



ДЕПУТАТ
КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ У МІСЬКІЙ ОБЛАСТІ

"17" вересня 2018 р.

№ 02/279/08/069-1371

Керівнику Головного управління Національної поліції у м. Києві

Крищенку А. С.

✓ Начальнику управління патрульної поліції в м. Києві

Зозулі Ю. Г.

ДЕПУТАТСЬКЕ ЗВЕРНЕННЯ

про надання інформації щодо можливостей запровадження в м. Києві концепції, яка дозволить зменшити кількість летальних випадків на дорогах

Шановний Андрію Євгеновичу!

Шановний Юрію Георгійовичу!

Минулого року в Україні трапилося чимало резонансних ДТП із летальними наслідками. Але є винятки – у Швеції за останні 20 років кількість смертельних випадків на дорогах зменшилася практично в два рази, з огляду на впровадження концепції Vision Zero, ціллю якої є нульова смертність, а головний принцип полягає у тому, що летальні випадки та серйозні травми на дорогах є неприйнятними.

Концепція ставить на меті наблизити кількість смертей на дорогах до нуля. На чільне місце ставиться безпека руху, а відповідальність за неї розподіляється як між учасниками руху, так і між проектувальниками вулиць, патрульними службами і виробниками автомобілів.

Загальними тенденціями такої концепції є:

- 1) обмеження швидкості, яке залежить від потенційних небезпек на дорозі та встановлення камер, що відстежують швидкість. Та, за словами Матса-Оке Беліна, одного із розробників концепції, їхня основна задача – не штрафувати людей, а застерігати від перевищення швидкості: «Ми встановлюємо поруч з камерами плакати, де пишемо, що тут потрібно дотримуватися встановленої швидкості, адже раніше траплялися аварії. Ми не ловимо порушників і не ставимо на меті заробити на цьому гроші».
- 2) Вдосконалення інфраструктури - правильно організований рух, що не залишає можливостей для смертельних аварій. Хорошим прикладом цього є кругові перехрестя. Автори концепції стверджують, що звичні нам хрестові – мають високу пропускну здатність та, насправді, спричиняють меншу кількість ДТП, проте зіткнення на них часто призводять до тяжких наслідків. При круговому русі зменшується швидкість та змінюються кути зіткнень. Отже, зменшується й ризик серйозних аварій.

Популярними стали дороги типу «2+1» із захисним бар'єром (середня смуга змінює напрямок кожні кілька кілометрів). Така система дозволяє убезпечити від лобових зіткнень навіть на вузьких приміських шляхах. Крім того, щоб зменшити ризики у разі з'їзду автомобіля з дороги, шведські дорожні служби розчистили узбіччя та встановили там додаткові огорожі.

Ще одним хорошим вдосконаленням є островці безпеки. Звуження дороги у місцях їх встановлення зазвичай стимулює водіїв скидати швидкість, бути уважнішими та унеможлиблює обгін. Крім того, такі островці комфортні для пішоходів: маючи змогу перетинати смуги по черзі, останні почуваються безпечніше та роблять менше помилок.

З огляду на вищевикладене та керуючись ст. 13 Закону України «Про статус депутатів місцевих рад», прошу Вас, в межах Вашої компетенції, розглянути питання та надати інформацію щодо можливості запровадження в м. Києві концепції, на основі кращих європейських прикладів, яка дозволить зменшити кількість летальних випадків на дорогах

Про результати даного депутатського звернення прошу Вас повідомити за адресою: 04215, м. Київ, пр-т Свободи, 26-Б (тел. 063 828 39 79) у встановлений чинним законодавством строк.

З повагою

Депутат
Київської міської ради

КИЄВВЛАСТЬ



В. П. Сторожук