

An illustration from a top-down perspective showing a red car stopped at a crosswalk. Several black silhouettes of pedestrians are walking across the crosswalk. Each pedestrian is standing on a circular green and yellow striped patch. The background is a light gray road with white diagonal stripes representing the crosswalk.

Товариство учасників руху

Мистецтво бути пішоходом

Ключарківська ЗОШ І-ІІ ступенів

Зміст

Час вірити і діяти.....	3
Маємо право знати.....	5
Обов'язки і права пішоходів	8
Неписані правила для пішоходів	12
Які бувають пішоходи.....	8
Навіщо потрібні флікери.....	20
Полюбити пішохода	21
Вивчаємо дорожню розмітку	23
Переходимо дорогу	27
Обов'язки водіїв перед пішоходами.....	29
Пішохід потрапив у ДТП.....	32
Де отримати посвідчення пішохода?.....	38
Публікації за темою.....	40
Додатки.....	

Час вірити і діяти

У травні нинішнього року Україна приєдналася до глобальної Програми Організації Об'єднаних Націй – Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, яка покликана вирішити одну з наймасштабніших



проблем людства – проблему смертності та травматизму на дорогах. За даними ООН, щороку по всьому світу в дорожніх аваріях гине 1,3 млн. людей (понад 3000 осіб на день) і майже половина з них – це пішоходи. Ще 20–50 мільйонів в результаті ДТП отримують не смертельні травми, які стають причинами втрати людьми працездатності та повноцінного способу життя.

На жаль, для України ця проблема також є надзвичайно гострою, про що свідчить велика кількість дорожньо-транспортних пригод і їхні тяжкі наслідки. Тому ситуація на наших автодорогах та шляхах вже давно становить загрозу для національної безпеки, що нарешті визнано й на офіційному рівні. Але крім цього визнання потрібні ще й конкретні заходи, спрямовані на покращення безпеки дорожнього руху, які не можливо реалізувати без здійснення широких інформаційних компаній та освітніх програм. І наша громадська організація вже кілька років працює в цьому напрямку.

Зокрема, з 2009 року Товариство учасників дорожнього руху проводить у м. Харків народний аудит безпеки, культури та комфорту дорожнього руху, матеріали якого спрямовуються для реагування до органів виконавчої влади та місцевого самоврядування. Також ТУР бере участь у проведенні “круглих столів”, науково-практичних конференцій, видає газету “Дорожня карта”, яка безкоштовно поширюється серед учасників дорожнього руху.

Важливим кроком у здійсненні інформаційно-просвітницької діяльності є й видання брошури “Мистецтво бути пішоходом”, у якій ми вперше в доступній та переконливій формі спробували

висвітлити проблеми безпеки пішоходів та шляхи їх вирішення. Отже, це видання розраховане, насамперед, на пішоходів, які є наймасовішою і найнезахищенішою категорією учасників дорожнього руху. Сподіваємося, що воно також буде корисним і для водіїв, велосипедистів, пасажирів, а також для тих посадових осіб, що відповідають за організацію та безпеку дорожнього руху у наших містах і селах.

Віriamo, що спільними зусиллями нам вдасться зупинити в Україні неоголошену “віну” на дорогах і зберегти тисячі людських життів. Тому всіх, хто поділяє таку мету, закликаємо до активних дій заради безпеки і комфорту на дорогах.



Олександр СІТЕНКО,
президент ГО Товариство учасників руху

Маємо право знати

Кожного разу, виходячи з дому у своїх справах, ми стаємо учасниками дорожнього руху, що накладає на нас певні права та обов'язки.



Ми маємо право безперешкодно рухатися у вибраному напрямку. Маємо право на повагу та розуміння з боку інших учасників дорожнього руху. Маємо право на отримання допомоги у разі виникнення складних дорожніх ситуацій. Зрештою, маємо право знати, що наше здоров'я і життя теж значною мірою залежить від нашої поведінки на дорозі та

поведінки інших учасників дорожнього руху: водіїв, велосипедистів, пасажирів.

Як не дивно, але багато пішоходів ще й досі вважають, що Правила дорожнього руху написані не для них, а для водіїв, і саме вони повинні вивчати та дотримуватися цих Правил. Тому перехід дороги на червоне світло світлофора чи в недозволеному місці серед таких пішоходів не вважається значним порушенням. Ігнорування вимог дорожніх знаків чи дорожньої розмітки є майже повсякденною нормою. А коли за такі порушення їх штрафують, чи притягують до іншої відповідальності, то це сприймається ледве не як посягання на особисту свободу. Втім, свобода це не тільки право вибору і можливість діяти на власний розсуд. Свобода – це, насамперед, відповідальність: перед собою та перед іншими учасниками дорожнього руху, зрештою, перед Законом, який також потрібно знати і виконувати.

У Законі України “Про дорожній рух” (ст. 14) сказано, що **учасники дорожнього руху зобов'язані: знати і неухильно дотримуватися вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху.** Про це ж мовиться і в Правилах дорожнього руху: ”Учасники дорожнього

руху зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємовічливими” (п. 1.4. ПДР).

Отже, знання Правил дорожнього руху є обов'язковим для кожного учасника руху, зокрема й для пішоходів. Чітке виконання їхніх положень сприяє взаємній довірі і повазі, безпечному співіснуванню на дорозі всіх учасників дорожнього руху. У той же час будь-які відхилення від положень ПДР можуть призвести до дорожньо-транспортних подій, нанесення збитків майну, завдання шкоди здоров'ю людей і навіть до людських жертв.

Статистика Всесвітньої організації охорони здоров'я говорить, що внаслідок дорожньо-транспортних пригод у світі щорічно гине 1,3 млн. людей, що складає 2,1% загальної смертності, а близько 20–50 мільйонів потерпілих в ДТП отримують серйозні травми і часто стають інвалідами на все життя. Як не прикро, але значна частина серед них – це діти, підлітки і юнаки у віці від 5 до 25 років. Серед цієї категорії осіб смертність від ДТП знаходиться на другому місці.

Також із сумом доводиться констатувати, що Україна тут не є виключенням: за кількістю жертв ДТП наша держава посідає п'яте місце в Європі. Так, за даними ДАІ МВС України у 2010 році в Україні було зареєстровано 31,7 тис. ДТП з потерпілими, у яких загинули 4,7 тис. осіб (серед них 144 дитини) і дістали травми майже 39 тис. осіб (3,2 тис. дітей). У свою чергу Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС України (далі – ЦБР та АС) повідомляє, що за 12 місяців минулого року з **вини пішоходів** було скоєно 4010 ДТП, у яких 720 осіб загинуло, а 3378 осіб отримали травми. Уже нинішнього року (дані за 7 місяців) з вини пішоходів в Україні було скоєно 1871 ДТП, внаслідок яких 308 осіб загинуло, а 1552 особи отримали травми.

Та ж таки статистика говорить, що найбільша кількість ДТП за участю пішоходів реєструється у Донецькій області та місті Києві, а на третьому місці – Харківщина. Минулого року за участю пішоходів тут було скоєно 830 аварій у яких 109 осіб загинули, а 753 отримали травми.

А ось як виглядає загальна картина смертності від нещасних випадків у Харківській області (за даними обласного управління статистики).

	Усього		З них у віці 0-14 років	
	2010	2009	2010	2009
Усього потерпілих внаслідок транспортних нещасних випадків	291	341	4	9
<i>у тому числі</i>				
пішоходи	121	131	1	5
велосипедисти	11	15	1	1
мотоциклісти та особи, що знаходились у триколісному мототранспортному засобі	39	40	–	–
особи, що знаходились в автобусі	2	1	–	–
особи, що знаходились у легковому автомобілі	104	136	2	2
особи, що знаходились у вантажному автомобілі, автофургоні або важкому вантажному транспортному засобі	3	3	–	–
від нещасних випадків, пов'язаних з іншими видами наземного транспорту	8	7	–	1
від інших та неуточнених транспортних нещасних випадків	3	8	–	–

Про ці цифри ми також маємо пам'ятати, бо такі масштаби втрат на наших дорогах нічим не виправдані і в більшості випадків їх можна було б уникнути. Та це лише суха статистика, за якою не видно конкретних життів, чужих сліз і страждань. І тільки той, хто втрачав у ДТП своїх рідних, знайомих чи друзів, розуміє наскільки дорого обходиться нехтування Правилами дорожнього руху. Не випадково говорять, що ці Правила написані кров'ю. А якщо дещо уточнити цей вислів, то можна твердо констатувати, що Правила дорожнього руху написані кров'ю водіїв і пішоходів.

Отож, давайте ще раз відкріємо ці Правила і уважно їх почитаємо. Можливо, комусь це допоможе зберегти здоров'я чи життя.

Обов'язки і права пішоходів (в редакції Правил дорожнього руху станом на 1 вересня 2008 року)

4.1. Пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку. Якщо немає тротуарів, пішохідних доріжок або пересуватися по них неможливо, пішоходи можуть рухатися велосипедними доріжками, тримаючись правого боку і не утруднюючи рух на велосипедах і мопедах, або в один ряд узбіччям, тримаючись якомога правіше, а у разі його відсутності або неможливості рухатися по ньому - по краю проїзної частини назустріч руху транспортних засобів. При цьому треба бути обережним і не заважати іншим учасникам дорожнього руху.



4.2. Пішоходи, які переносять громіздкі предмети, або особи, які пересуваються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть мотоцикл, велосипед чи мопед, везуть санки, візок тощо, якщо їх рух тротуарами, пішохідними чи велосипедними доріжками або узбіччями створює перешкоди для інших учасників руху, можуть рухатися по краю проїзної частини в один ряд.

4.3. За межами населених пунктів пішоходи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини, повинні йти назустріч руху транспортних засобів.

