



Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса
Національної академії правових наук України

Український барометр безпеки дорожнього руху

2023

Звіт про результати анкетування
щодо стану безпеки дорожнього
руху



ВІДДІЛ КРИМІНОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ВИВЧЕННЯ ПРОБЛЕМ
ЗЛОЧИННОСТІ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. В. СТАШИСА
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ ПРАВОВИХ НАУК УКРАЇНИ

УКРАЇНСЬКИЙ БАРОМЕТР БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Звіт про результати анкетування
щодо стану безпеки дорожнього руху

Електронне наукове видання

Харків
«Право»
2023

DOI: <https://doi.org/10.31359/9786178411558>

УДК [656.1-049.5+351.811](477)(0.034)

У45

*Рекомендовано до друку вченою радою
Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В.В. Сташиса Національної академії правових наук України
(протокол № 13 від 28 листопада 2023 р.)*

The Ukrainian Road Safety Barometer is a publication that presents the results of a survey of the public, drivers, law enforcement officers and members of NGOs dealing with road safety issues in Ukraine. The results are presented in the form of diagrams for easy perception. The survey shows the respondents' assessment of the state of road safety in the regions of Ukraine, the level of public perception of traffic rules, proposals to reduce road accidents, etc.

For researchers, lecturers, postgraduate students, students of law schools and faculties, law enforcement officers, and a wide range of readers.

Український барометр безпеки дорожнього руху : звіт про результати анкету-
У45 вання щодо стану безпеки дорожнього руху : електрон. наук. вид. / [Аліна Калініна,
Максим Колодяжний, Сабріє Шрамко] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад.
В. В. Сташиса НАПрН України. – Харків : Право, 2023. – 55 с. – DOI: <https://doi.org/10.31359/9786178411558>.

ISBN 978-617-8411-55-8

У виданні презентовано результати анкетування громадськості, водіїв автотранспорту, працівників правоохоронних органів і членів громадських організацій, які опікуються проблемами безпеки на дорогах України. Для зручності сприйняття результати представлено у виді діаграм. Опитування демонструє оцінку респондентами стану безпеки дорожнього руху в регіонах України, рівень сприйняття громадянами правил дорожнього руху, пропозиції щодо зниження аварійності на шляхах тощо.

Для науковців, викладачів, аспірантів, студентів юридичних навчальних закладів і факультетів, працівників правоохоронних органів, а також широкого кола читачів.

УДК [656.1-049.5+351.811](477)(0.034)

*Видання в електронному вигляді розміщується у відкритому доступі на сайті
НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
в розділі «Електронні джерела» (<http://surl.li/axvurw>) вкладки «Інфонідтримка».*

*Для опису видання чи посилання на нього слід використовувати цифровий
ідентифікатор об'єкта (DOI) або пряме посилання на збірник.*

© Науково-дослідний інститут вивчення
проблем злочинності імені академіка
В. В. Сташиса НАПрН України, 2023

ISBN 978-617-8411-55-8

ЗМІСТ

Вступне слово	4
<i>Сабріє Шрамко</i> Результати опитування громадян про стан дотримання правил дорожнього руху	5
<i>Аліна Калініна</i> Результати опитування громадян, які керують транспортними засобами, щодо стану дотримання правил дорожнього руху в Україні	19
<i>Сабріє Шрамко</i> Результати опитування співробітників патрульної поліції щодо проблеми безпеки дорожнього руху в Україні	30
<i>Максим Колодяжний, Аліна Калініна</i> Результати опитування членів громадських організацій та активістів щодо безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні	44

ВСТУПНЕ СЛОВО

У всіх розвинених державах світу суспільна думка відіграє особливу (а інколи й вирішальну) роль для визначення вектору розвитку безлічі питань суспільного життя. У науковому вимірі її вивчення – це окремий методологічний пласт, що об'єднує групу методів, таких як анкетування, опитування, інтерв'ю та ін. Використання цих методів у науковому дослідженні забезпечує його повноту та всебічність, підкреслює соціальну значущість та практичну спрямованість.

Дослідження проблем автотранспортної злочинності та можливостей запобігання їй, що здійснюється творчим колективом відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України у межах розроблення теми фундаментального дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (реєстр. № УкрІНТЕІ 0120U105615), обов'язково має базуватися не лише на теоретичному та емпіричному вивченні проблеми, а й на результатах ознайомлення із думкою громадськості, працівників патрульної поліції, активістів, які опікуються проблемами безпеки дорожнього руху. Адже суспільна думка – це потужний індикатор виявлення тих чи інших ключових проблем, вирішення яких сприятиме загальному позитивному результату. Її зміни в часі можна порівняти зі стрілкою барометру, положення якої визначає реальний стан безпеки дорожнього руху: від гостро негативного до цілковито позитивного.

Результати опитування різних груп респондентів під час кримінологічного дослідження автотранспортної злочинності та супутніх їй фонових явищ можна з упевненістю визначити як «Український барометр безпеки дорожнього руху».

Сабріє ШПРАМКО

Кандидат юридичних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

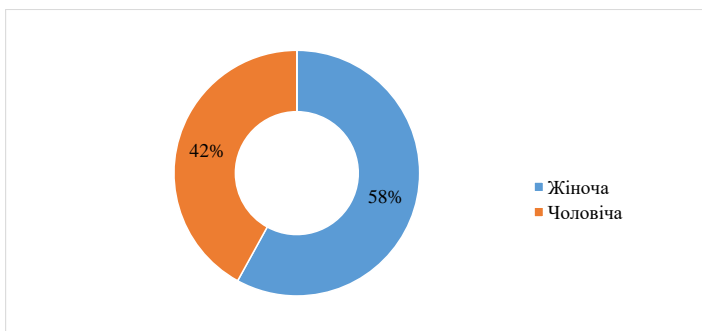
ORCID: 0000-0002-4453-9118

РЕЗУЛЬТАТИ ОПИТУВАННЯ ГРОМАДЯН ПРО СТАН ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

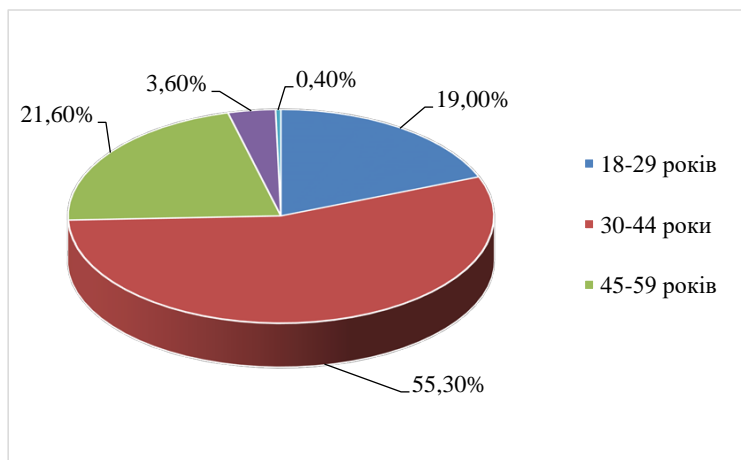
Всеукраїнське опитування проводилося із грудня 2022 року по листопад 2023 р. за допомогою програмного забезпечення «Google Forms».

Всього опитано: 2 194 респондентів

1. Стать респондентів



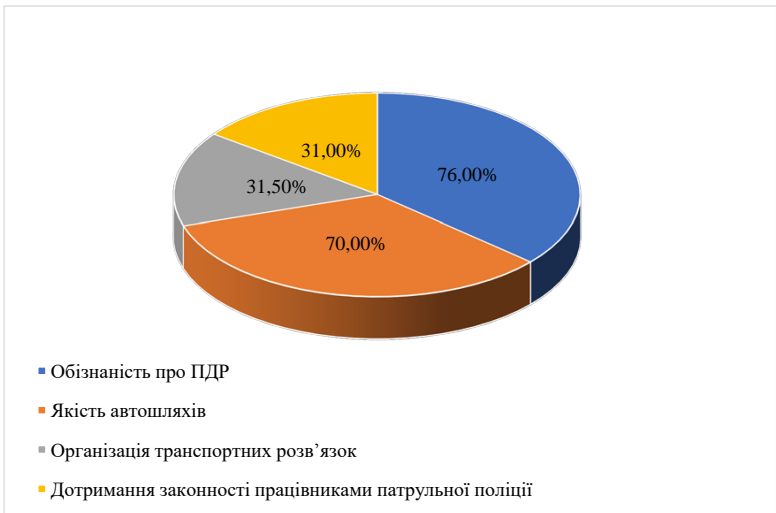
2. Вік респондентів



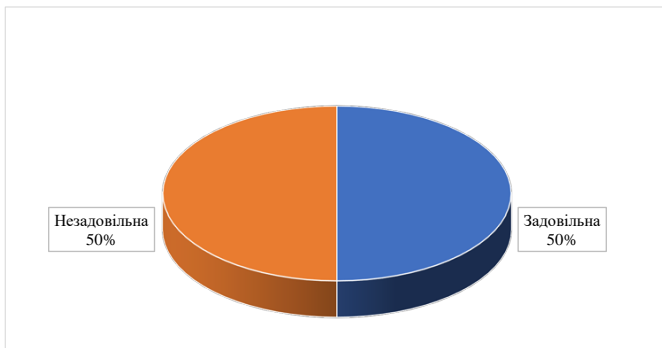
3. До якої категорії учасників дорожнього руху відносить себе респондент



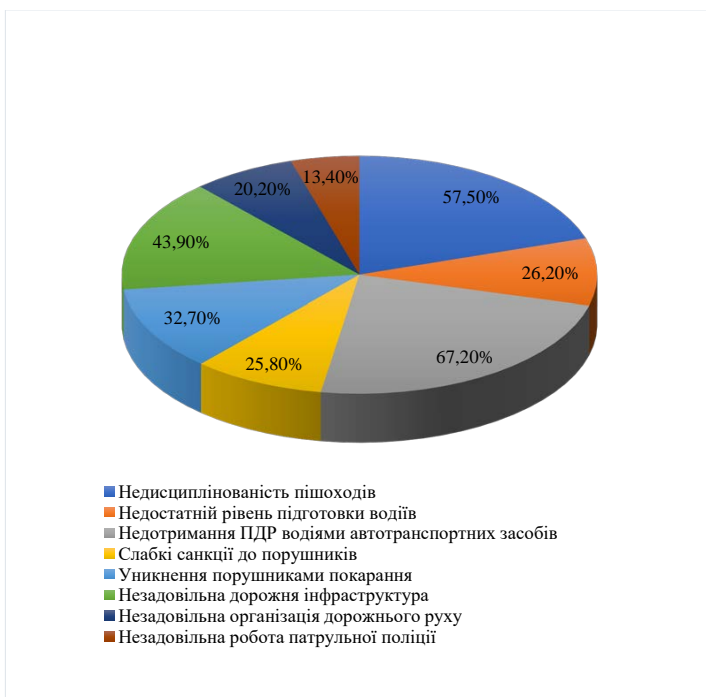
4. Питання у сфері безпеки дорожнього руху, які на думку громадян є найбільш актуальними на теперішній час



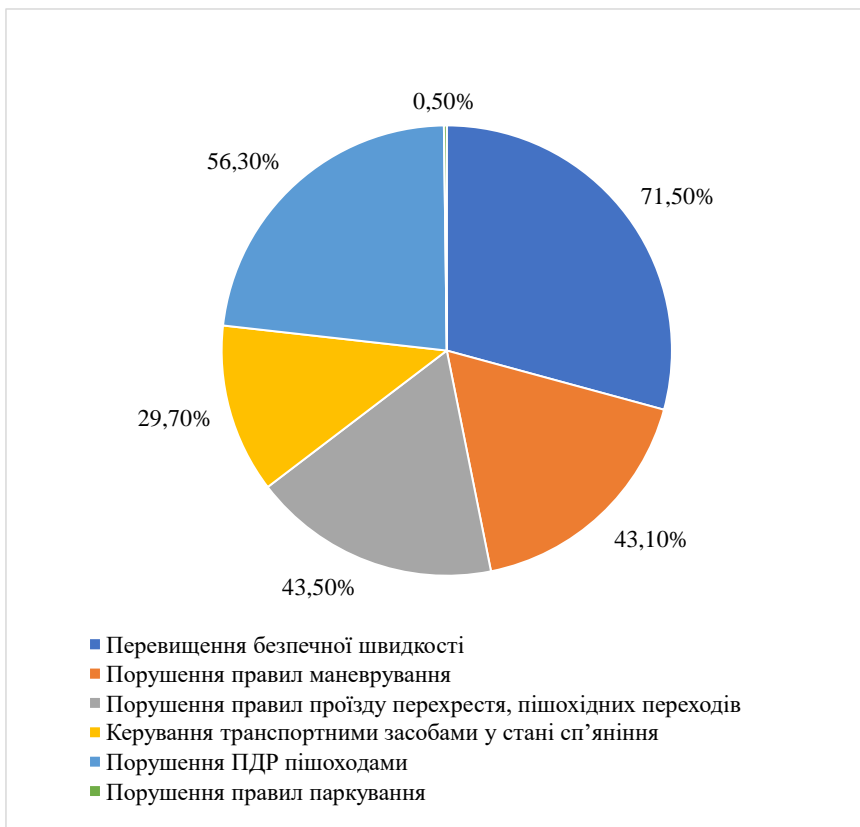
5. Власна оцінка опитуваних щодо стану безпеки дорожнього руху у регіоні, де вони проживають



