

## Ремені, які рятують життя

*Як в Україні **п'ятий** рік борються за просте правило: ніколи не забувати пристібатись в авто*

Ілона Громлюк

Всі знають моторошну історію про те, як у 1997 році британська принцеса Діана розбилась у ДТП. Вона загинула на місці, але цього не мало статися. Насправді в принцеси не було смертельних внутрішніх ушкоджень, [розповіли](#) через багато років патологоанатоми. У гіпсі та в синцях, вона би за кілька днів вийшла з лікарні, якби того вечора, всівшись на заднє сидіння авто, принцеса пристебнулась.

Таких історій багато у світі та Україні. Центр демократії та верховенства права підрахував: якби кожен українець, у кріслі водія чи пасажира, взяв за звичку користуватись ременем безпеки, до 900 людей кожного року можна було б врятувати. У 2016-му організація почала Кампанію «За безпечні дороги», взявшись просувати в країні звичку пристібатися, а також збільшення штрафів за ігнорування ременів. Раніше за це стягували лише 51 гривню, від березня цього року — 510 гривень, проте до глобальних змін у суспільстві ще далеко. Лише 26% водіїв сьогодні [пристібуються](#), а пасажери переконані, що заднє сидіння врятує їх від ДТП, і взагалі, ремені — це незручно, вони можуть зім'яти красивий одяг.

Та директорка ЦЕДЕМ Олеся Холопик налаштована оптимістично. Вона долає ці міфи яскравими рекламними роликами, і має за спиною армію однодумців із політиків, поп-зірок, юристів і поліцейських. Це сьогодні, каже Олеся, 90% людей у країнах Північної Європи пристібуються та є прикладом для інших, але десятки років тому там також починали з пояснення основ.

### **Якою була ситуація та статистика, коли у 2016 році ви почали Кампанію «За безпечні дороги»?**

Влітку 2016 року, коли ЦЕДЕМ очолював Тарас Шевченко, який є засновником, ми мали між собою розмову про жакливу ситуацію на дорогах. Мовляв, аварії в Україні трапляються постійно, але держава ніяк не реагує. Ми зрозуміли, що було би цікаво зайнятись цією темою.

Уже на той час наша організація мала величезний досвід адвокатування, просування рішень у сфері державної політики, що би задовольняли потреби громадськості. У 2012

році завдяки нашій спільній роботі з партнерами до Верховної Ради потрапив законопроект про заборону куріння в кафе, барах і ресторанах. Один із наших профілів — громадське здоров'я, куди і відноситься безпека на дорогах. Треба було показати проблему, запропонувати рішення, а потім почати до нього рухатись. Ми знали, що Всесвітня організація охорони здоров'я теж опікується проблемою ременів, а тому велосипед вигадувати не треба.

Щодекілька років ВООЗ публікує звіти про стан безпеки на дорогах по всьому світу. Вона виділяє чотири фактори ризику, які впливають на тяжкість наслідків ДТП: надмірна швидкість, керування у стані алкогольного сп'яніння, ігнорування ременів безпеки, мотошоломів, дитячих крісел, а також відволікання на телефони.

Ми започаткували кампанію, запросивши до співпраці партнерів, які вже працювали над проблемою. Це громадська організація Vision Zero на чолі з Віктором Загребою та Асоціація велосипедистів Києва (зараз U-Cycle). Передусім необхідно було проаналізувати статистику. За даними поліції, щороку на дорогах гине 3-5 тисяч людей, травмується — понад 34 тисячі. Але за міжнародними стандартами, до статистики мають враховувати і людей, які загинули протягом 30 днів після аварії, перебуваючи в лікарні. У нас, скоріше за все, це не враховують. Проаналізувавши фактори ризику, через які люди частіше гинуть, ми вирішили сфокусуватись на трьох із них. Не включили лише проблему з алкоголем, бо на той момент штрафи за нетверезе водіння вжезросли.

Починаючи з 2015 року, швидкість на дорогах не вимірювали. Машини їхали, як хотіли, а штрафи були копійчані. Про ремені взагалі мало хто говорив. Опираючись на статистику та свої подальші дослідження, ми підраховали, що якби всі в Україні пристібались, то 800-900 життів щороку можна було б врятувати. А ВООЗ вважає, що коли пасажир чи водій пристібаються, їхні шанси вижити у смертельній аварії збільшуються удвічі. Робота велась паралельно над усіма проблемами відразу, і результати по швидкості теж маємо. Необхідно було запустити автоматичну фіксацію перевищення швидкості, змусити водіїв дотримуватись режиму. У 2018 році, коли ми вимагали контролю, поліцейські почали замірювати швидкість ручними пристроями. А сьогодні за машинами на місцях, де часто трапляються ДТП і де водії часто ледь не летять, слідкують камери. [За даними МВС](#), на початку одна камера за добу фіксувала 60 тисяч перевищень швидкості, а коли водіям на пошту почали надсилати штрафи — показник зменшився до 9-10 тисяч. Такі успіхи 2020 року.

