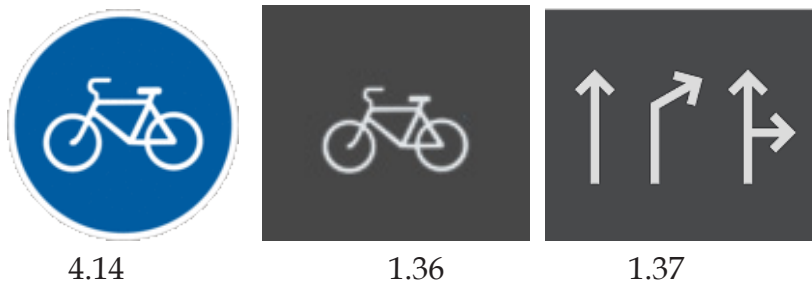


Рис. 1. Дорожній знак 4.14 та дорожня розмітка 1.36, 1.37



5.88

Рис. 2. Дорожній знак 5.88

2) уточнено визначення **велосипедної смуги** як смуги, котра призначена для руху на велосипедах *у межах проїзної частини* вулиці та/або дороги, яка позначена дорожнім знаком 5.88 та відповідною горизонтальною дорожньою розміткою;

3) введено новий термін «**велосипедний переїзд**», котрий характеризує його як місце перетину

велосипедистами проїзної частини *в межах перехрестя або поза ними*, позначене дорожньою розміткою 1.15. При цьому в п. 6.5 ПДР запроваджено вимогу, згідно з котрою велосипедисти повинні переїжджати проїзну частину дороги по велосипедному переїзді, а у разі його відсутності – відповідно до вимог ПДР. У місцях, де рух регулюється, велосипедисти повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора.



1.15

Рис. 3. Дорожня розмітка 1.15

Також змінився не тільки порядковий номер наказового дорожнього знаку 4.12 «Доріжка для велосипедистів» (став 4.14), але й уточнено порядок переміщення нею («Рух на велосипедах. Дозволяється рух із швидкістю пішохода особам, які рухаються в кріслах колісних. Якщо немає тротуару або пішохідної доріжки, дозволяється також рух пішоходів»). Відповідно запроваджено дорожній знак 4.15 «Кінець доріжки для велосипедистів» (визначає кінець доріжки, позначеної знаком 4.14).



4.14

4.15

Запроваджено й такий новий дорожній наказовий знак як 4.17 «Доріжка для пішоходів і велосипедистів», котрий регламентує одночасний рух цією доріжкою пішоходів і велосипедистів (дозволяється рух із швидкістю пішохода особам, які рухаються в кріслах колісних).



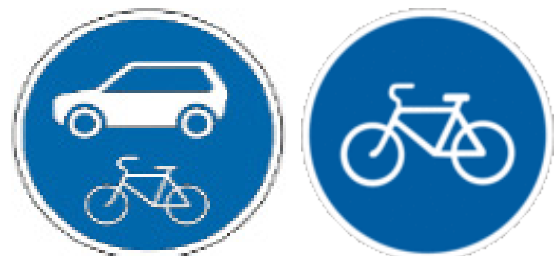
4.17

4.18

Рис. 4. Дорожні знаки 4.14, 4.15, 4.17 та 4.18

Ще одним нововведенням в чинні ПДР є запровадження дорожнього знаку цієї групи 4.18 «Суміжні пішохідна та велосипедна доріжки». Цим знаком регламентується рух пішоходів та велосипедистів відповідно по пішохідній та велосипедній доріжках, які прилягають одна до одної, але розмежовані розміткою 1.1 або кольором покриття. Також цією доріжкою дозволяється рух із швидкістю пішохода по будь-якій з доріжок особам, які рухаються в кріслах колісних [6].

Для впорядкування руху велосипедистів проїзною частиною дороги запроваджено такий новий дорожній знак як 4.23 «Дорога для суміщеного руху легкових автомобілів та велосипедистів». Ним позначається початок вулиць і доріг місцевого значення (крім пішохідних вулиць), призначених для суміщеного руху велосипедистів і легкових автомобілів. Відповідно дорожній знак 4.24 «Кінець дороги для суміщеного руху легкових автомобілів та велосипедистів» позначає кінець вулиць і доріг місцевого значення (крім пішохідних вулиць), призначених для суміщеного руху велосипедистів і легкових автомобілів [6].