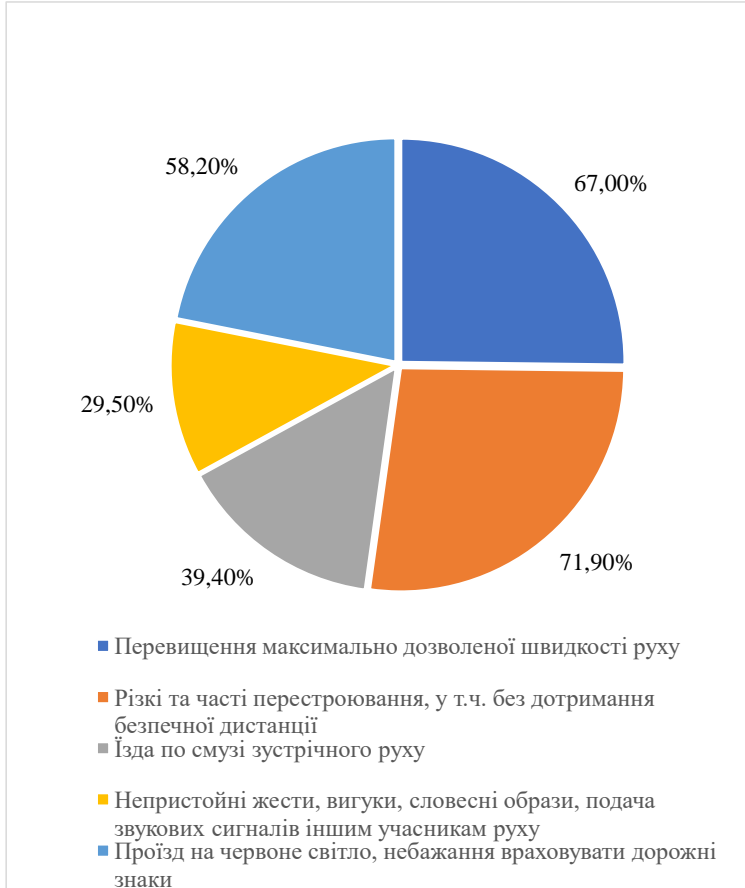
6. Причини незадовільного стану безпеки дорожнього руху на думку тих респондентів, які надали йому таку оцінку (показник перевищує 100 %)



7. Види найчастіших порушень правил дорожнього руху на думку респондентів

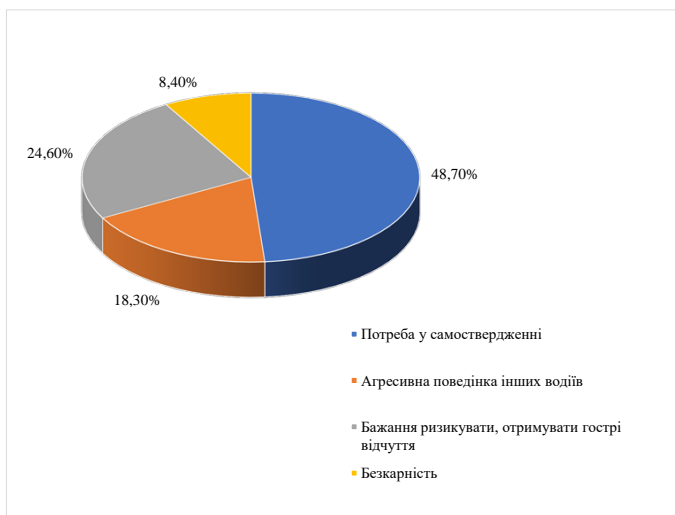


8. Що, на думку респондентів, означає термін «агресивне водіння»¹

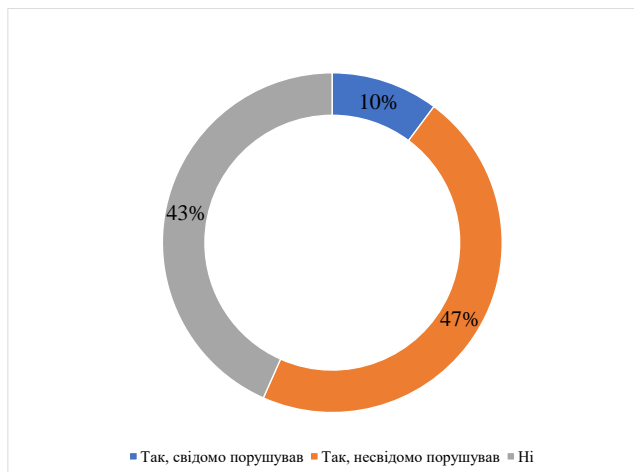


¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

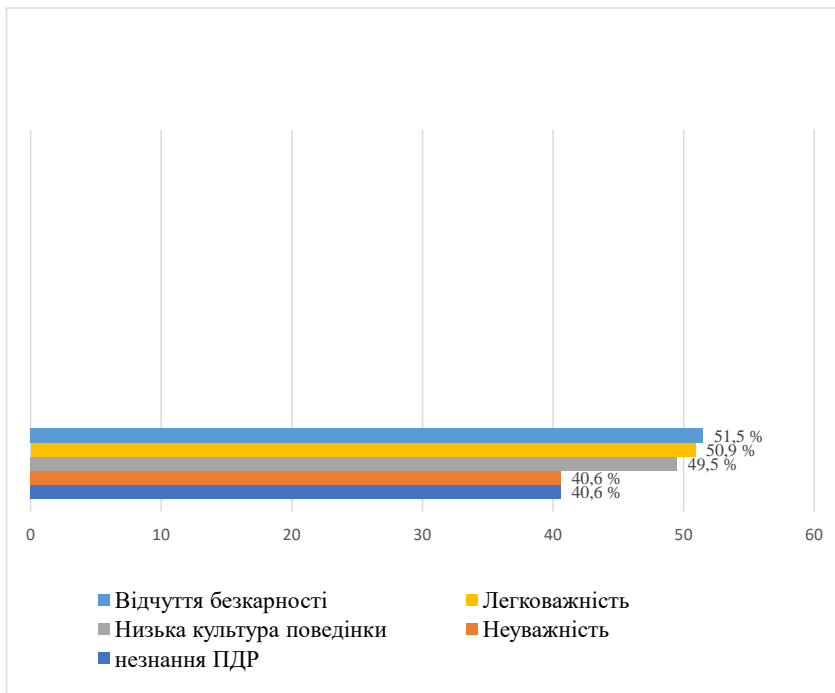
9. Причини вдавання водіями до «агресивного водіння»



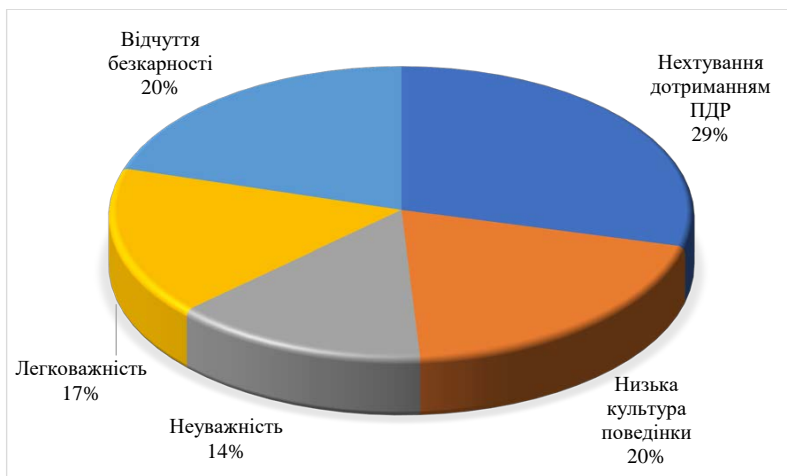
10. Чи порушували респонденти ПДР



11. Причина порушення ПДР пішоходами



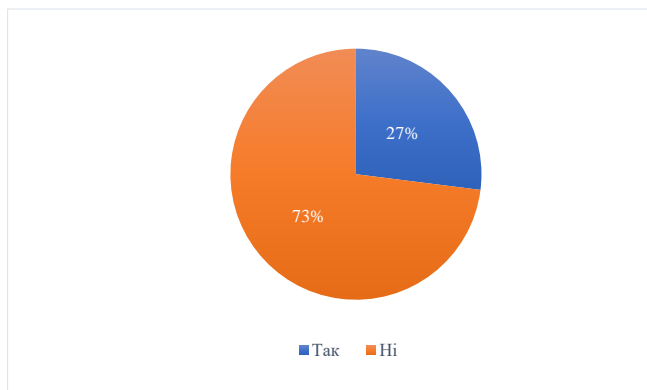
12. Причини порушення ПДР водіями



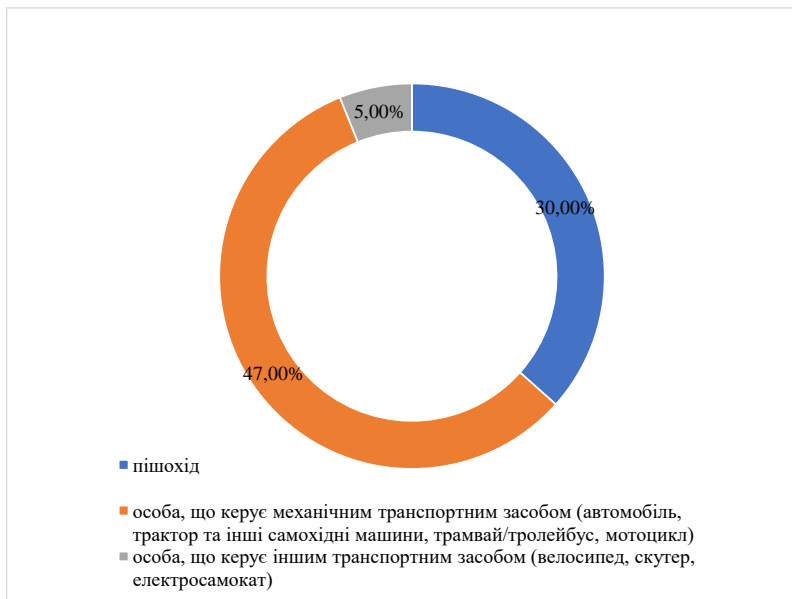
13. Що сприятиме зниженню аварійності на автошляхах? (більше 100 %)



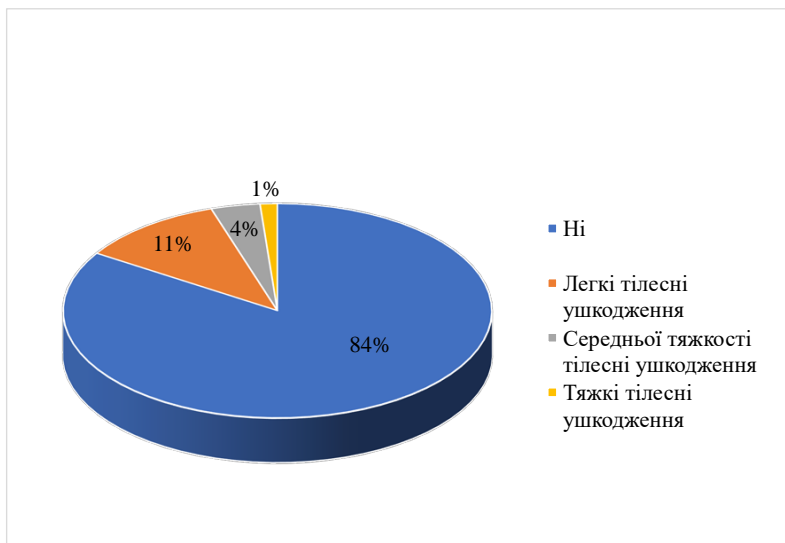
14. Чи ставав респондент / респондентка учасником ДТП



