

методів дослідження. До основних параметрів відеозапису, які визначають точність визначених величин можна віднести формат, частота кадрів, ракурс та віддаленість апаратури відеозапису від місця події.

Таким чином відеозапис дорожньо-транспортної події є найбільш об'єктивним джерелом інформації при розгляді справ про ДТП.

Література.

1. Підручник «Экспертиза дорожно-транспортных происшествий» Москва, «Транспорт», 1989., В.А. Иларионов.
2. Выпускная квалификационная работа Колесникова Р.А. «Установление обстоятельств ДТП по видеоизображениям» НИУ БелГУ, Белгород-2018.

Криворучко Микола Миколайович, старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківського НДЕКЦ МВС, shnorhel@ukr.net, 0664385197.

ПРОБЛЕМА ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ З ТОЧКИ ЗОРУ СУДОВОГО ЕКСПЕРТА

Згідно статистики Департаменту патрульної поліції за 2018 рік на дорогах України сталося 150120 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 30884 особи та загинуло 3350 осіб; за 2019 рік - 160675 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 32736 осіб та загинуло 3454 особи; за 7 місяців 2020 року - 86890 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 17068 осіб та загинуло 1771 особа [3].

Україна входить в п'ятірку країн Європи за смертністю в ДТП. Україна серед країн Європи, згідно даних інтернет сайту “WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT”, знаходиться в цьому рейтингу на четвертому місці – щорічно на дорогах України в ДТП гинуть 8.87 чоловік на 100 тис. населення [4].

Вищевказані дані свідчать про те, що на дорогах України відбувається значна кількість дорожньо-транспортних пригод, при якій травмуються та гинуть люди, а також наноситься значна матеріальна шкода. При цьому показник смертності у ДТП на дорогах України є одним з найбільших у країнах Європи. Таким чином підвищення безпеки дорожнього руху на автодорогах України, з метою зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та зменшення їх негативних наслідків, є актуальним завданням.

Станом на 2020 рік в дії знаходиться Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджена постановою Кабінетом Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435 [2].

Переважає кількість експертиз стосовно ДТП, які виконуються судовими експертами Експертної служби МВС України, призначені у рамках кримінальних проваджень. При цьому, згідно діючого законодавства, умовою відкриття кримінального провадження при ДТП є отримання його учасниками

тілесних ушкоджень середньої та (або) тяжкої ступенів тяжкості, а також загибель учасників ДТП.

Таким чином судові експерти Експертної служби МВС України, при проведенні експертиз стосовно ДТП, переважно мають діло з дорожньо-транспортними пригодами, у яких травмувались та загинули люди.

Виходячи з сучасної експертної практики, у абсолютній більшості випадків, з технічної точки зору, причиною виникнення ДТП є невідповідності дій водіїв вимогам Правил дорожнього руху України.

Основними розділами Правил дорожнього руху України, дотримання вимог яких водіями значно впливає на безпеку дорожнього руху та виникнення ДТП з тяжкими наслідками є:

- 1) Розділ 8 “Регулювання дорожнього руху”.
- 2) Розділ 10 “Початок руху та зміна його напрямку”.
- 3) Розділ 12 “Швидкість руху”.
- 4) Розділ 16 “Проїзд перехресть”.
- 5) Розділ 18 “Проїзд пішохідних переходів і зупинок транспортних засобів”.

Згідно експертної практики, невідповідності у діях водіїв вимогам Розділу 8 “Регулювання дорожнього руху” ПДР призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Оскільки, наприклад при проїзді на червоний сигнал світлофора, який забороняє рух, відбувається перехресне зіткнення транспортних засобів – або, іншими словами, боковий удар, який несе найбільшу небезпеку для водія та пасажирів. Проїзд регульованих пішохідних переходів на червоний сигнал світлофора призводить до наїзду на пішоходів з тяжкими або фатальними наслідками для життя та здоров’я пішоходів.

Також згідно експертної практики, невідповідності у діях водіїв вимогам Розділу 10 “Початок руху та зміна його напрямку” ПДР призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Оскільки, наприклад при ДТП, які виникли при розвороті на проїзній частині або виїзді з прилеглої території, також відбувається перехресне зіткнення транспортних засобів – або, іншими словами, боковий удар, який несе найбільшу небезпеку для водія та пасажирів. Рух заднім ходом, без забезпечення безпеки, призводить до наїзду на пішоходів з тяжкими або фатальними наслідками для життя та здоров’я пішоходів.