Особи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини в інвалідних колясках без двигуна, ведуть мотоцикл, мопед або велосипед, повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів.

4.4. У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні виділити себе, а за можливості мати на зовнішньому одязі

світлоповертальні елементи, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху.

4.5. Рух організованих груп людей по дорозі дозволяється тільки в напрямку руху транспортних засобів колоною не більш як по чотири особи в ряду за умови, що колона не займає —більше половини ширини проїзної частини одного напрямку руху. Попереду і позаду колони на відстані 10-15 м з лівого боку повинні бути супровідники з червоними прапорцями, а у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості - із засвіченими ліхтарями: спереду - білого кольору, позаду - червоного.

4.6. Організовані групи дітей дозволяється водити тільки по тротуарах і пішохідних доріжках, а коли їх немає - по узбіччю дороги у напрямку руху транспортних засобів колоною, але тільки у світлу пору доби і лише в супроводі дорослих.



4.7. Пішоходи повинні переходити проїзну частину по пішохідних переходах, у тому числі підземних і надземних, а у разі їх відсутності - на перехрестях по лініях тротуарів або узбіч.

4.8. Якщо в зоні видимості немає переходу або перехрестя, а дорога має не більше трьох смуг руху для обох його напрямків, дозволяється переходити її під прямим кутом до краю проїзної частини в місцях, де дорогу добре видно в обидва боки, і лише після того, як пішохід упевниться у відсутності небезпеки.

4.9. У місцях, де рух регулюється, пішоходи повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора. У таких місцях пішоходи, які не встигли закінчити перехід проїзної частини дороги одного напрямку, повинні перебувати на острівці безпеки або лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, а у разі їх відсутності - на середині проїзної частини і можуть продовжити перехід лише тоді, коли це буде дозволено відповідним сигналом світлофора чи регулювальника та переконуються в безпеці подальшого руху.

4.10. Перед виходом на проїзну частину з-за транспортних

засобів, що стоять, та будь-яких об'єктів, що обмежують оглядовість, пішоходи повинні впевнитись у відсутності транспортних засобів, що наближаються.

4.11. Чекати транспортний засіб пішоходи повинні на тротуарах, посадкових майданчиках, а якщо вони відсутні, - на узбіччі, не створюючи перешкод для дорожнього руху.

4.12. На трамвайних зупинках, не обладнаних посадковими майданчиками, пішоходам дозволяється виходити на проїзну частину лише з боку дверей і тільки після зупинки трамвая. Після висадки з трамвая необхідно залишити проїзну частину не затримуючись.

4.13. У разі наближення транспортного засобу з увімкненим проблісковим маячком червоного та (або) синього кольору і (або) спеціальним звуковим сигналом пішоходи повинні утриматися від переходу проїзної частини або негайно залишити її.

4.14. Пішоходам забороняється:

а) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху;

б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;

в) допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;

г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження;

г) затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;

д) рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винят-



ком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку.

4.15. У разі причетності пішохода до дорожньо-транспортної пригоди він повинен подати можливу допомогу потерпілим, записати прізвища та адреси очевидців, повідомити орган чи підрозділ міліції про пригоду, необхідні дані про себе і перебувати на місці до прибуття працівників міліції.

4.16. Пішохід має право:

а) на перевагу під час переходу проїзної частини позначеними нерегульованими пішохідними переходами, а також регульованими переходами за наявності на те відповідного сигналу регульовальника чи світлофора;

б) вимагати від органів виконавчої влади, власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів створення умов для забезпечення безпеки дорожнього руху.

26.1. Пішоходам дозволяється рухатися у житловій та пішохідній зоні як по тротуарах, так і по проїзній частині. Пішоходи мають перевагу перед транспортними засобами, але не повинні створювати безпідставних перешкод для їхнього руху.

Неписані правила для пішоходів

Не має сумніву в тому, що ці Правила дорожнього руху писали висококласні фахівці, які керувалися як вітчизняним, так і зарубіжним досвідом роботи у галузі організації та безпеки дорожнього руху. Проте навіть вони не могли передбачити і описати усі ситуації, які можуть виникати на дорогах з пішоходами, і як у цих ситуаціях ті мають діяти. Наприклад, як діяти пішоходу, якщо на пішохідному переході його не пропускають водії? Як бути, якщо на перехресті не працює світлофор або не позначено розміткою перехід? І таких ситуацій дуже багато. Тому крім офіційних Правил дорожнього руху досвідчені пішоходи мають ще й свої, неписані правила, які допомагають їм впевнено та комфортно почуватися на вулицях. Ось лише деякі з них:



1. Навіть якщо ви на 100 відсотків упевнені у своїй безпеці, ніколи не втрачайте пильності. Небезпека потрапити під колеса авто існує навіть на регульованому пішохідному переході, на зупинці громадського транспорту чи навіть на тротуарі. Береженого Бог береже.

2. Ідучи на роботу чи у інших справах, вибирайте один і той же, добре знайомий вам і безпечний маршрут. Якщо є можливість, тримайтеся подалі від проїзної частини.

3. Вирушаючи з малюком на прогулянку, міцно тримайте його за руку. Учíte дитину елементарним правилам дорожнього руху, а головне – власним прикладом показуйте дитині як правильно поводити себе на вулиці чи на дорозі.

4. Виберіть безпечний маршрут для своєї дитини, яка ходить до школи, у гурток чи на секцію і пройдіть з нею цим маршрутом кілька разів. Попередьте дитину про потенційні небезпеки, які мо-

жуть підстерігати її дорозі. Якщо ваша дитина повертається додому у темну пору року, потурбуйтеся про те, щоб на її одязі чи рюкзаку були світлоповертальні знаки (т.з. флікери).

5. Якщо ви хочете перейти дорогу на пішохідному переході, але не впевнені у власній безпеці, не переходьте. Почекайте поки не скінчиться потік автомобілів. Переходьте дорогу разом з іншими пішоходами. Переходьте, а не перебігайте.

6. Переходячи дорогу, допоможіть пристарілій або немічній людині, інвалідові, незрячому пішоходу. Не забудьте словом або жестом подякувати дисциплінованому водієві, який дав вам дорогу. Будьте взаємоввічливими.

7. Переходячи дорогу поза пішохідним переходом, будьте особливо уважними. Не розмовляйте по мобільному телефону. Витягніть з вух навушники плеєра. Щоб упевнитися у відсутності небезпеки, подивіться кілька разів спочатку ліворуч, потім праворуч.

8. Не виходьте на дорогу у нетверезому або хворобливому стані. Саме такі пішоходи найчастіше потрапляють у ДТП, втрачаючи пильність та відчуття безпеки. Пам'ятайте, що в такому разі при виникненні ДТП вам буде дуже складно довести свою правоту.

9. Якщо на пішохідному переході ви виявили відсутність дорожнього знаку, розмітки чи інші перешкоди, які не сприяють безпеці дорожнього руху, не полінуйтеся повідомити про це ДАІ, орган місцевого самоврядування, чи дорожню службу. Відповідно до закону України “Про дорожній рух” вони зобов’язані врахувати ваші пропозиції чи зауваження.

10. Навіть якщо ви не надовго виходите з дому, завжди беріть із собою якийсь документ, що посвічує вашу особу (не обов’язково паспорт). Але бажано, щоб в такому документі були вказані ваша домашня адреса і номери телефонів близьких людей.

11. Пам'ятайте, що від вашої поведінки на дорозі залежить життя та здоров’я інших учасників дорожнього руху, а за порушення ПДР пішоходи також несуть адміністративну та кримінальну відповідальність.

12. Залишайтеся оптимістами і дивіться на світ відкритими очима. Це допоможе вам вийти переможцем із найскрутнішої ситуації.

Які бувають пішоходи

У Правилах дорожнього руху сказано, що “пішохід – це особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу та інвалідну коляску”.

До цього також можна додати, що пішоходами вважаються і особи, які катаються на самокатах, роликових ковзанах, скейт-бордах і навіть на лижах. А також ті, що пересуваються за допомогою таких екзотичних пристроїв як ходулі, сігвей та чоботи-сороходи (джолі-джампер). Але тільки за умови, що з якоїсь причини вони виїхали чи вийшли на проїзну частину дороги. В такому разі на них поширюються усі вимоги, що викладені у розділі 4 ПДР (див. вище).

З цього можна зробити висновок, що пішоходи є наймасовішою і найактивнішою категорією учасників дорожнього руху. Адже навіть власники дорогих іномарок, які гучно сигналять нам на перехрестях, і ті іноді стають пішоходами (хоча вони про це нерідко забувають).

Утім, пішоходи діляться не тільки за способом пересування, а й за іншими ознаками: віковим, статевими, психофізіологічними тощо. Про це дуже добре знають досвідчені водії автотранспорту, бо різні пішоходи ведуть себе по-різному і тому потребують до себе різного ставлення. Отож далі ми проаналізуємо які саме бувають пішоходи і як вони можуть себе вести на дорозі.





1. Діти на дорозі.

Як тільки дитина стає на ноги і робить перші самостійні кроки вона вже стає пішоходом. Щоправда такий пішохід не відповідає за свої дії і повністю залежить від волі своїх батьків чи дорослих опікунів. Приблизно з 5–6 років маленьким пішоходам вже дозволяють ходити без супроводу дорослих і нерідко залишають їх без нагляду. Тому такі пішоходи можуть несподівано вибігти на дорогу і створити аварійну ситуацію, бо як учасники дорожнього руху вони ще не мають відповідних навичок безпечної поведінки.

Відповідальність за таких пішоходів повністю лежить на їхніх батьках або вихователях, які зобов'язані не тільки пильно наглядати за дітьми, а й з раннього віку навчати їх елементарним правилам поведінки на вулицях та дорогах.