На жаль, держава у багатьох сферах діє реактивно. Пам'ятаєте 2017-й? Тоді трапилось резонансне ДТП із Альоною Зайцевою: п'ятеро людей загинули на місці, ще шестеро потрапили до лікарні. Того року було багато подібних аварій, всі сполохались, і Кабмін доручив зменшити швидкість у містах до 50 кілометрів за годину. Я часто наводжу приклад: коли розбивається боїнг, 300 людей гине, весь світ стає дибки, держави змінюють правила, всі журналісти про це пишуть. А у нас щомісяця по кілька таких «боїнгів» розбивається, і це залишається переважно у статистиці.

**Як ви вирішили привчати українців до користування ременями?**

У 2017 році, разом із Vision Zero, ми вперше [провели](#) дослідження з використання водіями ременів. Користувались методом спостереження — він ефективніший, ніж просте опитування, коли люди можуть і прикрашати свою поведінку. Спостереження практикують у Європі, Австралії та США. Інструкторів, які проходять попередні навчання, ставлять на декілька точок у різних містах — на перехрестях чи там, де невелика швидкість. Інструкторів має бути двоє: один рахує автомобілі, що їдуть у найближчому ряді, а другий відзначає, чи пристебнуті там водії. Спостереження триває 2-3 години, залежно від міста. Аби вибірка була репрезентативною, має проїхати не менше ста автомобілів. Так ми заміряли 16 міст, і дізнались, що в середньому пристебаються лише 15% водіїв.

До того моменту ремені не цікавили чиновників та медіа. Аби привернути увагу до проблеми, ми почали знімати соціальні ролики. Наша перша інформаційна кампанія, у співпраці з організацією «Дивовижні», називалась [«Пристебнись»](#). Ми хотіли донести, скільки водіїв не користуються ременями, і що це має стати звичкою, у тому числі для пасажирів переднього та заднього сидіння. Штрафи становили якусь 51 гривню, і це було однією з причин нехтування безпекою. Коли держава встановлює такі дрібні штрафи за порушення конкретного правила, то тим самим показує, що на це правило можна не зважати. Не дуже активно звертали на це увагу і поліцейські. Ми розуміли, що коли б постав вибір, оштрафувати когось на 51 гривню, чи поїхати за викликом на місце злочину, вони, скоріше за все б обирали друге.

У правилах дорожнього руху були винятки, які дозволяли не пристебатись. До минулого року до таких належали інструктори з водіння, а також водії та пасажирів таксі. Звідки така логіка — досі не розумію. Я досліджувала такі ж винятки у правилах Європи. Лише кілька країн мали обмеження для водіїв таксі. Пояснюють це тим, що якщо на таксиста хтось нападатиме, він зможе швидко вискочити. Дивно, тому що я чула значно більше історій, коли водій травмується чи гине, ніж коли на нього нападають і він не може вибратись через ремінь. Таксисти були першими, хто обурився правилом пристебатись. Як говорив мені один водій: «Воно вам не допоможе». А мій інструктор з водіння, пригадую, сидів у машині непристебнутим, пючі» каву, Пояснював: «Але ти за кермом мусиш пристебатись, бо не здаєш іспит». А навіщо це потрібно, як може врятувати на дорозі — не пояснювалось.

Дослідивши поведінку водіїв та пасажирів, ми взялись за законодавчу базу. У червні 2018 року розробили законопроект, де пропонували підвищити штрафи до 850 гривень. Сам факт подання законопроекту став потужним інформаційним приводом для ЗМІ. Україна почала говорити про те, що пристебатись — це правило, світовий стандарт безпеки. Паралельно почалась нова інформаційна кампанія, якою вдалось підняти велику хвилю: нас підтримували Уляна Супрун, МОЗ, МВС, Національна поліція, багато публічних людей у соціальних мережах. Восени того ж року, отримавши 240 голосів «за», законопроект схвалили у першому читанні. Заголовки кричали: держава підняла штрафи, і лише внизу новини можна було дочитати, що ще не остаточно, бо лише в першому читанні.

Та медіа писали про ремені так багато, що люди почали думати, що штрафи і справді вже стягують. Коли у 2018 році ми знову провели своє [дослідження](#) на дорогах обласних

центрів, ременями користувались уже 23% водіїв. Тобто сама лише згадка про законопроект змінювала поведінку. Аби людина почала пристібатись, її не обов'язково штрафувати — їй просто треба знати, що це може бути. Нікому не хочеться зайвий раз зв'язуватись з патрульними.