Невідповідності у діях водіїв вимогам Розділу 12 “Швидкість руху” ПДР також призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Оскільки, розповсюдженням явищем є ситуація, коли водій, рухаючись з перевищенням максимально допустимої швидкості руху не може зупинитись до місця наїзду на пішохода або до місця зіткнення. Однак, за тих самих умов, але при русі з допустимою швидкістю руху, він має можливість зупинитись до місця наїзду на пішохода або до місця зіткнення. Одним з найрозповсюдженіших пунктів Правил дорожнього руху, який використовується при технічній оцінці можливості попередити водієм ДТП – є п. 12.3 ПДР. В цьому пункті вказано: “12.3. У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об’єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших

учасників руху об'їзду перешкоди [1].” При цьому, згідно експертної практики відомо, що несвоєчасне вжиття заходів для зменшення швидкості при виникненні небезпеки для руху дуже часто є причиною виникнення ДТП з тяжкими наслідками. Невідповідності дій водія вимогам п. 12.3 ПДР несе за собою тяжкі наслідки, як при наїзді на пішоходів, так і при зіткненнях.

Згідно експертної практики, невідповідності у діях водіїв вимогам Розділу 16 “Проїзд перехресть” ПДР призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Оскільки, наприклад при виїзді з другорядної дороги на головну, без надання переваги в русі, відбувається перехресне зіткнення транспортних засобів – або, іншими словами, боковий удар, який, в свою чергу, несе найбільшу небезпеку для водія та пасажирів. Також, вищевказане відноситься і до проїзду регульованих перехресть, наприклад при повороті ліворуч на зелений сигнал світлофора, без надання переваги в русі зустрічним транспортним засобам.

Невідповідності у діях водіїв вимогам Розділу 18 “Проїзд пішохідних переходів і зупинок транспортних засобів” ПДР дуже часто призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Оскільки водії не надають перевагу пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, що призводить до наїздів на пішоходів з тяжкими або фатальними наслідками для життя та здоров'я пішоходів.

Відповідно до вищенаведеного, виходячи із сучасної експертної практики, з технічної точки зору, основною причиною виникнення ДТП з постраждалими та загиблими є невідповідності дій водіїв вимогам Правил дорожнього руху України. Визначено, що невідповідності дій водіїв вимогам пунктів Розділів 8, 10, 12, 16, 18 Правил дорожнього руху України призводять до ДТП з найбільш тяжкими наслідками для життя та здоров'я учасників дорожнього руху.

Таким чином при розробці Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період після 2020 в першу чергу необхідно сконцентрувати увагу на заходах, спрямованих на забезпечення дотримання Правил дорожнього руху водіями. А саме на забезпеченні дотримання водіями вимог пунктів Розділів 8, 10, 12, 16, 18 Правил дорожнього руху України.

Література

1. Правила дорожнього руху України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://монолит.укр/pdd/onlayn-pdr-ukrayini-ukrayinskoju-movou/> - Назва з екрану.
2. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/435-2018> - Назва з екрану.
3. Статистика ДТП в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka> - Назва з екрану.

4. WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report> - Назва з екрану.

Кужель Володимир Петрович, к.т.н., доцент, Вінницький національний технічний університет, kuzhel2017@gmail.com, kuzhel_v@vntu.edu.ua

Зіневич Вікторія Юріївна, магістрант, Вінницький національний технічний університет

Андрощук Руслан Святославович, магістрант, Вінницький національний технічний університет

ПОКАЗНИКИ БЕЗПЕКИ ПРИ НАДАННІ ПОСЛУГ З ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Як відомо, підвищення якості послуг з перевезень автомобільним транспортом не вимагає значних інвестиційних витрат, адже послуга автомобільного транспорту корисна не як річ, а як певна діяльність, тому її якість може бути пов'язана лише з вдосконаленням самої діяльності. Наприклад, використання більш кваліфікованого, досвідченого персоналу може розглядатись як важливий фактор підвищення якості послуг з перевезень автомобільним транспортом. На проблему забезпечення якості послуг з перевезень автомобільним транспортом впливає ряд негативних факторів [1]:

- низьке фінансування державних програм розвитку транспорту, дорожнього господарства, нівелювання вимог та підходів до утримання доріг;
- недосконалість структурних реформ в галузі автомобільних перевезень;
- перевантаженість доріг, незадовільна система містобудівництва та утримання транспортної інфраструктури;
- недостатній обсяг залучення коштів на розвиток транспорту;
- слабка конкуренція між перевізниками щодо забезпечення безпеки перевезень.

Сформулюємо фактори впливу на якість перевезення пасажирів: комфорт транспортного засобу (ТЗ), мікроклімат, шум, вібрації у ТЗ; наповнення ТЗ; швидкість, своєчасність; збережність багажу; безпека; інформаційне забезпечення процесу перевезень; інформаційне навантаження на пасажирів (реклама, радіо і ін.); облаштування громадського транспорту для можливості в'їзду візків (можливість зробити громадський транспорт інклюзивним) і т.д.

Показники комфортності поїздки характеризують властивості пасажирських перевезень, що обумовлюють створення необхідних умов обслуговування та зручності перебування пасажирів в транспортному засобі. Дана група показників включає в себе: 1) площу транспортного засобу, що приходить на одного пасажирів; 2) частоту прибирання транспортних засобів; 3) температуру повітря в транспортному засобі; 4) освітленість; 5) допустимі значення шуму та вібрації [2].