До категорії підвищеного ризику належать і діти молодшого шкільного віку (6–9-років). Ці діти енергійні, прагнуть до самостійності, але ще не в змозі забезпечити власну безпеку. Психологи говорять, що такі діти не адекватно реагують на небезпеку, насамперед, через маленький зріст, який обмежує дитині огляд; через те, що діти ще не вміють ефективно використовувати бічний зір; до 12 років дитині важко визначити, звідки лунає звук, і при сигналі машини вона може піти неправильно; до 7 років у дітей ще немає достатнього досвіду, який би допоміг їм оцінити реальні розміри машин і відстань до них; їм дуже важко оцінювати швидкість машини і потенційну загрозу, яку вони несуть.

Посилаючись на результати опитування, психологи також стверджують, що багато батьків недооцінюють небезпеку, якій піддається дитина. Так серед 2500 опитаних батьків 94% не вірили у можливість дітей 5–8 років самостійно й безпечно переходити вулицю. Однак серед їхніх дітей 10% семирічних і 15% восьмирічних самостійно ходять до школи, перетинаючи небезпечні ділянки дороги. Тобто кожний четвертий батько недооцінює небезпеку проїзної частини й переоцінює можливості своєї дитини.

2. Недисципліновані пішоходи.

На жаль, така категорія пішоходів трапляється і серед дітей, і серед дорослих. Переходячи дорогу, вони слухають музику або розмовляють по мобільному телефону, дуже часто кудись поспішають, забуваючи про небезпеку. До цієї категорії можна віднести і пішоходів похилого віку. Ці навпаки, нікуди не поспішають, поглинуті своїми проблемами, і тому навіть не дивляться по боках.

Саме такі пішоходи найчастіше порушують Правила дорожнього руху і створюють аварійні ситуації, які нерідко закінчуються для них трагічно. Але найгірше те, що в таких аваріях страждають не тільки винуватці ДТП, а й інші учасники дорожнього руху. Минулого року тільки у м. Києві з вини пішоходів сталося 436 дорожньо-транспортних пригод, у яких 59 осіб загинуло, а 373 отримали травми. Сумна ж першість за кількістю загиблих у таких аваріях належить Дніпропетровській, Київській та Одеській областям.

Якщо проаналізувати причини виникнення дорожньо-транспортних пригод, то можна швидко дійти висновку, що майже половина усіх аварій стається з вини недисциплінованих пішоходів, які переходять дорогу у невстановленому місці, несподівано вибігають на проїзну частину або не виконують вимоги сигналів регулювання. Причому, часто вони роблять це напівсвідомо, підкоряючись стандартному інстинкту. Не раз доводилося спостерігати на перехресті таку картину: група пішоходів чекає зеленого сигналу світлофора, щоб перейти вулицю. Раптом серед них знаходиться один пішохід, який не дочекавшись, іде на червоне світло і за ним відразу ж рушає ще кілька пішоходів.

З метою профілактики правопорушень серед недисциплінованих пішоходів, органи ДАІ час від часу проводять на дорогах операцію "Пішохід", ведуть з ними профілактичні бесіди і навіть штрафують. Проте, як показує практика, кількість недисциплінованих пішоходів не зменшується.

3. П'яні пішоходи.

Нещодавно у Румунії з'явилися дорожні знаки, які попереджають водіїв про те, що на дорозі можуть з'явитися п'яні пішоходи. Такі дорожні знаки були встановлені поблизу нічних клубів і барів у



зв'язку з тим, що саме там часто траплялись ДТП за участю нетверезих пішоходів. На цих знаках зображені люди, що повзуть навколішки, тримаючи в руках пляшку.

Якби такі знаки з'явилися в Україні, то їх треба було б встановлювати не тільки біля нічних клубів і барів, а й на всіх потенційно небезпечних ділянках доріг. Адже тільки 2010 року за участю нетверезих пішоходів в Україні сталося 453 дорожні пригоди (у 2009 р. – 639), у яких 58 осіб загинули, а ще 550 отримали травми (у 2009 р. відповідно 85 і 550 осіб). Як свідчить статистика, найбільша кількість аварій, спровокованих п'яними пішоходами, сталася у Харківській (54), Луганській (49) та Донецькій (44) областях. І, як показує практика, кількість таких аварій не зменшується, бо тільки за 7 місяців 2011 року в Україні було скоєно 370 ДТП, спровокованих нетверезими пішоходами. Під час них загинуло 38 людей, а 348 отримали травми (ріст 88,1%).

Небезпека таких пішоходів полягає в тому, що, хильнувши заївого, вони втрачають над собою контроль, у них уповільнюється реакція і адекватне сприйняття оточуючого середовища. А тому, побачивши біля краю дороги такого пішохода, водії мають бути особливо уважними.

На жаль, українське законодавство дуже поблажливо ставиться до п'яних пішоходів: Адміністративним кодексом України для них не передбачено окремого виду покарання, а от водій, який здійснив наїзд на такого пішохода, може позбутися не тільки прав на водіння, а й отримати цілком реальний термін ув'язнення.

Насамкінець, нагадаємо, що за перехід дороги у недозволеному місці для пішоходів передбачено штраф у розмірі від 51 до 85 гривень. А у випадку, якщо такий пішохід спричинив створення аварійної ситуації, його можуть оштрафувати на 170–255 гривень.

4. Психічно-хворі пішоходи.

Мабуть не кожен знає, що в Україні налічується понад 1 млн. людей, які страждають на психічні розлади: шизофренію, маніакально-депресивний психоз, олігофренію, епілепсію тощо. І далеко не всі з них знаходяться у спеціальних лікувальних закладах. Багато з таких людей живуть серед нас: ходять вулицями, їздять громадським транспортом, користуються іншими об'єктами життєзабезпечувальної інфраструктури. Тобто, психічно хворі особи також є учасниками дорожнього руху, хоч і обмежено дієздатними: вони не несуть повної відповідальності за свої дії.

Додайте до цього 800–900 тисяч наркоманів (за даними МВС України), які також живуть серед нас, і ви зрозумієте, наскільки серйозною є проблема соціальної поведінки таких людей, зокрема на дорогах.

5. “Пішоходи-смертники”.

Таких не багато, але кожен досвідчений водій вам скаже, що хоча б раз з ними зустрічався. Такі пішоходи раптово з'являються перед автомобілем у найнесподіваніших місцях і кидаються прямо під колеса. Якщо їм вдається вижити, то вони не завжди можуть пояснити мотиви своєї ризикованої поведінки і чому ще й досі знаходяться на цьому, а не на тому світі. Втім, такі учасники дорожнього руху трапляються й серед водіїв. Так що нормальним, учасникам руху варто остерігатися і тих, і інших.

6. Зразкові пішоходи.

Ми переконані, що більшість пішоходів відноситься саме до цієї категорії. Вони ніколи не переходять дорогу на заборонене світло світлофора, не перебігають дорогу в забороненому місці, не створюють аварійних ситуацій. І справа не тільки в тому, що такі пішоходи чітко дотримуються Правил дорожнього руху: просто більшість з них є культурними, вихованими людьми, які поважають і себе, і інших учасників дорожнього руху.

Але мусимо зазначити, що бути зразковим пішоходом іноді дуже не легко. По-перше, через незадовільний стан вулично-дорожньої мережі у багатьох населених пунктах. Спробуйте скористати-

ся пішохідним переходом, на якому не працює світлофор і немає дорожньої розмітки (можемо навести безліч таких прикладів). По-друге, через відсутність достатньої кількості місць для паркування та стоянок автомобілів. Водії часто ставлять свої авто прямо на тротуарах або на газонах, створюючи перешкоди для руху пішоходів. По-третє, через нехтування безпекою пішоходів з боку держави. Так, у п.4.4 Правил дорожнього руху сказано, що у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні виділити себе для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху. А в коментарі до цих Правил написано, що для створення умов безпечного руху пішоходи повинні використовувати в якості елементів свого одягу предмети, які вчасно можуть помітити водії, зокрема катафоти або світлоповертальні плівки. Так от: в Україні досі не налагоджено випуск таких катафотів чи плівок, які б годилися для масового застосування пішоходами, не говорячи вже за флікери, які широко використовуються у країнах Європи і навіть в Білорусі.

Навіщо потрібні флікери?

Флікери – це маленькі мікропризматичні значки або наклейки, які в темноті відбивають світло і дозволяють водію раніше помітити пішохода в нічний час. Фахівці довели, що при їзді з ближнім світлом водій помічає пішохода з відстані 25–30 м, а якщо у людини є флікер, то ця відстань збільшується до 130–140 метрів. З далеким світлом фар флікер можна побачити на відстані 400 м. Також доведено, що використання пішоходами світлоповертальних елементів знижує ризик наїзду на них у темну пору доби у 6-8 разів. Коштує такий значок не дорого, а його ефект може бути величезним.



Отже, у тих країнах, де влада справді піклується про безпеку та життя пішоходів (Великобританія, Франція, Норвегія, Естонія, Латвія, Фінляндія, Білорусь), використання флікерів є не просто бажаним, а обов'язковим. А в Україні – ні. І це при тому, що майже половина аварій за участю пішоходів в нашій державі стається саме у темний період доби, коли водіям їх важко помітити. Так, за дани-

ми ЦБДР та АС МВС України 2010 року в темний період доби в Україні сталося 5620 ДТП за участю пішоходів. При цьому в таких аваріях загинули 1266 осіб, а 5231 людина була травмована. Уже нинішнього року сталося 2343 такі аварії, в яких загинуло 515 осіб та 1849 були травмовані.

