

Об'єднання різних видів громадського транспорту можна вважати важливим кроком до збільшення ефективності громадських перевезень за найменших витрат.

Література

- https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/L_iNUA/iNUA-5-transitalliances_final.pdf
- https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/L_iNUA/iNUA-6-AccessibleUrban%20_SUTP_03092018.pdf
- <https://www.itdp.org/publication/people-near-transit/>
- <https://transformative-mobility.org/#about-the-initiative>
- https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

Ковтун Віктор Васильович, головний судовий експерт Харківського НДЕКЦ МВС України

ОЦІНКА ДІЙ ВОДИЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ПРИ ДТП ІЗ ПЕРЕВИЩЕННЯМ МАКСИМАЛЬНО ДОЗВОЛЕНОЇ ШВИДКОСТІ

Швидка їзда – один із найпоширеніших видів порушень ПДР. На жаль, чимало водіїв не замислюються про можливі ризики перевищення швидкості та ступеня її впливу на тяжкість наслідків у разі виникнення ДТП.

Насамперед, важливо знати – перевищення швидкості руху відіграє безпосередню роль на тяжкість наслідків при ДТП. Зарубіжні експерти у сфері безпеки руху під час проведення численних досліджень навіть вивели приблизну залежність кількості важких аварій та пригод зі смертельними наслідками у зв'язку зі зміною швидкості руху. Так, наприклад, перевищення встановленого ліміту їзди на 10% призводить до збільшення загальної кількості ДТП з постраждалими на 21%, до збільшення кількості тяжких аварій – на 33% і до збільшення пригод зі смертельними наслідками – на 46%. Тоді як зниження швидкості на 10% навпаки – зменшує кількість подібних ДТП на 19%, 27% та 34% відповідно.

Під час досліджень також було встановлено, що найбільш серйозний вплив на тяжкість наслідків ДТП при перевищенні швидкості припадає на дороги з низькими допустимими лімітами руху – тобто на міські вулиці. Адже тут інтенсивність руху і умови їзди набагато складніші, а концентрація різних категорій учасників руху – вища. Причому, пішоходи та водії двоколісних транспортних засобів менш захищені, ніж автомобілісти і для них небажаний контакт із машиною призводить до серйозніших наслідків. Автомобілісти краще захищені ніж пішоходи завдяки численным системам пасивної та активної безпеки, якими оснащуються транспортні засоби (зони поглинання енергії удару кузова, подушки і шторки безпеки, системи курсової стійкості, антиблокувальна, екстреного гальмування тощо). Що сучасніші автомобілі, то вищий рівень безпеки. Однак у будь-якому разі є певна межа швидкості, після

перевищення якої вищеперелічені «захисники» вже не зможуть допомогти. Наприклад, відома європейська компанія EuroNCAP, протягом довгих років вивчає безпеку автомобілів, проводить краш-тести на швидкості 64 км/год при лобовому зіткненні і на 50 км/год – при бічному. Якщо швидкість зіткнення буде вищою – шанси залишитися здоровими або живими у членів екіпажу машини помітно зменшуються. Якщо ж у розрізі цього згадати про нашу країну, в якій чималу частку автопарку становлять транспортні засоби віком від 10 років і старші, то безпека людей в таких машинах також не дуже хороша. Відповідно і тяжкість наслідків зіткнень автомобілів, що експлуатуються в Україні, набагато вища, ніж за кордоном.

З точки зору фізики, швидкість, як складова кінетичної енергії, в процесі удару миттєво перетворюється в енергію, яка витрачається на деформацію деталей ТЗ. Людське тіло, як дуже німічна структура, є вразливим для енергій, що діють на нього в процесі контакту із транспортним засобом. Наслідки на різній швидкості можна порівняти з падінням людини з певної висоти. Так, наприклад, наслідки на швидкості 15 км/год схожі на падіння зі стільця, тоді як при 50 км/год – прирівнюються до падіння з 4-го поверху, а ось при 80 км/год наслідки можуть бути такими, як при падінні з 10-го поверху. З огляду на наведені цифри – при швидкості зіткнення 80 км/год, ймовірність загибелі людей у машині в 20 разів більша, ніж при аварії на швидкості 30 км/год.