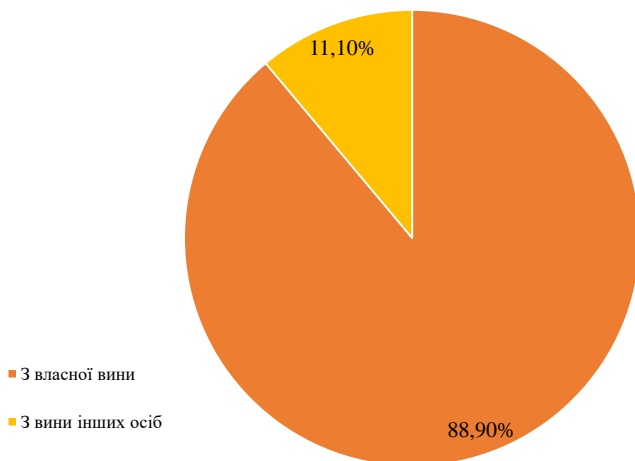
15. Статус респондента / респондентки, якщо вони ставали учасником ДТП



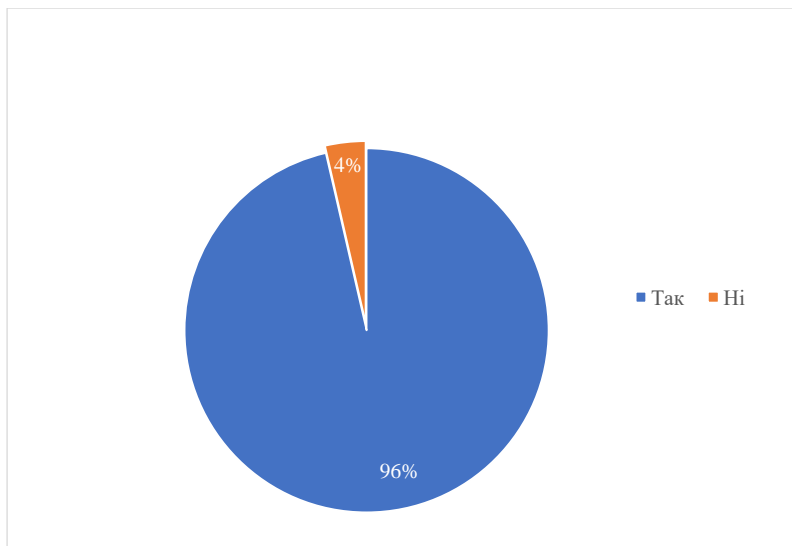
16. Чи отримував учасник ДТП травми



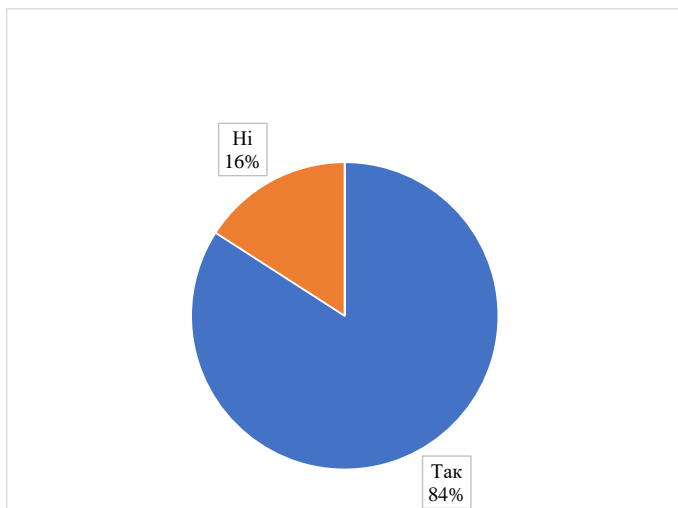
17. З чиєї вини сталося ДТП, учасником якого був респондент / респондентка



18. Чи дотримуються респонденти ПДР, коли вони перебувають у статусі пішохода



19. Чи використовують респонденти ремені безпеки під час руху, коли перебувають у статусі пасажир легкового транспорту



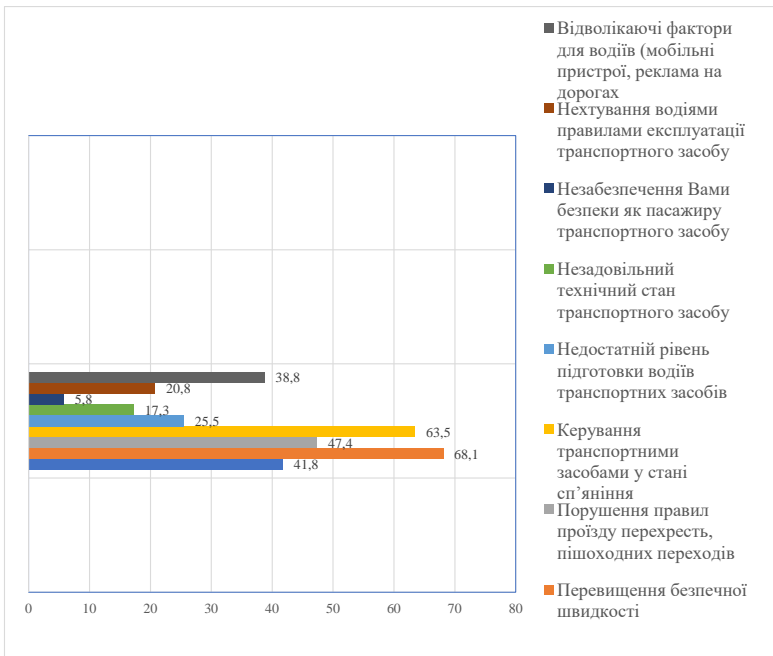
20. Чи використовують респонденти автокрісла для перевезення дітей



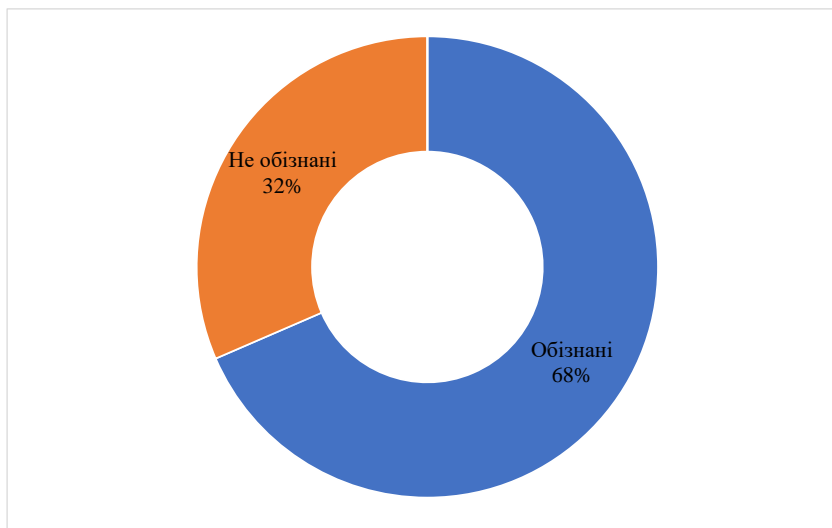
21. Чи використовують респонденти у темний час доби світловідбиваючі елементи



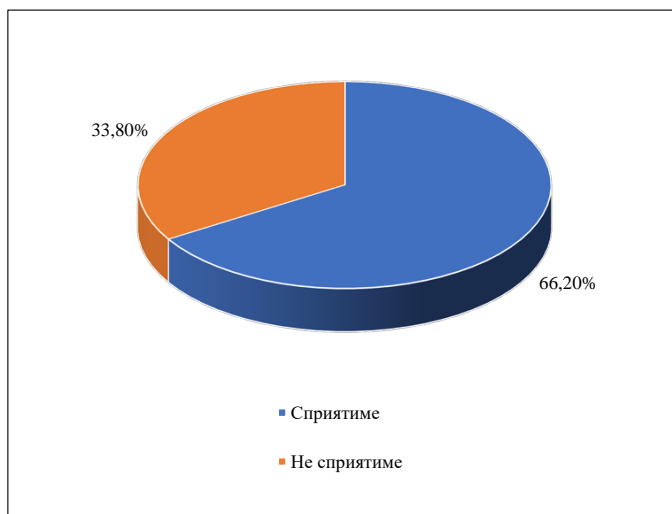
22. Що, на думку громадян, найбільше загрожує їм як учасникам дорожнього руху з боку інших осіб



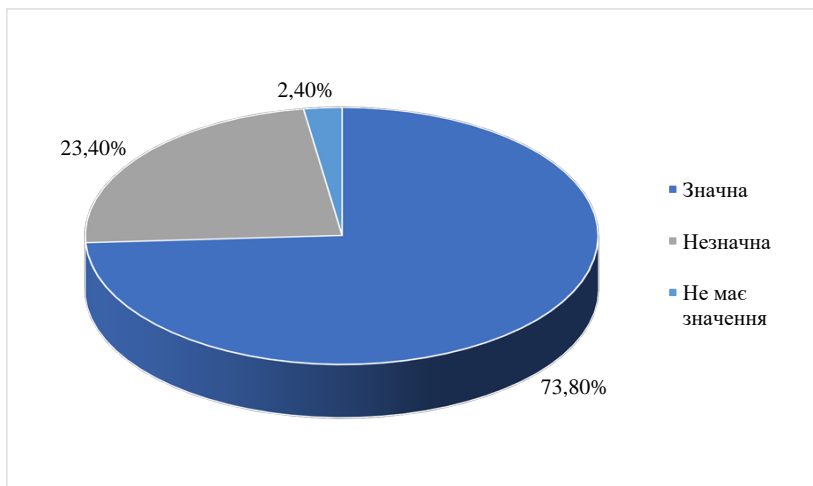
23. Обізнаність респондентів про рівень смертності та травматизму на дорогах



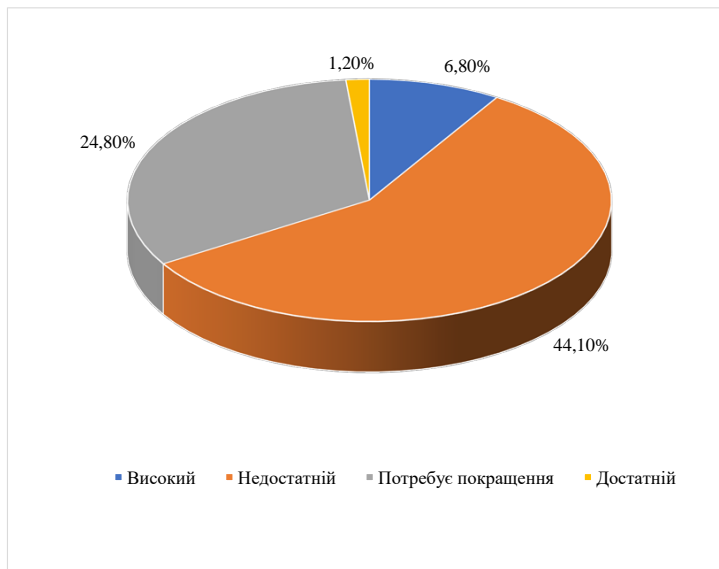
24. Думка громадян щодо питання чи сприятиме зниженню ДТП поінформованість населення про реальні показники смертності та травматизму на дорогах (білборди, соціальна реклама, оприлюднення в ЗМІ)



25. Оцінка респондентами ролі правосвідомості та правової культури громадян в забезпеченні дорожнього руху



26. Оцінка респондентами стану правосвідомості та рівня правової культури учасників дорожнього руху



Аліна КАЛІНІНА

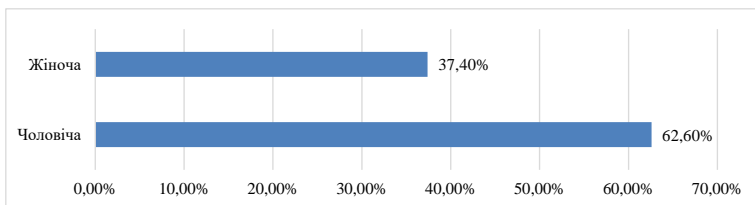
Кандидат юридичних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

ORCID: 0000-0001-8015-0807

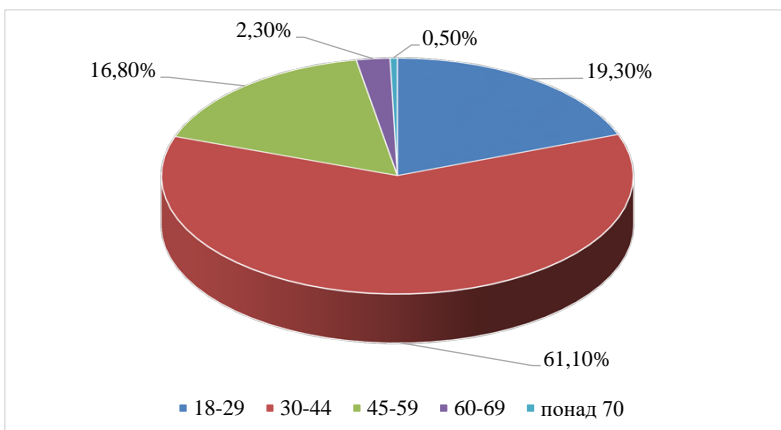
РЕЗУЛЬТАТИ ОПИТУВАННЯ ГРОМАДЯН, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ, ЩОДО СТАНУ ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Всеукраїнське опитування проводилося із грудня 2022 року по листопад 2023 р. за допомогою програмного забезпечення «Google Forms». Кількість респондентів: 2 969 осіб.