Здається, статистика більш ніж переконлива для того, щоб налагодити в Україні масове виробництво флікерів і зробити їх використання обов'язковим (хоча б для школярів). Але такі аргументи на наших чиновників чомусь не діють. Можливо, тому, що самі вони більше часу проводять у службових кабінетах або в розкішних автомобілях і не знають чим живуть прості смертні громадяни. А може вони просто не люблять пішоходів, вважаючи їх за людей другого гатунку?

Полюбити пішохода

Полюбити пішоходів закликали ще Ільф і Петров, автори безсмертного роману “Золоте теля”. Прочитуємо з нього лише кілька речень: “Надо заметить, что автомобиль тоже был изобретен пешеходами. Но автомобилисты об этом как-то сразу забыли. Кротких и умных пешеходов стали давить”.

З 1931 року, коли була написана ця книга, минуло 80 років. Але з того часу мало що змінилося. Пішоходів давлять, збивають, примушують боятися і нервувати. А поміж тим у багатьох розвинених країнах цю проблему успішно вирішують, як на державному, так і на місцевому

рівнях: для водіїв будують автобани і швидкісні магістралі, багаторівневі паркінги і стоянки, а для пішоходів – підземні і надземні переходи, зручні тротуари і пішохідні доріжки. Крім того, у багатьох перенасичених транспортом містах влада обмежує швидкісний режим руху автотранспорту і стимулює використання екологічно чистих



видів транспорту, зокрема, велосипедів. Для них теж створюють відповідну інфраструктуру у вигляді велосипедних доріжок та місць для паркування велосипедів.

Традиційними стали й Дні без автомобіля, які проводяться у багатьох європейських містах 22 вересня і пропагують ідею пішого та велосипедного пересування.

Отже, як бачимо, любити пішоходів (так само як і автомобілістів, мотоциклістів, велосипедистів) не так уже й складно, було б тільки бажання і політична воля. Але в Україні з цим явні проблеми. Бо досі наша держава не має навіть цільової Державної програми підвищення безпеки дорожнього руху. Є тільки Концепція такої програми, розрахованої на 2009–2012 роки (схвалена розпорядженням КМУ 30 жовтня 2008 року № 1384) та Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року (схва-

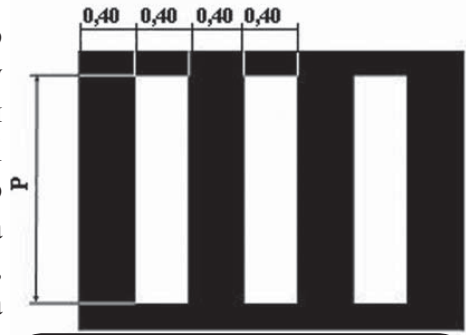
лена розпорядженням КМУ від 25 травня 2011 р. № 480-р.) Та ці документи визначають лише основні напрямки підвищення безпеки дорожнього руху, а конкретних механізмів, які б дозволяли це робити, немає. Немає й коштів на підвищення безпеки дорожнього руху, бо основні фінансові ресурси уряд спрямував на підготовку до Євро-2012, щоб іноземні уболівальники та учасники футбольного чемпіонату комфортно і безпечно почували себе у нашій країні.

Не заперечуючи проти таких підходів, все ж мусимо наголосити на тому, що в центрі уваги української влади, насамперед, мають бути інтереси українських громадян та їхня безпека. Тому Україні потрібна не тільки державна Програма підвищення безпеки дорожнього руху, а й регіональні програми для кожного міста та села. І в кожній з таких програм мають бути передбачені конкретні заходи, спрямовані на підвищення безпеки пішоходів. Можна почати хоча б з інвентаризації усіх пішохідних переходів і приведення їх до тих вимог, що передбачені Правилами дорожнього руху та іншими нормативними документами. А поки цього немає, наші пішоходи все ще залишаються найменш захищеною, а отже й найуразливішою категорією учасників дорожнього руху.

Вивчаємо дорожню розмітку

Нещодавно Товариство учасників руху в рамках народного аудиту безпеки, комфорту та культури дорожнього руху перевірило як у Харкові виконуються вимоги нормативних актів щодо нанесення дорожньої розмітки. Результати виявилися приголомшливими. На багатьох вулицях міста дорожня розмітка просто відсутня. І не тільки на тих, де ведеться ремонт дорожнього покриття, а й там, де такий ремонт уже давно зроблений. Це стосується і пішохідних переходів, де наявність дорожньої розмітки (постійної чи тимчасової) є обов'язковим елементом дорожньої безпеки.

І тут саме час нагадати про новий Національний стандарт України “Розмітка дорожня. Загальні технічні умови. Методи контролю. Правила застосування” (ДСТУ 2587:2010), який введений в дію з 1 квітня 2011 року на зміну Державному стандарту України від 01.01.1995 року. У преамбулі до цього документа сказано, що новий стандарт поширюється на розмітку автомобільних доріг, які проектуються, будуються та перебувають в експлуатації, а також на вулиці й дороги населених пунктів з удосконаленим покриттям незалежно від їх відомчої приналежності та форми власності й установлює форму, колір, розміри, технічні вимоги, норми видимості та правила застосування розмітки. Також сказано про те, що **вимоги цього стандарту є обов'язковими для застосування** на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах (далі – дороги) незалежно від форми їх власності та відомчої приналежності. Тим більше, що ці вимоги були розроблені відповідно до вимог Конвенції про дорожні знаки і сигнали (Відень, 1968 р.) та протоколу про розмітку доріг (1973 р.) Європейської Угоди.



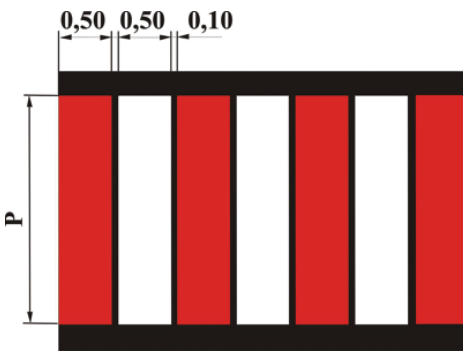
Мал. 1. Стандарт нерегульованого пішохідного переходу

Чим же відрізняються нові стандарти дорожньої розмітки від старих?

Насамперед, у новому Національному стандарті України чіткіше прописані терміни та визначені такі поняття, як відстань видимості розмітки, довговічність та світлоповертальний ефект. Крім цього, у стандарті прописано, що розмітка може бути, як тимчасова, так і постійна. Постійна розмітка має виконуватися із зносостійких матеріалів, які повинні забезпечити її основні технічні показники (видимість, світлоповертання, зчеплення, товщину) **протягом (увага!) не менше одного року**. Насправді ж у наших містах така розмітка служить не більше півроку.

Тимчасова розмітка використовується в місцях виконання ремонтних та інших робіт, у випадку оперативної зміни в організації дорожнього руху, пов'язаної із забезпеченням безпеки руху. Згідно із стандартом, **тимчасова дорожня розмітка має помаранчевий колір** і виконується матеріалами, які дозволяють її швидко видалення. Наприклад, для цього може використовуватися поліетиленова стрічка з клейкою основою. Але, як ми переконалися, поки що на практиці такі елементи використовуються дуже рідко.

Також для підвищення безпеки пішоходів новим стандартом “Розмітка дорожня...” передбачено ряд удосконалень щодо виділення на проїзній частині регульованих та нерегульованих пішохідних переходів. Якщо раніше, нерегульовані пішохідні переходи позначалися смугами білого кольору шириною 30 см і проміжками між

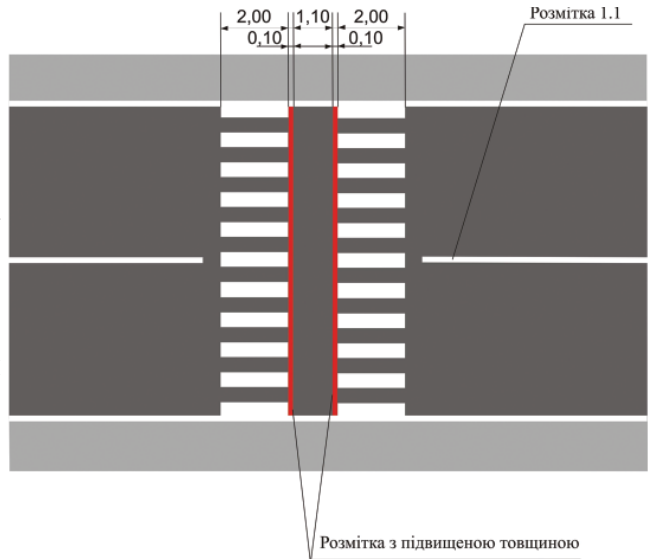


Мал. 2. Стандарт нерегульованого пішохідного переходу з підвищеною небезпекою ДТП

ними 70 см, то відтепер “зебра” має стати густішою: ширина смуг на ній має складати 40 см і така ж відстань повинна бути між проміжками смуг (мал.1).

Окремо за погодженням з ДАІ дорожні служби мають позначити нерегульовані пішохідні переходи з підвищеною небезпекою скоєння ДТП (мал.2) На таких переходах смуги білого кольору мають чергуватися з червоними

смугами, що зробить їх помітнішими для водіїв. Таким же кольором мають бути виділені регульовані та нерегульовані переходи, розташовані в місцях проживання або роботи сліпих (мал. 3). Причому, поперечні смуги для руху незрячих пішоходів на пішохідних переходах, повинні мати ще й потовщення (3 – 5 мм).



Мал. 3. Стандарт нерегульованого пішохідного переходу для сліпих

Додатково пішохідні переходи можуть дублюватися нанесенням на проїзну частину знаку 1.32 “Пішохідний перехід”.