Взимку ми запустили ще більшу інформаційну кампанію. Це була серія постерів та ролик «Пом'яті, але живі» зі участі знаменитостей: Олі Полякової, Даши Астаф'євої, Олександра Педана, Володимира Дантеса та інших. Наближався період корпоративів, куди люди одягають свої найкращі сукні та костюми. Як не дивно, через це багато хто не пристібається: люди бояться пом'яти одяг під ременем безпеки. Ми взяли за цю причину. Зірки на фото та відео повторювали: «Складка на одязі не вартує життя». Вони мають велику аудиторію в своїх соціальних мережах, а тому цей був потужний спосіб достукатись до людей.

Друге читання відбулось у грудні 2018-го, коли депутати вже почали думати про сніг та лижі. Спікер ледве не заганяв їх до зали, аби вони сіли голосувати. Ми майже плакали, коли зрозуміли, що достатньої кількості депутатів немає. Отримавши лише 196 голосів «за», законопроект фактично згорів. Тобто наша пісня мала початися заново, і у березні 2019 року ми знову його зареєстрували. Ціллю було знайти партнерів із усіх фракцій. Ремені — це позитивна тема, проти неї ніхто не виступає, але підвищувати штрафи багатьом депутатам було некомфортно. Насувались вибори, і ми зійшлись на тому, аби зменшити суму до 510 гривень. Однаково це вдесьтеро більше за 51. Так у травні наш проект включили до порядку денного. Але було запізно — Верховну Раду розпустили.

### **Які міфи та упередження існують про ремені?**

Перший міф — пристібатись на задньому сидінні не треба. Люди думають, що там безпечніше. Це не так. Під час зіткнення, непристебнутий пасажир позаду може вбити пристебнутого водія чи пасажира попереду. Закони фізики говорять: залежно від комплекції людини, під час аварії на швидкості 50 кілометрів за годину, інерція збільшує вагу тіла до 30 разів. Сила удару така, що може зламати сидіння попереду, травмувати чи вбити оточуючих. Це як гармата позаду.

Другий міф — краще вилетіти з лобового скла, ніж бути пристебнутим, бо так нібито більші шанси вижити. Але у 9 з 10 випадків людина отримує смертельну травму, вибиваючи головою лобове скло.

Водії теж люблять казати пасажирам — я досвідчений, їду не поспішаючи, а тому можете не пристібатись. Я можу вірити конкретному водієві, але чи має він гарантії, що інші водії такі ж? Ви можете їхати акуратно, але у вас на великій швидкості влетить інший автомобіль. Від цього не застрахуватись. Не важливо, їдете ви помалу, чи недалеко.

Ще один міф — мене захистять подушки безпеки. Але подушка летить зі швидкістю 300 кілометрів на годину — удар такий потужний, що може травмувати непристебнутого. Коли ж людина зафіксована, її голова м'яко сідає на подушки. У деяких машинах, коли пасажир

не пристебнутий, подушки навіть не відкриваються, або відкриваються не на повну силу. Знаю, що деякі водії, у кого машини сигналять, якщо не пристібатися, хитрують та обгортають ременем своє сидіння позаду, чи [купують заглушки](#). Це лише погіршує ситуацію: у разі аварії сидіння під тиском ременя ще менш здатне вас захистити.

Популярною є відмазка про те, що ремінь — це незручно. Але якщо правильно його натягнути, розправити, незручностей не буде. Зрештою, у 2019 році ми мали зовнішню рекламу з лозунгом «Ремінь або розтин». Там були дві картинки: тіло з синцем від ременя, і тіло після розтину. Краще отримати слід від ременя, ніж потрапити під ніж патологоанатома. Ця реклама стала вірусною.

Трапляються люди, які кажуть «це моє особисте діло, чому держава мене змушує». Але якщо ви не пристебнуті, то можете когось вбити. А в разі вашої травми, хто оплачуватиме вам лікування, допомагатиме в разі можливої інвалідності? Ми всі, з наших податків. А все тому, що хтось, бачте, не захотів пристібатись, бо це сковує свободу.

У 2017-2018 роках, коли людина пристібалася, її сприймали як слабака, боягуза. Модним було не пристібатись. Зараз же, після наших інформаційних кампаній, я помічаю зміни в сприйнятті ременів. Люди говорять, що це круто, це про відповідальність. Я відповідальний за себе та ближнього. Як говорить лозунг нашої спільної із The Ukrainians кампанії: «Пристібай того, кого любиш». Це стало соціальною нормою. Я помітила, що чим більше ми про це говоримо, тим частіше люди починають навіть вимагати своє право пристібатись. Раніше у таксі могли нагартати за те, що хтось запитує про ремінь — не можете його знайти, надто далеко засунутий, і ви мовчки перелякано їхали далі. Нині люди демонструють своє обурення, публікують негативні відгуки в додатках.

