

# Аналітика ДТП та рекомендації щодо підвищення безпеки на дорогах Житомира за 2022-2025 рр.



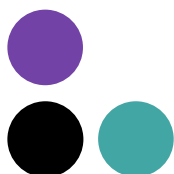
# Аналітика ДТП


червень 2026

**Документ було підготовлено  
громадською організацією «Локація».**

Документ розробили:

**Ірина Шевченко**, міська планувальниця,  
експертка зі сталого міського розвитку,  
**Андрій Шайда**, громадський активіст в  
сфері міської мобільності та  
громадського транспорту



 [facebook.com/lokatsiyazhytomyr](https://facebook.com/lokatsiyazhytomyr)  
 [locatsiia@gmail.com](mailto:locatsiia@gmail.com)

# Зміст

1. <u>Контекст та передумови аналізу безпеки дорожнього руху в Житомирі</u>	3
2. <u>Загальний огляд аварійності в Житомирі</u>	5
3. <u>Просторові дані місць концентрації ДТП з тяжкими наслідками</u>	12
4. <u>Рекомендації щодо покращення безпеки</u>	16
5. <u>Концепція безпечного та інклюзивного міста</u>	19
6. <u>Джерела та додатки</u>	21

## Контекст та передумови аналізу безпеки дорожнього руху в Житомирі

Питання безпеки дорожнього руху для України сьогодні є важливим фактором національної безпеки та економічної стабільності. Попри зусилля з цифровізації контролю швидкості, загальнодержавна статистика свідчить про регрес: у 2025 році зафіксовано 25 934 ДТП, у яких 31 898 осіб отримали травми, а 3 249 людей загинули. Порівняно з попереднім роком кількість смертей на дорогах України зросла на 1,5%.

Особливо тривожною є ситуація в Житомирській області. У 2025 році регіон продемонстрував стрімке зростання летальності внаслідок аварій – на 24% більше загиблих, ніж у 2024 році.

Це найвищий показник смертності в області за останні чотири роки та тривожний сигнал у порівнянні з загальнодержавним показником в 1,5%. Наразі Житомирщина посідає 5-те місце серед усіх областей України за кількістю загиблих у ДТП, що вимагає негайного перегляду підходів до організації дорожнього руху, особливо в обласному центрі.

Аналіз динаміки дорожньо-транспортних пригод у місті Житомирі за останні чотири роки демонструє стійку тенденцію до зростання як загальної кількості інцидентів, так і тяжкості їхніх наслідків.

За період 2022–2025 рр. у Житомирі загинула **55 людей**. Згідно з методикою оцінки збитків, що базується на втраченому внеску особи у ВВП країни, соціальних витратах та витратах на ліквідацію наслідків аварій, через загибель **55 людей за 4 роки** втрати ВВП склали **1,3 млрд грн**. Тобто, інвестиції в безпечну інфраструктуру є стратегічною необхідністю для збереження фінансового та людського капіталу громади.

Наразі висока інтенсивність руху в Житомирі та застарілий дизайн вулиць, який радше проковує водіїв на перевищення швидкості, аніж «пробачає» людську помилку, призводять до трагічних наслідків. В умовах війни, коли людський потенціал є найціннішим ресурсом держави, кожна смерть на дорозі стає не лише особистою трагедією, а й непоправною втратою для національної стійкості.

Системним дороговказом для зміни цієї ситуації є **План сталої міської мобільності (ПСММ) Житомира** та **Концепція розвитку велоінфраструктури**. Ці документи імплементують глобальну філософію Vision Zero, яка стверджує: смерть на дорозі не є неминучою ціною мобільності. Система має бути спроектована так, щоб захистити найбільш вразливих учасників руху. Разом з тим, питання безпеки дорожнього руху сьогодні є однією з ключових вимог у межах 4-го Кластеру переговорного процесу щодо вступу України до ЄС – «Зелений порядок денний та стала зв'язність».

Саме тому варто інвестувати в заходи заспокоєння трафіку та розбудову безпечної мережі для міської мобільності, що закріплено у цих документах. Звуження смуг, облаштування островців безпеки та відокремлених велосмуг є дієвими інструментами для зменшення кількості ДТП з тяжкими наслідками, збереження життя громадян та забезпечення економічної стабільності міста.

Дана аналітика базується на офіційній статистиці від **Управління патрульної поліції в Житомирській області ДПП НП України та Управління транспорту і зв'язку Житомирської міської ради**. По результатам аналізу виявлено місця концентрації ДТП з тяжкими наслідками і запропоновано рекомендації, спираючись на концепцію нульової толерантності до смертей (Vision Zero).



*План сталої міської мобільності (ПСММ) був затверджений в 2019 році Житомирською міською радою*

## Методологія

Для забезпечення високої точності та відтворюваності результатів, обробка первинних даних здійснювалася за допомогою мови програмування та середовища статистичних обчислень **R**, що дозволило автоматизувати очищення даних та провести глибокий кількісний аналіз показників аварійності:

- **Геопросторовий аналіз:** Усі зафіксовані випадки ДТП були нанесені на цифрову карту Житомира, що дозволяє візуалізувати реальну топографію небезпеки та виявити приховані закономірності в плануванні вулично-дорожньої мережі.
- **Визначення місць концентрації:** Використання методів щільності ядерної оцінки дозволило ідентифікувати ділянки з найвищою щільністю аварій, де ризик потрапляння в ДТП є статистично вищим.
- **Кластеризація за типом учасників:** Окремий фокус було зроблено на сегментації даних для найбільш вразливих груп: пішоходів, велосипедистів.
- **Локалізація:** Перелік конкретних перехресть або ділянок вулиць з найбільшою концентрацією ДТП.

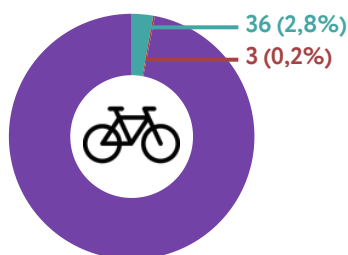
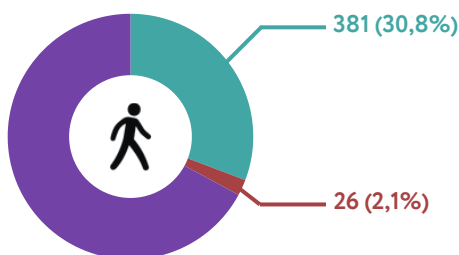
**Аналіз середовища:** Виявлення недоліків проєктування вулиць в місцях високого ризику.

## Загальний огляд аварійності в Житомирі

### Динаміка аварійності з 2022 по 2025 роки

Аналіз динаміки дорожньо-транспортних пригод у місті за останні чотири роки демонструє стійку тенденцію до зростання як загальної кількості інцидентів, так і тяжкості їхніх наслідків. За період 2022–2025 рр. у Житомирі було зафіксовано 1049 ДТП з постраждалими та загиблими, з яких:

- 1183 особа, травмована
- 55 людей загинуло.