Важливо також зазначити, що перевищення швидкості руху безпосередньо позначається на сфері огляду водія – при її збільшенні видимість водія суттєво обмежується (це фізіологічна особливість організму людини). Висока швидкість не дає водію змоги правильно спрогнозувати ситуацію, оскільки той не бачить навколишню обстановку повністю, а це у свою чергу негативно позначається на безпеці руху.

Крім того, зі зростанням швидкості відповідно збільшується відстань, пройдена автомобілем від початку гальмування до зупинення, а цього шляху в деяких випадках може не вистачити для безпечного виконання цієї дії [1].

При розслідуванні дорожньо-транспортних пригод пов'язаних із перевищенням швидкості транспортних засобів у випадках, коли до зіткнення чи наїзду транспортний засіб гальмувався, важливу роль відіграє шлях руху загальмованого автомобіля до місця зіткнення (наїзду).

Для технічної оцінки дій водія транспортного засобу експерту-автотехніку необхідно встановити відстань, яку автомобіль подолав у загальмованому стані до місця зіткнення (наїзду). Далі необхідно порівняти зазначену відстань із шляхом гальмування автомобіля (відстань, яку подолає автомобіль у загальмованому стані до зупинки) при умові руху із дотриманням дозволеної швидкості руху в місці скоєння ДТП. Якщо сума довжини шляху гальмування автомобіля при умові руху із дотриманням дозволеної швидкості руху та безпечного бокового інтервалу (1 м) буде меншою за відстань, яку автомобіль подолав у загальмованому стані до місця зіткнення (наїзду), то слід прийти до висновку про те, що у такій дорожній ситуації водій мав технічну можливість запобігти ДТП виконанням вимог п.п. 12.4 і 12.3 Правил

дорожнього руху України [2]. Тобто якби у момент початку гальмування (коли водій зреагував на небезпечну ситуацію), керований ним транспортний засіб, рухався без перевищення дозволеної швидкості, то водій мав би технічну можливість зупинити керований транспортний засіб до місця зіткнення (наїзду) на певній відстані (що складає різницю між відстанню, яку автомобіль подолав у загальмованому стані до місця зіткнення (наїзду) та сумою довжини шляху гальмування автомобіля при умові руху із дотриманням дозволеної швидкості руху та безпечного бокового інтервалу).

При таких обставинах невідповідності дій водія транспортного засобу вимогам п. 12.4 Правил дорожнього руху України, з технічної точки зору, перебувають у причинному зв'язку із ДТП.

У разі, коли довжина шляху гальмування автомобіля при русі із дотриманням дозволеної швидкості руху разом із безпечним боковим інтервалом більше за відстань, яку автомобіль подолав у загальмованому стані до місця зіткнення (наїзду), то дослідження про наявність або відсутність технічної можливості у водія слід проводити шляхом порівняння відстані, на якій знаходився транспортний засіб від місця зіткнення (наїзду) у момент виникнення небезпеки для руху (виходячи із часу небезпеки) і зупинного шляху зупинного шляху транспортного засобу в умовах місця події.

Перелік використаних інформаційних джерел:

1. <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/pdd-i-bezopasnost/ne-goni-kak-vliyaet-prevyshenie-skorosti-na-tyazhest-dtp-341049.html>.
2. Правила дорожнього руху. Дніпро, 2018.
3. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. Москва, ЦНИИСЭ-1971., Н.М. Кристи.

Краснюк Олександр Ігорович, судовий експерт, Херсонський НДЕКЦ.
Гордієнко Максим Сергійович, судовий експерт, Херсонський НДЕКЦ.

СТАТИСТИКА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД У ХЕРСОНСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Щороку на дорогах нашої країни унаслідок ДТП гинуть і травмуються тисячі громадян. Від початку року на дорогах Херсонської області трапилось 1100 дорожньо-транспортних пригод. Із них 225 – із постраждалими. У цих ДТП травмовано 282 мешканця області, ще 27 загинули. Лівова частка дорожніх пригод відбувається безпосередньо в Херсоні. З 1-го січня 2018 року станом на 31 травня у місті зафіксовано 684 ДТП. Для порівняння, за цей же період минулого року – 800, що відповідно на 15% більше. Частка пригод із постраждалими залишилась фактично такою ж – близько 100. Проте збільшилась на 30% кількість травмованих громадян. У поточному році це 150 учасників дорожнього руху (за такий же період минулого року – 117). Також 6 херсонців унаслідок ДТП загинули, в січні – травні 2017-го року – 13.