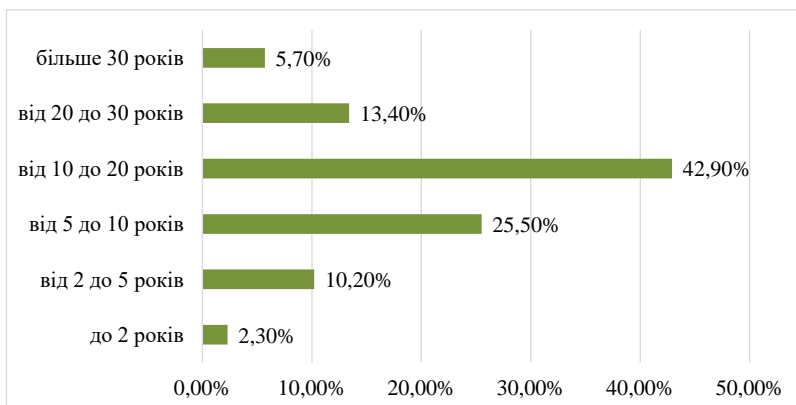
1. Стать респондентів



2. Розподіл респондентів за віком



3. Стаж водіння респондентів

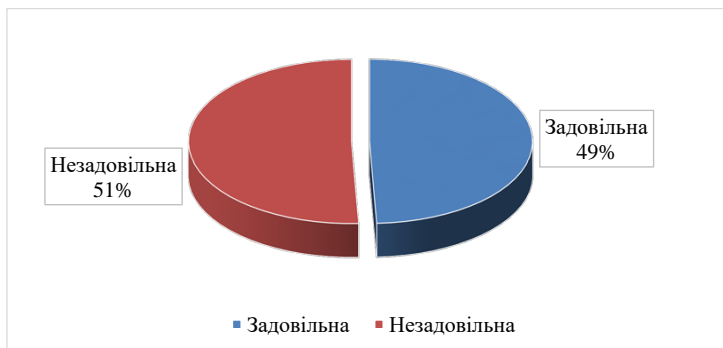


4. Найбільш актуальні питання у сфері безпеки дорожнього руху на думку респондентів¹

- ❖ Недостатній рівень обізнаності про ПДР – 72,3 %
- ❖ Не достатня якість автошляхів – 68,5 %
- ❖ Рівень організації транспортних розв'язок потребує покращення – 23,1 %
- ❖ Недотримання законності працівниками поліції – 22,2 %
- ❖ Не достатня кількість працівників патрульної поліції на автошляхах – 12,9 %
- ❖ Низька правова культура водіїв – 30,5 %
- ❖ Не достатня дисциплінованість всіх учасників дорожнього руху – 23,8 %
- ❖ Порушення ПДР з боку користувачів електросамокатів, моноколес тощо – 10,3 %
- ❖ Питання невідворотності покарання за порушення ПДР, а також співрозмірності покарання і порушення ПДР – 4,0 %
- ❖ Інше – 1,2 %

¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

5. Оцінка стану безпеки у регіоні проживання респондента



6. Причини незадовільного стану безпеки дорожнього руху на думку респондентів, які надали йому таку оцінку¹

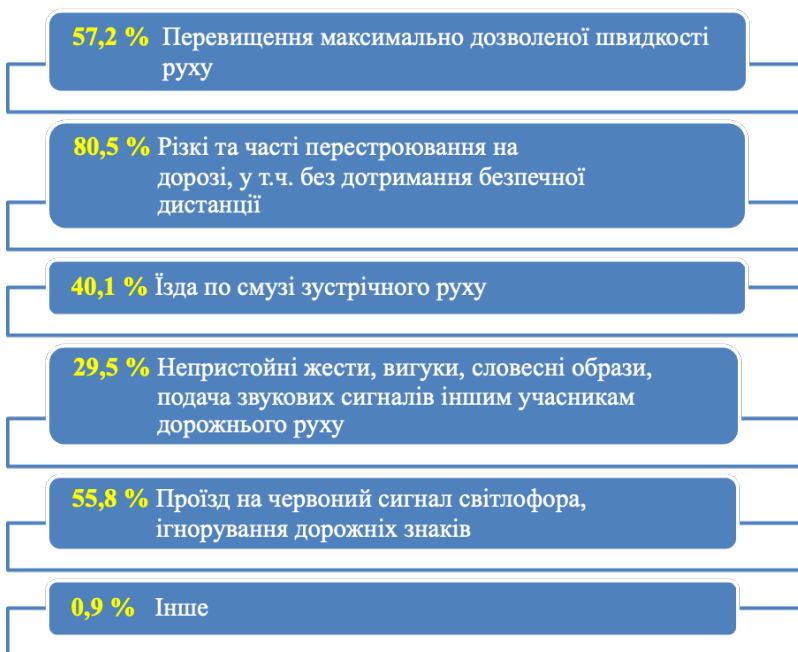
- Недисциплінованість пішоходів – 55,8 %
- Недостатній рівень підготовки водіїв – 23,3 %
- Недотримання ПДР водіями автотранспортних засобів – 63,9 %
- Неспівмірні санкції до порушників ПДР – 20,7 %
- Уникнення порушниками ПДР покарання – 28,8 %
- Незадовільна дорожня інфраструктура – 44,2 %
- Незадовільна організація дорожнього руху – 18,4 %
- Незадовільна робота патрульної поліції – 10,5 %
- Незадовільна дорожня інфраструктура, не вистачає знаків дорожнього руху – 0,5 %
- Недисциплінованість інших учасників дорожнього руху (водіїв мотоциклів, велосипедистів) – 0,7 %
- Порушення ПДР з боку військовослужбовців – 0,5%

¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

7. Порухення ПДР, які респонденти помічають найчастіше¹

- ❖ Перевищення безпечної швидкості – 67,4 %
- ❖ Порухення правил маневрування – 55,3 %
- ❖ Порухення правил проїзду перехрестя, пішохідних переходів – 36,0 %
- ❖ Керування транспортними засобами в стані сп'яніння – 25,7 %
- ❖ Порухення ПДР пішоходами – 55,8 %
- ❖ Порухення ПДР власниками велосипедів, електросамокатів – 13,7 %
- ❖ Порухення ПДР пішоходами – 5,6 %
- ❖ Інше – 0,7 %

8. «Агресивне водіння», на думку респондентів, це²:



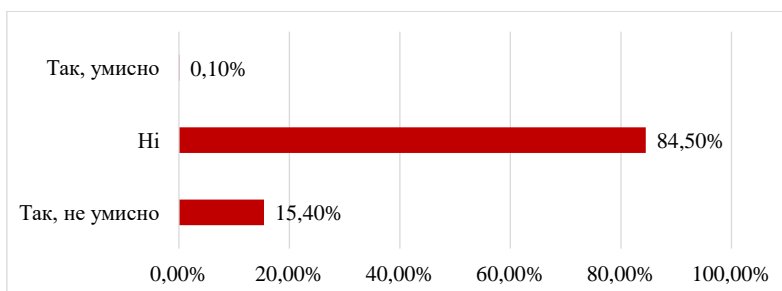
¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

² Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

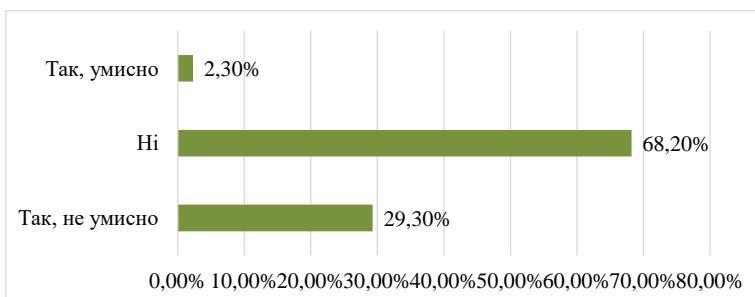
9. Чому водії вдаються до «агресивного водіння»¹?



10. Чи ставали Ви учасником ДТП з Вашої вини?

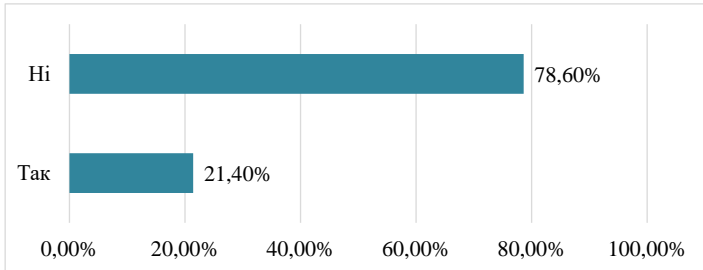


11. Чи ставали Ви учасником ДТП з вини інших осіб?

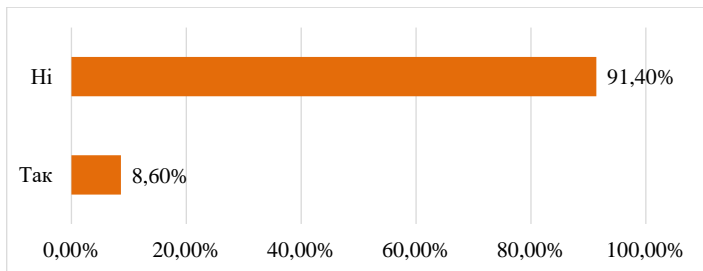


¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

12. Чи ставали Ви учасником ДТП до введення в Україні воєнного стану протягом 2017-2021 років?



13. Чи ставали Ви учасником ДТП протягом періоду воєнного стану в Україні (2022-2023 років)?



14. Причини порушення ПДР (на думку респондентів)¹:

- ❖ Нехтування дотриманням ПДР – 73,5 %
- ❖ Низький рівень правової культури – 46,2 %
- ❖ Неуважність – 38,1 %
- ❖ Легковажність – 32,4 %
- ❖ Відчуття безкарності за порушення ПДР – 44,1 %
- ❖ Погана дорожня інфраструктура – 1,2 %

¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

15. Що мотивує водія дотримуватись ПДР?

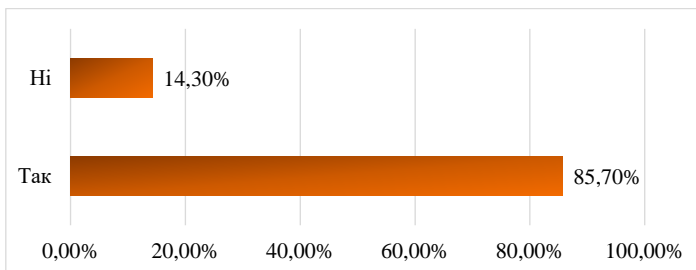


16. Що сприятиме зниженню аварійності на автошляхах (на думку респондентів)¹:

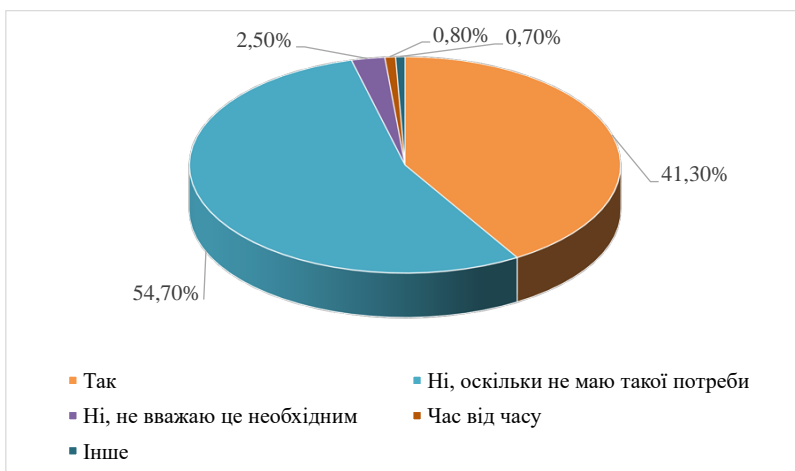
- ◆ Посилення відповідальності для порушників ПДР – 47,0 %
- ◆ Посилення штрафних санкцій для порушників ПДР – 27,7 %
- ◆ Дотримання принципу невідворотності покарання – 44,4 %
- ◆ Якісна підготовка водіїв в автошколах – 34,5 %
- ◆ Введення окремої освітньої компоненти на всіх рівнях освіти щодо вивчення ПДР – 34,9 %
- ◆ Підвищення ефективності діяльності патрульної поліції щодо виявлення порушників ПДР – 20,1 %
- ◆ Створення безпечної дорожньої інфраструктури (підземні переходи, огорожі, мінімум перехресть, відсутність зустрічних смуг та ін.) – 51,6 %
- ◆ Зменшення дозволеної швидкості руху ТЗ у містах з 50 км/год до 30 км/год – 6,2 %
- ◆ Підвищення рівня правової культури – 5,6 %
- ◆ Цифровізація безпеки дорожнього руху (встановлення камер для фіксації порушень ПДР, світлофорів нового покоління та ін.) – 3,2 %

¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

17. Чи використовуєте Ви ремені безпеки під час руху?