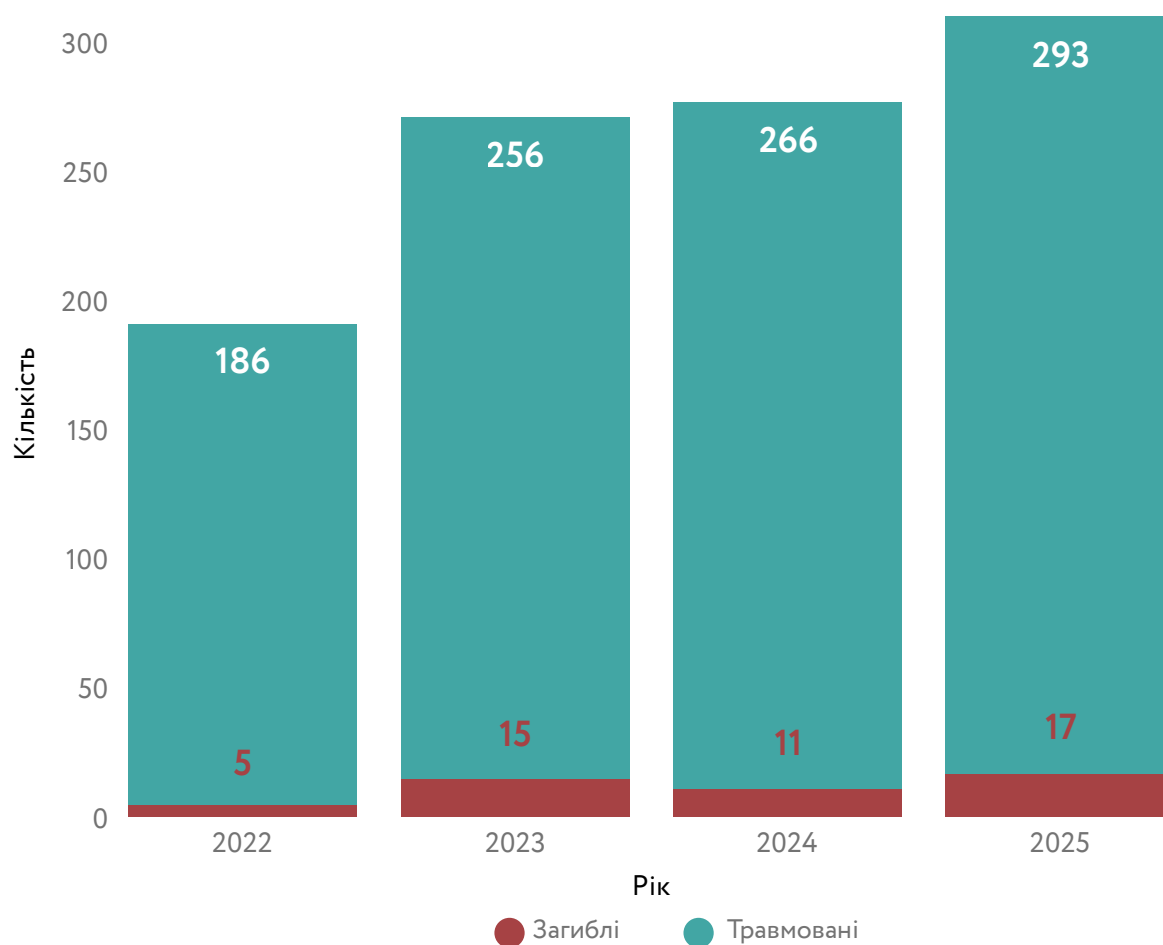


З них пішоходів:

- 381 травмовано
- 26 загинуло

З них велосипедистів:

- 36 травмовано
- 3 загинуло



Діаграма 1: ДТП у Житомирі з травмованими та загиблими за 2022-2025

Дані: УПП в Житомирській області

Показники аварійності в Житомирі зазнали суттєвих коливань, що відображають загальнодержавні та локальні соціальні процеси (Діаграма 1):

**2022 рік:** Зниження під час повномасштабного вторгнення. На початку повномасштабного вторгнення зафіксовано найнижчий рівень аварійності – 186 ДТП з постраждалими та лише 5 смертельних випадків. Це безпосередньо пов'язано із суттєвим зменшенням кількості приватного автотранспорту на дорогах міста, запровадженням комендантської години, дефіцитом пального та загальним зниженням мобільності населення.

**2023–2024 роки:** Етап відновлення. Зі стабілізацією ситуації та поверненням мешканців кількість авто на дорогах стрімко зростає, що призвело до збільшення кількості ДТП з постраждалими до 256 та 266 випадків відповідно. Кількість смертельних ДТП у цей період становить відповідно 15 та 11 випадків на рік.

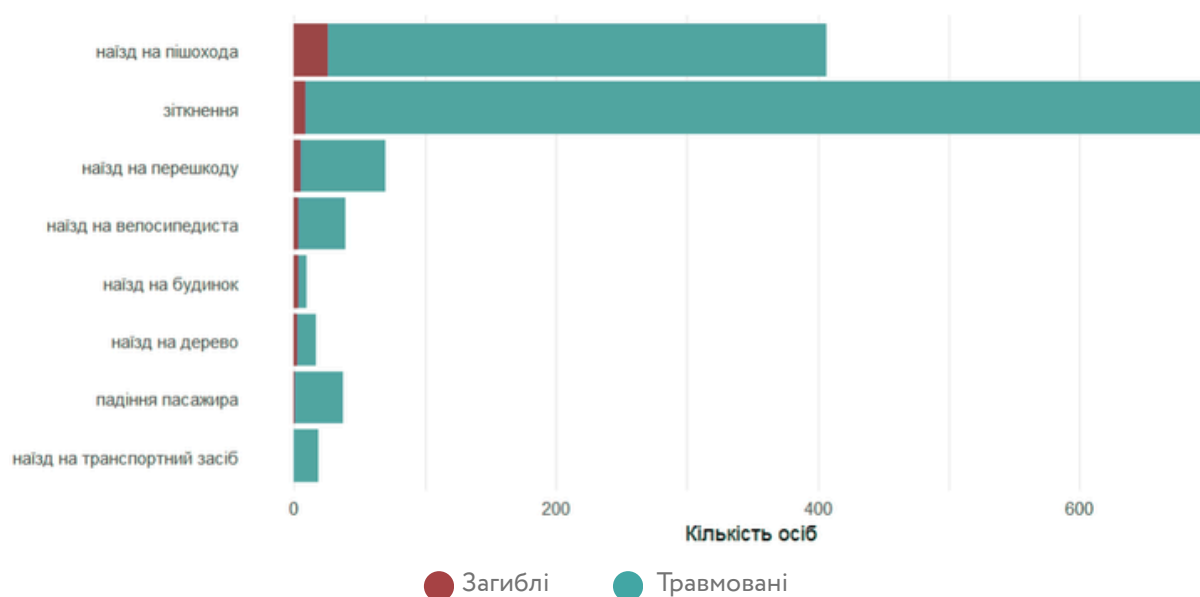
**2025 рік:** Пік аварійності. Звітний 2025 рік став найбільш трагічним за весь період спостереження. Зафіксовано 293 ДТП з постраждалими та загиблими, що є найвищим показником за 4 роки. Особливе занепокоєння викликає рівень смертності: 17 смертельних ДТП, що майже в 3,5 рази перевищує показник 2022 року та на 55% більше, ніж у 2024 році.



Різке зростання кількості важких ДТП у 2025 році свідчить про те, що існуюча дорожня інфраструктура Житомира не адаптується до зростаючого рівня автомобілізації та інтенсивності руху. Зростання летальності на 54% порівняно з попереднім роком (з 11 до 17 випадків) вказує на критичну необхідність впровадження інженерних рішень, що мінімізують людську помилку та знижують швидкість руху на магістральних вулицях міста.

### Структура ДТП за видами пригод та тяжкістю наслідків

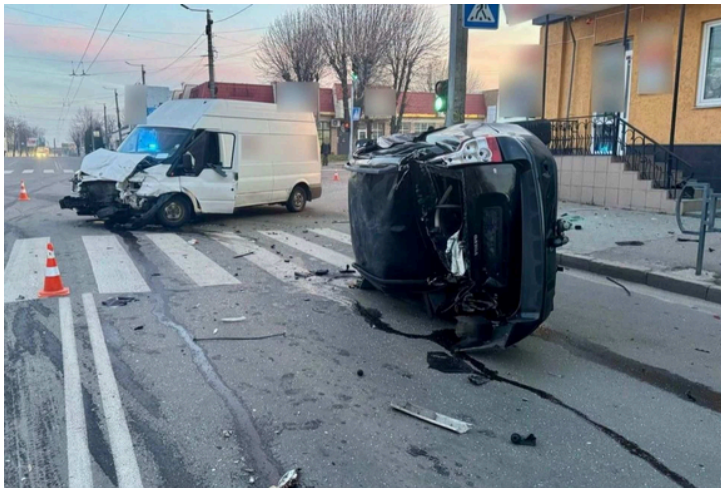
Детальний аналіз видів пригод дозволяє виділити три ключові сценарії травматизму та смертності в Житомирі: зіткнення, наїзд на пішохода та наїзд на перешкоду (Діаграма 2).