4.23

4.24

Рис. 5. Дорожній знак 4.23 та 4.24



5.11

Рис. 6. Дорожній знак 5.11



5.88

5.89



7.9

Рис. 7. Дорожні знаки 5.88 та 5.89, табличка 7.9



5.90

5.91

Рис. 8. Дорожні знаки 5.90 та 5.91



5.92.1

5.92.2

Рис. 9. Дорожні знаки 5.92.1 та 5.92.2



5.93.1

5.93.2

Рис. 10. Дорожні знаки 5.93.1 та 5.93.2



5.94.1

5.94.2

Рис. 11. Дорожні знаки 5.94.1 та 5.94.2

Також необхідно відзначити внесені зміни до групи інформаційно-вказівних знаків: у відповідності до вимог дорожнього знаку 5.11 «Смуга для руху маршрутних транспортних засобів» розуміється смуга, яка призначена для руху транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, та велосипедистів, якщо рух такою смугою здійснюється попутно загальному потоку транспортних засобів.

Знаком 5.88 «Велосипедна смуга» позначається виділена на проїзній частині велосипедна смуга. Якщо велосипедна смуга відокремлена від основної проїзної частини розміткою 1.2 (широка суцільна лінія), знак 5.88 у поєднанні з табличкою 7.9 розташовується над виділеною велосипедною смугою на її початку та повторюється після кожного перехрестя до її закінчення. Відповідно дорожній знак 5.89 «Кінець велосипедної смуги» позначає кінець смуги для руху велосипедистів, позначеної знаком 5.88.

Із запровадженням дорожнього знаку 5.90 «Зона для пішоходів і велосипедистів» позначається початок виділеної зони для суміщеного руху пішоходів і велосипедистів, на території якої проїзд інших транспортних засобів заборонено. Відповідно запровадженням дорожнього знаку 5.91 «Кінець зони для пішоходів і велосипедистів» позначається кінець виділеної зони для суміщеного руху пішоходів і велосипедистів.

Введенням дорожніх знаків 5.92.1 і 5.92.2 «Велосипедний переїзд» позначається організований переїзд велосипедистів через проїзну частину.

Також нововведеними дорожніми знаками 5.93.1 і 5.93.2 «Суміжні пішохідний перехід та велосипедний переїзд» позначаються місця, де пішохідний перехід і велосипедний переїзд розташовані поруч на відстані не більше ніж 0,4 м один від одного.

Для впорядкування руху велосипедистів та інших транспортних засобів завдяки дорожньому знаку 5.94.1 «Дорога із зустрічною велосипедною смугою» існує можливість для позначення дороги, на якій по спеціально виділеній і відокремленій розміткою смузі, організовано рух велосипедистів у зустрічному до загального потоку транспортних засобів напрямку. Відповідно дорожній знак 5.94.2 «Кінець дороги із зустрічною велосипедною смугою» позначає кінець дії знака 5.94.1.

Завдяки дорожнім знакам 5.95.1 і 5.95.2 «Виїзд на дорогу з одностороннім рухом і зустрічною велосипедною смугою» позначається виїзд на дорогу з одностороннім рухом за наявності на ній велосипедної смуги, рух якою здійснюється назустріч загальному транспортному потоку.

Також внесені зміни й у групу табличок до дорожніх знаків. Зокрема, завдяки нововведеним табличкам 7 групи дорожніх знаків 7.29.1-7.29.6 «Напрямок руху велосипедистів», які застосовуються із знаками 4.14, 4.17 і 4.18 для інформування велосипедистів про напрямок руху, одно чи двосторонній рух велосипедною доріжкою, доведена додаткова інформація зменшує кількість конфліктних ситуацій як між самими велосипедистами, так і з іншими учасниками дорожнього руху (пішоходами, механічними транспортними засобами, кріслами колісними, котрими керують особи з інвалідністю) [6].

Зміни щодо регулювання дорожнього руху велосипедистів торкнулися й дорожньої розмітки. Зокрема, горизонтальна на розмітка 1.13 позначає місце, де водій (велосипедист) повинен у разі потреби зупинитися і дати дорогу транспортним засобам, що рухаються по перехрещуваній дорозі.

