

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ МВС УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ НДІ МЕДИЦИНИ ТРАНСПОРТУ
МІЖНАРОДНИЙ ФОНД ДОПОМОГИ
ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДТП



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

III Молодіжної науково-практичної конференції «БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ»



Streets for Life

Love30

*м. Кривий Ріг
21 травня 2021 року*

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека на дорозі: матеріали III Молодіжної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 21 травня 2021 року). Кривий Ріг, 2021. 230 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 14 від 28 травня 2021 року)*

Публікується за матеріалами III Молодіжної науково-практичної конференції «Безпека на дорозі», яка відбулась 21 травня 2021 року у Криворізькому навчально-науковому інституті Донецького юридичного інституту МВС України.

Видання може бути корисним для співробітників Національної поліції України, представників правоохоронних та судових органів, здобувачів вищої освіти, у тому числі, закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, що здійснюють підготовку поліцейських, учням та викладачам закладів загальної середньої освіти, представникам закладів професійної (професійно-технічної) освіти, а також всім, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

© ДЮІ МВС, 2021

Нітченко А.Г., Коломієць М.С. Класифікація дорожньо-транспортних пригод	121
Олексієнко А.Ю., Щербанська І.М. До питання про чинники безпеки дорожнього руху	123
Остапов К.М. Особливості деблокування постраждалого, затиснутого елементами кузова автомобіля	125
Оцел В.В., Багаденко І.П. Деякі проблеми дорожньо-транспортної безпеки в м. Києві та шляхи їхнього вирішення	128
Пилипенко Є.О. Щодо притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які керують гужовим транспортом: проблеми та шляхи вирішення	132
Погребняк І.М., Гасенко Л.В. Необхідність зниження швидкості руху транспортного потоку у населених пунктах	136
Пономаренко А.В. Взаємодія підрозділів патрульної поліції Департаменту патрульної поліції з територіальними районними управліннями, відділами та відділеннями поліції під час виявлення порушень у сфері безпеки дорожнього руху щодо нагляду за станом вулично-дорожньої мережі	139
Пономарь М.А., Лелюк О.В. Основи надання першої медичної допомоги водіями при ДТП	144
Приходько В.І. Поняття та особливості адміністративно-правової профілактики транспортних пригод в Україні	147
Приходько П.Г. Вибір швидкості руху автотransпортного засобу відповідно до зчпних якостей вологої та мокрої дороги, яка має тверде покриття	149
Пудилик Г.П., Бойко М.В. Склад аптечки медичної автомобільної: європейський досвід та українська реальність	153
Ромащенко К.Ю., Марущак Н.В. Причини правопорушень та шляхи їх усунення	157
Саванчук О.А. Комунікація молоді як засіб попередження дорожньо-транспортного травматизму	161
Семенко П.В., Кузько О.Л. Попередження дорожньо-транспортного травматизму	165
Сергієнко В.Р., Філіпенко А.С. Поняття та види адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху	168
Синявський Є.О., Полупан С.М. Інноваційні автомобільні дороги майбутнього	171
Сировой В.В. Особливості рятувальних робіт при дорожньо-транспортних пригодах	177
Ситник В.О., Шевченко Т.В. Аналіз способів та методів зниження травматизму на дорогах України	179
Слободян Ю.Ю., Петренко Г.О. Фінансування дорожнього фонду як складова в системі забезпечення безпеки дорожнього руху	182
Стебко С.А., Діхнич Л.П. Попередження дорожньо-транспортного травматизму у суспільстві: основні прерогативи	184
Степанюк Д.М., Парасюк В.М. Особливості відшкодування майнової шкоди завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди	188

нормативно-правовими актами й забезпечується інституційними органами та залежить від технічного, екологічного, нормативно-правового, наукового показників. Для покращення системи безпеки дорожнього руху потрібно враховувати інтенсивність зростання дорожнього руху, розвиток автомобільного парку та дорожніх технологій.

Організація безпеки руху і регламентація правил експлуатації транспортних засобів знаходяться у прямо пропорційному зв'язку між собою, утворюючи єдиний і неподільний комплекс суспільних відносин.

Список використаних джерел:

1. Безпека дорожнього руху та деякі правові аспекти: навч. посібник / В. А. Кищун, Р. М. Кузнецов, І. С. Мурований, О. В. Лата. Луцьк, 2010. 225 с.
2. Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: автореф. дис.. канд. юрид. наук: 12.00.07. К., 1997. 23 с.
3. Микитюк А. А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 / Микитюк А. А. Львів, 2008. 214 с.

Остапов Костянтин Михайлович

старший викладач кафедри пожежної тактики та аварійно-рятувальних робіт Національного університету цивільного захисту України, кандидат технічних наук

ОСОБЛИВОСТІ ДЕБЛОКУВАННЯ ПОСТРАЖДАЛОГО, ЗАТИСНУТОГО ЕЛЕМЕНТАМИ КУЗОВА АВТОМОБІЛЯ

При аваріях можуть траплятися випадки коли в наслідок пошкодження кузова постраждалі можуть бути затиснутими його конструкціями. Найбільш характерними варіантами затискання є такі: затискання нижніх кінцівок постраждалого деформованою підлогою, тунелем коробки передач, педалями, порогом; затискання тіла постраждалого дахом, «торпедою», сидінням автомобіля.