Діаграма 2: Кількість постраждалих та загиблих за видами дорожньо-транспортних пригод у Житомирі за 2022-2025

Дані: УПП в Житомирській області

**Зіткнення транспортних засобів** є найпоширенішим видом ДТП з постраждалими в місті. Хоча сучасні пасивні системи безпеки автомобілів знижують летальність у таких випадках, цей вид пригод стабільно посідає друге місце за рівнем смертності. Це свідчить про високу кінетичну енергію ударів, що є прямим наслідком порушення швидкісного режиму та небезпечних маневрів (ліві повороти, проїзд на заборонний сигнал світлофора).



**Наїзд на перешкоду** займає 3 місце за тяжкістю наслідків. Наїзди на електроопори, дерева чи відбійники часто стають наслідком втрати керування через перевищення швидкості або спробу уникнути зіткнення. Висока травматичність у таких ДТП вказує на відсутність «пробачаючої інфраструктури», яка мала б мінімізувати наслідки вильоту авто за межі смуги.

*На фото: Легковик перевернувся при зіткненні з мікроавтобусом*

Попри те, що **наїзди на пішоходів** поступаюся зіткненням за загальною кількістю, саме вони є головною причиною смертей на дорогах Житомира. Пішоходи залишаються найбільш вразливою групою: будь-який контакт із транспортним засобом на швидкості понад 50 км/год має критично високу ймовірність летального результату.

**Висока летальність серед пішоходів** у Житомирі прямо зумовлена інфраструктурними вадами: недостатньою кількістю переходів у місцях тяжіння людей, що провокує хаотичний рух через дорогу, та надмірною протяжністю існуючих «зебр» без острівців безпеки.

Ситуацію погіршує низький рівень освітлення та незадовільний стан тротуарів, що змушує пішоходів виходити на проїжджу частину, стаючи вразливими для авто на високій швидкості.

Аналіз видів ДТП доводить, що до високої летальності в кожному випадку призводить надмірна швидкість, яку часто провокують «нештрафовані» 20 км/год та дорожня інфраструктура, що заохочує водіїв перевищувати (широкі смуги, великі радіуси скруглень на перехрестях).

Для зниження смертності в Житомирі першочерговим кроком має стати забезпечення пішохідної інфраструктури та фізичне обмеження швидкості в зонах інтенсивного руху людей.

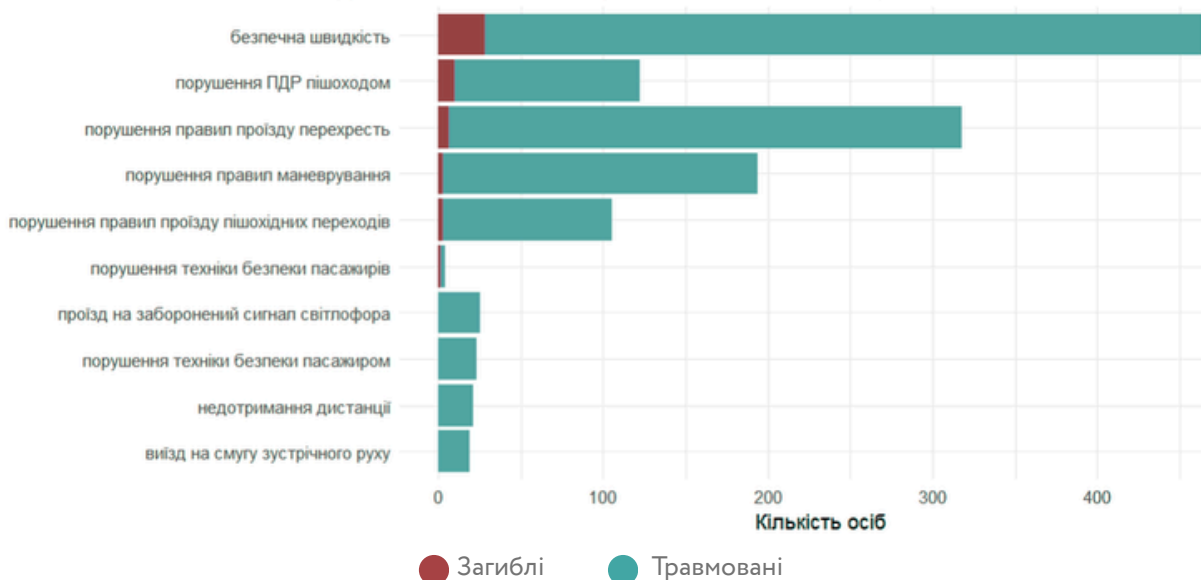


*На фото: Типова пішохідна інфраструктура Житомира*



## Аналіз причин ДТП

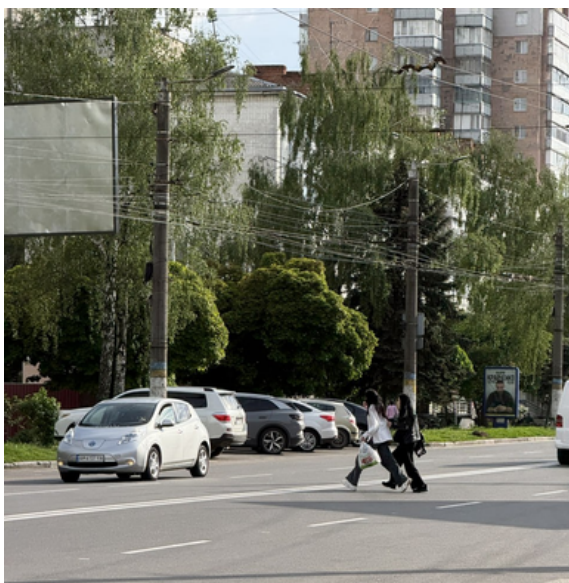
Згідно з даними поліції, перевищення безпечної швидкості є головною загрозою на дорогах. Кількість постраждалих від цього фактору перевищує третину від усіх постраждалих, а рівень смертності в цій категорії є найвищим серед усіх типів пригод. Друга та третя за значущістю групи причин – порушення правил проїзду перехресть та порушення правил маневрування (Діаграма 3).



Діаграма 3: Найчастіші причини ДТП з постраждалими у Житомирі за 2022-2025

Дані: УПП в Житомирській області

Хоча значна частина ДТП формально спричинена порушеннями ПДР з боку пішоходів та проїздом пішохідних переходів, з позиції Vision Zero це є наслідком недосконалого проектування вулиць.

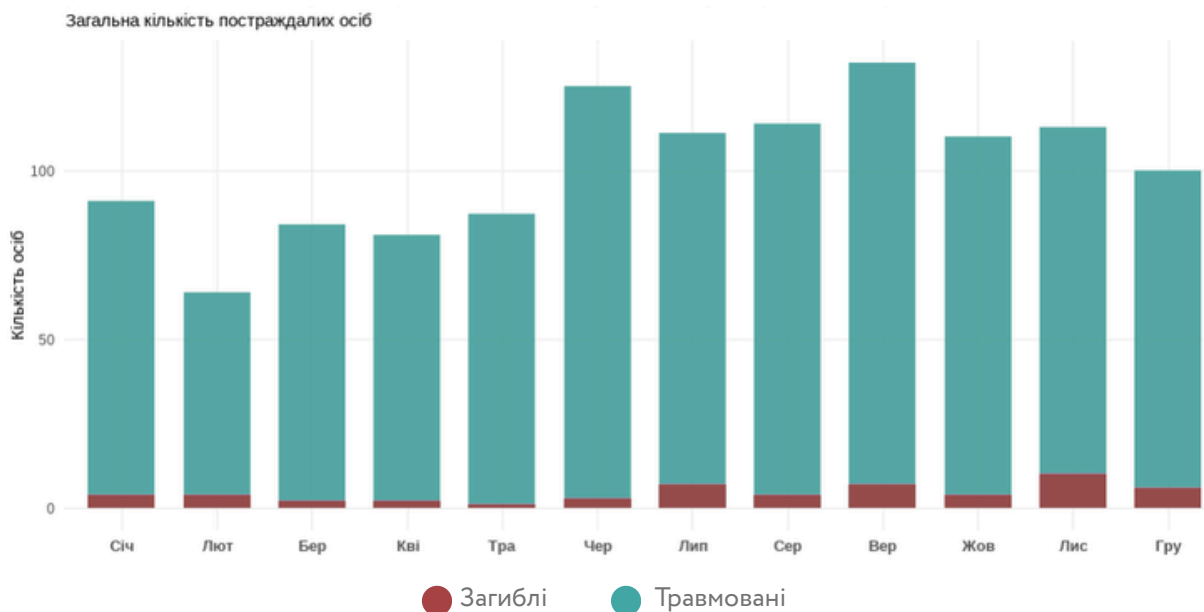


На фото: Порушення ПДР пішоходом внаслідок недосконалого проектування вулиці

Порушення ПДР пішоходом часто вказує на відсутність зручного переходу в місці реального пішохідного трафіку. Також ситуації, коли водій не пропускає пішохода, є наслідком надмірної ширини проїжджої частини, де водій фокусується на швидкості, а не на спостереженні за тротуаром.