Дорожньою розміткою 1.14.1, 1.14.2, 1.14.3 («зебра», у тому числі червоно-білого кольору) позначають нерегульований і регульований пішохідний перехід на проїзній частині дороги чи на велосипедній доріжці, зокрема 1.14.2 – пішохідний перехід з підвищеною вірогідністю виникнення дорожньо-транспортних пригод, 1.14.3 – місце переходу осіб з порушенням зору [6].

Дорожньою розміткою 1.15 (велосипедний переїзд) позначається місце, де велосипедна доріжка чи доріжка для вершників перетинає проїзну частину, в'їзд чи виїзд з прилеглої території, а також де велосипедна доріжка та доріжка для вершників перетинаються між собою.

Дорожньою розміткою 1.28.1 позначається виділену смугу для суміщеного руху маршрутних транспортних засобів та велосипедистів; розмітка 1.28.2 позначає доріжку, призначену для суміщеного руху пішоходів та велосипедистів, застосовується із знаком 4.17; горизонтальною розміткою 1.28.3 позначається проїзна частина вулиць і доріг населених пунктів місцевого значення, де дозволено змішаний рух велосипедистів і транспортних засобів у попутному напрямку [6].

Дорожньою розміткою 1.36 позначається доріжку для велосипедистів за межами проїзної частини та виділену на проїзній частині велосипедну смугу, яка відокремлена від проїзної частини широкою суцільною розміткою. Розмітка 1.37 позначає дозволені напрямки руху на велосипедній доріжці, велосипедній смузі.

Безпека велосипедистів на дорозі також залежить від технічного стану велосипеда, що забезпечується профілактичними (щоденними) заходами, котрі повинен вживати безпосередньо сам велосипедист. Зокрема, це стосується щоденної перевірки перед поїздкою на велосипеді

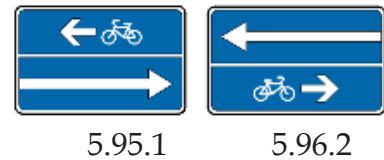


Рис. 12. Дорожні знаки 5.95.1 та 5.96.2

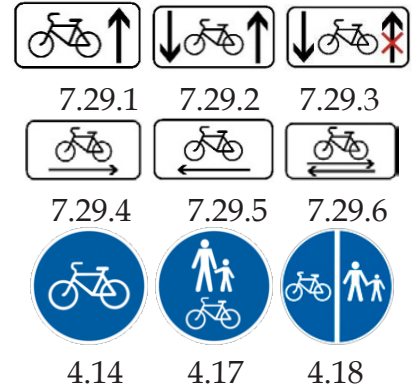


Рис. 13. Таблички 7.29.1-7.29.6 до дорожніх знаків 4.14, 4.17 та 4.18

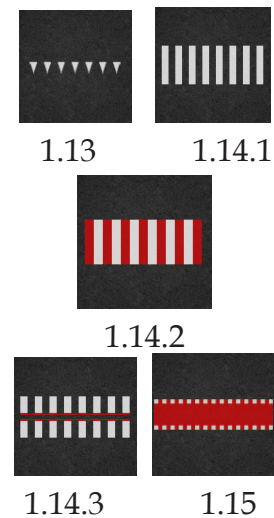


Рис. 14. Дорожня розмітка 1.14.1-1.14.3 та 1.15



Рис. 15. Дорожня розмітка 1.28.1-1.28.3





1.36

1.37

**Рис. 16. Дорожня розмітка 1.36, 1.37**

таких аспектів, як: 1) технічний стан гальм та працездатність дзвінка (звукового сигналу); 2) огляд зовнішнього вигляду ланцюгової передачі та технічного стану ланцюга; 3) переконались, що в камерах коліс достатній тиск повітря, а сидіння відрегульоване за зростом; 4) перевірити кріплення керма.

На безпеку велосипедиста безпосередньо впливає використання ним велошолома: предметів захисту для цього учасника дорожнього руху є багато, але одне беззаперечно – він мав би бути у кожного, особливо у дітей. При виборі шолому необхідно акцентувати увагу на тому, щоб він був індивідуального розміру і добре сидів на голові, був комфортним та легким, надійно застібався.

