

Андрієвська Людмила Олексіївна
здобувач кафедри криміналістики,
судової медицини та психіатрії
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

ДОСЛІДЖЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД НА ПРИКЛАДІ ДОСВІДУ НІМЕЧЧИНИ

З усіх систем, з якими людям доводиться стикатися повсякденно, системи дорожнього руху є найбільш складними і найбільш небезпечними. За оцінками, в світі щорічно в дорожніх аваріях гинуть 1,2 млн. людей і близько 50 млн. отримують травми.

Смерть і травми в результаті дорожньо-транспортних пригод, якщо їх розглядати в глобальному плані – це одна з найсерйозніших проблем громадськості.

Основним чинником, що сприяє дорожньо-транспортних пригод в Україні, є швидке зростання кількості автотранспортних засобів, зокрема автомобілів, які ввозяться з-за кордону, і мотоциклів.

Важливим елементом будь-якої ефективної програми дорожньої безпеки є неупереджені наукові дослідження і розробки з питань безпеки. Серед незалежних інститутів, що сприяють розумінню питань дорожньої безпеки, можна вказати Данський інститут досліджень дорожньої безпеки, компанію «ТРЛ Лімітед» (раніше іменувалася Лабораторія транспортних досліджень) у Сполученому Королівстві і підрозділи наукових досліджень у сфері дорожньої безпеки при університетах Ганновера в Німеччині та Аделаїди і Мельбурна в Австралії. У Сполучених Штатах діє багато подібних установ, наприклад Центр наукових досліджень з безпеки руху на шосейних дорогах Північної Каліфорнії, Науково-дослідний інститут транспорту Мічиганського університету, Національний центр попередження травматизму і боротьби з ним в Центрах з боротьби із хворобами та їх профілактики. Програма транспортних досліджень і попередження травматизму Технологічного інституту в Делі (Індія) і Центр промислових і наукових досліджень і розробок в Південній Африці внесли свій вклад у визначення заходів, які можуть захистити вразливих учасників дорожнього руху, приділяючи особливу увагу тим заходам, які економічно доступні для країн з низьким і середнім доходом [1].

Дорожньо-транспортні пригоди є передбачуваними, і тому їх можна попередити. Разом з тим для вирішення цієї проблеми необхідна тісна координація та співпраця на основі єдиного і комплексного підходу, що застосовується в рамках багатьох секторів і галузей знань.

На базі Медичного університету м. Ганновера створено Центр з комплексного поглибленого вивчення дорожньо-транспортних пригод, який бере участь (з виїздом на місце ДТП) в детальному вивченні подій зі смертельними наслідками, що мали місце в регіоні Ганновера. До Центру надходить коротка інформація, яка містить найбільш важливі дані про ДТП і є зрозумілою членам бригади, що терміново виїжджає на місце ДТП.

Через три хвилини після отримання інформації два автомобіля з включе-

ними синіми сигналами, повністю обладнані технічними та медичними засобами, виїжджають на місце ДТП. Якщо під час руху по радіо було отримано інформацію, що поранений водій перевезений в іншу лікарню, медики продовжують рух до лікарні, в яку перевезений водій, а інженерна бригада – рух на місце ДТП, де збирає всю найбільш важливу інформацію про всіх, хто залучений в це ДТП, про стан автомобіля, про навколишнє середовище, зафіксовані сліди гальмування і т.п. Більше 3000 показників можуть бути зібрані на місці ДТП. Після цього в Центрі виконується повний пошаровий аналіз всієї інформації. Здійснюється реконструкція ДТП за допомогою ЕОМ.

Збір даних на місці ДТП займає зазвичай 45 хв., ще 25-30 хв. потрібно, аби бригада доїхала до місця ДТП.

На основі цих досліджень був запущений проект GIDAS (Німецький проект детальних розслідувань причин ДТП), який є найбільш успішним проектом Німеччини з розслідування причин ДТП і найбільшим у світі з подібних проектів.

GIDAS-дані застосовують не тільки для вирішення проблем, пов'язаних з конструкцією автомобіля, але і для вдосконалення проектування автомобільних доріг. Прикладом може бути аналіз з'їзду автомобілів з дороги, які скоювали наїзд на дерева. Це найбільш частий випадок ДТП в Німеччині, в якому загинуло 34% всіх учасників ДТП в країні. Детальний аналіз цього типу ДТП дозволив розробити захід, який дозволив виключити цю причину. Для цього було запропоновано подовжувати кювети як захисні засоби при наїзді на дерева при ожеледі. Зіткнення, які ще у недалекому минулому мали смертельний наслідок, нині закінчуються незначними пораненнями.

База даних про ДТП також є корисною для визначення потенційно небезпечних елементів конструкції транспортних засобів. Надійні дані про ДТП завжди були основною складовою при розробці політики підвищення безпеки дорожнього руху. Дані, які представляє BASt, використовуються для розробки і вдосконалення безлічі чинних і нових законодавчих документів і директив: щодо вдосконалення конструкції автомобіля, забезпечення безпеки пішоходів або, наприклад, для визначення умов випробувань шоломів для велосипедистів і мотоциклістів. Можна навести безліч інших прикладів: дослідження ефективності ременів безпеки, систем для утримання дітей, дослідження ефективності нових систем безпеки в автомобілі, сполучуваності застосовуваних систем в автомобілі, вдосконалення передніх і задніх захисних пристроїв автомобіля, забезпечення безпеки невеликих комерційних автомобілів тощо.

Результати комплексних досліджень ДТП були використані для розробки конструкції захисних пристроїв для автомобільних доріг. Було отримано достовірну інформацію про найбільш типові кути наїзду і швидкості руху при наїзді на огороження.

При дослідженні даного питання нами встановлено, що в Україні немає єдиної системи збору та аналізу даних причин скоєння дорожньо-транспортних пригод. Вважаємо, що досвід Німеччини в цій сфері є позитивним, а запровадження в Україні подібного Центру матиме вагомий результат.

1. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. 2004 г. URL : http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_ru.pdf.

2. Штрик Штефан. Комплексные исследования дорожно-транспортных происшествий (опыт Германии) // Наука и техника в дорожной отрасли. 2014. № 2. С. 5-8.