Незважаючи на те, що формальною причиною ДТП може бути вказано порушення правил маневрування чи проїзду перехресть, саме висока швидкість автомобіля в момент зіткнення визначає тяжкість наслідків та перетворює помилку на випадок із травмами або смертю.





Діаграма 4: Динаміка травматизму та смертності за місяцями у Житомирі за 2022-2025

Дані: УПП в Житомирській області

### Сезонність, пікові години

Динаміка ДТП демонструє сезонні коливання. Найбільша кількість пригод спостерігалася у вересні-жовтні 2023 року та листопаді 2024 року. У березні 2022 року зафіксовано мінімальну кількість ДТП, що, ймовірно, пов'язано з початком повномасштабного вторгнення та обмеженням руху. За 4 роки найбільше ДТП сталось в вересні, на другому місці – червень, в зимові місяці травматизація і летальність під час аварій знижуються (Діаграма 4).

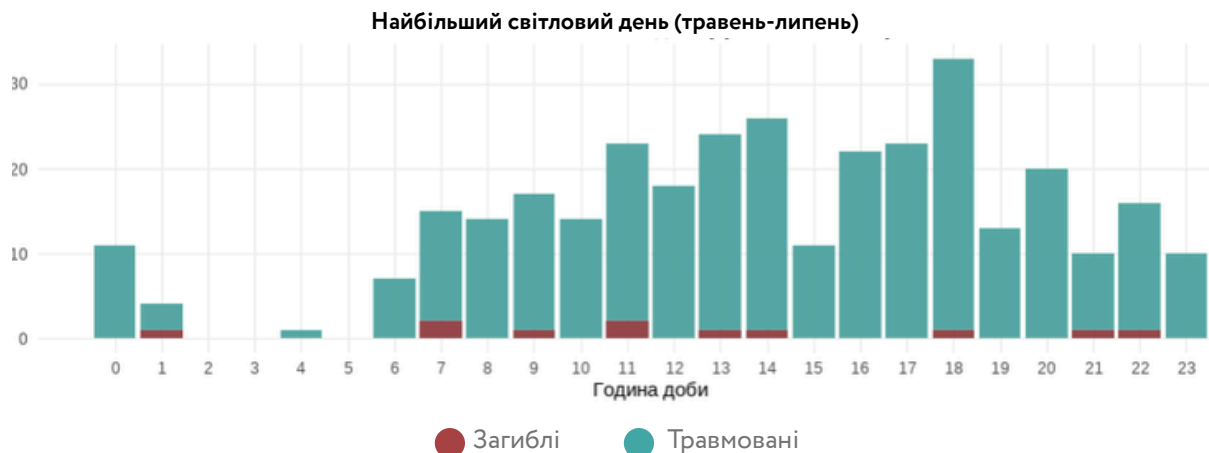
Кількість пригод починає стрімко зростати з 7:00 ранку (40 випадків) і залишається стабільно високою протягом усього дня, досягаючи локальних максимумів об 11:00 (54 випадки) та о 13:00 (59 випадків). Найменша кількість ДТП зафіксована в період в нічний період з 1:00 до 5:00 ранку, що пояснюється комендантською годиною та мінімальним трафіком у ці години, проте фіксуються смертельні випадки, що може свідчити про більшу швидкість на вільних дорогах (Діаграма 5).



Діаграма 5: Погодинний розподіл травмованих та загиблих у Житомирі за 2022-2025

Дані: УПП в Житомирській області

Найбільша кількість ДТП взимку із постраждалими та загиблими припадає на 16-17 годину. Це збігається з часом вечірньої години пік, коли інтенсивність руху є максимальною, а умови видимості погіршуються. В літній період вечірня година пік припадає на 18:00.



Діаграма 5: Погодинний розподіл травмованих та загиблих у Житомирі за 2022-2025

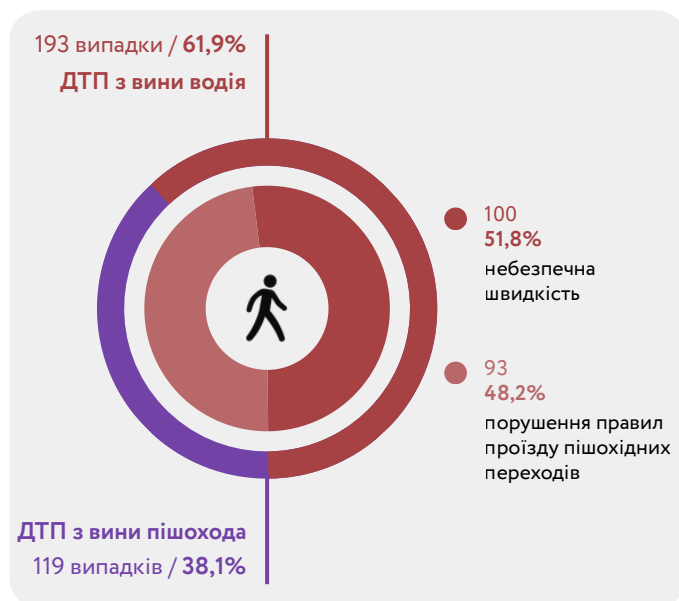
Дані: УПП в Житомирській області

### Аналіз постраждалих вразливих категорій

Кількість травмованих серед пішоходів та велосипедистів майже дорівнює загальній кількості аварій, що свідчить про високу вразливість цієї категорії.

Найчастішими причинами аварій за участі пішоходів є порушення ПДР пішоходом – 119 випадків, небезпечна швидкість (водіїв) – 100 випадків, порушення правил проїзду пішохідних переходів – 93 випадки.

Для велосипедистів основними загрозами є порушення правил маневрування – 21 випадок, небезпечна швидкість – 12 випадків, порушення правил проїзду перехресть – 4 випадки.



Кількість ДТП за участю пішоходів демонструє стабільне зростання, тоді як для велосипедистів ситуація залишається відносно стабільною з невеликим піком у 2024 році. 6 випадків ДТП з користувачами ЛПЕТ фіксує статистика останнього року, серед яких 5 травмованих (Таблиця 1).

Найбільша кількість аварій стається у вечірній час, коли видимість погіршується. Для пішоходів найнебезпечнішим є проміжок з 16:00 до 19:00, пік припадає на 17:00.

Для велосипедистів найбільше ДТП зафіксовано о 20:00 та в ранковий час о 10:00.

	2022	2023	2024	2025
Пішоходи	81 / 2	88 / 10	101 / 8	106 / 9
Велосипедисти	13 / 1	14 / 1	15 / 0	4 / 1
ЛПЕТ (користувачі електросамокатів)	-	-	-	5 / 0

Таблиця 1. Кількість травмованих/загиблих вразливих учасників руху у Житомирі за 2022-2025

Дані: УПП в Житомирській області

Аварії за участю пішоходів та велосипедистів майже завжди призводять до травм. Основною причиною ДТП для пішоходів є власне порушення ними правил дорожнього руху (перехід у невстановлених місцях тощо), а також ігнорування водіями правил проїзду переходів.

