

дозволить підвищити об'єктивність розслідувань ДТП та буде сприяти об'єктивному визначенню причин, через які відбуваються ДТП.

В свою чергу, виявлення об'єктивних причин виникнення ДТП, дозволить розробити ряд інших додаткових заходів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху.

Література

5. Методика проведення комплексної автотехнічної, фототехнічної і відеотехнічної експертизи з метою встановлення обставин ДТП /Київський НДІСЕ Мініюсту України, 2014.
6. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017> (дата звернення 29.08.2020).
7. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/435-2018> (дата звернення 30.08.2020).
8. Розслідування обставин дорожньо-транспортних пригод/ Авт.-уклад. С.О. Шевцов, К.В. Дубонос.-Х: Факт, 2003.
9. Статистика ДТП в Україні.Веб-сайт.URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka> (дата звернення 27.08.2020).
- 10.Рейтинг стран по уровню смертности в ДТП.Веб-сайт. URL: <https://nonews.co/directory/lists/countries/mortality-road-traffic> (дата звернення 27.08.2020).

Махлай Сергій Миколайович, старший експерт, Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України, Mak6807@ukr.net, тел. 0677101591

ЗАСТОСУВАННЯ АВТОМАТИЧНОЇ ФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

На підставі результатів досліджень в сфері регулювання швидкісного режиму рекомендується, щоб швидкість руху у міських районах не перевищувала 50 км/год.

З 1 січня 2018 року в Україні були внесені зміни до п.12.4 Правил дорожнього руху, згідно яких максимально допустима швидкість руху в населених пунктах складає 50 км/год.

За 2019 рік в Україні сталося майже 26 тисяч ДТП з постраждалими, з яких близько 9300 дорожньо-транспортних пригод виникло внаслідок перевищення водіями швидкості руху. В цих дорожньо-транспортних пригодах загинуло та отримали травми понад 13 тисяч осіб.

Таким чином наведені вище статистичні дані свідчать про те, що водії транспортних засобів не дотримуються обмежень швидкісного режиму, що приводить до виникнення дорожньо-транспортних пригод.

З 1 червня 2020 року в місті Києві та Київській області запрацювала система автоматичної фото- та відеофіксації порушень Правил дорожнього руху. На аварійно-небезпечних ділянках доріг Києва та області було встановлено 50 камер автофото- та відео фіксації порушень Правил дорожнього руху. На початковому етапі система фіксує лише такий вид порушень Правил дорожнього руху, як перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів.

Як наголосив перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький - «Наша мета – зменшити кількість ДТП та попередження правопорушень, зниження швидкості саме в аварійних місцях. І, за умови відкритості, кількість ДТП знижується. Однак, для порушників передбачена відповідальність».

В перші дні роботи даної системи були зафіксовані випадки руху транспортних засобів зі швидкістю понад 200 км/год.

За 100 днів роботи системи автоматичної фото- та відеофіксації порушень Правил дорожнього руху поліцією було складено 833 тисячі 849 постанов за наслідками порушень Правил дорожнього руху.

Але найголовнішим є те, що за вказаний період часу в місцях встановлення камер автоматичної фото- та відео фіксації порушень ПДР, на окремих ділянках кількість дорожньо-транспортних пригод зменшилась з 37 до 13, а на деяких ділянках доріг аварії припинились взагалі, що свідчить про зниження швидкості руху транспортних засобів в місцях де встановлено камери автоматичної фіксації порушень ПДР.

Зменшення кількості ДТП в місцях встановлення камер автоматичної фото- відео фіксації порушень Правил дорожнього руху вказує на те, що дана система, як одна з складових забезпечення безпеки дорожнього руху, функціонує дуже ефективно і є дієвим засобом профілактики та попередження правопорушень в сфері дорожнього руху.

Таким чином систему автоматичної фіксації порушень ПДР необхідно розповсюджувати по всій території держави. Однак для впровадження комплексів автоматичної реєстрації порушень ПДР в масштабі країни потрібна дуже велика сума коштів, яких на даний час країна не має. Недостатнє фінансування державою даного проекту може привести до того, що впровадження системи автоматичної фіксації порушень ПДР буде розтягнуто на тривалий час.

Список використаної літератури

1. Правила дорожнього руху. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п> - Назва з екрану.
2. Патрульна поліція. Статистика. Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> - Назва з екрану.
3. Патрульна поліція. Підсумки 100 днів роботи автоматичної системи фото- і відеофіксації порушень ПДР. Режим доступу:

https://mvs.gov.ua/ua/news/33836_Zavdyaki_avtosistemi_foto_ta_video_fiksacii_porushen_PDR_na_okremih_dilyankah_dorogi_pripinilisya_avarii__Anton_Gerashchenko.htm - Назва з екрану.

Меркулов Кирило Віталійович, старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківського НДЕКЦ МВС, kirillkirill7@ukr.net, 0637561488.

ПРОБЛЕМАТИКА ПРОВЕДЕННЯ ДОСЛІДЖЕНЬ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ СИСТЕМОЮ ОСВІТЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

На дорогах України відбувається значна кількість дорожньо-транспортних пригод, при яких 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 з метою зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та зменшення їх негативних наслідків є актуальним завданням.

На протязі 2017 року в Україні було зафіксовано 162526 дорожньо-транспортних пригод, 2018 року – 150120, 2019 року – 160675, за 7 місяців 2020 року – 86890 [2].

Значна кількість дорожньо-транспортних пригод відбувається в темний час доби. Відомо, що одним із основних напрямків робіт в області підвищення рівня безпеки дорожнього руху вночі є вдосконалення систем автомобільного освітлення. Аналіз закономірностей функціонування зорового аналізатора водія, результатів власних досліджень систем автомобільного освітлення, досліджень проведених у нашій країні і за кордоном дозволяють виділити ряд основних факторів, що характеризують систему освітлення з урахуванням вимог безпеки руху: дальність видимості елементів дорожньої обстановки; рівномірність освітлення (як по ширині, так і уздовж дороги); кутова ширина пучка, що характеризує видимість дороги по ширині; видимість (ступінь видимості) елементів дорожньої обстановки як відношення їх контрастів до граничного значення контрасту.

На транспортному засобі суттєву роль відіграє освітлення, оскільки при поганому освітленні можуть бути невідповідна видимість елементів проїзної частини чи об'єктів, що знаходяться на дорозі. Це може привести до виникнення дорожньо-транспортної пригоди. Таким чином ближнє і дальнє світло фар повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху, а також правил технічної експлуатації, інструкцій заводів-виробників та іншої нормативно-технічної документації.

На теперішній час є достатньо багато джерел ближнього та дальнього світла фар транспортних засобів: галогенні, ксенонові (НІД або газорозрядні) та світлодіодні LED лампи. Вказані джерела світла відрізняються своїми конструктивними особливостями та експлуатаційними характеристиками.