Ще одне суттєве нововведення – це запровадження спеціальних шумових смуг, які мають з’явитися на підходах до пішохідних переходів та аварійно-небезпечних ділянок доріг. Відстань від небезпечного місця до кожної групи смужок при дозволеній швидкості має становити:

- 40 км/год — 15 м, 22 м, 43 м;
- 60 км/год — 20 м, 27 м, 40 м, 75 м;
- 90 км/год — 25 м, 33 м, 50 м, 75 м, 120 м,
- >90 км/год — 30 м, 38 м, 46 м, 64 м, 105 м.

Нанесення таких смуг вже практикується на дорогах I-II категорій і є досить ефективним методом для привернення уваги водіїв. Цьому ж завданню слугуватиме і нова дорожня розмітка, яка має попереджати водіїв про наближення транспортних засобів до елементів примусового зниження швидкості (т. зв. “лежачих поліцейських”) та до підвищених пішохідних переходів.

До цього варто додати, що уперше дорожню розмітку застосу-

вали на проїжджій частині дороги в США рівно сто років тому. Її винахідником прийнято вважати члена дорожньої комісії Wayne County Едварда Н. Хайнца, який у 1911 році вперше наніс дорожню розмітку в штаті Мічиган. Експеримент проведений для підвищення безпеки на дорогах, став таким успішним, що згодом ним почали користуватися безліч інших держав. У 1933 році така розмітка з'явилася і в СРСР. І відтоді вона зарекомендувала себе як ефективний засіб організації дорожнього руху та підвищення його безпеки. Звичайно, у тих місцях, де таку розмітку своєчасно і правильноносять на дорожнє покриття, і де вона допомагає учасникам руху краще орієнтуватися в дорожній ситуації.

Переходимо дорогу

Як свідчить статистика, найбільша кількість ДТП за участю пішоходів стається у межах населених пунктів, коли вони намагаються перейти дорогу. І хоч у Правилах дорожнього руху дуже чітко написано, як це потрібно робити (**див. вище**), наїзди на пішоходів трапляються досить часто. Чому?

По-перше, у цьому винні самі пішоходи, які часто переходять дорогу у невстановленому місці або несподівано виходять на проїзну частину. Такі пішоходи не розуміють, що водії не завжди можуть вчасно відреагувати на раптову зміну дорожньої ситуації і уникнути наїзду. Бо для цього потрібен час, який вимірюється секундами. Наприклад, автомобіль, який рухається із швидкістю 60 км /год за 1 секунду проходить близько 17 метрів. А якщо у цей час водій спілкується по телефону або відволікається на розмову з пасажиром? Але навіть помітивши на своєму шляху раптову перешкоду і натиснувши на гальма, водій не може відразу зупинити автомобіль, який за інерцією проходить певний гальмовий шлях. І в критичній ситуації цей шлях може виявитися вирішальним фактором та коштувати пішоходу життя.

Вважається, що стандартний гальмовий шлях автомобіля, який рухається зі швидкістю 100 км /год складає 37 метрів, а із швидкістю 60 км/год – 23-30 м (в Євросоюзі вважають небезпечними всі машини, які не можуть зупинитися за 40 метрів). Але гальмівний шлях також залежить від маси автомобіля, якості шин, стану дорожнього покриття, погодних умов тощо. Тому перед тим, як виходити на дорогу, пішоходи повинні усе це враховувати і адекватно оцінити дорожню ситуацію.

По-друге, у скоєнні наїздів на пішоходів дуже часто винні водії автотранспорту, які не дотримуються безпечної швидкості, втрачають пильність і не своєчасно реагують на зміну дорожньої обстановки, особливо у нічний час чи в умовах недостатньої видимості. Тому навіть якщо пішохід добре бачить автомобіль, який до нього наближається, це не значить, що так само добре його бачить водій автомобіля. Його може засліпити зустрічний транспорт, відволікти раптовий дзвінок по мобільному телефону і т.д. До того ж за кермом

теж трапляються різні люди (в тому числі й п'яні) і пішоходам це теж треба постійно мати на увазі.

По-третє, дуже часто наїзди на пішоходів трапляються навіть на пішохідних переходах, де ніби-то створені всі умови для безпечного руху: встановлено світлофори чи відповідні знаки, нанесено дорожню розмітку. Але, як показує практика, навіть на таких переходах учасники дорожнього руху примудряються порушувати ПДР, що призводить до численних аварій. Давайте знову себе запитаємо “чому?” і спробуємо знайти відповіді на це запитання.



У Правилах дорожнього руху сказано, що **пішоходи повинні переходити проїзну частину по пішохідних переходах, у тому числі підземних та надземних, а у разі їх відсутності – на перехрестях по лініях тротуарів та узбіч**. Повинні. Утім, багато пішоходів вважають, що

вони нікому нічого не повинні й тому переходять дорогу як заманеться. Найпоширеніший вид порушення – перехід на заборонений сигнал світлофора. Навіть якщо поблизу переходу немає автомобілів, то такі дії вважаються порушенням. А якщо перехід на червоне світло відбувається безпосередньо перед автомобілями, то це подвійне порушення, до того ж дуже ризиковане.

На нерегульованих пішохідних переходах пішоходи теж порушують. Особливо, коли такі переходи влаштовані на швидкісних трасах з інтенсивним рухом автомобілів. Багато пішоходів вважають, що такі переходи потрібно не переходити, а перебігати, щоб якомога швидше звільнити небезпечну ділянку дороги. Тому підійшовши до переходу, пішоходи, не зупиняючись, продовжують іти далі, не зважаючи на рух транспорту. Звичайно, при цьому більшість пішоходів розраховують на те, що водії транспортних засобів їх помітять, зменшать швидкість і пропустять, бо цього вимагають ПДР. Але так буває не завжди. До того ж, якщо перед пішохідним переходом зупинився перший автомобіль, то немає гарантії, що за ним зупиняться

наступний. Відтак, зіткнення двох автомобілів теж може призвести (і призводить) до наїзду на пішоходів.

Отже, при переході дороги на не регульованих пішохідних переходах пішоходи повинні впевнитися в тому, що їхні наміри зрозуміли водії і, ступивши на проїзну частину, мають дочекатися повної зупинки автотранспорту. Але рухаючись по переходу, пішоходам не варто випускати з поля свого зору автотранспорт, особливо, коли на проїзній частині є кілька смуг для руху автомобілів. Перед перетином кожної із смуг пішоходи повинен впевнитися, що на них немає автомобілів, які рухаються.

Тепер спробуємо проаналізувати як при переїзді перехресть та пішохідних переходів мають діяти водії і чому вони так часто скоюють тут наїзди на пішоходів. Гадаємо, що дискусії на тему хто частіше порушує: водії чи пішоходи, тут ні до чого не приведуть, бо, як ми вже не раз переконувалися, порушують і ті, й інші. Але при цьому водії знаходяться у куди вигіднішій ситуації, бо від можливих травм і ушкоджень, які настають внаслідок ДТП, вони захищені корпусом свого автомобіля та різними технічними засобами безпеки. Можливо, саме тому Правила дорожнього руху пред'являють до водіїв особливі вимоги, які стосуються й перетину регульованих і нерегульованих перехресть та пішохідних переходів. Ще раз нагадаємо про них і пішоходам, і водіям.

Обов'язки водіїв перед пішоходами (в редакції Правил дорожнього руху станом на 1 вересня 2008 року)

16.1. На регульованих і не регульованих перехрестях водій, повертаючи праворуч або ліворуч, повинен дати дорогу пішоходам, які переходять проїзну частину, на яку він повертає, а також велосипедистам, які рухаються прямо в попутному напрямку.

18.1. Водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи, повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека.

18.2. На регульованих пішохідних переходах і перехрестях при сигналі світлофора чи регулювальника, що дозволяє рух транспортним засобам, водій повинен дати дорогу пішоходам, які закінчують перехід проїзної частини відповідного напрямку руху і для яких може бути створена перешкода чи небезпека.



18.3. Проїжджаючи повз пішоходів, які не встигли закінчити перехід проїзної частини і вимушено перебувають на острівці безпеки або лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, водії повинні дотримуватися безпечного інтервалу.

18.4. Якщо перед нерегульованим пішохідним переходом зменшує швидкість чи зупинився транспортний засіб, водії інших транспортних засобів, що рухаються по сусідніх смугах, повинні зупинитися і можуть продовжувати (відновити) руху лише переконавшись, що на пішохідному переході немає пішоходів, для яких може бути створена перешкода чи небезпека.

18.5. У будь-якому місці водій повинен пропустити сліпих пішоходів, які подають сигнал тростиною білого кольору, спрямованою вперед.

18.6. Забороняється в'їжджати на пішохідний перехід, якщо за ним утворився затор, який змусить водія зупинитися на цьому переході.

18.7. Водії повинні зупинитися перед пішохідним переходом на сигнал, передбачений підпунктом "в" пункту 8.8 цих Правил, якщо така вимога надійшла від членів шкільного патруля, загону юних інспекторів руху, відповідним чином екіпірованих, або осіб, що супроводжують групи дітей, і дати дорогу дітям, які переходять проїзну частину дороги.

18.8. Водій транспортного засобу повинен зупинитися щоб дати



дорогу пішоходам, які йдуть з боку відчинених дверей до (або від) трамвая, що стоїть на зупинці, якщо посадка проводиться з проїзної частини чи посадкового майданчика, розміщеного на ній. Продовжувати рух дозволяються лише тоді, коли пішоходи залишать проїзну частину і в трамваї зачиняться двері.