Задля підвищення безпеки при їзді на велосипеді цей транспортний засіб повинен бути оснащений справними механізмами та приладами: 1) гальмами – передніми та задніми (за винятком велосипедів з фіксованою передачею, де гальмування відбувається за рахунок зворотнього ходу педалей. Обираючи такий тип велосипеда, велосипедист повинен усвідомлювати те, що це значно знижує рівень його безпеки під час їзди); 2) механічним дзвінком або іншим сигналом (пневматичних, електричним тощо); 3) засобами освітлення (для їзди вночі); 4) задньою мигалкою чи світловідбивачем червоного кольору (також білим катафотом спереду, жовтими світловідбивачами на педалях, якщо дозволяє конструкція).

Окремо ставляться вимоги до одягу велосипедиста для забезпечення безпечної їзди на велосипеді. Зокрема, основне правило при виборі одягу для велопоїздки – бути добре видимим на дорозі й комфортним для велосипедиста. Одяг не має обмежувати рухи людини. Також слід намагатися уникати надто просторого й довгого одягу, щоб його частини не потрапляли у спиці коліс, зачіпалися педалями чи потрапляли між ланцюгом і зубами шестерень. Доцільно надавати перевагу максимально яскравому одягу – щоб бути помітним здалеку водіями інших (механічних) транспортних засобів. Для цього стане у нагоді жилет жовтогарячого або салатого кольору зі світловідбивними смугами.

Для уникнення створення аварійних ситуацій велосипедистам необхідно правильно користуватися попереджувальними сигналами. Їх потрібно показувати перед зупинкою, перестроюванням, виконанням поворотів або розворотів: під час повороту або перестроювання праворуч потрібно витягнути вбік праву руку, ліворуч – ліву; якщо велосипедист хоче зупинитися, йому потрібно підняти вгору будь-яку випрямлену руку. Подавати велосипедистові сигнал рукою необхідно завчасно, щоб водії мали змогу його помітити. Припиняти подачу сигналу потрібно безпосередньо перед виконанням маневру.

Під час їзди велосипедистів у складі групи знаки першим подає ведучий, а члени групи їх негайно повторюють. Усе це необхідно робити для того, щоб водій автомобіля не збив велосипедиста.

Також на створення небезпечних ситуацій може впливати перевезення на велосипеді вантажу та пасажирів. Перевезення багажу (пасажирів) можливе у тому разі, якщо він не заважає керувати велосипедом. Також багаж не повинен перешкоджати їзді іншим учасникам дорожнього руху. Не можна перевозити: 1) вантаж, який виступає більше ніж за 1 м спереду або ззаду та 0,4 м ліворуч чи праворуч від велосипеда; 2) якщо він не перевищує встановлені габарити, але реально заважає керувати велосипедом. Наприклад, мішок із картоплею, гирі, наповнені відра тощо [6].

На особливу увагу заслуговують діти, які їздять на велосипеді. Малюки до 7 років повинні кататися у безпечних для цього місцях (стадіони, майданчики, парки тощо).

Рухатися дорогою на велосипеді дозволяється тільки особам, які досягли 14-річного віку. У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості їм також потрібно вмикати ліхтарі та мигалки. Їзда без світла є однією із найпоширеніших причин ДТП з летальними наслідками. Дітей до 7 років потрібно перевозити на додатковому сидінні, котре обладнане надійно закріпленими підніжками [9].

Також потрібно постійно пам'ятати про існуючі обмеження, які заборонено порушувати при їзді на велосипеді. Зокрема, забороняється рух проїзною частиною, якщо є вело доріжка (вело смуга). Велосипедист має право переїжджати через дорогу тільки на велосипедному переїзді, що з'єднує велодоріжки з різних боків проїзної частини дороги. У випадку наявності лише пішохідного переходу велосипедист повинен перейти дорогу, ведучи велосипед поруч. Порівняно з пішоходами, велосипедист може розвинути досить високу швидкість, що становить небезпеку для пішоходів. Забороняється рух по тротуарах (крім дітей до 7-ми років на дитячих велосипедах під наглядом дорослих). За відсутності тротуарів, пішохідних, велосипедних доріжок або у випадку неможливості пересуватися ними, велосипедисти можуть використовувати узбіччя. Забороняється під час руху триматися за інший транспортний засіб; їздити не тримаючись за кермо та знімати ноги з педалей; перевозити пасажирів на велосипеді (за винятком дітей до 7 років на додатковому сидінні, котре обладнане надійно закріпленими підніжками).

