

Поза досудового слідства, експертиз та судового слідства залишилось **встановлення місця зіткнення автомобілів**. У експертизі зазначається декілька значень відстані, у Обвинувачені місце зіткнення не визначене, на судовому слідстві це питання не досліджувалось, тобто в якості судового доказу не визначене.

Захист підсудної О.Зайцевої вбачає, що є **об'єктивне визначення місця зіткнення на підставі схеми ДТП**, на якій визначений початок подряпини на асфальті після втрати внаслідок зіткнення Фольксвагеном Туарег переднього правого колеса (4,3 метри від дальньої межі пров. Мечникова та 3,2 метри від правої межі вул. Сумської), що дозволяє розрахувати **відстань від переднього бамперу автомобіля Лексус у момент зіткнення до стоп-лінії як 23,5 метри**.

Виконуючи зворотний розрахунок на підставі середньої швидкості на перехресті 65 км/год (без врахування встановленого у суді екстреного гальмування перед зіткненням) автомобіль Лексус рухався по перехрестю 1,3 сек, тобто **перетнув свою стоп-лінію за 0,2 секунди до увімкнення та у момент увімкнення червоного сигналу світлофора знаходився у 2,9 метрах за стоп-лінією**. При врахуванні екстреного гальмування автомобіля Лексус перед зіткненням, встановленому під час судового слідства, на протязі 0,5...1 секунди як і час до увімкнення червоного сигналу світлофора у момент перетину стоп-лінії так і відстань за стоп-лінією у момент увімкнення червоного сигналу стають значно більшими та мають бути визначені експертно-розрахунковим шляхом.

На підставі наведеного доводу Захист вважає, що **місце зіткнення та момент перетину автомобілем Лексус** під керування водія О.Зайцевої своєї **стоп-лінії на судовому слідстві не визначений**, що має бути відображено у мотивувальній частині вироку.

=====

Захист на підставі схеми перехрестя визначає **відстань 44,7 метри від стоп-лінії до дублюючого (додаткового) світлофора** ліворуч на вул. Сумській в напрямку руху автомобіля Лексус

Вимоги до світлофорних об'єктів за положеннями **п. 7.22** Національного стандарту України ДСТУ 4092-2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки" визначені

*Транспортні світлофори треба розміщувати відповідно до таких варіантів, перевагу у використуванні яких для різних типів і виконань світлофорів зазначено у таблиці 10:*  
[...]

- **за перехрестям** (регульованим пішохідним переходом):

ж- на розділовій смузі, напрямовому островці чи островці безпеки;

**з - ліворуч від проїзної частини;**

і - праворуч від проїзної частини.

Варіанти ж, з, і **можна застосовувати лише у випадках, якщо відстань між стоп-лінією та світлофором не перевищує 25 м**

**Поза дослідження судового слідства залишилось питання, чи відповідають** дублюючі (додаткові) світлофори

- в напрямку руху водія Г. Дронова ліворуч на пров. Мечнікова та
- в напрямку руху водія О. Зайцевої ліворуч на вул. Сумській

**вимогам ДСТУ та є належними для регулювання руху з огляду на обставини, що відстані від дублюючих світлофорів до стоп-лінії складають:**

- 44,7 метрів в напрямку руху водія О. Зайцевої та
- приблизно (не менше) 45 метрів в напрямку руху водія Г. Дронова (відстань не визначена)

Суд має визначити у мотивувальній частині вироку, чи **підлягають застосуванню дублюючі світлофори**

- в напрямку руху водія Г. Дронова ліворуч на пров. Мечнікова на відстані приблизно 45 метрів від затертої стоп-лінії або лінії основного світлофора (не визначено) та
- в напрямку руху водія О. Зайцевої ліворуч на вул. Сумській на відстані 44,7 метрів від стоп-лінії

**в якості основних світлофорних об'єктів для регулювання дорожнього руху** відповідно до вимог п. 7.22 Національного стандарту України ДСТУ 4092-2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки".

