

спостерігається постійне зростання цих показників. У перший рік війни зростання викликано винятково за рахунок протидії місцевому (локальному) рівню ринку наркотиків, тобто їх роздрібному розповсюдженню всередині країни. До того ж скоротилося виявлення онлайн-торгівлі наркотиками, але значно збільшилося затримання осіб із наркотиками на вулицях в умовах жорсткішого поліцейського контролю у громадських місцях.

За видовим розподілом наркотичних речовин, що вилучають правоохоронці з незаконного обігу, склалася така ситуація. На початку війни незначно зросла кількість вилученого канабісу, що залишається найпоширенішим наркотиком. Значно зменшилася кількість вилученого героїну та кокаїну, дещо зменшилася кількість вилученого метадону, трамадолу, макової соломи й амфетаміну. Але істотно зросло вилучення інших психотропних речовин, зокрема *NPS*. У першому півріччі 2023 р. вилучення *NPS* збільшується, також зростає вилучення метадону, трамадолу, макової соломи та амфетамінів.

За показниками Експертної служби МВС України, у перший рік війни найбільше зросла кількість експертиз із дослідження стимуляторів амфетамінового ряду (зокрема, метамфетаміну та *NPS*), також частішими стали випадки експертного аналізу рослин канабісу й трамадолу. Значно зменшилось дослідження героїну та кокаїну, дещо знизилася кількість експертиз метадону та бупрिनорфену, а також синтетичних канабіноїдів, але 2023 р. кількість дослідженого метадону та бупрिनорфену зростає за рахунок його аптечних форм.

За спостереженнями судових експертів, під час війни збільшується кількість надходження для досліджень синтетичних катинонів (особливо α -PVP і мефедрон), метамфетаміну й аптечного метадону, зменшується — синтетичних канабіноїдів, героїну та кокаїну. Канабіс та амфетамін досліджують приблизно в тих самих обсягах. Відзначимо тенденцію до кустарного виготовлення наркотиків, спрощення технологічних процесів, використання легкодоступних складових, нестандартних форм виготовлення, змішування різних видів ПАР рослинного та синтетичного походження, сильнодіючих лікарських засобів. За формою вилучених об'єктів спостерігається суттєве зменшення кількості закладок.

За нашими даними в Україні в умовах війни спостерігаються тенденції заміни наркотиків із нелегального імпорту на наркотики внутрішнього виготовлення (особливо α -PVP, мефедрон, амфетамін, метамфетамін) і поживлення незаконного ринку речовин, що використовують у програмах заміщення шкоди від вживання наркотиків (аптечного метадону та бупрिनорфіну), а також сильнодіючих знеболювальних препаратів. Тому правоохоронцями варто звернути особливу увагу на запобігання та протидію виготовленню нових синтетичних психотропних речовин, а також незаконному обігу синтетичних опіоїдів, що використовують у програмах замісної терапії наркозалежних осіб.

Оптимізація обмежень швидкості руху в умовах воєнного стану

Ярослав Столяров,

Дніпропетровський НДІСЕ, м. Дніпро, Україна, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3892-8408>,
e-mail: eexxxpert@gmail.com

Для оптимізації обмежень швидкості руху в умовах воєнного стану (за відсутності інформаційно-вказівних дорожніх знаків) на ділянках доріг, які інформують водіїв про їх в'їзд (виїзд) до (з) населеного пункту, запропоновано встановити дорожні знаки обмеження швидкості руху разом із попереджальним знаком і засобами «заспокоєння руху», що позитивно позначиться на швидкості транспортних засобів, підвищить безпеку руху (із урахуванням пропускнуої здатності доріг) і, у підсумку, допоможе відповідним органам об'єктивніше оцінювати дії учасників дорожньо-транспортних пригод, у разі якщо вони сталися на цих ділянках доріг.

Ключові слова: швидкість руху; дорожній знак; водій; експерт; транспортний засіб; дорожньо-транспортна пригода.

Optimizing Speed Restrictions During Martial Law

Yaroslav Stoliarov

This paper analyses optimizing for speed restrictions in the martial law conditions (when road information signs are absent) on the locality exit and entrance road sections, proposes to install speed limit signs together with warning signs and traffic calming measures. This approach will positively impact vehicle speeds, enhance road safety (while considering road capacity), and ultimately assist relevant authorities in objectively assessing the actions of road users in the event of road traffic accidents occurring on these road sections.

Keywords: speed limit; road sign; driver; forensic examiner; vehicle; road traffic accident.

Під оптимізацією швидкісного режиму слід розуміти будь-який вплив на швидкість транспортних засобів для підвищення безпеки руху або їхньої пропускної здатності за їхнього руху в потоці. Отже, залежно від конкретних умов завдання оптимізації може полягати у прискоренні або сповільненні наявного швидкісного режиму.

В умовах воєнного стану із метою позбавити ворога можливості орієнтуватися на місцевості у багатьох містах України, через які проходять основні автомобільні шляхи, демонтовано (зафарбовано, замасковано тощо) інформаційно-вказівні дорожні знаки 5.49—5.52 Правил дорожнього руху (далі — ПДР) [1], що інформували водіїв про розташування населених пунктів, через які проходить дорога, у результаті чого на цих ділянках дороги діє швидкісний режим.