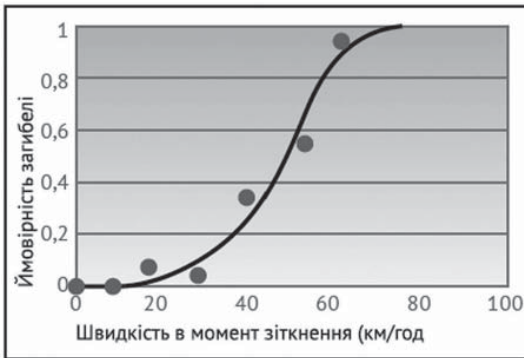
18.9. Наближаючись до транспортного засобу з розпізнавальним знаком “Діти”, що зупинився з увімкненою сигналізацією, водій повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб уникнути наїзду на дітей.

Ну, і ще одне правило, яке слід добре засвоїти водіям: у разі наїзду на пішохода чи скоєння іншої дорожньо-транспортної пригоди, ні в якому разі не потрібно тікати з місця пригоди. Обов’язок водія в такій ситуації вжити заходів для надання першої медичної допомоги потерпілому чи потерпілим, викликати карету швидкої допомоги, а якщо це не можливо, звернутися за допомогою до присутніх і відправити потерпілих до лікувального закладу.

Пішохід потрапив у ДТП

Так, це не дуже приємна тема, але ми також мусимо її висвітлити, оскільки навіть досвідчені та зразкові пішоходи не застраховані від потрапляння в ДТП. А тому вони мусять знати якими можуть бути наслідки таких пригод і як потерпілий пішохід може захистити своє життя і свої законні права та інтереси. Тут ми маємо на увазі, насамперед, законслухняних пішоходів, які не порушували Правил дорожнього руху і стали випадковими жертвами ДТП.

У будь якому разі пішоходи, які потрапили в аварію, повинні знати, що їм доведеться спілкуватися не тільки з лікарями, які надаватимуть невідкладну медичну допомогу, а потім лікуватимуть травми та ушкодження, а й із судово-медичними експертами, слідчими, що розслідуватимуть ДТП, а також, можливо, з представниками прокуратури та судових органів.



Звичайно, все залежить від наслідків ДТП: характеру та ступеня тяжкості травм, серед яких одними з найпоширеніших є ушкодження, отримані під час зіткнення автомобіля з пішоходом. Характер такої травми залежить від багатьох факторів: виду авто

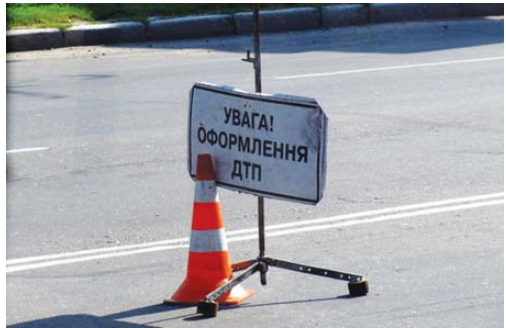
(чи іншого транспортного засобу), особливостей його металевої конструкції, форми і рівня частин, які контактують з тілом людини, швидкості руху і маси автомобіля, стану дорожнього покриття, на яке падає пішохід і т.д.

Детально усі ці нюанси описані у спеціальній літературі. Але пішохід має знати, що при прямому (фронтальному) зіткненні з автомобілем, який рухається із швидкістю понад 60 км, у нього практично немає шансів на виживання, оскільки при цьому він отримує удар найбільш виступаючими частинами автомобіля – бампером, фарами, крилом і т.п. У інших випадках такі шанси значною мірою залежать від тяжкості і характеру отриманих ушкоджень,

вчасного надання першої медичної допомоги, загального стану потерпілого тощо.

Тут теж потрібно пам'ятати, що найефективніша медична допомога для потерпілого буває у перші хвилини після аварії. Досвід показує, що коли людям надавали медичну допомогу у перші 10 хвилин після ДТП, 70% потерпілих виживали. Тому одним з найголовніших завдань після дорожніх пригод є правильне надання такої допомоги самим потерпілим або сторонніми особами. Особливо важливе значення це має при больових шоках та зовнішніх кровотечах, які потрібно зупинити будь-яким способом.

За даними ВООЗ, близько 30% осіб, які загинули внаслідок автокатастроф, могли бути врятовані, якщо б їм своєчасно та правильно була надана перша медична допомога. Тому кожна людина, яка опинилась на місці ДТП, повинна уміти правильно



оцінювати екстремальну ситуацію та надавати таку допомогу. А вже далі все залежить від майстерності лікарів швидкої допомоги, які за нормативами мають прибути на місце аварії за 15 хвилин після виклику (у місті) і за 30–40 хвилин у сільській місцевості.

Одночасно на місце ДТП за викликом мають прибути і працівники дорожньо-патрульної служби та члени слідчо-оперативної групи, які повинні огородити місце ДТП, забезпечити збереження речових доказів та зібрати первинну інформацію про подію. У присутності двох свідків працівники ДПС мають зафіксувати місце, час, вид, обставини та наслідки ДТП, установити транспортні засоби, водіїв, пасажирів та інших осіб причетних до ДТП, її свідків і забезпечити їх присутність на місці пригоди до закінчення роботи слідчо-оперативної групи (про те, як саме мають діяти працівники ДПС детально описано в Інструкції з питань діяльності дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС).

Важливе значення має складання протоколу огляду транспортних засобів та місця події, складання точної схеми ДТП. З цією метою

слідчий і працівники ДПС у присутності понятих мають провести необхідні виміри, оглянути транспортні засоби та опитати безпосередніх свідків ДТП, занести їхні покази та інші дані до протоколу. З метою виявлення та фіксації недоліків в утриманні доріг (вулиць), які могли стати супутньою або безпосередньою причиною скоєння ДТП до протоколу також додається акт обстеження дорожніх умов у місці аварії. Причому, бажано, щоб у цих документах були відображені найдрібніші деталі з місця ДТП, які пізніше матимуть значення для об'єктивного розслідування пригоди. Не таємниця, що часто слідчі свідомо, чи несвідомо нехтують цими вимогами, що згодом призводить до порушення прав потерпілих осіб та необґрунтованого затягування з розслідуванням ДТП.

Як приклад, наведемо лише один документ із сайту Єдиного державного реєстру судових рішень, де зберігаються і рішення та постанови судів щодо дорожньо-транспортних пригод.

Справа № 2018/4-882/11

“ПОСТАНОВЛЕНИЕ ИМЕНЕМ УКРАИНЫ

20.05.2011 г. Киевский районный суд г. Харькова

В составе - судьи Николаенко И.В.,

При секретаре Щелоковой Н.А.

С участием прокурора Довгопол А.Н.

адвоката ОСОБА_1

рассмотрев в открытом судебном заседании жалобу ОСОБА_2 на постановление следователя СО по ДТП ГУМВД Украины в Харьковской области Р-ко В.Н. от 11.02.2011 года об отказе в возбуждении уголовного дела,

- В 18.15 на ул. Блюхера (у дома №23) «Запорожец» (мужчина 1989 г.р.) сбил мужчину 1936 г.р., который получил ЧМТ и ушибы.

УСТАНОВИЛ:

ОСОБА_2 обратися в суд с жалобой на постановление следователя СО по ДТП ГУМВД Украины в Харьковской области Р-ко

В.Н. от 11.02.2011 года об отказе в возбуждении уголовного дела по факту ДТП. Считает данное постановление незаконными и просит его отменить. В обоснование доводов жалобы ссылаясь на то, что он 2 февраля 2011 года в 17 часов 10 минут переходил улицу Блюхера, в районе дома 23 в г. Харькове с одной стороны на противоположную. Прежде чем переходить улицу, посмотрел по сторонам и так как транспорта вблизи не было, в темпе медленного шага, так как у него больные ноги, дошел до середины проезжей части, где остановился, ожидая пока справа проедет транспорт. Простояв посредине проезжей части примерно 1 минуту, в ожидании пока проедет транспорт, был сбит автомобилем НОМЕР_1, водитель которого осуществлял обгон попутного транспорта, не убедившись в безопасности своего маневра, в результате чего совершил на меня наезд. В результате ДТП получил переломы всех ребер справа и слева, закрытый перелом обеих лодыжек и заднего крыла правой большеберцовой кости, закрытую черепно-мозговую травму, ушиб передней брюшной стенки, ушиб сердца, в связи с чем с места ДТП скорой медицинской помощью был доставлен в отделение политравмы городской клинической больницы скорой медицинской помощи, где был прооперирован и в течении недели находился в безсознательном состоянии. На стационарном лечении в больнице находился со 2 февраля 2011 года по 18 марта 2011 года, а в настоящее время нахожусь на лечении в поликлинике по месту жительства, прикован к постели.

Заявитель ссылается на то, что следователь Р-ко В.Н. . которая проводила проверку по материалам данного ДТП не опросила его о событии ДТП, нарушив его права, как потерпевшего .

Указанное постановление было получено 24 марта 2011 года.

Кроме того, в своей жалобе заявитель указал о том, что в постановлении об отказе в возбуждении уголовного указано, что он якобы попятился на осевой линии на несколько шагов назад и попал под автомобиль, однако ОСОБА_2 заявил, что на момент происшествия стоял на осевой линии без движения о чем имеются свидетели, которых сын установил путем опроса работников ближайших офисов.

Считает, что данное происшествие наступило в результате

нарушения требований п. 12.3. п.14.2 Правил дорожного движения водителем автомобиля ЗАЗ ОСОБА_3, который прежде чем начать обгон не убедился в безопасности своего маневра и совершил на него наезд.

В судебном заседании представитель заявителя поддержал доводы жалобы. Прокурор с доводами жалобы не согласен, считает указанное постановление обоснованным.

Суд, исследовав материалы проверки ЖРЗПЗ №1903 от 02.02.2011 г. заслушав представителя заявителя, прокурора, считает, что жалоба подлежит удовлетворению, а постановление об отказе в возбуждении уголовного дела отмене по следующим основаниям.