=====

Вимоги до світлофорних об'єктів за положеннями п. 7.16 Національного стандарту України ДСТУ 4092-2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки" визначені:

**Розташованість дорожніх світлофорів** (окрім транспортних типу 3 та пішохідних) **повинна забезпечувати видимість їх сигналів на відстані не меншій ніж 100 м з будь-якої смуги руху, на яку поширюється їх дія, за будь-яких погодних умов. У іншому випадку треба попередньо встановити дорожні знаки 1.24 "Світлофорне регулювання".**

Захистом **самостійно оглянуто перехрестя вул. Сумської і пров. Мечнікова** в напрямку руху автомобіля Лексус та визначено:

- **відсутність дорожнього знаку 1.24 "Світлофорне регулювання"**;
- **обмежену видимість основного світлофора** праворуч перед пров. Мечнікова приблизно **за 35 метрів від стоп-лінії** з середнього ряду на площі Конституції;
- **обмежену видимість дублюючого світлофора** ліворуч на вул. Сумській приблизно **за 65 метрів від стоп-лінії** з середнього ряду на площі Конституції

Ця обставина обмеженої видимості була **опосередковано досліджена у суді** при перегляді запису камери відеоспостереження з перехрестя вул. Короленка, на якій світлофори в напрямку руху автомобіля Лексус не вбачаються та при своєму русі по площі Конституції автомобіль Лексус зникає за рогами вулиці (за деревами) задовго до зіткнення.

Суд має дослідити та у мотивувальній частині вироку визначити, чи є **належним світлофорне обладнання перехрестя** в напрямку руху водія О. Зайцевої за обставини, що **видимість основного світлофора складає приблизно 35 метрів, а зупинний шлях з дозволеної швидкості 60 км/год з робочим уповільненням 4,17 м/сек<sup>2</sup> складає прибли-**

зною 50 метрів, тобто зупинка на стоп-лінії із робочим уповільненням як реагування на сигнал світлофора технічно неможлива.

Суд має дослідити та у мотивувальній частині вироку визначити, чи наявний причинно-наслідковий зв'язок між обмеженою видимістю для водія О. Зайцевої основного світлофору 35 метрів від стоп-лінії замість належних не менше 100 метрів за вимогою Національного стандарту України ДСТУ 4092-2002, що взагалі унеможлиблює зупинку на стоп-лінії на забороняючий сигнал світлофору з дозволеної швидкості 60 км/год, та зіткненням із трагічними наслідками для пішоходів на тротуарі, оскільки неможливість зупинки на жовтий сигнал світлофора на стоп-лінії вимусила водія О. Зайцеву рухатись далі, скориставшись дозволом (правом) п. 8.11 ПДР.

Суд має дослідити та у мотивувальній частині вироку визначити, як мала реагувати водій О. Зайцева на основний світлофор, який побачила тільки за 35 метрів або за 2,1 сек на швидкості 60 км/год до перетину своєї стоп-лінії, у випадку

- жовтого сигналу;
- червоного сигналу

за положеннями п. 8.11 та обмеженням п. 12.9.Г ПДР "*Водієві забороняється: ... різко гальмувати (крім випадків, коли без цього неможливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді)*":

- Чи мала екстрено гальмувати, сподіваючись зупинитись на стоп-лінії за положенням п. 8.10 ПДД ?
- Чи мала гальмувати з робочим уповільненням із виїздом на перехрестя для зупинення перед або на перехрещенні проїзних частин ?
- Чи мала рухатися далі за умови забезпечення безпеки дорожнього руху на підставі дозволу п. 8.11 ПДД ?

Суд має дослідити та у мотивувальній частині вироку визначити неналежне світлофоре обладнання перехрестя в напрямку руху автомобіля Лексус, яке не відповідає вимогам ДСТУ 4092-2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки" та яке саме по собі створює загрозу для безпеки руху через перехрестя пров. Мечникова та вул. Сумської, оскільки технічно унеможлиблює зупинку автомобілів на стоп-лінії на забороняючий сигнал світлофора за причини суттєво обмеженої видимості світлофорів.