Із експертних позицій, відсутність інформаційно-вказівних дорожніх знаків 5.49—5.52 ПДР, які інформують водіїв про їх в'їзд (виїзд) до (з) населеного пункту, не тільки дезінформує учасників дорожнього руху про їхнє місце знаходження, а й, відповідно до ПДР, позбавляє їх інформації про дозволена швидкість руху на ділянці дороги, якою вони рухаються. Здебільшого на заміну інформаційно-вказівним знакам не встановили жодного іншого дорожнього знаку, який вимагав би від водіїв дотримувати швидкісного режиму на в'їзді (виїзді) до (з) території населеного пункту. Слід зауважити, що вітчизняними ПДР не передбачено будь-яких інших засобів дотримання швидкісного режиму в разі в'їзду до або виїзду з населеного пункту, окрім дотримання вимог відповідних дорожніх знаків.

У цих тезах розглянуто варіант обмежень швидкості руху за відсутності інформаційно-вказівних дорожніх знаків 5.49—5.52 ПДР, які інформують водіїв про їх в'їзд (виїзд) до (з) населеного пункту, у зв'язку з тим, що на забудованій місцевості умови руху найбільш складні через високу концентрацію пішохідних і транспортних потоків, часті перетинання й зазвичай недостатню видимість на них. Як зазначено в посібнику «Організація та безпека дорожнього руху» [2], у більшості країн обмеження швидкості дорівнює 50—60 км/год, що є певним компромісом між прагненням знизити вірогідність смертельних наслідків у разі наїзду на пішохода і бажанням зберегти темп руху та пропускну здатність дороги. Окрім абсолютного обмеження швидкості для забудованої місцевості, ПДР регламентують також різну максимальну швидкість.

Як свідчить міжнародна практика, вимог правил руху (зокрема, знаків, що обмежують швидкість) не виконує значна частина водіїв, які захоплюються невірною швидкою їздою. Це особливо небезпечно у житлових районах і на в'їздах у населені пункти. У зв'язку із цим у більшості європейських країн фахівці з організації руху розробили, запровадили й експериментально частково врахували в нормативних документах методи так званого заспокоєння руху («Берлінські подушки» — див. рис. 1) [3].



Рис. 1. «Берлінські подушки»

Вони доповнюють засоби знакової інформації про обмеження швидкості. До них насамперед належать так звані штучні нерівності, розташовані поперек проїжджої частини. Їхні розміри залежать від дозволеної на цій ділянці швидкості руху. Необхідно зауважити, що на дорозі, де є штучні нерівності, обов'язково потрібно розмістити попереджальну інформація за допомогою відповідного попереджального знаку.

За умови запровадження обмеження швидкості на будь-якій ділянці, необхідно враховувати наявний рівень швидкості на підходах до неї, пам'ятаючи про те, що різкий перепад швидкостей обов'язково створює потенційну небезпеку дорожньо-транспортної пригоди (далі — ДТП).

Граничним допустимим значенням зниження швидкості на ділянці дороги слід вважати 25—30 % щодо швидкості на попередній ділянці руху. На автомобільній дорозі, де діє загальне обмеження 90 км/год, перше обмеження не повинно бути нижчим за 70 км/год. Якщо на такій дорозі необхідно запровадити обмеження до більш низького рівня (наприклад, до 50 км/год), то це слід зробити за допомогою встановлення послідовно на певній відстані спочатку знаку обмеження 70 км/год, а потім — 50 км/год. Відстань між цими знаками має враховувати можливості для водіїв виконати це розпорядження шляхом плавного (службового) гальмування з уповільненням не більше 1 м/с^2 .

Отже, за відсутності інформаційно-вказівних дорожніх знаків 5.49—5.52 ПДР, які інформують водіїв про в'їзд (виїзд) до (з) населеного пункту, пропонуємо встановлювати (разом із місцевими обмеженнями швидкості, позначеними дорожнім знаком 3.29 ПДР) відповідний попереджальний знак, що показує, у зв'язку з якою небезпекою запроваджено це обмеження (наприклад: нерівна дорога, пагорб тощо). До того ж обов'язково облаштувати такі ділянки доріг перед нерегульованими пішохідними переходами засобами «заспокоєння руху».

Отже, установлення в місцях, де відсутні інформаційно-вказівні дорожні знаки 5.49—5.52 ПДР, дорожніх знаків 3.29 ПДР (разом із попереджальним знаком і засобами «заспокоєння руху») позитивно позначиться на швидкості транспортних засобів, підвищить безпеку руху (із урахуванням пропускнуої здатності доріг) і, у підсумку, допоможе відповідним органам об'єктивніше оцінювати дії учасників ДТП, у разі якщо вони сталися на цих ділянках доріг.

Перелік джерел посилання

1. Правила дорожнього руху : затв. пост. КМУ від 10.10.2001 р. № 1306 (зі змін та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 18.08.2023).
2. Організація та безпека дорожнього руху : консп. лекц. для студ. / уклад.: О. В. Дзюбинська, Н. І. Ільчук. Луцьк, 2017. 140 с.
3. Нові конструкції для безпеки на дорогах з'явилися у Вінниці / I-vin.info. 17.08.2023. URL: <https://i-vin.info/news/novi-konstrukciyi-dlya-bezpeki-na-dorogah-zyavilis-u-vinnici--6366.html> (дата звернення: 18.08.2023).