

І.В. ГРІН, ст. викл., Ю.А. МОНАСТИРСЬКИЙ, д-р техн. наук, проф.
В.Ю. ТИЩЕНКО, наук. співробітник, Криворізький національний університет

НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В теперішній час загальна ситуація з дорожньо-транспортним травматизмом в Україні залишається незадовільною. Якщо оцінювати її не за абсолютними, а за відносними показниками, то можна побачити, що в нашій країні на 100 тисяч населення припадає 11,5 випадків смертельного травматизму в ДТП, що у двічі більше, ніж у країнах Європи.

Можливо частково така ситуація пов'язана з погіршенням економічної ситуації в Україні, яка вплинула й на автоперевізників та стан дорожньої безпеки. А можливо, з ліквідацією Державтоінспекції та її структурних підрозділів, які ще не змогла повноцінно замінити нова патрульна поліція. Все ж таки величезна армія працівників ДАІ, які щодня виходили на дороги, виконувала певні профілактичні функції. А як виконуватиме ці функції нова патрульна поліція – говорити поки зарано. Те ж саме стосується і новоствореної Державної служби з безпеки на наземному транспорті, яка розпочала свою роботу у 2015 році. Аналіз статистики свідчить також про те, що дуже велику частку потерпілих пасажирів у ДТП складають діти. Якщо брати виключно статистику дитячого травматизму, то можливо зазначити, що приблизно третину всіх постраждалих у ДТП становлять неповнолітні пасажирів. Діти гинуть і отримують поранення з вини дорослих, які не забезпечили їх безпеку. Статистика показує, що кількість летальних результатів і важких каліцтв найбільш велика для дітей, які знаходяться не пристебнутими на задніх сидіннях. Для довідки: при зіткненнях в умовах міського руху на швидкості 50 км/год дитина, що важить 25 кг, відчуває навантаження в 1565 кг. При зіткненні на шосе при швидкості 70 км/год навантаження досягає 2057 кг, сила удару відповідає падінню з висоти 10 м на бетоне покриття. З усіх неповнолітніх пасажирів, що одержали важкі каліцтва, 90% могли б зберегти здоров'я, якби вони використовували ремені безпеки. Таким чином, для зниження числа ДТП, загибелі та травматизму людей, в першу чергу необхідна профілактична робота в цьому напрямку, викорінювання передпрічин ДТП. Пропозиції щодо підвищення безпеки на автомобільному транспорті: - вдосконалення нормативно-правового, організаційного та матеріально-технічного забезпечення контрольної наглядової діяльності; - вдосконалення вулично-дорожньої мережі, систем організації дорожнього руху, виділення спеціальних смуг для руху громадського транспорту, будівництва підземних і надземних пішохідних переходів; - вдосконалення системи підготовки водіїв категорії «Д»; - розробка і впровадження сучасних засобів активної і пасивної безпеки автобусів. Одним із заходів для поліпшення ситуації, особливо враховуючи наступну інтеграцію України до Євросоюзу, може стати збільшення штрафних санкцій до порушників у цій сфері. Так сьогодні грошова узда в ЄС жорстка і відчутно б'є по кишені порушника. У Франції водій, який не поступився пішоходу на переході, заплатити до €375 при середній зарплаті по країні в €2,6 тис. В Україні за подібне порушення автовласник віддасть 255 грн. У Норвегії за перевищення швидкості 65 км/год водія можуть заарештувати на 18 діб та анулювати права. А розмір штрафу досягне половини зарплати порушника. Українець за подібний інцидент заплатити лише 510 грн. Для порівняння - аварійність у скандинавів втричі нижче, ніж в Україні.

В теперішній час ведучі фахівці ЄС відзначають взаємозв'язок між якістю обслуговування пасажирів та рівнем безпеки автотранспорту. Тож для нашої країни актуальна проблема підвищення якості транспортного обслуговування населення не тільки на міському транспорті, а і в міжміському сполученні, а також туристів транспортом нерегулярних перевезень. Згідно з проведеними опитуваннями, основною проблемою для пасажирів стають не тільки витрачений на дорогу час, а й неприємні відчуття від поїздки. Виявлено наступні основні недоліки роботи громадського транспорту з точки зору пасажирів: агресивна поведінка водіїв на дорозі; невмілі або безвідповідальні водії; антисанітарія і дискомфорт рухомого складу; грубість інших пасажирів; затримки і збої в роботі транспорту; люди, які занадто голосно розмовляють по мобільному телефону. Для поліпшення ситуації вкрай необхідно підвищувати культуру обслуговування пасажирів. Необхідна оптимізація маршрутів, обґрунтування визначення виду, кількості та пасажиромісткості громадського транспорту. Для ефективного вирішення поставлених завдань існує необхідність в підвищенні кваліфікації керівного складу транспортних організацій, а також інших співробітників, включаючи водійський склад.