2. Про затвердження переліків рекомендованої науково-технічної та довідкової літератури, що використовується під час проведення судових експертиз. Наказ Міністерства юстиції України від 30 липня 2010 року № 1722/5. К., 2010. 94 с.

3. European Network of Forensic Science Institutes. Best Practice Manual for Road Accident Reconstruction, ENFSI, ENFSI-BPM-RAA-01. Version 01 - November 2015. Retrieved from http://enfsi.eu/wp-content/uploads/2016/09/4._road_accident_reconstruction_0.pdf.

4. Науково-методичні рекомендації з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень (у редакції наказу Міністерства юстиції України від 26.12.2012 № 1950/5 зі змінами № 1350/5 від 27.07.2015).

Кіріченко Ігор Сергійович, старший судовий експерт, Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України, kis11501103@gmail.com

ПЕРСОНАЛЬНИЙ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ І НЮАНСИ ПДР

Діючі в Україні Правила дорожнього руху визначають поведінку різних учасників на дорозі - від автомобілів до гужового транспорту. У них, однак, немає сучасного електротранспорту - електричних велосипедів, самокатів, моноколіс. Це залишає масу можливостей для вільного трактування «можна» і «не можна» як для тих, хто за кермом, так і для поліції.

Ще зовсім недавно світ транспортних засобів був просто і зрозуміло класифікований. Були механічні транспортні засоби - автомобілі, мотоцикли, мопеди, - а також трамваї, велосипеди і гужова тяга. Для кожного з них Правила дорожнього руху ще півстоліття тому розклали все по поличках: де і як їм рухатися, які права і обов'язки тих, хто управляє транспортними засобами.

Але розвиток технологій кардинально змінює склад учасників дорожнього руху. На дорогах і тротуарах наших міст стає все більше електробайків, електросамокатів, моноколіс. А в Європі, США і Китаї - справжній бум індивідуального транспорту.

Новинкам пророкують велике майбутнє - адже ці зручні засоби пересування допомагають людям швидше добиратися до кінцевої точки свого маршруту (наприклад до роботи) від автопарковки або від зупинки автобуса.

Одним з головних нюансів стають правила дорожнього руху для цих учасників. І якщо Європа займається регулюванням «електрифікованих» учасників дорожнього руху вже більше 10 років, то українські ПДР в цьому питанні поки чисті, як білий аркуш.

Яких же правил повинен дотримуватися людина, керуючий, наприклад, моноколесом або електросамокатом?

В Європі регулювання «електрифікованих» учасників дорожнього руху побудовано на двох основоположних принципах. Перший - безпека як самого «водія» такого транспортного засобу, так і інших учасників дорожнього руху. Другий - відповідальність перед третіми особами в разі ДТП.

В даний момент дозволений в Європі електробайк може мати електромотор потужністю не більше 250 Вт, який лише допомагає велосипедисту крутити педалі і не може самостійно приводити байк в рух. Такий байк не повинен розвивати швидкість понад 25 км/год. Європейське законодавство вважає його, по суті, велосипедом. Однак з травня 2018 року в ЄС активно обговорюють законопроект про введення обов'язкового страхування відповідальності електробайкерів перед третіми особами - точно такий же, як обов'язкове страхування для водіїв автомобілів (то, що ми називаємо автоцивілкою). Аргументація законодавця така: «участь у дорожньому русі нових типів моторизованого транспорту - таких як електровелосипеди, сігвеї, електроскутери та ін. - може призводити до ДТП, постраждалі в яких повинні бути захищені і зможуть отримати належну компенсацію».

Законослухняний європеєць, який бажає виїхати на дорогу на електровелосипеді з мотором потужністю понад 250 Вт, зобов'язаний спочатку зареєструвати його в поліції, мати водійські права як мінімум на мопед, пересуватися виключно в шоломі і, звичайно ж, мати «автоцивілку». Втім, в різних країнах регулювання для персонального електротранспорту дуже різні. Так, всі держави Об'єднаного Королівства - Британія, Австралія, Нова Зеландія - взагалі заборонили пересування на подібних апаратах аж до вироблення відповідного законодавства, що регламентує їх використання.