Как усматривается из материалов проверки, потерпевший ОСОБА_2 по обстоятельствам ДТП не опрашивался, не установлены очевидцы происшествия. Суд приходит к выводу о том, что данное постановление вынесено преждевременно, без надлежащей проверки, в нарушение требований ст. 94, 99 УПК Украины.

На основании изложенного, постановление об отказе в возбуждении уголовного дела подлежит отмене, дело необходимо направить для проведения дополнительной проверки.

Руководствуясь ст.2362 УПК Украины, суд, -

ПОСТАНОВИЛ:

Жалобу ОСОБА_2 на постановление следователя СО по ДТП ГУМВД Украины в Харьковской области Р-ко В.Н. от 11.02.2011 года об отказе в возбуждении уголовного дела удовлетворить .

Отменить Постановление об отказе в возбуждении уголовного дела от 11.02.2011 года, вынесенное следователем СО по ДТП ГУМВД Украины в Харьковской области, как незаконное, вынесенное преждевременно и необъективно. Направить материалы для дополнительной проверки в СУ ГУМВД Украины в Харьковской области.

Постановление может быть обжаловано в апелляционный суд Харьковской области в течении семи суток со дня его вынесения”.

Звернімо увагу на хронологію подій, пов'язаних з цією ДТП. Пригода сталася 2 лютого 2011 року, а 11 лютого слідчий виніс постанову про відмову в порушенні кримінальної справи (не опитав-

ши потерпілого). Ознайомитися ж з нею потерпілий зміг тільки 24 березня 2011 року, тобто більш ніж через місяць. І тоді з'ясував, що у матеріалах справи фігурують відомості, які, м'яко кажучи, не відповідають дійсності. Цікава і позиція прокурора, який не помітив очевидних порушень процесуальних норм.

Ми не будемо тут давати правову оцінку діям слідчого і прокурора, але мусимо наголосити, що подібні приклади не поодинокі. За певну плату, або будемо говорити прямо – за хабара, слідчі можуть легко відмовити в порушенні кримінальної справи за фактом ДТП, внісши до матеріалів справи потрібні відомості, або навпаки, вилучивши з матеріалів справи важливі докази чи покази свідків. І уже з потерпілої особи пішохід можете стати винуватцем ДТП, якого не скоював. Тому громадяни, які потерпіли в ДТП, чи їхні родичі мають бути готовими до такого повороту подій і відразу після скоєння ДТП заручитися правовою допомогою, найнявши адвоката. Згодні, що це не дешево. Але якщо ви впевнені у своїй правоті, то мусите знати, що, по-перше, витрати на адвокатську допомогу можна стягнути з винуватця ДТП, а по-друге, на вашу вимогу суд може зобов'язати його і провести відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої внаслідок ДТП. Для цього потерпіла особа має надати документи, що підтверджують її витрати на лікування (квитанції, чеки, договори), а адвокат допоможе правильно обґрунтувати розміри моральної шкоди, пов'язаної із втратою працездатності, зміною звичного способу життя тощо.

Де отримати посвідчення пішохода?

Ще у 2006 році Міністерство освіти і науки України та департамент Державтоінспекції розробили програму з вивчення Правил дорожнього руху в загальноосвітніх школах, яку планували включити у розклад шкільних занять. Зокрема, програма передбачала, що після успішного складання тестів українські школярі одержуватимуть посвідчення пішохода, водія велосипеда, скутера або мотоцикла і це заохочуватиме хлопців та дівчат до ретельнішого вивчення ПДР.

На жаль, ця прекрасна ініціатива так і не була втілена в життя, а вивчення Правил дорожнього руху включили у курс “Основи здоров’я”, на який у школах відведено всього 17 годин на рік. Відповідно, на засвоєння матеріалу з розділу “Безпечне довкілля: дорога до школи” – ще менше, всього кілька академічних годин.



Чи достатньо цього, щоб сформувати у юних пішоходів тверді навички безпечної поведінки на вулицях та дорогах і вберегти їх від ДТП? Навпевне, теперішнє керівництво Міністерства освіти і науки України вважає, що достатньо. А от статистика дорожнього транспортних пригод говорить

зовсім інше. Тільки у 2010 році з вини дітей-пішоходів до 18 років в Україні сталося 633 дорожньо-транспортні пригоди, в яких 19 дітей загинуло, а 605 були травмовані. За 7 місяців 2011 року в Україні сталося вже 298 таких пригод, у яких загинуло 20 дітей і 273 отримали травми.

Отже, ідея із вивченням школярами ПДР та вручення їм (нехай і символічних) посвідчень пішохода була б не зайвою. А в перспективі можна було б попрацювати і над тим, щоб такі посвідчення мали певну юридичну силу. Принаймні, в Україні проблема зниження дитячого дорожньо-транспортного травматизму сьогодні стоїть дуже гостро і тут треба віддати належне Державній автомобільній інспекції,

яка веде у цьому напрямку планомірну і цілеспрямовану роботу. Так, за ініціативою УДАІ МВС України напередодні канікул проводяться Єдині уроки з безпеки руху, під час яких організуються театралізовані уроки, зустрічі працівників ДАІ з дітьми, батьками, педагогами. Крім цього в багатьох областях ДАІ ініціює відкриття дитячих автостанцій, сприяє створенню спеціальних стендів з безпеки руху, підтримує діяльність загонів юних інспекторів дорожнього руху, проводить різноманітні конкурси та змагання, які стимулюють дітей до вивчення Правил дорожнього руху.

Завдяки цим та іншим профілактичним заходам за останній час в Україні вдалося досягнути зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод за участю дітей на 15,%, а з вини неповнолітніх – на 19,9%. І це не просто сухі цифри, а врятовані дитячі долі та життя, кожне з яких безцінне. Тому кінцевою метою цієї роботи має стати нульовий рівень дитячо-дорожнього травматизму, а з ним і зменшення загальної кількості ДТП в Україні із смертельними та не смертельними наслідками. Переконані, що таке завдання нашому суспільству цілком під силу, якщо кожен учасник дорожнього руху усвідомить свою відповідальність за ситуацію на дорогах. І зробить з цього належні висновки.

Віктор Козоріз,

головний редактор газети
“Дорожня карта”

Публікації за темою

65% пішоходів висловилися за підвищення безпеки на дорогах

За прийняття єдиної Державної комплексної програми з підвищення рівня безпеки дорожнього руху висловились 67% українців, що взяли участь у Національному соціологічному дослідженні «Безпека дорожнього руху-2010», серед яких 65% становлять пішоходи та 71% - водії. Про це ІМК повідомили у прес-службі Мінтрансу.

Більшість респондентів підтримує ідею особистого контролю Президента України за станом безпеки дорожнього руху в країні. Про це свідчать результати, презентовані на відкритті Тижня безпеки дорожнього руху.

Як повідомив заступник міністра транспорту та зв'язку України Олексій Баранов, на сьогодні транспортним відомством розроблено Державну цільову програму з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2011-2015 роки, яка проходить погодження з Міністерством внутрішніх справ і вже до кінця цього року буде подана на розгляд Кабінету Міністрів України.

Основною метою Програми є зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, створення безпечних та комфортних умов руху транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також удосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху.

Результати загальноукраїнського опитування громадян свідчать про негативне ставлення до ситуації на дорогах країни та проблеми безпеки. Зокрема, незадовільною ситуацію з безпекою на дорогах в Україні вважають 69% пішоходів та 76% водіїв. Серед параметрів, що визначили таку низьку оцінку, перше місце посів стан вітчизняних доріг.

Далі респонденти висловили невдоволеність розташуванням дорожніх знаків, світлофорів та дорожньої розмітки, низькою культурою водіння та безкарністю порушників Правил дорожнього руху. Найбільш небезпечним фактором ризику на дорозі респонденти назвали людський чинник, а саме: перевищення швидкості водієм,

водіння у нетверезому стані та користування за кермом мобільним телефоном.

«Светящиеся» знаки спасут пешеходов

Центр организации дорожного движения Москвы снабдит нерегулируемые пешеходные переходы «светящимися» дорожными знаками. Правда, пока только одну улицу.

Обновленные знаки начнут появляться на дорогах Москвы с 21 апреля. По мнению специалистов ГУ ЦОДД знаки со светодиодной импульсной индикацией хорошо заметны в темное время суток, как водителям, так и пешеходам и помогают повысить безопасность пешеходов на нерегулируемых переходах. Применяемые в дорожном знаке светодиоды являются долговечными источниками света, кроме того они обладают низким энергопотреблением и могут работать за счет автономного питания без подключения к энергосетям города.



За прошлый год анализ дорожно-транспортной аварийности показал, что наезды на пешеходов составляют более трети всех ДТП. По данным статистики каждый четвертый наезд на пешехода был совершен на пешеходном переходе.

В случае, если использование «светящихся» знаков даст положительный результат, то их установят по всей Москве. Возможно, что при благоприятном раскладе новинку можно будет ожидать и в Новосибирске.

3D пешеходный переход - «зебра»

Сразу два пешеходных перехода с 3D-эффектом появились в Красноярске. Необычная разметка появилась на днях неподалеку от новой школы в канун Дня знаний. Трехмерная «зебра» - это объемные белые полосы из «пластика» с цветовыми вставками по бокам, которые и придают дорожной разметке 3D-эффект.



Пешеходы отмечают, что особенно четко объем виден вечером. Около такого перехода у водителя создается ощущение, словно на дороге лежат бревна. Так автомобилист автоматически притормаживает. Аналогов такой «зебры» в России пока нет, но в европейских странах такая технология уже используется.

