

### **Атаманенко Юлія Юрївна**

науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат технічних наук

## **СТАВЛЕННЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ДО ЗАСТОСУВАННЯ СУЧАСНИХ ПРИЛАДІВ ПІД ЧАС ОФОРМЛЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

Безпека на дорогах – одна з серйозних проблем міжнародного розвитку, що вимагає розроблення спільної стратегії та оптимальних заходів щодо гарантування безпеки дорожнього руху [1]. Смертність і травматизм унаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП) є не тільки глобальною проблемою охорони здоров'я, а й чинником, що негативно впливає на соціально-економічний прогрес і виконання країнами поставлених цілей розвитку.

За останні три роки в Україні зареєстровано 471 422 ДТП, у яких загинуло майже 10,2 тис. і травмовано понад 99 тис. осіб.

Згідно зі статистикою аварійності за 12 місяців 2018 року, яку оприлюднило Управління безпеки дорожнього руху Національної поліції України [2], загалом за означений період у країні відбулося 150 120 аварій, що на 7,63 % менше, ніж у попередньому році. У середньому за добу по всій країні траплялося по 67 аварій з постраждалими, у яких гинуло 9 осіб і було травмовано 85 осіб.

Слід наголосити на серйозній проблемі виникнення ДТП в Дніпропетровській області (таблиця 1, [2]), про наслідки якої свідчать цифри їх фіксації за 2010–2018 рр.

*Таблиця 1*

### **Стан аварійності в Дніпропетровській області**

Рік	Усього ДТП	ДТП з постраждалими		
		Усього	Загинуло	Травмовано
2010	10 986	2 246	374	2 731
2011	10 592	2 527	340	3 127
2012	11 531	2 760	372	3 466
2013	11 721	2 985	394	3 596
2014	10 947	2 720	366	3 371
2015	9 604	2 516	334	3 121
2016	11 496	2 494	242	3 130
2017	11 203	2 198	192	2 791
2018	10 357	2 008	220	2 588

Водночас ситуація щодо аварійності на дорогах не тільки Дніпропетровської області, але й усієї України продовжується залишатись напруженою. Викладене свідчить про те, що складні ситуації під час дорожньо-транспортного руху вимагають нових підходів до швидкої реєстрації та дослідження місця пригоди [3].

На підставі аналізу стану і тенденцій розвитку процесу реєстрації та картографування дорожньо-транспортних пригод у розвинених країнах і в Україні встановлено нагальність завдань підвищення оперативності та достовірності процесу фіксації місця скоєння ДТП з використанням сучасних цифрових технологій. Водночас в Україні з цією метою в умовах зростання інтенсивності дорожнього руху застосовують переважно застарілі технології фотофіксації та лінійних вимірів рулеткою. Застосування новітніх технологій для картографування і реєстрації ДТП в Україні залишається малодослідженим, що зумовлено двома причинами: достатньо високою вартістю приладів і спеціального програмного забезпечення та відсутністю експериментальних досліджень з практичним застосуванням технології в умовах України.

На основі аналізу дорожньо-транспортних пригод як інформаційних об'єктів і подій, що мають складні причинно-наслідкові аспекти і властивості, розроблено низку питань (таблиця 2), які стосуються впровадження ідеї реєстрації ДТП. З-поміж різних категорій учасників дорожньо-транспортного руху проведено анкетування.

Таблиця 2

**Анкета для учасників дорожнього руху**

1	Чи маєте Ви автомобільний засіб пересування?	Так	Ні		Планую придбати	
2	Ви дотримуетесь правил дорожнього руху?	Так	Ні		Не завжди	
3	Чи були Ви коли-небудь учасником дорожньо-транспортної пригоди (ДТП)?	Так			Ні	
4	Чи були Ви свідком ДТП?	Так			Ні	
5	Як Ви вважаєте, які заходи можуть зменшити показник аварійності на дорогах нашого міста?	дотримуватися правил дорожнього руху	підвищити контроль за безпекою руху поліцейськими	збільшити покарання	використовувати безпілотні літальні апарати для стеження за порядком на дорогах	
6	Співробітникам поліції для оформлення ДТП потрібно:	30 хв.	1 год.	1,5 год.		
7	Чи вплине на оперативність оформлення та складання протоколу ДТП зміна назви Державної автомобільної інспекції в Україні на Управління превентивної діяльності Головного управління Національної поліції?	Так	Ні		Не знаю	
8	Чи підтримуєте Ви складання Європротоколу без участі поліцейських?	Так	Ні		Не знаю	
9	З якими із наведених методів реєстрації ДТП Ви ознайомлені?	використання металевої рулетки	метод наземного лазерного сканування	фотограмметричний метод	реєстрація безпілотним апаратом	
10	Чи вважаєте Ви методику використання рулетки під час реєстрації аварії у наш час сучасною та актуальною?	Так	Ні		Не знаю	
11	Чи були Ви свідком використання іншої технології реєстрації ДТП, окрім рулетки?	Так		Ні		
12	У якому масштабі, на Ваш погляд, будуть краще відображатися усі елементи ДТП, якщо:	в 1 см – 5 м	в 1 см – 10 м	в 1 см – 20 м	дрібніше	крупніше
13	Яка із наведених технологій реєстрації аварій може замінити наявний спосіб фіксації ДТП металевою рулеткою?	метод наземного лазерного сканування	фотограмметричний метод		реєстрація безпілотним апаратом	
14	Чи скоротиться час реєстрації ДТП, якщо використовувати безпілотні моделі?	Так	Ні		Не знаю	

15	Як Ви вважаєте, чи можна з отриманих фотографій безпілотного літального апарата скласти схему точнішу, ніж із використанням рулетки?	Так	Ні	Не знаю
16	Чи можна усунути причину виникнення заторів під час реєстрації аварій за рахунок упровадження нової методики з використанням безпілотного літального апарата?	Так	Ні	Не знаю
17	Чи покращиться процес реєстрації пригод, якщо використовувати безпілотні апарати?	Так	Ні	Не знаю

У результаті анкетування досліджено статистичні показники та зроблено висновок, який показав, що:

- 2 % учасників опитування ознайомлені з технологією реєстрації дорожньо-транспортних пригод із застосуванням безпілотних апаратів;
- 85 % респондентів визнають, що час реєстрації дорожньо-транспортних пригод скоротиться, якщо використовувати безпілотні апарати;
- 87 % респондентів вважають, що за результатами опрацювання цифрового аерознімку можна скласти ортофотоплан та схему місця дорожньо-транспортної пригоди точніше, ніж із використанням рулетки;
- 60 % респондентів не підтримує самореєстрацію за регламентами Європротоколу.

Встановлено низку недоліків, які притаманні технології, що використовується в Україні для реєстрації дорожньо-транспортних пригод, зокрема: тривалий процес оформлення, складність процедури вимірювання, неможливість за складеними матеріалами додатково досліджувати місце аварії, недостатня точність зображення транспортних засобів та елементів дорожньої ситуації тощо.

Результати проведеного соціального дослідження засвідчили, що учасники дорожнього руху потенційно готові до сприймання нової технології картографування і реєстрації ДТП, яка створює умови для подолання означених вище проблем.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Управління Державної автомобільної інспекції в Дніпропетровській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gaidp.gov.ua/pro-da-krivogogogu.html>.
2. Упрощенное оформление дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dtp-profi.ru/page3.html>.
3. Бесчастный В. М. Основы безопасности дорожного руху / Бесчастного В. М. – К.: Знання, 2007. – 312 с.