У більшості німецьких земель (а також в Данії, Швейцарії, Нідерландах, Японії) на сігвеях можна їздити по дорогах загального користування, проте потрібно їх зареєструвати, обладнати габаритної світлотехнікою, мати водійські права на мопед і відповідну «автоцивілку» мінімум за €60 на рік. І тільки влада землі Саар прирівняла сігвей до велосипеда.

У Франції та Бельгії великодушно дозволили їздити по тротуарах на гіроскутерах і моноколесах. У Канаді на саморухомі гаджети дивляться крізь пальці - начебто і не можна, але нікого не карають. А в США все залежить від штату: у Нью-Йорку, наприклад, персональний електротранспорт під забороною, і порушників штрафують, а у Вашингтоні - навпаки, ніяких лімітів. У Швеції такі засоби пересування допускають на велодоріжки. А в Чехії дозволяють їхати по тротуару, проте не швидше пішохода, а по велодоріжці - не швидше «середнього» велосипедиста. При цьому їзда по дорогах для автомобілів заборонена.

Українські ПДР поки «не бачать» нічого з нових видів персонального електротранспорту. Природно, і громадянської відповідальності у їх «водіїв» немає. Ймовірно, за «видатне» порушення або якщо хтось із пішоходів поскаржиться поліцейському, то порушника можуть оштрафувати на 51 гривню за «пішохідної» статті, на жаль, навіть, якщо хтось на такому елекротранспорті стане безпосереднім винуватцем ДТП. Тому поки залишається дотримуватися здорового глузду - наприклад, пересуваючись на моноколесі, використовувати шолом і наколінники, не їздити по жвавих тротуарах і вибирати безпечну швидкість.

З точки зору заборон і дозволів слід було б дозволити рух на персональному електротранспорті по велодоріжках. Адже на тротуарах вони небезпечні для пішоходів, і особливо - для дітей. А на автодорогах - для своїх власників. Однак велодоріжки навіть в столиці настільки ж несподівано закінчуються, наскільки і

починаються. А Правила дорожнього руху вимагають серйозної модифікації. Тому-то поки залишається керуватися лише здоровим глуздом.

Література

autogeek.com.ua – «Транспорт последней мили и нюансы ПДД: что нужно знать владельцам персонального электротранспорта».
Правила дорожнього руху України. Київ, 2019.

Клименко Антон Олексійович, студент, Національний транспортний університет, klimainceau@gmail.com

THE USAGE OF SEPARATION ELEMENTS ON BUS LANES

The nowadays tendencies require our transport industry to head towards High Transport Technologies. Transport Economics is still a basement, but it is not enough to build a long-lasting efficient and competitive model [1].
The public awareness of existing road safety problems is growing fast, so many cities around the world have been looking for a solution since the beginning of the new millennium.

Considering the visible impact on our society,[2] the core issue is to prevent traffic accidents from occurring. There are many ways to do so, from increased parking fees and taxation to expensive infrastructure projects.
Bus lanes tend to be a good measure to improve ecology and road safety situation in residential areas [3] as they make buses more accessible, reducing the number of car commuters [4], although bus lanes are often ineffective if weak enforcement allows use by private cars [5].

It takes many efforts to keep unauthorized vehicles away from bus lanes. One of the solutions is the usage of separation elements. Hard and mountable curbs, rumble strips, bollards, low vertical elements, planting strips, full-lane treatments – there is a wide variety of ways to make bus lanes physically separated [6]. Moreover, this measure tends to be cheaper than creating busways from scratch.

Figure 7: plastic "armadillos" on the Pirita Highway, Tallinn, Estonia. The photo by Anton Klymenko.