*Висновки дослідження.* Провівши критичний аналіз нормативно-правової бази в галузі БДР в частині організації дорожнього руху велосипедистів, можемо зробити наступні узагальнення.

1. Сучасний стан забезпечення БДР в частині експлуатації велосипедів на проїзній частині дороги вимагає подальших кроків щодо створення сприятливих умов для велосипедистів, а також удосконалення профілактичної роботи з різновіковими категоріями цих учасників (дітьми, молоддю, людьми похилого віку, особами з інвалідністю тощо).

2. Запровадження нових дорожніх знаків дає можливість водіям механічних транспортних засобів додатково звертати увагу на цю категорію учасників дорожнього руху, враховуючи наступні дорожні умови: 1) розміщення та відповідного позначення на проїзній частині велосипедних смуг, велосипедних переїздів; 2) виокремлення велосипедної доріжки з покриттям та її розташування за межами проїзної частини дороги; 3) можливого використання велосипедистами для свого руху смуги для маршрутних транспортних засобів; 4) користування пішохідними доріжками в дозволених випадках.

3. Внесені зміни до дорожньої розмітки сприяють конкретизації таких параметрів велосипедного руху, як напрямок руху велосипедистів, розмежування руху велосипедистів та пішоходів, велосипедистів та механічних транспортних засобів тощо.

4. Окрему проблему в системі забезпечення БДР становить необхідність встановлення нагляду за належним технічним станом велосипеда (станом рульового керування, гальм та ін.), а також обладнання немеханічного транспортного засобу звуковим сигналом, світлоповертачами та ліхтарями (фарами).

5. У зв'язку із недостатнім захистом велосипедиста від можливості отримання травм внаслідок падінь, впливу механічних транспортних засобів, інших негативних зовнішніх факторів потребує дотримання цим учасником дорожнього руху вимог щодо відповідного екіпування (зручний одяг з світлоповеральними елементами, велошолом, наколінники, дзеркала заднього виду тощо).

6. Важливою умовою для безпечного керування велосипедом на дорозі є відповідність особи велосипедиста віковим обмеженням. На особливу увагу заслуговують

малолітні діти (особи до досягнення 14-річного віку), які можуть керувати велосипедом тільки за межами дороги і в супроводі/під наглядом дорослих.

7. Для уникнення створення велосипедистами аварійних ситуацій важливо дотримання ними таких умов, як: 1) необхідність правильно використовувати попереджувальні сигнали, зокрема, котрі подаються руками; 2) виконувати правила щодо їзди велосипедистів групами; 3) дотримуватись вимог ПДР щодо перевезення на велосипеді пасажирів та/або вантажів, буксирування тощо.

*Перспективними напрямками для подальших досліджень можуть бути наступні: 1) дослідження потенційних можливостей використання велосипедів у діяльно і підрозділів патрульної поліції; 2) вивчення зарубіжного досвіду організації велосипедного руху; 3) сучасні засоби забезпечення безпеки особи, яка керує велосипедом.*

### Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ (із змінами станом на 01.01.2022). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 10.02.2022).

2. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» : Указ Президента України від 12.01.2015 року № 5/2015. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (дата звернення: 10.02.2022).

3. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430 (із змінами станом на 07.04.2021). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13> (дата звернення: 10.02.2022).

4. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження КМУ від 7 квітня 2021 р. № 321-р. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KR210321.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR210321.html) (дата звернення: 10.02.2022).

5. Статистика за 2021 рік. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 21.02.2022).

6. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (із змінами в редакції постанови КМ України від 29.09.2021 № 1091). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 26.01.2022).

7. Вайда Т.С. Основи керування і безпека дорожнього руху. Методика проведення занять з автомобільної підготовки : навч.-метод. посіб. для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України] / Т.С. Вайда, В.П. Маковій, Н.В. Шахман. 2-е вид., розшир. та доповн. Х.: Харків юридичний, 2012. 515 с.

8. Вайда Т.С. Професійна етика водія та культура водіння. Методика проведення занять з автомобільної підготовки : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України. вид-ня друге, доповн. Харків: Харків юридичний, 2013. 264 с.

9. Касянчук В. Правила безпечної їзди на велосипеді. URL: <https://ns-plus.com.ua/2020/06/16/pravyla-bezpechnoyi-yizdy-na-velosypedi/> (дата звернення: 21.02.2022).