↑  
**4,5**  
в рази  
зростає ризик смерті  
пішохода при збитті  
машиною на швидкості  
50 км/год

Крім людського фактору, порушення правил пішоходами пов'язано з недоліками пішохідної інфраструктури: велика відстань між пішохідними переходами, їх недостатність в зонах інтенсивного руху пішоходів. На переходах найбільшу небезпеку для пішоходів несуть довга протяжність пішохідних переходів, відсутність острівців безпеки.

Разом з тим, в цих випадках тяжкість наслідків для вразливих категорій можна було б уникнути за умови дотримання безпечної швидкості водіями та впровадження інженерних рішень, що унеможливають перевищення швидкості.

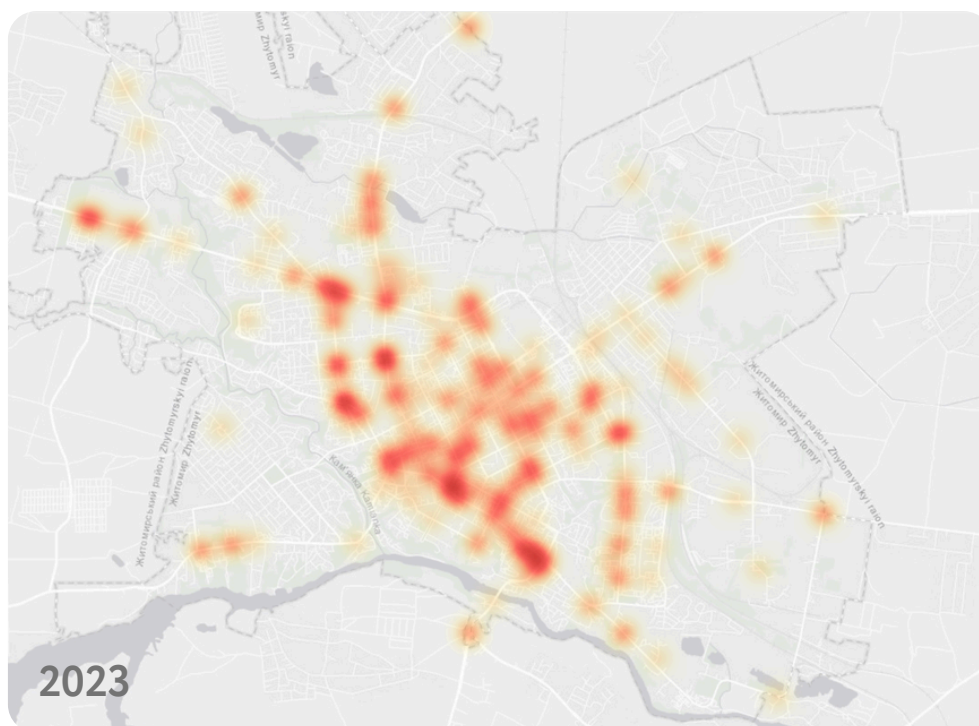
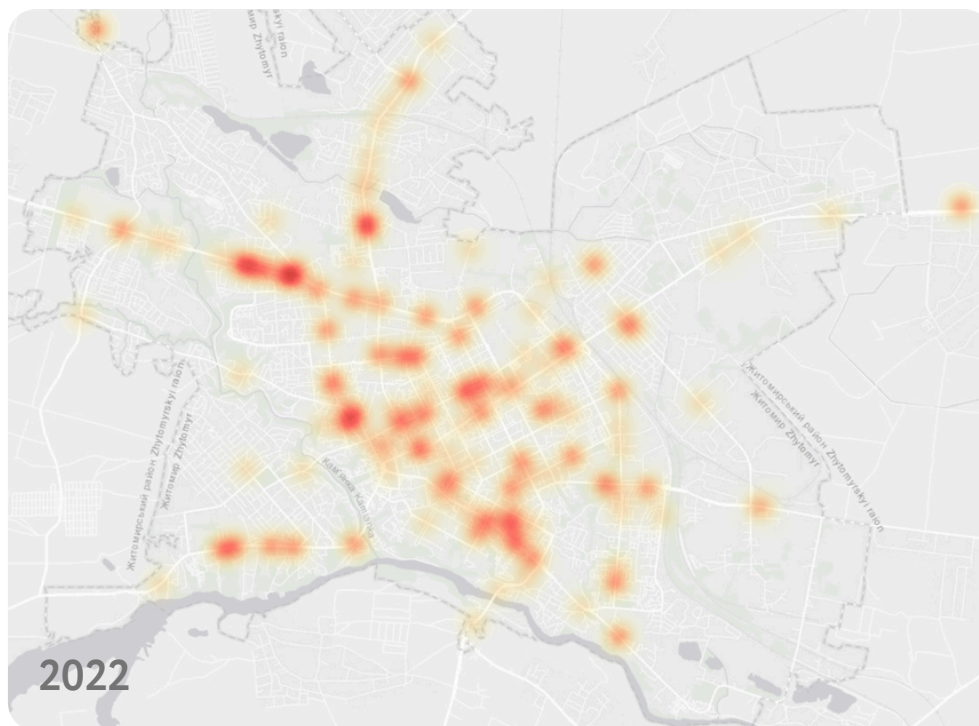


На фото: внаслідок збиття пішохода на пішохідному переході людина померла в лікарні від отриманих травм

## Просторові дані місць концентрації ДТП з тяжкими наслідками

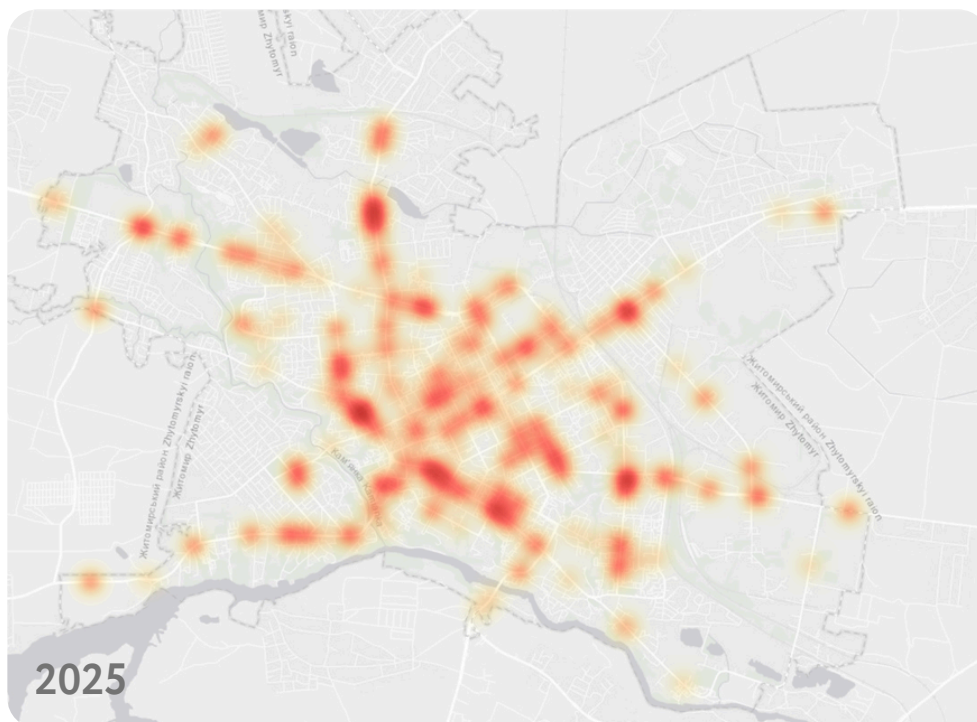
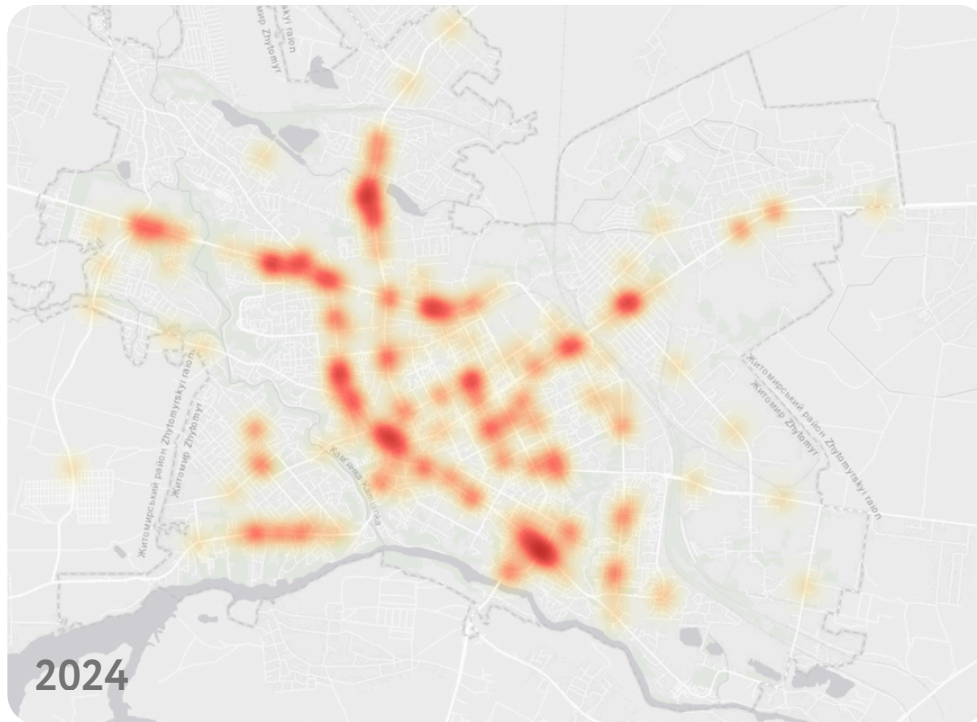
### Динаміка за останні роки (2023– 2025 рр.)