Для Uber, Uklon та інших платформ це стало стимулом нагадувати водіям про ремені. За повторні порушення компанії також можуть відключати водіїв від системи. Uber навіть звернувся до нас із пропозицією зробити спільну кампанію. Ми роздавали флаєри, організовували тренінги для їхніх водіїв. У своїх кампаніях наголошували: не ставте водіям зірочки, якщо вони були непристебнутими. Торік, коли з правил дорожнього руху прибрали норму, що таксистки можуть не пристібатись, патформи погодилися з тим, що це буде слушне оновлення.

Залишилось лише два виключення: водії спецтранспорту, тобто поліція, а також водії з інвалідністю — вони можуть не пристібатись, якщо фізично це неможливо. Поліцейські говорять, що на спецзавданнях їм треба рухатись швидко. Хоча ми наводимо їм аргумент, що трапляється і гонитва за машинами, а це підвищує ризики. Крім того, у ситуації з ременями поліція має показувати приклад. Так чи інакше, порівняно з 2016- м, зміни у роботі поліцейських різючі. Сьогодні, виїжджаючи на ДТП, вони постійно звертають увагу, чи були водій та пасажир пристебнутими — так даних для аналізу більше. А цієї весни поліція навіть [почала](#) свою інформаційну кампанію «Пристібайся — не жахайся».

**Що тим часом відбувалось із вашим законопроектом?**

Люди, які підтримували нашу ідею, у 2019 році пішли в депутати, стали міністрами. Разом ми задумались про необхідність знову ініціювати законопроект про безпеку дорожнього руху — про збільшення штрафів. У новому скликанні тема безпеки на дорогах стала такою популярною, що крім нашого, було зареєстровано аж чотири законопроекти про збільшення відповідальності на дорогах. У одному з них, який ще тоді називали комплексним, було про штраф у 510 гривень за ігнорування ременів. Цього року за нього проголосували, і з березня штрафи підвищили. Причому за все: перевищення швидкості, водіння у нетверезому стані, нехтування ременями.

Так у нас з'явився новий виклик. Чудово, що закон прийняли. Проте коли у ньому міститься зо 15 штрафів за різні порушення, тема ременів губиться, а увага ЗМІ розпорозуються. А тому зараз наші зусилля спрямовані на те, аби донести водіям про нові штрафи, а також той факт, що вони муситимуть їх платити не лише за себе, а і за пасажирів, що їхав у їхній машині непристебнутим. Ця норма завжди була у правилах дорожнього руху: водій не має права рушати, якщо пасажир на передньому чи задньому сидінні непристебнутий. Тобто водіїв завжди мали штрафувати за «порушення правил користування ременями безпеки» (все те, що включено у ПДР). Коли штрафи збільшились до 510 гривень, а в суспільстві з'явилась культура пристібатись, про це важливо нагадувати.

Логічним було б штрафувати і пасажирів, проте на практиці це зробити неможливо — документи при собі має, як правило, лише водій. Насамперед ми би хотіли прищепити звичку. У майбутньому, можливо з розвитком штучного інтелекту, на дорогах з'являється камери, що фіксують, чи були пристебнутими водій та пасажирів. Уже сьогодні камери стали настільки якісними, що з 2019 року в Австралії фіксують користування мобільними телефонами за кермом.

### **Як ви думаєте, коли в українців зміниться ставлення до правил безпеки на дорогах?**

Якщо у 2017 році пристібались 15% водіїв, то у 2020-му їх уже [було](#) 26%. Але якщо врахувати похибку в 3%, то результати не такі втішні. Координованої державної політики не було, а тому глобальних змін не відбувалось. За кордоном, наприклад, існує тижні посиленого контролю за дотриманням правил користування ременями. Поліцейські стоять на дорогах, і кожного третього водія перевіряють. Не пристебнутий — штраф. Так люди починають пам'ятати про ремені. Сподіваємось, що невдовзі й наші поліцейські перейдуть до таких перевірок. Робота має бути системною.

Історії людей, які завдяки ременям вижили, теж мають значення. Підприємець Андрій Федорів написав пост про те, як його машина відлетіла на 68 метрів, але всі вижили, бо були пристебнутими. Американський математик, лауреат Нобелівської премії Джон Неш загинув у ДТП, коли повертався з дружиною додому в таксі. Обоє вилетіли у вікно — були непристебнуті. Після цього у США багато писали про важливість ременів.

Тобто прийнятий законопроект та збільшений штраф з 51 до 510 грн — це лише пів шляху, а далі необхідно його доносити, змінювати поведінку. Читаючи подібні історії в медіа, ви

починаєте думати — ага, значить буду пристібатись. На 21 день у вас сформується звичка. Аварія — це часто непередбачуваність. Ви можете 10 000 разів безпечно проїхати без ременя, а на 10 001 раз потрапите в ДТП, тому наш заклик — пристібайтеся, будь ласка, завжди.