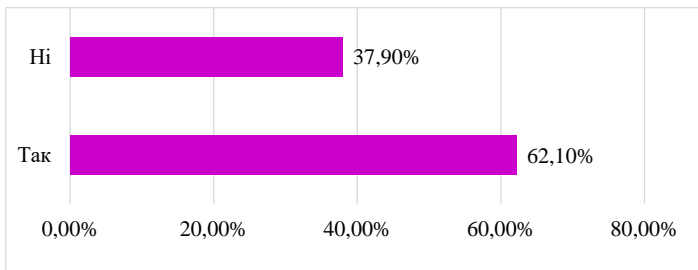
18. Чи використовуєте Ви автокрісла для перевезення дітей чи спеціальні автокрісла для домашніх улюбленців?



19. Найбільші загрози для водія з боку інших осіб (на думку респондентів)¹:

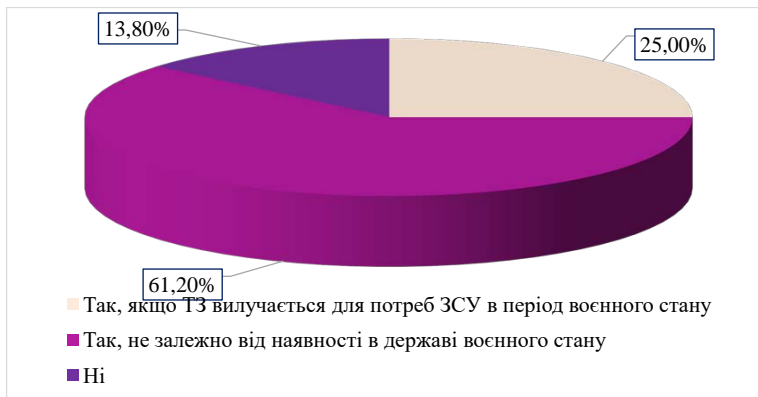
- ❖ Порушення правил маневрування – 56,1 %
- ❖ Перевищення безпечної швидкості – 59,4 %
- ❖ Порушення правил проїзду перехрестя, пішохідних переходів – 38,2 %
- ❖ Керування транспортними засобами у стані сп'яніння – 61,1 %
- ❖ Недостатній рівень теоретичної та практичної підготовки водіїв – 30,1 %
- ❖ Незадовільний технічний стан транспортного засобу, у тому числі через нехтування водіями правил його експлуатації – 15,4 %
- ❖ Незабезпечення безпеки з боку пасажирів – 2,6 %
- ❖ Відволікаючі фактори для водіїв (мобільні пристрої, реклама на дорогах тощо) – 34,3 %
- ❖ «Агресивне водіння» - 7,0 %
- ❖ Інше – 0,8 %.

20. Чи є дієвим засобом впливу на водія позбавлення права керувати автотранспортним засобом у випадку порушення ним ПДР?

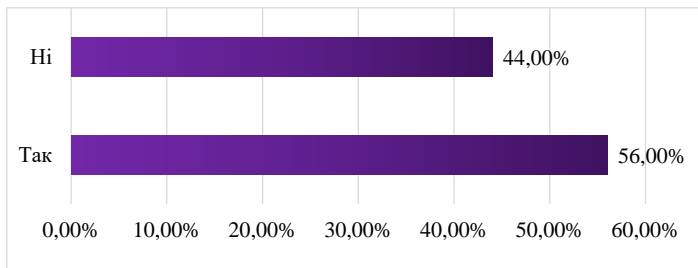


¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

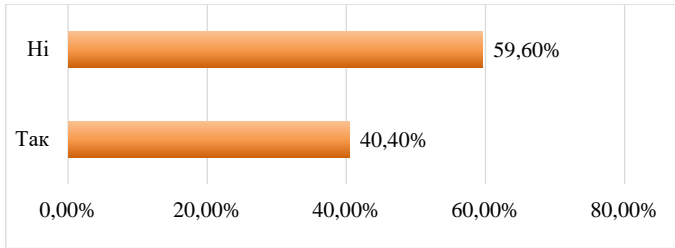
21. Чи підтримуєте Ви ініціативу щодо тимчасового вилучення автотранспортного засобу у водіїв, які були затримані за водіння у нетверезому стані?



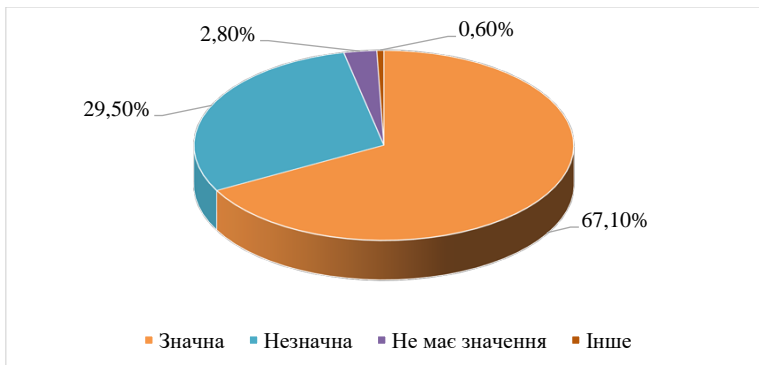
22. Чи обізнані Ви про статистичні дані щодо рівня смертності та травматизму на дорогах України?



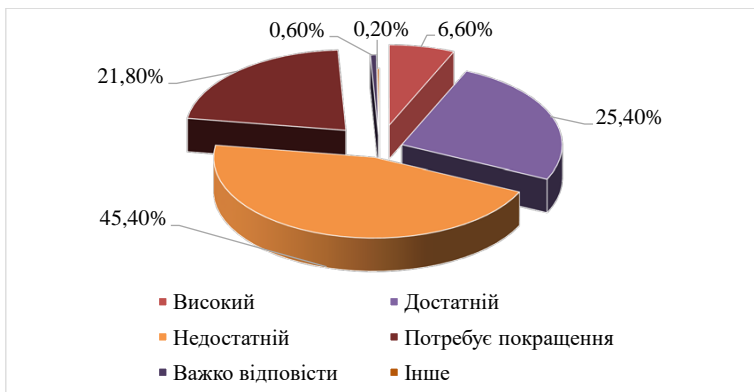
23. Чи сприятиме зниженню ДТП поінформованість населення про реальні показники смертності та травматизму на дорогах (білборди, соціальна реклама, оприлюднення в ЗМІ)?



24. Роль правосвідомості (правової культури) громадян в забезпеченні дорожнього руху



25. Стан правосвідомості (правової культури) громадян в забезпеченні дорожнього руху



Сабріє ШРАМКО

Кандидат юридичних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

ORCID: 0000-0002-4453-9118

РЕЗУЛЬТАТИ ОПИТУВАННЯ СПІВРОБІТНИКІВ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ПРОБЛЕМИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

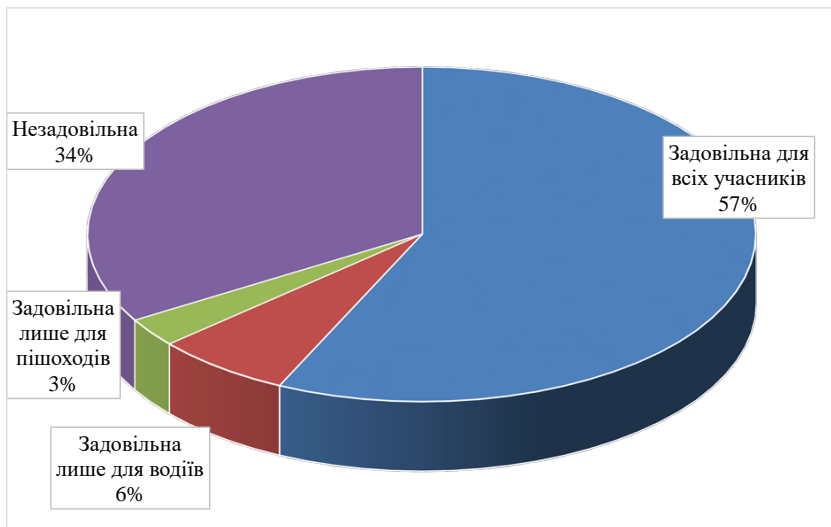
Опитування проводилося із грудня 2022 року по листопад 2023 р. за допомогою програмного забезпечення «Google Forms».

Всього опитано: 2 822 респондентів

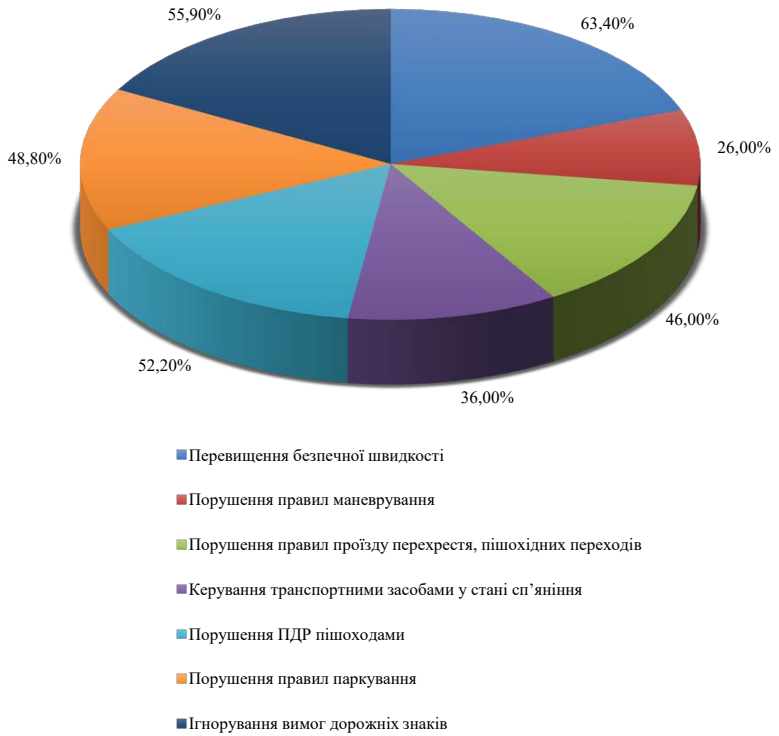
1. Регіон несення служби:

Вінницька обл. – 8,2%	Полтавська обл. – 1,9%
Волинська обл. – 2%	Рівненська обл. – 13,5%
Дніпропетровська обл. – 5,5%	Сумська обл. – 1,7%
Житомирська обл. – 4,9%	Тернопільська обл. – 4,8%
Закарпатська обл. – 6%	Харківська обл. – 1,8%
Запорізька обл. – 8,4%	Херсонська обл. – 4,5%
Івано-Франківська обл. – 4,6%	Черкаська обл. – 1,3%
Київська обл. – 0,7%	Чернівецька обл. – 9,5%
Львівська обл. – 0,4%	Чернігівська обл. – 6,1%
Миколаївська обл. – 3,4%	м. Київ – 5,8%
Одеська обл. – 4,9%	

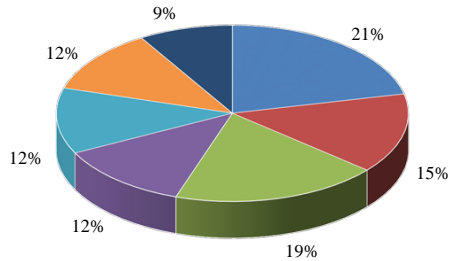
2. Власна оцінка стану безпеки дорожнього руху в регіоні проживання



3. **Порушення правил дорожнього руху (далі - ПДР) які респонденти помічають найчастіше або на їх думку є найбільш поширеними**

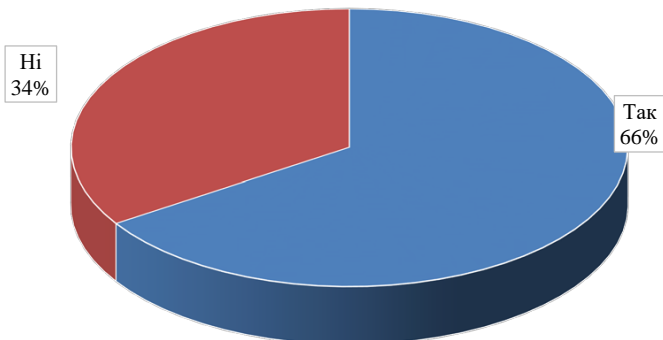


4. Що, на думку опитуваних, сприятиме зниженню аварійності на автошляхах



- Створення безпечної дорожньої інфраструктури (підземні переходи, огорожі, мінімум перехресть, відсутність зустрічних смуг)
- Якісна підготовка водіїв у автошколах
- Суворі покарання
- Дотримання принципу невідворотності покарання
- Ознайомлення з ПДР починаючи з дошкільного віку
- Збільшення присутності працівників патрульної поліції на автошляхах
- Здійснення профілактичних заходів щодо порушників ПДР працівниками патрульної поліції

