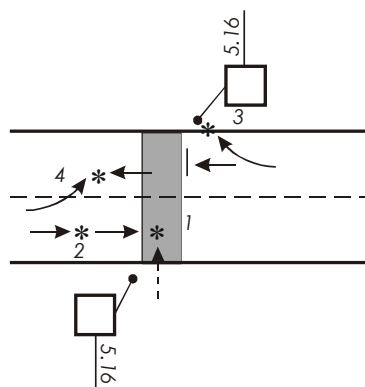


Кривицкий А.М., кандидат технических наук, доцент, Заведующий Научно-исследовательской лабораторией общих криминалистических и автотехнических исследований (ГУ «Научно-практический центр Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь»)

ПРОБЛЕМЫ ТРАКТОВКИ НЕКОТОРЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ АВАРИЙ С УЧАСТИЕМ ПЕШЕХОДОВ

Правила дорожного движения являются нормативом **прямого действия** и предназначены, в первую очередь, для участников движения. Детальный анализ Правил представляет собой специальное исследование, которое не входит в наши задачи. В данной работе приведем лишь некоторые фрагменты, показывающие, что *отдельные положения действующих Правил несовершенны и нуждаются в коренном совершенствовании.*

Одним из самых болезненных является вопрос о *приоритете на нерегулируемом пешеходном переходе.* В самом деле, кто имеет преимущество – водитель или пешеход? По всем признакам, вроде бы, приоритет должен быть отдан водителю. Во-первых, автомобиль значительно «дороже» пешехода, поскольку он намного производительнее и в нем, как минимум, находится не меньше двух человек – водитель и пассажир. Для сравнения, час задержки пешехода стоит 1,2 долл., а час задержки автомобиля стоит от 7,7 долл. (легковой автомобиль) до 108 долл. (сочлененный автобус или троллейбус), т.е. от 6 до 90 раз дороже. Во-вторых, экологически автомобиль несопоставимо «грязнее» пешехода. При этом, как мы уже знаем, именно остановки, задержки или неравномерное движение транспорта и есть главное экологическое зло, главный источник вредных выбросов и транспортного шума. Наконец, автомобиль физически несравненно «сильнее» и опаснее пешехода – он мощнее, массивнее, габаритнее, жестче и скоростнее, к тому же его нельзя остановить сразу, мгновенно. Если для остановки пешехода достаточно около 2 м, то для экстренной остановки автомобиля (что в дорожном движении крайне нежелательно, потому что очень опасно) за городом требуется около 90 м, а в городе около 50 м. Любой пешеход, переходящий дорогу ближе этого расстояния перед движущимся автомобилем, с очень большой вероятностью может либо сам попасть в аварию, либо стать причиной аварии. Заметим, что на нерегулируемых пешеходных переходах типичными являются 4 вида аварий (рисунок 1) и наезды на пешехода составляют лишь около четверти от общего количества аварий.



- 1 – наезд на пешехода; 2 – попутные столкновения; 3 – наезд на неподвижное препятствие;
4 – выезд на полосу встречного движения

Рисунок 1 – Основные виды конфликтов на пешеходном переходе

Однако, не имея приоритета, пешеход не всегда может безопасно перейти дорогу, особенно при существенной транспортной нагрузке, на многополосных улицах, при недостаточной видимости и т.д. Это является прямым нарушением основополагающего права человека – права на жизнь. Поэтому некоторые все же считают, что на нерегулируемых пешеходных переходах нужно отдавать приоритет пешеходу, как это, якобы, делается на Западе – все дело в культуре поведения, утверждают они – это элементарное заблуждение, основанное на идеалистических представлениях о природе дорожного движения. Дело в том, что для передачи приоритета от автомобиля необходим *переходной интервал* – время, в течение которого участник, получающий приоритет, не имеет права въезжать (или входить) в конфликтную зону, пока ее не освободит участник, передающий приоритет. Это закон физики и его обойти просто невозможно. При передаче приоритета от автомобиля, движущегося со скоростью 90 км/ч, переходной интервал должен быть около 6 с, а движущегося со скоростью 60 км/ч – около 4 с. Разумеется, с понижением скорости автомобиля переходной интервал уменьшается, но он не может быть менее 1,5 с даже при скорости автомобиля, равной 10 км/ч. Именно с такой скоростью водитель сможет относительно безопасно приближаться к нерегулируемому пешеходному переходу, если около него будет находиться пешеход, имеющий приоритет и нет переходного интервала. Из-за такой скорости в районе нерегулируемого пешеходного перехода будут регулярно собираться очереди автомобилей, которые, как известно, сопровождаются не только огромными экономическими и экологическими потерями, но и авариями, в основном, попутными столкновениями.

Таким образом, на нерегулируемых пешеходных переходах давать приоритет пешеходу нельзя – это все равно, что на железнодорожном переезде давать приоритет автомобилю перед поездом или в лесу давать приоритет зайцу перед волком. Однако, не имея приоритета, пешеход не всегда может

безопасно перейти проезжую часть. Именно в этом и заключается проблема – приоритет пешеходу давать нельзя, а без приоритета он не может безопасно перейти дорогу, во всяком случае, в некоторых условиях. Есть ли решение этой проблемы? Да, есть – переменный приоритет, когда при необходимости приоритет передается от автомобиля пешеходу с *обязательным предоставлением автомобилю переходного интервала!*

Література

1. Комментарий к правилам дорожного движения / В.В. Бируля [и др.]. – Минск: Тонпик, 2009. – 560 с.
2. Правила дорожного движения. – Минск: Тонпик, 2012. – 76 с.
3. СТБ 1300-2014 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения (с изменениями и дополнениями)».

Кашканов Андрій Альбертович, к.т.н., доцент, докторант, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, a.kashkanov@gmail.com

ОЦІНЮВАННЯ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ В ЗАДАЧАХ АВТОТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Сучасна судова автотехнічна експертиза є експертним дослідженням, що проводиться з метою встановлення механізму і обставин дорожньо-транспортних пригод (ДТП) з врахуванням показників технічного стану транспортних засобів, якості та параметрів дороги, психофізіологічних характеристик її учасників та інших факторів. Розслідування обставин ДТП належить до категорії найскладніших. Не зважаючи на існування великої кількості методичної літератури та рекомендацій з розслідування вказаної категорії справ, проблеми експертизи ДТП, які існували раніше, існують й нині, не зважаючи на краще технічне оснащення, введення спеціалізації слідчих з розслідування цих справ, проведення навчання зі слідчими. Основною причиною такого стану речей є те, що при вирішенні задач автотехнічної експертизи ДТП прийняття рішень відбувається в умовах неповноти інформації, тобто в умовах невизначеності [1, 2].

В процесі прийняття рішень виникають різні види невизначеності в залежності від причин її появи. Зокрема розрізняють невизначеність [3, 4, 5]:

- кількісну, зумовлену значним числом об'єктів чи елементів в ситуації;
- інформаційну, обумовлену недостатністю інформації чи її неточністю через технічні, соціальні та інші причини;
- вартісну через надто дорого чи недоступну плату за визначеність;
- професійну як наслідок недостатнього професіоналізму особи, що приймає рішення;
- обмежувальну (спричинену обмеженнями в ситуації прийняття рішень, наприклад обмеження в часі та інш.);
- зовнішнього середовища, пов'язану з його поведінкою чи реакцією на процес прийняття рішення.

Крім того, невизначеність може мати стохастичну або нечітку природу. При