На всіх чотирьох картах чітко простежуються контури основних вулиць міста та їх перетинів, що свідчить про системну кризу автомобілецентричного планування: орієнтація на збільшення швидкості та пропускної здатності автотранспорту робить усю вуличну інфраструктуру небезпечною.



Зображення 1. Теплові карти ДТП з постраждалими та загиблими у Житомирі за 2022-2025

Дані: УПП в Житомирській області



Зображення 1. Теплові карти ДТП з постраждалими та загиблими у Житомирі за 2022-2025

Дані: УПП в Житомирській області

Одні й ті самі перехрестя та вулиці «підсвічуються» червоним чотири роки поспіль, що говорить про те, що існуюча схема організації дорожнього руху (ОДР) на цих ділянках не справляється.

У 2024–2025 роках з'явилися нові точки концентрації ДТП на другорядних вулицях. Це може бути наслідком того, що водії намагаються об'їхати затори та ремонтні роботи на основних магістралях, переносячи небезпеку в житлові зони.



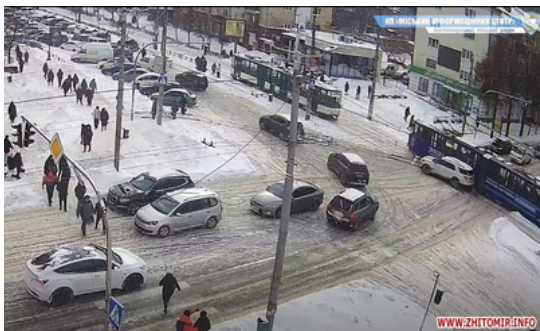


На фото: Ремонт частини вулиці Київської

В 2025 році спостерігається незначне зменшення аварійності з тяжкими наслідками в центрі міста, що може бути наслідком зменшення швидкості потоку через ремонтні роботи якраз в теплий літній період, коли найбільше стається ДТП.

## 10 найбільш небезпечних локацій у Житомирі

1. **Перехрестя вулиць Київська – Східна:** Абсолютний антилідер за кількістю ДТП. перехрестя з інтенсивним рухом громадського транспорту та великою кількістю конфліктних точок «авто-пішохід».



На фото: ДТП на перехресті Київська/Небесної Сотні



На фото: ДТП на перехресті Київська/Східна

2. **Перехрестя вулиць Київська – Небесної Сотні:** Центральна зона міста з високою концентрацією пішоходів, авто та громадського транспорту. Часто стаються наїзди на людей через ігнорування сигналів світлофора або поспіх водіїв на поворотах. Інколи трапляються ДТП з трамваем або на трамвайних коліях, що блокує рух громадського транспорту вулицею.
3. **Перехрестя проспекту Незалежності та вулиці Покровської:** Складне перехрестя з великою концентрацією внутрішньоміського та транзитного трафіку. Основна причина ДТП – порушення правил маневрування та перевищення швидкості на широких смугах.
4. **Проспект Миру (район «Панчішної фабрики»):** Ділянка з високою швидкістю руху. Одна з основних причин ДТП – порушення правил маневрування та перевищення швидкості під час виконання поворотів у провулки з головної вулиці. Тут часто фіксуються важкі ДТП із вразливими учасниками руху.



**5. Перехрестя вулиць Велика Бердичівська – Довженка:** Локація з інтенсивним рухом громадського транспорту та пішоходів. Геометрія вулиці та неупорядкованість функціональних зон вулиці сприяють аварійності: хаотичне паркування, несвоєчасне оновлення розмітки разом з високою концентрацією людей та авто створюють велику кількість конфліктних точок «авто-пішохід».



**6. Перехрестя вулиць Київська – Хлібна:** Висока щільність торгових точок створює хаотичний рух пішоходів, що накладається на транзитний потік авто.



**7. Перехрестя вулиць Перемоги та Грушевського:** Точка з великою кількістю лівих поворотів, які є найбільш небезпечними для зустрічного транспорту та велосипедистів.

*На фото: ДТП на перехресті Велика Бердичівська/Довженка*

*На фото: ДТП на перехресті Перемоги/Грушевського*

**8. Вулиця Покровська (район Сінного ринку):** Характерна зона «інфраструктурного хаосу» — багато нерегульованих переходів та припаркованих авто, що закривають огляд. Проблема притаманна всім «ринковим зонам» міста.

**9. Велика Бердичівська – Театральна (майдан Корольова):** Попри регулювання, велика кількість конфліктів виникає через складні фази світлофорів та велику кількість трафіку в години пік.

**10. Шосе Київське (район автовокзалу):** Магістральна ділянка, де пішоходи часто намагаються перетнути дорогу поза межами переходу, а водії не встигають зреагувати через високу швидкість руху потоку.

У підсумку, теплові карти наочно доводять, що аварійність у Житомирі не є хаотичною. Вона чітко локалізована й прив'язана до конкретних інфраструктурних недоліків. Виявлені «гарячі точки» та сформована ними мережа підвищеної небезпеки вказують на ділянки, які потребують першочергового фінансування, технічного аудиту та інженерного втручання задля збереження людських життів та здоров'я.



Діаграма 6: Вулиці з найбільшою кількістю аварій з потерпілими та загиблими у Житомирі за 2022-2025

## Рекомендації щодо покращення безпеки

Аналіз вуличної мережі Житомира вказує на диспропорцію: інфраструктура проектувалася з пріоритетом пропускної здатності для автомобілів, що автоматично зробило її ворожою для вразливих учасників руху.

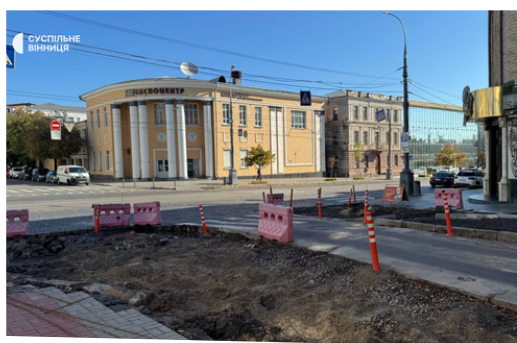
Багатосмугові магістралі (6 смуг на проспекті Миру, 4 смуги на Перемоги та Київській) генерують найважчі ДТП саме через ефект «злітної смуги», який провокує водіїв на перевищення швидкості.