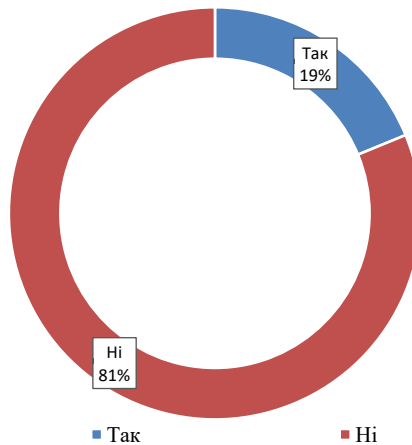
5. Відповідь на запитання чи необхідне розширити повноваження патрульної поліції для виконання завдань у сфері безпеки дорожнього руху



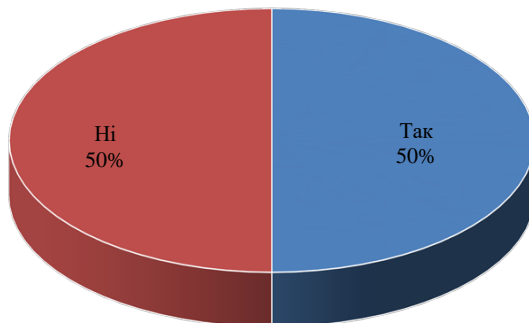
6. Що доцільно було би запровадити в межах розширення повноважень працівників патрульної поліції (найбільш поширені відповіді):

- право виносити адміністративні матеріали за відсутності водія транспортного засобу на місці вчинення правопорушення;
- внести зміни до ст. 35 ЗУ «Про Національну поліцію», а саме додати пункт згідно якого патрульний поліцейський має право зупиняти транспортні засоби для перевірки документів відповідно до п. 2.1 ПДР України з метою профілактики;
- право відправляти водіїв-порушників ПДР на перескладання іспиту в територіальні сервісні центри;
- забезпечити якісний правовий захист працівників патрульної поліції, наприклад, шляхом встановлення відповідальності за образу поліцейського при виконанні службових обов'язків.

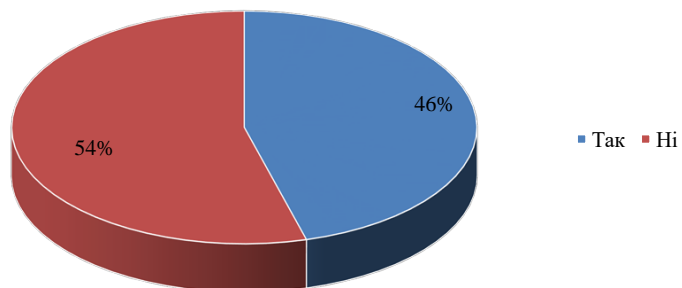
7. На Вашу думку, чи сприяє діяльність громадських активістів (у т.ч. блогерів), організацій з безпеки дорожнього руху підвищенню такої безпеки?



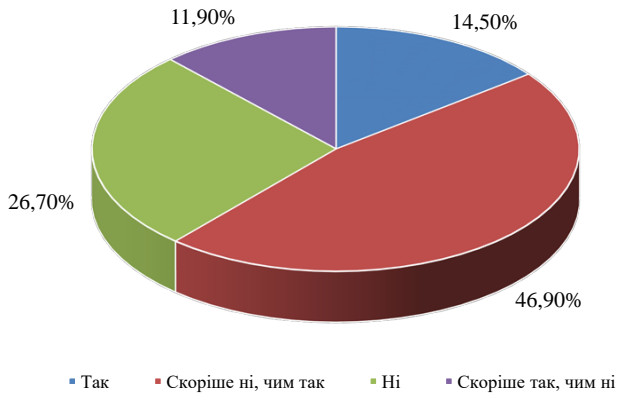
8. На Ваш погляд, чи дозволяють чинні ПДР у повній мірі, забезпечити безпеку руху?



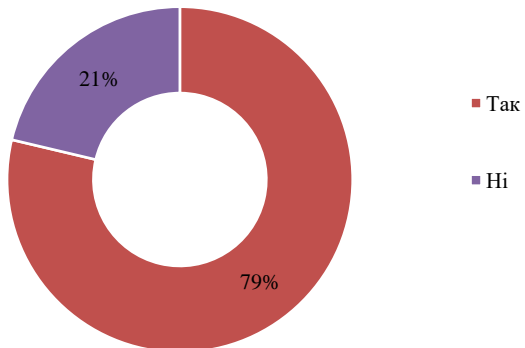
9. Чи відповідають ПДР сучасному рівню технічного розвитку механічного транспорту?



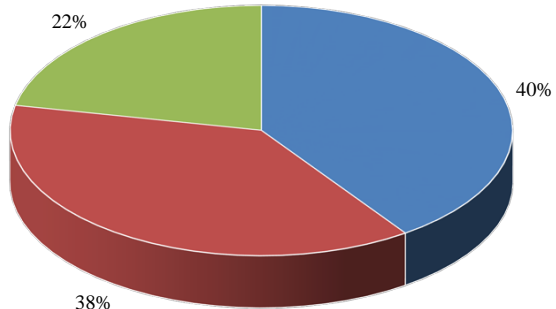
10. На Вашу думку, чи є достатніми існуючі на сьогодні заходи впливу на порушників ПДР



11. Чи проводяться патрульною поліцією заходи із запобігання ДТП в освітніх закладах?

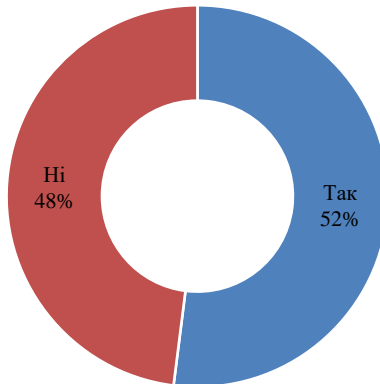


12. Якщо так, як часто проводяться такі заходи?

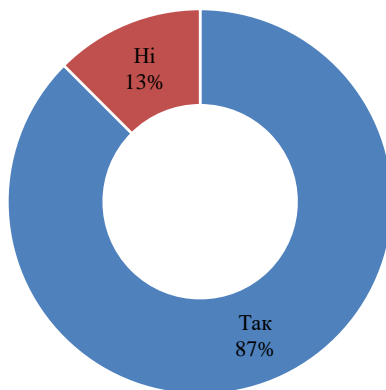


- Кожного місяця
- 2 рази на рік (1 вересня та в тиждень безпеки дорожнього руху)
- Не володію такою інформацією

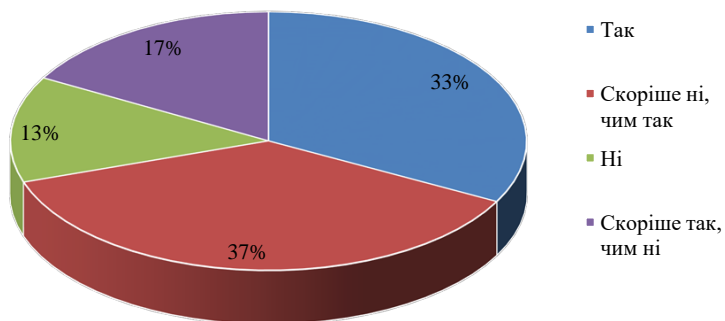
13. Чи достатньо на Ваш погляд, проведення таких заходів?



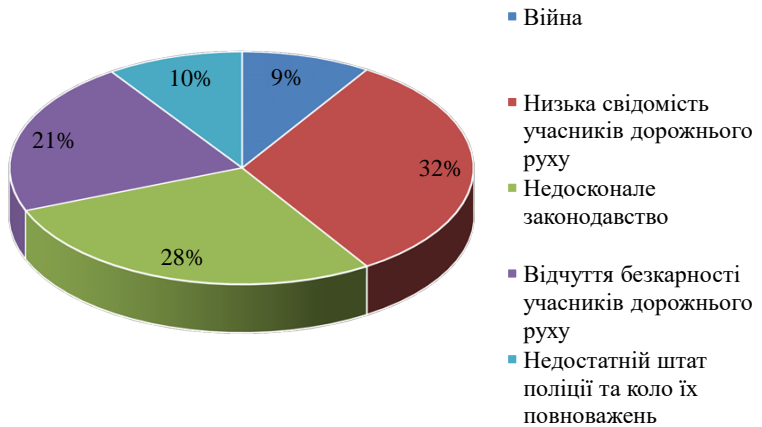
14. Чи вважаєте Ви доцільним введення до шкільної програми окремого предмету з вивчення ПДР?



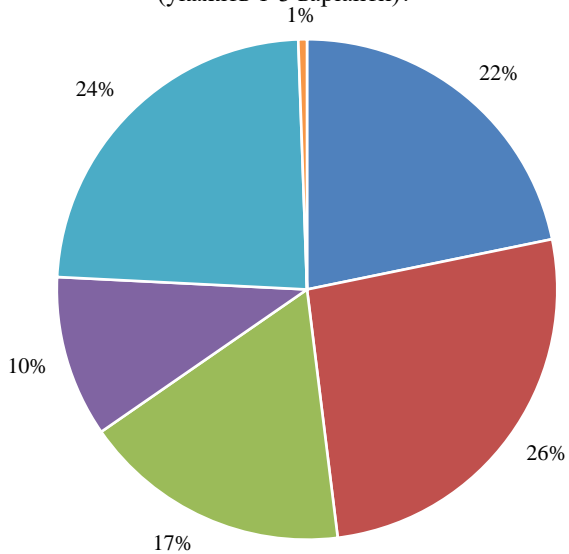
15. На Вашу думку, чи є можливим досягнення мети щодо зниження кількості ДТП на 30% до 2024 року?



16. Якщо ні, то які на Вашу думку явища та процеси, цьому заважають?

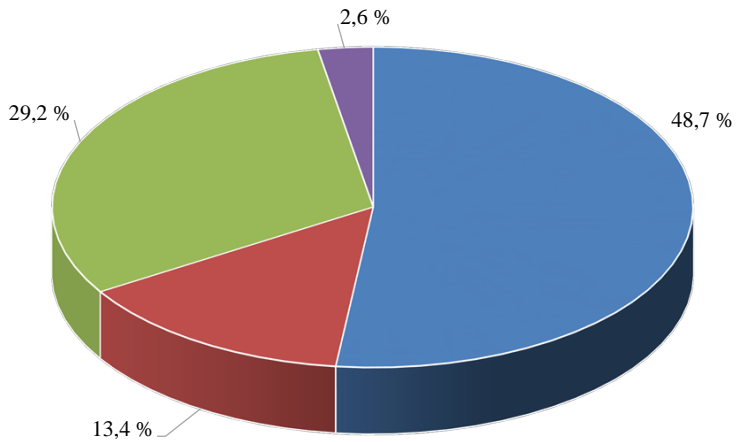


17. Що на Вашу думку означає «агресивне водіння»
(укажіть 1-3 варіанти)?



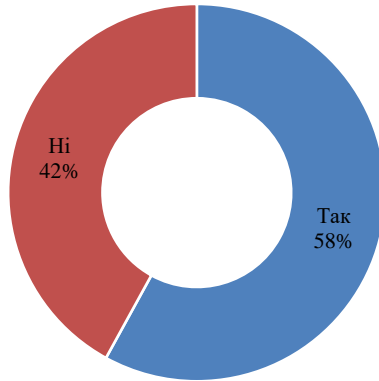
- Перевищення максимально дозваної швидкості руху
- Різкі та часті перестроювання, у т.ч. без дотримання безпечної дистанції
- Їзда по смузі зустрічного руху
- Непрстойні жести, вигуки, словесні образи, подача звукових сигналів іншим учасникам руху
- Проїзд на червоне світло, небажання враховувати дорожні знаки
- Манера водіння (дрифт)

18. Що, на Ваш погляд, спонукає водіїв до «агресивного водіння»?

