# Профілактика дорожньо-транспортних пригод

***Ярослав Столяров***
завідувач лабораторії інженерно-транспортних видів досліджень,
Дніпропетровський науково-дослідний інститут судових експертиз
Мін'юсту України, м. Дніпро, Україна,
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-3892-8408, e-mail: eexxxpert@gmail.com

*Законодавчі ініціативи, цілеспрямована діяльність правоохоронних органів і підтримка підприємств щодо підвищення обізнаності громадськості потребують більш повної інформації про чинники, які сприяли дорожньо-транспортній пригоді, для профілактики подальшого зростання їх кількості. Точні дані про них дають змогу зрозуміти причини дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками та серйозними травмами, здійснити всебічне й усвідомлене планування в галузі безпеки дорожнього руху із відстеженням тенденцій у часі та вжити ефективних заходів щодо убезпечення дорожнього руху.*
***Ключові слова:*** *дорожньо-транспортна пригода; профілактика; безпека дорожнього руху; експертиза; Правила дорожнього руху; експертна ініціатива; пішохідний перехід.*

# Traffic Collisions Prevention

***Yaroslav Stoliarov***

*Legislative initiatives, targeted law enforcement activities, and business support to raise public awareness require more detailed information about factors that contribute to traffic collisions in order to help us understand how to reduce their frequency. Accurate data on these factors enable a better understanding of the causes of fatal and serious injuries resulting from traffic collisions, enhance comprehensive and informed road safety planning while tracking trends over time, and allow for the implementation of efficient measures to ensure road safety.*
***Keywords:*** *traffic collision; prevention; road safety; forensic examination; Road Traffic Rules; expert initiative; pedestrian crossing.*

Будь-яка інформація про заходи у сфері безпеки дорожнього руху зазвичай містить кількість людей, які щороку потерпають унаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі — *ДТП*).

За даними звітів патрульної поліції України, упродовж 2023 р. в Україні зафіксовано вражаючу кількість ДТП. За всіма показниками у 2023 р. ця кількість значно перевищує показники 2022 р. Так, усього ДТП із загиблими і/або травмованими у 2022 р.— 18 628, у 2023 р.— 23 642, у яких у 2022 р. загинула 2791 людина, у 2023 р.— 3051, травмовано у 2022 р.— 23 145 людей, у 2023 р.—

© Я. Столяров, 2024

29 502 людини. У процентному відношенні кількість ДТП збільшилося на 26,9 %, кількість загиблих — на 9,4 %, травмованих — на 27,5 % [1]. Ці цифри слід уважати мінімальними, оскільки певну кількість ДТП, як і постраждалих від них, не завжди реєструють.

Наведена статистика спричиняє занепокоєння у суспільстві та потребує від влади й водіїв негайних заходів для покращення безпеки на дорогах України.

Без повних і точних даних про причини ДТП організації, які займаються питаннями безпеки дорожнього руху, не можуть скласти повного уявлення про характер і кількість чинників, які могли прямо або непрямо вплинути на виникнення цих ДТП. Інформацію про чинники, які могли сприяти розвиткові ДТП, можна визначити тільки завдяки отриманню повної інформації не лише про механізм ДТП, а й про те, що відбувалося до пригоди, і саме на підставі цих даних пропонують затосовувати профілактичні заходи із убезпечення дорожнього руху в майбутньому.

Під час проведення судової автотехнічної експертизи обставин ДТП експерт аналізує дії водія лише з технічної точки зору — як оператора транспортного засобу [2], після чого оцінює його дій, ураховуючи лише технічні вимоги Правил дорожнього руху. Потім орган досудового розслідування або суд, оцінюючи висновок експерта (у якому проведено аналіз та оцінено дії учасників дорожнього руху лише з технічної точки зору) як доказ, не бере до уваги будь-які інші чинники, що могли спричинити цю ДТП, із метою запобігти аналогічним ДТП у майбутньому.

Розглянемо приклад із повсякденного життя: *«Темного часу доби, у вихідний день, 18-річний чоловік, який нещодавно отримав посвідчення водія, рухався на автомобілі 1996 р. випуску в населеному пункті без штучного освітлення з увімкненими фарами в режимі ближнього світла зі швидкістю 65 км/год. Коли автомобіль наближався до нерегульованого пішохідного переходу, не позначеного відповідними дорожніми знаками, без жодних засобів для примусового зниження швидкості (пагорбів або рифлених смуг, які звуком і вібрацією попереджають водіїв, що вони наближаються до пішохідного переходу), перехід раптово почав переходити пішохід (у темному одязі без світлоповертальних елементів, спокійним кроком) у напрямку зліва направо. Об'єктивна можливість у водія виявити пішохода на проїзній частини виникла, коли він вже не мав технічної змоги запобігти ДТП. Водночас, якби водій рухався з допустимою для цих дорожніх умов швидкістю, то міг би запобігти ДТП».*

Традиційний погляд на ДТП, подібну до наведеного прикладу, полягає в тому, щоб кваліфікувати дії водія, які технічно не відповідали вимогам Правил дорожнього руху та перебували в причиновому зв'язку з ДТП. Основним чинником, який призвів до ДТП у цій дорожній ситуації, є перевищення швидкості, інші ж

другорядні чинники (неуважність і недосвідченість водія, технічний стан транспортного засобу і, головне,— саме організація дорожнього руху на конкретній ділянці дороги) під час розслідування можуть залишитися поза увагою. Так, вимоги до освітлення наземних пішохідних переходів наведено в ДБН В.2.5-28-2018 «Природне і штучне освітлення» [3], вимоги до встановлення дорожніх знаків — у ДСТУ 4100:2021 «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування» [4], вимоги до наявності дорожньої розмітки — у ДСТУ 3587:2022 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану» [5].

Можемо дійти висновку, що в описаній вище ДТП за належного утримання доріг водій був би заздалегідь попереджений про наявність попереду нерегульованого пішохідного переходу встановленими знаками й засобами та міг би своєчасно виявити пішохода ще до його виходу на проїзну частину.

Отже, ретельне й усебічне розслідування поряд з експертною ініціативою дає змогу виявити багато чинників, що здатні запобігти повторенню такого типу ДТП.

Із метою профілактики подібних випадків і запобігання їм у майбутньому пропонуємо експертній спільноті під час проведення експертиз частіше послуговуватися правом на експертну ініціативу та звертати увагу органів досудового розслідування, судів, інших замовників (організацій, підприємств, адвокатів і громадян) на чинники, завдяки яким не безпосередньо, а побічно могла статися ДТП.

### *Перелік джерел посилання*


1. Статистика ДТП в Україні за 2017 — серпень 2024 року / Патрульна поліція : офіц. сайт. URL: https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/ (дата звернення: 10.09.2024).
2. Полуницький В. І., Бордаков С. М., Данилов В. Є., Кузьменко О. М., Гринь О. М., Терновський Л. В., Красношлик В. О. Застосування вимог окремих пунктів «Правил дорожнього руху України», які викликають різне тлумачення при використанні в експертній практиці : метод. рек. Дніпропетровськ, 2010. 26 с.
3. ДБН В.2.5-28-2018 Природне і штучне освітлення [Чинний від 01.03.2019]. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=79885 (дата звернення: 12.09.2024).
4. ДСТУ 4100:2021 Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування [Чинний від 01.01.2021]. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=95084 (дата звернення: 12.09.2024).
5. ДСТУ 3587:2022 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану [Чинний від 01.12.2022]. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=99355 (дата звернення: 12.09.2024).