**Безпечне місто** — це місто, де пішохідна та велосипедна інфраструктура формують безперервну, захищену мережу. Відповідно до філософії Vision Zero, варто перепрофілювати вулиці так, щоб помилка водія фізично не могла призвести до летальних наслідків.

Враховуючи обмежені фінансові можливості міського бюджету у період воєнного стану, пропонувані рекомендації розділені на дві частини. Стратегія базується на концепції тактичного урбанізму: швидке і недороге тестування рішень за допомогою тимчасових засобів із подальшим їх закріпленням у капітальній інфраструктурі. (Додаток 1)

### Короткостроковий етап. Швидкі зміни та тестування рішень

- **Просторове звуження смуг:** На магістральних вулицях (проспект Миру, вулиці Київська та Перемоги) необхідно перерозмітити ширину смуг руху автомобілів до нормативних 2.75–3.0 м. Надлишковий простір слід використати для облаштування конструктивно відділених велосмуг або захисних буферних зон.
- **Антикишені та захист перехресть:** Використання пластикових стовпчиків (делінеаторів) та фарби для створення «антикишень» на перехрестях та біля пішохідних переходів. Це фізично унеможливить паркування в зоні трикутника видимості (ближче 10 метрів до зебри) та змусить водіїв знижувати швидкість під час поворотів через візуальне та фізичне зменшення радіусу скруглення.



Приклад поетапного впровадження зменшення радіусу скруглення перехрестя вулиць Соборна та Архітектора Артінова в м.Вінниця.



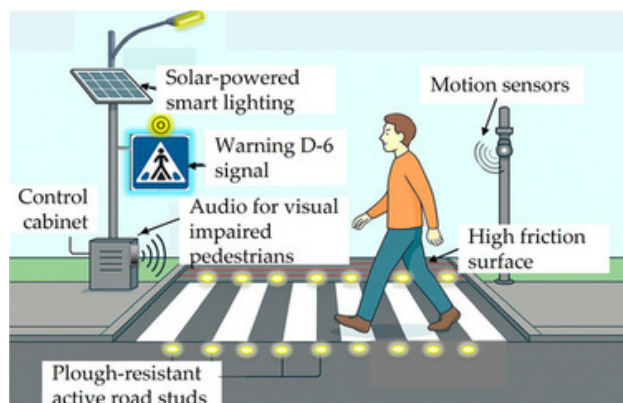
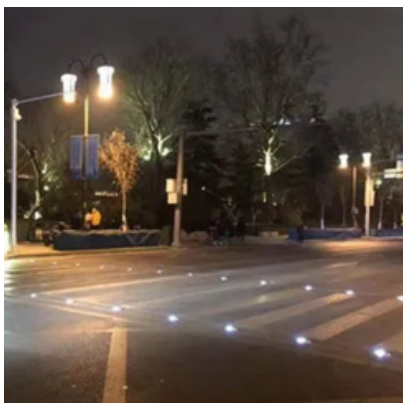
- **Модульні острівці безпеки:** На всіх нерегульованих переходах, що перетинають дві або більше смуг руху, встановити модульні гумові острівці безпеки з направляючими стовпчиками. Це захистить пішохода на середині шляху та розіб'є пряму траєкторію автомобіля, змушуючи водія концентрувати увагу.

- **Інтеграція велоконцепції:** Вивільнений простір дозволить облаштувати нормативні велосмуги шириною 1.5 м та захисні буфери з гумовими бортами або делінеаторами. Наразі відсутність велоінфраструктури на багатосмугових дорогах маргіналізує користувачів легкого персонального транспорту (ЛПТ) та велосипедистів, змушуючи їх або ризикувати життям у потоці, або порушувати правила, рухаючись тротуарами.



Приклад відокремлення велосипедної інфраструктури конструктивно, що підвищує безпеку велосипедистам та захищає від паркування

- **Безбар'єрність під час ремонтів:** Будь-який капітальний чи поточний ремонт вулиці має бути з відновленням покриття тротуарів та обов'язковим пониженням бордюрів до рівня проїзної частини (0 см) на всіх перетинах.
- **Енергонезалежні освітлення та світлофори:** Слід встановлювати світлофори та освітлення з автономним живленням, а також дублювати світлоповертальними елементами дорожні знаки та інші елементи.



Приклад організації освітлення пішохідних переходів

- **Проактивний підхід:** Сам факт наявності багатосмугової дороги з прямими транзитними ділянками та великими радіусами перехресть вже є індикатором високого ризику, адже така геометрія неминуче провокує водіїв на перевищення швидкості.



- **Фізичне заспокоєння трафіку («берлінські подушки»):** Завдяки адаптованій ширині вони ефективно змушують гальмувати легковий транспорт (який генерує левову частку ДТП через перевищення швидкості), але дозволяють транспорту екстрених служб та тролейбусам пропускати перешкоду між колесами без гальмування та втрати часу.

Крім того, це рішення є інклюзивним для велосипедистів та користувачів ЛПТ, залишаючи їм безпечний безбар'єрний простір для проїзду біля краю проїзної частини.



Приклад стишення дорожнього трафіку за допомогою «берлінських подушок». м. Вінниця

## Довгостроковий етап. Капітальна перебудова та фіксація рішень

- **Капітальні антикишені та звуження в бордюрі:** Фізичне розширення та побудова капітальних гранітних або бетонних антикишень, що ліквідує можливість хаотичного паркування та мінімізує довжину «зебр».
- **Облаштування нових переходів у місцях концентрації ДТП з пішоходами:** Відкриття нових наземних переходів у точках, де зафіксовано постійний аварійний перетин вулиці пішоходами поза межами пішохідних переходів.
- **Стаціонарні острівці безпеки:** Демонтаж модульних елементів та будівництво піднятих стаціонарних острівців безпеки на магістральних переходах міста.



Приклад облаштування антикишені в Києві

- **Конструктивне заспокоєння руху:** Влаштування піднятих пішохідних переходів та піднятих перехресть у житлових зонах та біля навчальних закладів.
- **Суцільні тротуари:** Облаштування безперервних тротуарів на другорядних примиканнях до магістральних вулиць (пріоритет пішохода без пониження рівня асфальту).
- **Впорядкування паркування:** Впровадження муніципального платного паркінгу з чітко розміченими слотами та контроль за паркуванням на велосмугах та поблизу пішохідних переходів.

## Концепція безпечного та інклюзивного міста

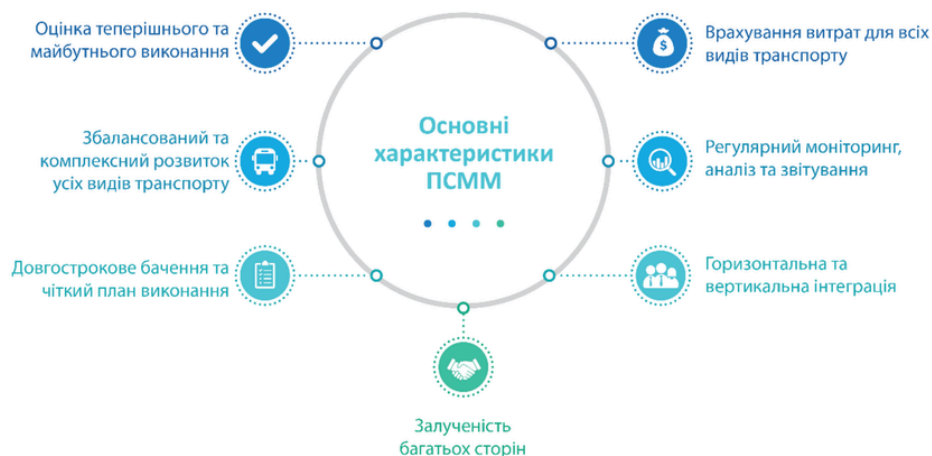
Аналіз факторів аварійності в Житомирі вказує на те, що базовим тригером ДТП із тяжкими та летальними наслідками є надмірна та невідповідна дорожній обстановці швидкість.