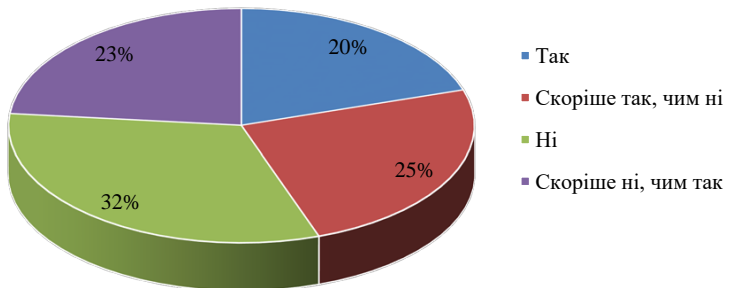


- Потреба у самоствердженні
- Агресивна поведінка інших водіїв
- Бажання ризикувати, отримувати гострі відчуття
- Відчуття безкарності

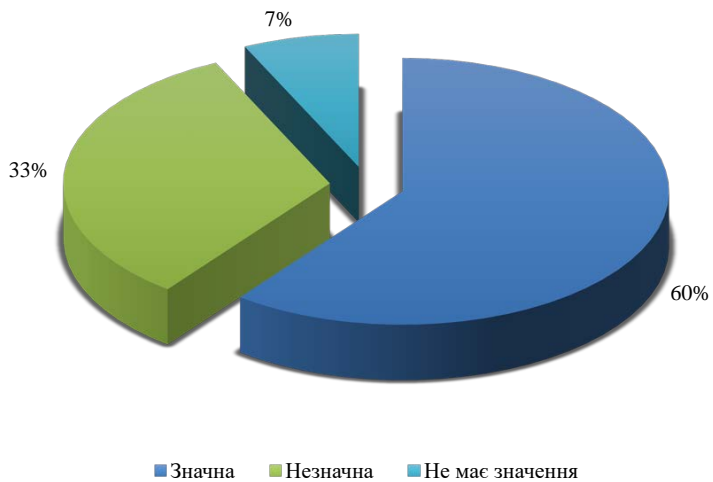
19. Як Ви вважаєте, чи відволікає учасників дорожнього руху реклама уздовж доріг?



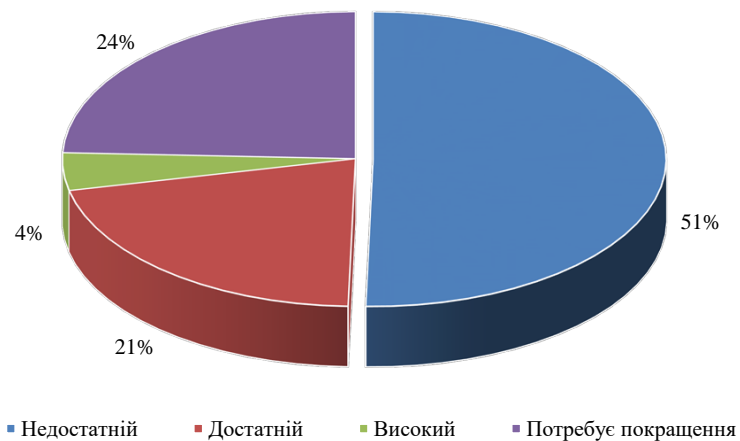
20. На Вашу думку, чи сприяють зниженню ДТП інформаційні білборди, які закликають автомобілістів та інших учасників дорожнього руху дотримуватися правил?



21. Оцінка ролі правосвідомості (правової культури) громадян в забезпеченні дорожнього руху



22. Оцінка стану правосвідомості (правової культури) учасників дорожнього руху



Максим КОЛОДЯЖНИЙ

Кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, завідувач відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

ORCID: 0000-0003-2149-9165

Аліна КАЛІНІНА

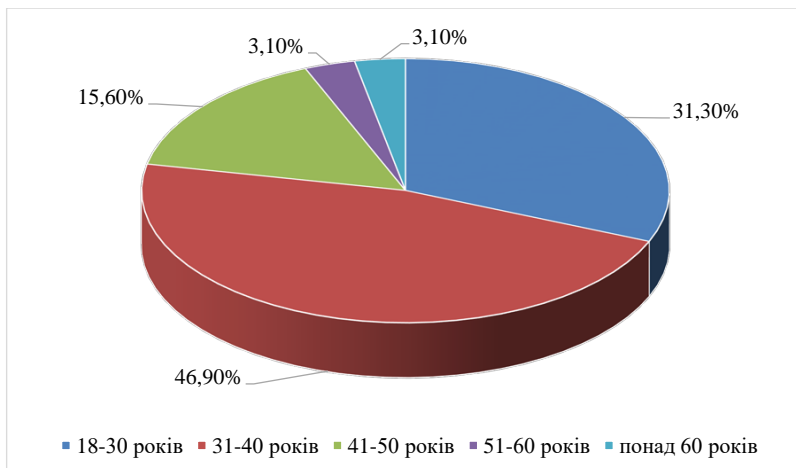
Кандидат юридичних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

ORCID: 0000-0001-8015-0807

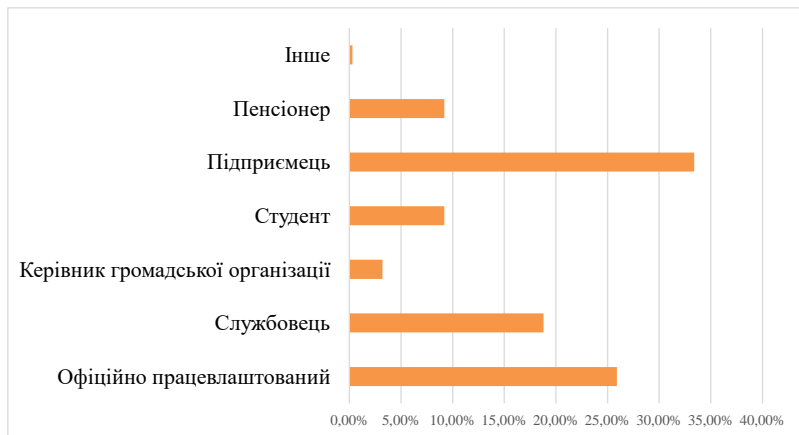
РЕЗУЛЬТАТИ ОПИТУВАННЯ ЧЛЕНІВ ГРОМАДСЬКИХ ОРГАНІЗАЦІЙ ТА АКТИВІСТІВ ЩОДО БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Всеукраїнське опитування проводилося із грудня 2022 року по листопад 2023 р. за допомогою програмного забезпечення «Google Forms». Всього опитано: 320 респондентів

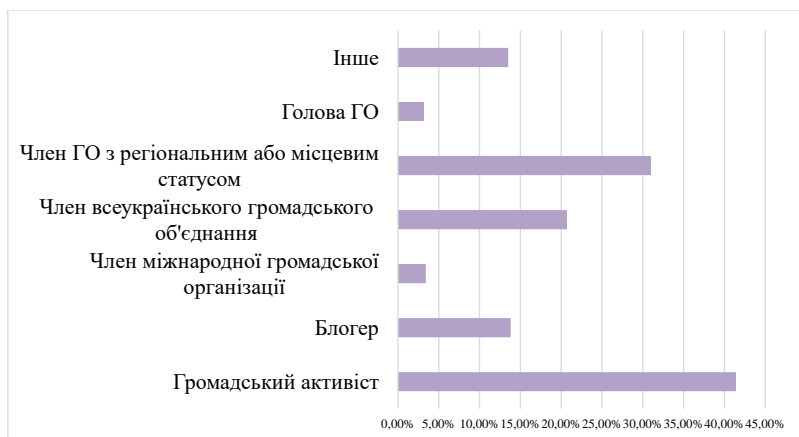
1. Розподіл респондентів за віком



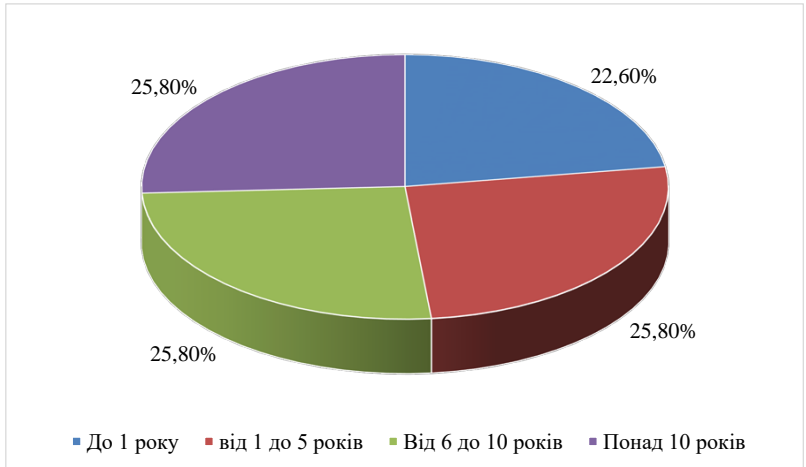
2. Професійний статус респондентів



3. Форма громадської активності респондентів



4. Скільки років респондент опікується на громадському рівні питаннями транспортної безпеки

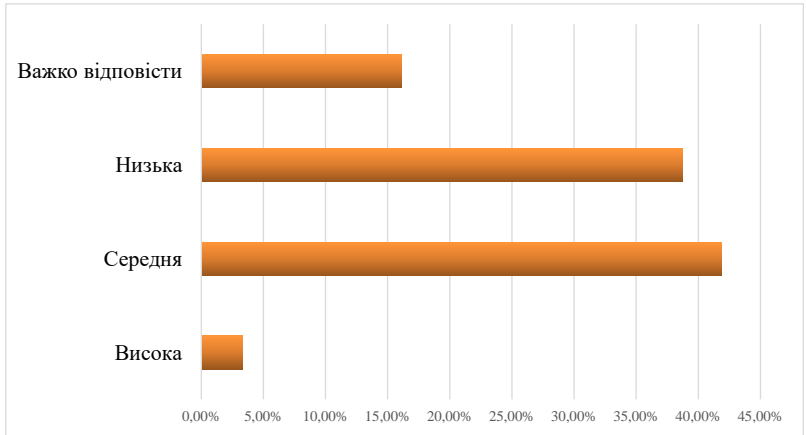


5. Основні напрями громадської активності респондентів¹:

- ❖ Надання правової допомоги водіям, яких зупинили на вимогу поліції – 10,0 %
- ❖ Участь у мирних зібраннях та мітингах, які стосуються вирішення різних питань транспортної безпеки – 30,0 %
- ❖ Лобіювання прийняття нормативно-правових актів, спрямованих на посилення безпеки дорожнього руху – 56,7 %
- ❖ Лобіювання розвитку велоінфраструктури – 1,2 %
- ❖ Адвокація пішого пересування і користування громадським транспортом як альтернативи автомобілям – 1,0 %
- ❖ Лобіювання принципів «нульової смертності» - 0,5 %
- ❖ Адвокація змін до ДБН-ДСТУ у сфері безпеки дорожнього руху, застосування прогресивних інженерних рішень у транспортних проектах на практиці (капремонти і реконструкції вулиць, організація дорожнього руху тощо) – 0,5 %
- ❖ Інше – 0,5 %

¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

6. Оцінка чисельності громадських організацій у сфері безпеки дорожнього руху в Україні та ступеня їх активності

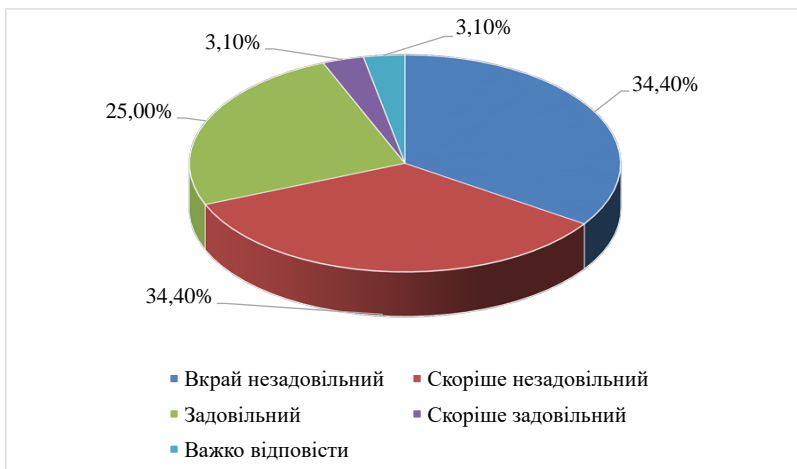


7. Труднощі, з якими стикаються респонденти під час своєї громадської діяльності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту¹:

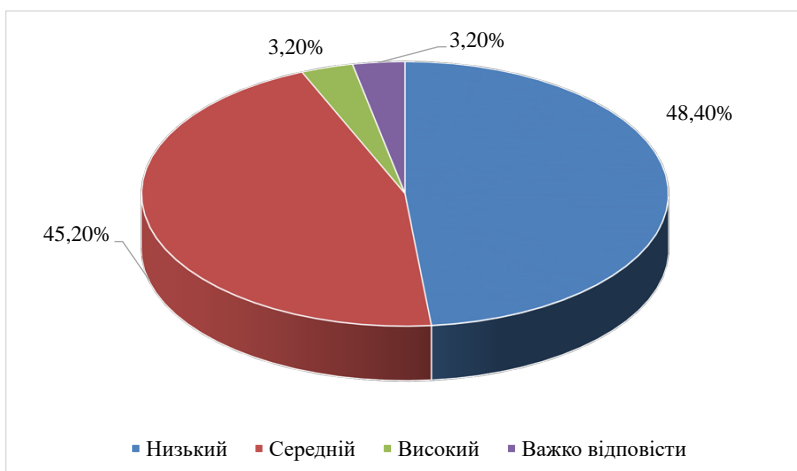
- Не вистачає членів ГО для реалізації її основних завдань – 23,3 %
- Обмежене фінансування – 36,7 %
- Створення штучних перепон з боку державних структур у здійсненні діяльності – 20,0 %
- Відсутність розуміння важливості роботи ГО з боку пересічних громадян як учасників дорожнього руху – 43,3 %
- Звички та традиції ставлення до безпеки як до формальності та відсутність у населення та відповідно й у представників влади розуміння правильної системи протидії смертності і травматизму на дорогах, що ґрунтується на економічних показниках та статистичному аналізі факторів ризику та причинно-наслідкових моделей – 3,2 %
- Інше – 3,2 %

¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

8. Оцінка сучасного стану безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні



9. Оцінка рівня взаємодії громадського співтовариства з органами Національної поліції



10. Обставини, які, на думку респондентів, заважають конструктивному діалогу підрозділів Національної поліції з представниками громадськості¹:

- ❖ Системні порушення норм чинного законодавства патрульними поліцейськими – 30,0 %
- ❖ Зневажливе ставлення окремих водіїв, включаючи блогерів й активістів, до патрульних поліцейських – 46,7 %
- ❖ Низький рівень довіри в українському суспільстві до правоохоронних органів – 53,3 %
- ❖ Спрямованість патрульних поліцейських здебільшого на застосування примусу до водіїв замість профілактики автотранспортних правопорушень й встановлення їх причин та умов – 60,0 %
- ❖ Застарілість методів роботи Патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху – 3,2 %
- ❖ Відсутність на законодавчому рівні чіткого механізму взаємодії між Національною поліцією та громадськими організаціями – 3,2 %
- ❖ Інше – 3,2 %

11. Основні напрями забезпечення дорожнього руху в Україні²:

- Посилення юридичної відповідальності за порушення ПДР, у тому числі й розмірів штрафів – 53,3 %
- Проведення відповідної загальнодержавної просвітницької кампанії – 40,0 %
- Удосконалення діяльності правоохоронних органів у сфері підтримки безпеки дорожнього руху – 40,0 %
- Покращення дорожньої інфраструктури – 83,3 %
- Активна діяльність громадських організацій – 26,7 %
- Підвищення рівня підготовки водіїв – 50,0 %
- Посилення автоматизації засобів контролю та регулювання дорожнього руху – 53,3 %
- Інше – 10,0 %

¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

² Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

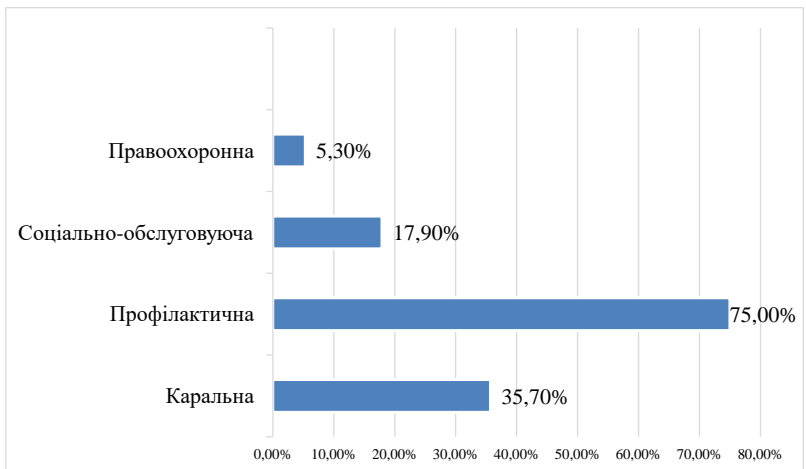
12. Найбільш дієві напрями діяльності громадськості з огляду на підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні¹:

- Широке громадське обговорення проблеми високої смертності та дорожньо-транспортного травматизму – 34,5 %
- Активізація діяльності громадських рад при органах державної влади та органах місцевого самоврядування – 27,6 %
- Лобіювання інтересів різних категорій учасників дорожнього руху при прийнятті нормативно-правових актів, що регулюють правові відносини у сфері безпеки дорожнього руху – 41,4 %
- Активізація діяльності громадських організацій, відповідальних за права автомобілістів, мотоциклістів, велосипедистів, водіїв-інвалідів, пішоходів та ін. – 27,6 %
- Правова пропаганда безпеки дорожнього руху серед населення – 37,9 %
- Участь громадських організацій у нарадах МВС України, Департаменту патрульної поліції при обговоренні нагальних питань транспортної безпеки – 41,4 %
- Розробка та реалізація спеціалізованих профілактичних програм, які стосуються безпеки дорожнього руху – 20,7 %
- Фінансування окремих проектів у сфері безпеки дорожнього руху – 48,3 %
- Громадський супровід виявлення та розслідування резонансних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а також громадський контроль реального притягнення до юридичної відповідальності осіб, винних у їх вчиненні – 41,4 %
- Широке застосування безпечних інженерних рішень в організації руху, покликаних на фізичне унеможливлення порушень ПДР та фізичне зменшення ризиків ДТП:
 - 1) активне застосування засобів заспокоєння руху;

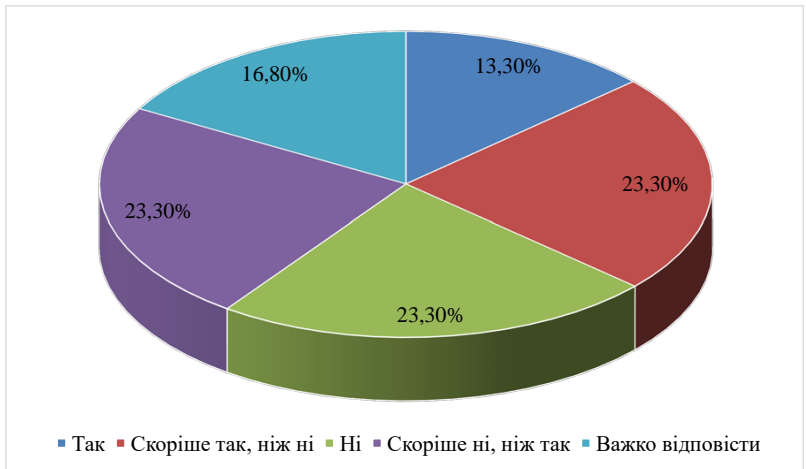
¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

- 2) чіткий функціональний підхід до рішень ОДР вулиць і доріг;
- 3) зрозумілість і однозначність ОДР для користувача;
- 4) облаштування фізично відокремленої інфраструктури для вразливих учасників руху (пішоходи, велосипедисти) від автотранспорту при швидкостях 50 і більше км/год.;
- 5) зменшення нештрафного перевищення до +5 км/год.;
- 6) зменшення дозволеної швидкості до 30 км/год. в житлових районах населених пунктів (на немагістральних вулицях);
- 7) облаштування доріг 1 категорії за межами населених пунктів та магістральних швидкісних доріг в містах за принципом автомагістралей (без лівих поворотів і розворотів, без наземних нерегульованих переходів, без заїздів до прилеглої території чи стоянки безпосередньо з проїзної частини таких доріг, фізична ізоляція від забудови та пішохідного/велосипедного руху) – 3,2 %

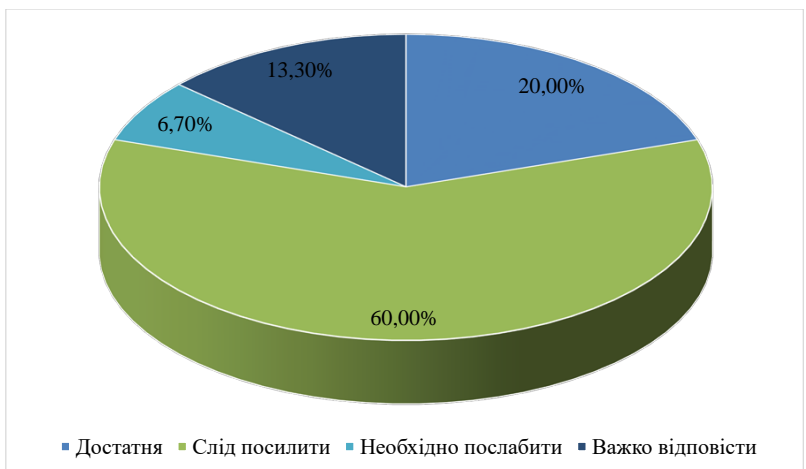
13. Яку функцію діяльності патрульної поліції треба активізувати для посилення безпеки дорожнього руху в Україні?



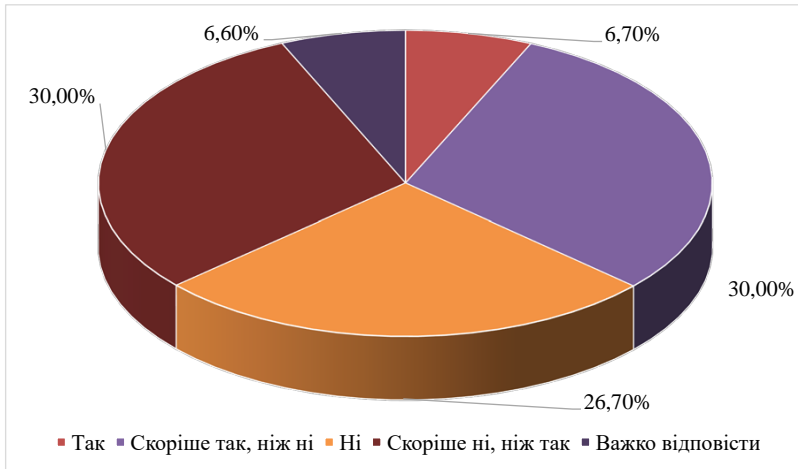
14. Чи можна в Україні до 2024 року знизити на 30 % рівень смертності від ДТП порівняно із 2020 роком за існуючих соціально-правових та суспільно-політичних умов?



15. Чи є на теперішній час достатньою адміністративна й кримінальна відповідальність для осіб, які управляють транспортним засобом у стані алкогольного чи іншого сп'яніння?



16. за Вашим прогнозом, чи є здійсненою в Україні мета на перспективу (до 2025 року) у виді нульової смертності на дорогах (Vision Zero) за прикладом деяких розвинених держав?



17. Зміни та доповнення до чинного законодавства, які необхідні для посилення безпеки дорожнього руху в Україні¹:

- Внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху – 60,0 %
- Прийняття нової Стратегії та Державної програми України щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, які б відповідали законодавству ЄС та європейській практиці у цій сфері – 73,3 %
- Запровадження прогресивної системи штрафних балів для водіїв – 66,7 %
- Правове врегулювання експлуатації легкого персонального електричного транспорту (електросамокати, сігвеї, гіроскутери тощо) – 70,0 %
- Збільшення розміру щорічного обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності для тих водіїв, які допустили порушення ПДР, і, навпаки, зменшення розміру такого виду страхування для правослухняних водіїв – 50,0 %
- Максимальна гармонізація законодавства України у сфері дорожнього руху із законодавством ЄС – 3,2 %

¹ Примітка. Показник перевищує 100 %, оскільки респонденти зазначали кілька варіантів відповідей на це запитання.

➤ Розвиток дорожньої інфраструктури (створення велодоріжок, звуження смуг, примусових засобів зниження швидкості, а також створення низькошвидкісних вулиць та низькошвидкісних смуг руху, які б унеможлилювали настання летальних або тяжких травмувань внаслідок ДТП на дорогах у населених пунктах) – 3,2 %

➤ Інше- 3,2 %.

Наукове видання

Калініна Аліна Владиславівна
Колодяжний Максим Геннадійович
Шрамко Сабріс Сейтжеліївна

УКРАЇНСЬКИЙ БАРОМЕТР БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Звіт про результати анкетування
щодо стану безпеки дорожнього руху

Електронне наукове видання

Видається в авторській редакції

Відповідальна за випуск
А. В. Калініна

Підписано до поширення через мережу Інтернет 30.11.2023.
Відповідає формату друкованого видання 60×84/16.
Обл.-вид. арк. 1. Об'єм даних 3,5 Мб

ТОВ «Видавничий дім «Право»,
вул. Харківських Дивізій, 11/2, м. Харків, Україна
Для кореспонденції: а/с 822, м. Харків, 61023, Україна
Тел.: (050) 409-08-69, (067) 574-81-20, (063) 254-50-84
Вебсайт: <https://pravo-izdat.com.ua>

Е-mail для замовників послуг: verstka@pravo-izdat.com.ua

Е-mail для покупців: sales@pravo-izdat.com.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 8024 від 05.12.2023