«Издали водитель сразу и не поймет, что лежит на дороге, - отмечает и.о. начальника отдела организации дорожного движения МКУ «КГЦ КРЖБ» Николай Арефьев. – Поэтому он хочет, не хочет, а скорость снизит».

Несмотря на то, что это экспериментальный проект, начало положено. Скорее всего, в скором будущем 3D пешеходные переходы возьмут на вооружение, и они появятся в других городах.

www.vashamashina.ru

Нова Volvo рятує пішоходів

Нова модель Volvo S60, яка з'явилася у продажу в 2010 році, обладнана системою безпеки, яка сама стежить за пішоходами. Електроніка за допомогою радарів сканує весь простір перед автомобілем. І як тільки комп'ютерний мозок зрозуміє, що перед машиною знаходиться людина, то всі системи безпеки тут же приводяться у підвищену бойову готовність. Крім того, «тривожні сигнали» проєктуються на лобове скло, що має привернути увагу водія. І

якщо шофер навіть після цього не буде робити ніяких дій для зупинки або об'їзду пішохода, то електроніка сама буде гальмувати!

У результаті, як запевняють шведи, при початковій швидкості машини у 25 км/год наїзду на людину взагалі

вдасться уникнути. А якщо швидкість буде вище, то тягар зіткнення буде зведено до мінімуму. За оцінками експертів Volvo, завдяки цій системі смертність серед пішоходів можна скоротити відразу на 20 відсотків.



Розробили подушку безпеки для пішоходів



Група японських фахівців із університету Хіросіми розробила унікальну зовнішню автомобільну подушку безпеки, яка при зіткненні захищає пішоходів, повідомило УКРІНФОРМ із посиланням на зарубіжні ЗМІ.

На відміну від звичайної подушки безпеки, новинка, що отримала назву «айСейв» (iSave), постійно знаходиться в надутому стані.

Вона являє собою своєрідну надувну панель, яка покриває частину корпусу автомобіля і помітно зменшує для збитих пішоходів вірогідність отримання серйозних травм.

При цьому відразу після зіткнення повітря із зовнішньої подушки швидко перекачується у внутрішню, що дозволяє ефективно убезпечити всіх учасників ДТП.

Для випробування зовнішньої подушки безпеки фахівцям дове-

лося створити особливий малогабаритний електромобіль, який, як сподіваються розробники, вдасться вже наступного року запустити в серійне виробництво.

За їх оцінками, коштуватиме він близько 950 тис. йєн (трохи більше \$11 тис.).

Джерело: www.Gazeta.ua

ТРАНСПОРТ – НА ЗАВТРА

Кто из нас в детстве не задумывался, почему природа-мать снабдила человека, грубо говоря, шарнирными ходулями, а не быстрым колесом? Для тех, кто уже не помнит первого самокатного счастья, компания Segway приготовила сюрприз – нечто среднее между половинкой электрокара, и цирковым колесом с «джойстиком». Управление этим транспортом будущего, как утверждают его разработчики, не сложнее движений при ходьбе – настолько гармонично сливается с чудо-устройством управляющий им наездник.



На разработку сигвея у его создателя, главы компании Segway Дина Кеймена, ушло около десятка лет. Но то, что предстало в 2001 году перед взором публики, превзошло самые смелые ожидания. Еще бы, создание высокотехнологичного индивидуального транспортного устройства, на которое инвесторами было потрачено

около \$100 млн., сам гениальный Стив Джобс из Apple сравнил не иначе как с появлением персонального компьютера. Обычные же смертные, не шибко разбирающиеся в высоких технологиях, не могли не обратить внимания на ноу-хау Кеймена, когда с него свалился американский президент Буш.

БАНАЛЬНЫЙ САМОКАТ?

Впрочем, конфуз с Бушем самому Кеймену до сих пор непонятен – чтобы упасть с его «одноколесника», надо еще постараться. Сама концептуальная задумка создателя сигвея (название segway происходит от музыкального термина *segue*, что в переводе означает «плавно переходить из одного состояния в другое») была до банального проста и одновременно дерзка. Этот одноколесноосный электроскутер – по сути, бионическая попытка повторить механику человеческого шага. Или, если быть совсем точным, балансирование человеческого тела во время ходьбы.

Попробуем разобраться в принципе его работы. Два колеса расположены параллельно друг другу. За счет технологии *Dynamic Stabilization* устройство с частотой 100 раз в секунду определяет нарушение балансировки наездника при изменении положения его корпуса. Все операции происходят автоматически, их выполняет система гироскопических датчиков наклона. Их сигналы поступают на микропроцессоры, которые, в свою очередь, вырабатывают управляющие двигателями воздействия. Каждое колесо сигвея приводится во вращение персональным электродвигателем, реагирующим на изменения равновесия машины.

Вот, собственно, и все. При управлении этим американским чудом даже задумываться ни о чем не надо. Вся наука – знай себе наклоняйся вперед для разгона и отклоняйся назад для торможения. Совершившие тест-драйв на сигвее утверждают, что после двухминутного инструктажа и пяти секунд культурушока дело идет как



по маслу. Чем больше наклон вперед, тем быстрее катится самокат. Правда, в разумных пределах – в целях безопасности (конструкция – то открытая) упряжка в две лошадиные силы разгонит вас максимум до 20 км/ч.

Подумали разработчики и о маневрировании. При наклоне влево или вправо электродвигатель соответствующего колеса замедляется, поворачивая таким образом всю конструкцию в нужную сторону. К слову, на первом поколении сигвеев повороты осуществлялись с помощью рукоятки на руле, которую надо было вращать вверх или вниз. При максимальной нагрузке в 120 кг (если ваш вес превышает этот показатель, то с сигвеем вам не вполне по пути) аккумулятор обеспечивает пробег до 40 км. Примечательно, что скутер может передвигаться не только по асфальту, но и по грунту. Помимо универсальной модели i2 на рынке доступна и внедорожная версия x2, у которой, правда, более скромный максимальный пробег без подзарядки.

ПЛАВНЫЙ РАЗГОН



Сознавая революционность изобретения, Кеймен своим «гибридом пешехода и электро-самоката» пытается завоевать весь мир, потеснив автомобиль хотя бы на коротких дистанциях. Даже в России у его компании есть официальный дистрибутор. Пока наибольшее распространение сигвеи получили в США.

Здесь скутеры используют патрульные полицейские, почтовые работники, игроки в гольф, а также множество компаний для своих сотрудников, по долгу службы много передвигающихся.

Но большие палки в колеса амбициозным планам экспансии этого оригинального экологичного средства передвижения ставит его цена. На американском рынке она стартует примерно с \$5 тыс., а в России – от \$9,5 тыс. (то есть цены доступной иномарки). Понятно,

почему при таком маркетинговом подходе сигвеи спустя 8 лет после начала продаж все еще остаются забавой чудаков.

При всей своей оригинальности сигвеи не вписываются в современную дорожную сеть: на проезжей части его водитель подвергается опасности, а на тротуаре ставит в опасность пешеходов. Поэтому даже в родных Штатах местные законы так до конца и не определили их место под солнцем.

«Мы не понимали что, в отличие от технологического прогресса, изменения в мышлении людей происходят очень медленно, – аккуртно негодует Кеймен. – Люди очень осторожны, особенно когда приходит время больших решений». И все же глава Segway сохраняет оптимизм. «Люди стали больше заботиться об окружающей среде, топливо дорожает, поэтому рано или поздно люди решат, что сигвей – очень привлекательная альтернатива в определенных нишах», – верит Кеймен.

ПРЕКРАСНОЕ ДАЛЕКО

Между тем, ниши для его детища, действительно, находятся, вряд ли оно останется, как иронично замечали критики, «аттракционом для стоячих инвалидов». Одна из последних новостей: литовское правительство, сократившее в этом году финансирование местной полиции на содержание транспортных средств, планирует оснастить скутерами Segway патрульных полицейских Вильнюса. В тестовом порядке несколько перевижных двучиклов уже заступили на службу вильнюсских стражей порядка.

А американский автогигант General Motors, погоревший на выпуске больших внедорожников, несмотря на уже запущенную процедуру банкротства, обсуждает с Segway идею создания двухколес-



ного автомобіля. Его прототип даже был продемонстрован на мотор-шоу в Нью-Йорке в этом году. Хотя опытный образец под названием P.U.M.A. (Personal Urban Mobility & Accessibility – доступное персональное городское мобильное транспортное средство) был двухместный, в пресс-релизе GM указано, что машинка в 136 кг может быть модифицирована и для большего количества пассажиров. При этом обещанные скорости более чем в два раза превышают нынешние (40-56 км/ч), а запас хода на одной зарядке достигает 60 км. А значит, будущее эквилибристских машин не столь уж призрачно.

Артур САРУХАНОВ, www.safeworld.ru

Анекдот

— Чому впав цей пішохід? – запитує інспектор у водія.

— Я пригальмував на переході, щоб дати йому дорогу, а він, як тільки це зрозумів, знепритомнів.

— Цей пішохід, напевне, самовбивця, – говорить чоловіку дружина, яка знаходиться за кермом. – Він уже півгодини біжить перед нашою машиною. Що робити?

— З'їзджай з тротуару на дорогу!

Дівчина наїхала на пішохода.

— Ну ось, знову, – кричить потерпілий. – Будьте уважні, бо ви і вчора мене збили!

— Ой, вибачите, я вас не впізнала...

Сидиш за кермом і дивуєшся – які тупі пішоходи! Ідеш пішки і злишся – які нахабні водії!

**СТАНЬ ПОМІТНИМ У ТЕМРЯВІ -
ВРЯТУЙ СВОЄ ЖИТТЯ**



**Використання світлоповертаючих
елементів на одязі (т.зв. флікерів)
у 6-8 разів знижує ризик
наїзду на пішохода
в темну пору доби**