З точки зору концепції Vision Zero, проблема полягає не лише у свідомому порушенні водіями швидкісного режиму, а в тому, що інфраструктура магістральних вулиць міста (широкі прямі смуги, великі радіуси поворотів, відсутність фізичних перепон) підсвідомо стимулює та «дозволяє» рухатися швидко.

Відповідно, покладання виключно на адміністративний контроль (патрульна поліція, камери автофіксації) є недостатнім. Для досягнення нульової смертності Житомир має перейти до проектування «саморегульованих» вулиць (self-enforcing roads). Це означає, що геометричний дизайн проїзної частини повинен фізично унеможливити рух транспортних засобів зі швидкістю, що становить загрозу для вразливих учасників. Заспокоєння трафіку має стати базовим стандартом будь-якого ремонту.

Критичне зростання смертності у 2025 році диктує необхідність відмовитися від екстенсивного підходу до ремонту доріг. Вирішення проблеми лежить у площині інфраструктурного заспокоєння трафіку (traffic calming). Впровадження принципів Vision Zero у Житомирі вимагає розділення рішень на оперативні (шляхом зміни схем ОДР) та капітальні.

Зміна інженерної парадигми вимагає відмовитися від застарілого мислення максимізації пропущених автомобілів на користь оцінки реальної пропускну здатності людей. Перерозподіляючи вуличний простір для пішоходів, велосипедистів та громадського транспорту, ми не знижуємо ефективність магістралей, а навпаки – переміщуємо значно більшу кількість користувачів із меншим ризиком для їхнього життя.



На сьогодні Житомир не потребує винайдення нових підходів чи розробки додаткових рамкових стратегій для порятунку життів на дорогах. У місті вже розроблено та затверджено фундаментальні документи європейського зразка: План сталої міської мобільності (ПСММ) та Концепцію розвитку велоінфраструктури.

↓  
**більше ніж в 2 рази**  
 зменшилася кількість смертей через ДТП в Швеції після початку впровадження програми «Vision Zero»

Ці документи є управлінськими та інженерними дороговказами, які імплементують підхід Vision Zero. Проблема полягає у системному розриві між задекларованими цілями цих документів та реальною практикою ремонту вулично-дорожньої мережі.

Інфраструктурні рішення мають тривалий цикл життя. Оновлення проїзної частини без інтеграції елементів заспокоєння руху, безбар'єрних тротуарів та велосмуг залишає питання безпеки невирішеними на наступні 10–15 років.

Для того щоб інвестиції у ремонті приносили максимальну користь громаді, важливо поєднати затверджене стратегічне бачення (ПСММ та Концепція велосипедного розвитку) з реалізацією ремонтних доріг.

Найефективнішим кроком до цього є системна синхронізація всіх проєктів реконструкцій, ремонтів та змін схем ОДР із цілями ПСММ та Концепції розвитку велоінфраструктури ще на етапі планування та розробки документації.



## Джерела та додатки

### Список використаних джерел

1. Департамент патрульної поліції України. (2026). Статистика ДТП в Україні. Офіційний портал Патрульної поліції України. <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>
2. Житомирська міська рада. (2019). План сталої міської мобільності м. Житомир. <https://zt-rada.gov.ua/files/upload/sitefiles/doc1566467125.pdf>
3. Житомирська міська рада. (2023). Концепція розвитку велоінфраструктури м. Житомир. [https://strapi.zt-rada.gov.ua/uploads/Konczepczyia\\_rozvitku\\_velosipednoyi\\_infrastrukturi\\_Zhitomirskoyi\\_MTG.pdf](https://strapi.zt-rada.gov.ua/uploads/Konczepczyia_rozvitku_velosipednoyi_infrastrukturi_Zhitomirskoyi_MTG.pdf)
4. Кабінет Міністрів України. (2020). Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (Розпорядження № 1360-р). Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80>
5. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. (2018). ДБН В.2.3-5:2018. Вулиці та дороги населених пунктів. ДП «УкрНДПцивільбуд» [https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id\\_doc=77079](https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=77079)
6. Міністерство інфраструктури України. (2021). ДСТУ 4123:2020. Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні вимоги. ДП «УкрНДІДМ». <https://roadtraffic.com.ua/Media/roadandtraffic/DSTU/>
7. Кабінет Міністрів України. (2023). Початок переговорів про вступ України до ЄС: Кластер 4 «Зелений порядок денний та стала зв'язність». Офіційний портал «Євроінтеграція в Україні». [https://enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD\\_2023\\_report.pdf](https://enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_report.pdf)
8. Європейський Парламент, & Рада Європейського Союзу. (2008, 19 листопада). Директива 2008/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19 листопада 2008 року про управління безпекою дорожньої інфраструктури. Офіційний вісник Європейського Союзу, L 319, 59–67. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/96/oj/eng>
9. Всесвітня організація охорони здоров'я. (2020). Стокгольмська декларація: Третя глобальна міністерська конференція з безпеки дорожнього руху: Досягнення глобальних цілей 2030. Всесвітня організація охорони здоров'я. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

## Посилання на фото

1. Титульна сторінка: Головне управління Національної поліції в Житомирській області: <https://zt.npu.gov.ua/news/smertelna-dtp-z-nepovnitnimy-v-zhytomyri-politseiski-provodiati-rozsliduvannia>.
2. Сторінка 4: План сталої міської мобільності: <https://zt-rada.gov.ua/files/upload/sitefiles/doc1566467125.pdf>
3. Сторінка 7.1: Журнал Житомира: <https://zhzh.com.ua/podiyi/dtp-v-zhitomiri-legkovik-perevernuvsia-pri-zitknenni-z-mikroavtobusom.html>
4. Сторінка 7.2: Тут є місто.: <https://t.me/tytemisto>
5. Сторінка 8: Тут є місто.: <https://t.me/tytemisto>
6. Сторінка 11: Головне управління Національної поліції в Житомирській області: <https://incident.obozrevatel.com/ukr/crime/zbilo-avto-na-perehodi-u-zhitomiri-v-dtp-zagynuv-prokuror-foto.htm>
7. Сторінка 14.1: Тут є місто.: <https://t.me/tytemisto>
8. Сторінка 14.2: Житомир.Інфо: [https://www.zhitomir.info/news\\_233421.html](https://www.zhitomir.info/news_233421.html)
9. Сторінка 14.3: Газета «Субота»: <https://subota.online/u-zhytomyri-dtp-z-poterpilymy-na-perekhresti-kyivska-skhidna-rukhn-uskladneno/>
10. Сторінка 15.1: Головне управління Національної поліції в Житомирській області: <https://1.zt.ua/news/dtp/u-zhytomyri-na-dovzhenka-stalas-avtotroshha-z-poterpilymy.html>
11. Сторінка 15.2: Перший житомирській: <https://1.zt.ua/news/dtp/dtp-za-uchastitroh-aktivok.html>
12. Сторінка 16: Новини Вінниці: <https://news.vn.ua/u-vinnytsi-rozryly-perekhrestia-vulyts-soborna-ta-artynova>/<https://suspilne.media/vinnytsia/pisohidnij-perehid-na-rozi-sobornoj-ta-artynova-stane-vuzcim-na-12-metriv/>
13. Сторінка 17.1-2: The Village: <https://www.village.com.ua/village/city/city-news/338735-velosmugu-na-zolotovoritskiy-vidokremili-vid-osnovnoyi-dorogi-delineatorami>
14. Сторінка 17.3-4: Хмарочос: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/04/08/u-kyyevi-proponuyut-stvoryty-kilometr-zahyshhenyh-velosmug/>
15. Сторінка 18.1: Новини Вінниці: <https://cvd.vn.ua/na-prohannya-vinnychan-u-misti-po-odnij-iz-vulycz-vstanovyly-berlinski-podushky-foto/>
16. Сторінка 18.2: КМДА: <https://dyvys.info/2025/05/13/na-lvivskomu-perekhresti-oblashtuyut-antukyshenyu-shho-tse-i-dlya-chogo-potribne/>
17. Сторінка 19: План сталої міської мобільності: <https://zt-rada.gov.ua/files/upload/sitefiles/doc1566467125.pdf>
18. Сторінка 20: <https://imgur.com/Vmukc6C>