При затисканні нижніх кінцівок по-перше необхідно розчистити простір навколо постраждалого та ліквідувати затискання. Для цього потрібно надійно зафіксувати автомобіль тому що додаткові його коливання викликають біль у постраждалого. Технологія деблокування включає в себе послідовне виконання наступних операцій [1]:

- видалення дверей зі сторони постраждалого та розчищення місця біля його ніг (шматки панелей, килимки, обшивка, проводка тощо) для забезпечення проникнення лікаря рис.1, а;

- видалення даху при цьому необхідно слідкувати за остаточною деформацією кузова щоб не викликати повторних затиснень постраждалого рис.1, б;



Рис. 1 Технології видалення елементів кузова автомобіля: а - видалення дверей зі сторони постраждалого; б - видалення даху.

- при необхідності видаляються педалі;
- розрізається поріг в місці деформації;
- віджимається поріг від тунелю КПП;
- при наявності двох та більш постраждалих, затиснутих в автомобілі, необхідно до їхнього визволення повністю розчистити прості навколо них, звільнивши також шляхи евакуації (видалити двері, зробити надрізи порогів, зрізати стійки, видалити дах, сидіння які заважають). Почергове визволення постраждалих та пов'язане з цим руйнування кузова може викликати неконтрольовану вторинну деформацію, в наслідок чого виникає небезпека повторного затискання інших постраждалих [2].

При затисненні тіла постраждалого поміж сидінням та «торпедою» необхідно ретельно продумати весь хід рятувальної операції та уникнути небезпечних деформацій по мірі ослаблення конструкцій кузова.

Технологія деблокування включає в себе послідовне виконання наступних операцій:

- видалення обох дверей зі сторони постраждалого рис. 2;



Рис. 2 Видалення обох дверей зі сторони постраждалого

- встановити під середню частину автомобіля (під середньою стійкою) підкладку або домкрат. Це потрібно для того, щоб автомобіль не «склався» під час роботи;
- звільнити напрямок видавлювання «торпеди» видалити лобове скло якщо воно збереглося;
- зробити надріз порогу біля передньої стійки та самої передньої стійки поміж підлогою та «торпедою»;
- встановити гідравлічний циліндр (домкрат) одну п'ятку якого уперти у кут поміж залишеною нижньою частиною середньої стійки та переднім порогом, а іншу в торпеду та віджати передню частину автомобіля рис 3;

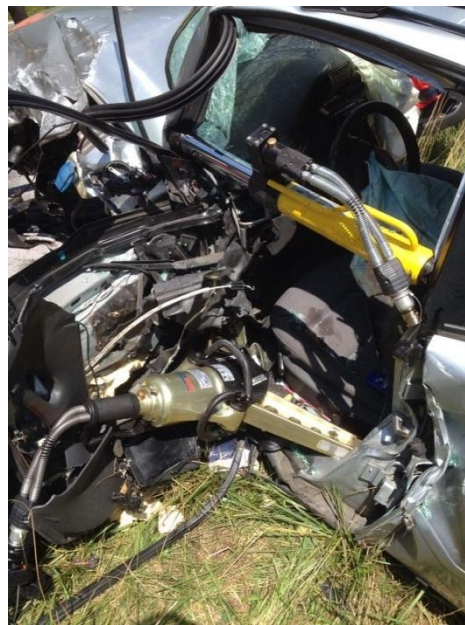
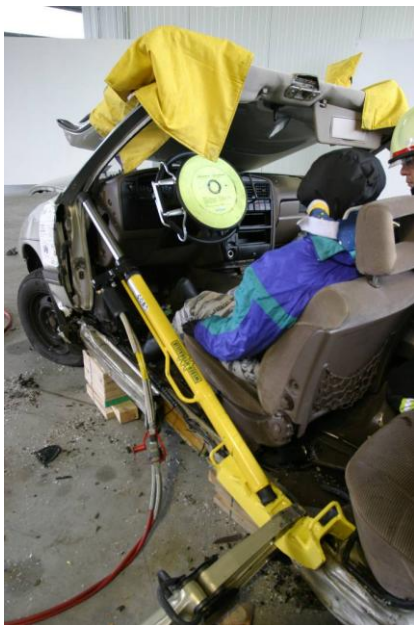


Рис. 3 Створення місця за допомогою розтискання

- якщо звільненню постраждалого заважає рульове колесо то нижню третину його зрізають, а решту віджимають за допомогою розжиму та ланцюгів.

Після проведення роботи з відчинення або демонтажу (шляхом відгинання, розтискання, розрізання, перекусування тощо) відповідних конструктивних елементів кузова ТЗ постраждалого укладають на медичну дошку.

При укладанні постраждалого на медичну дошку рятувальники мають намагатися якомога менше змінювати положення постраждалого та тримати його тіло єдиним блоком («голова-шия-хребет-таз»), для чого залучається не менше трьох рятувальників. Крім цього, на кожну пошкоджену кінцівку постраждалого необхідно виділяти окремо одного рятувальника.

Список використаних джерел:

1. Рятувальні роботи під час ліквідації надзвичайних ситуацій. Частина 1: Посібник. За загальною редакцією В. Н. Пшеничного / Аветисян В. Г., Сенчихін Ю. М., Кулаков С. В., Куліш Ю. О., Александров В. Л., Адаменко М. І., Ткачук Р. С., Тригуб В. В. – К.: Основа, 2006. – 240 с.

2. Методичні рекомендації щодо порядку дій аварійно-рятувальних формувань ДСНС під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій (небезпечних подій), пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами. Наказ ДСНС України від 28.01.2020 р. № 80.

Оцел Валентина Василівна

науковий співробітник науково-дослідної лабораторії кримінологічних досліджень та проблем запобігання злочинності Державного науково-дослідного інституту МВС України

Багаденко Ірина Петрівна

начальник науково-дослідного відділу науково-дослідної лабораторії кримінологічних досліджень та проблем запобігання злочинності Державного науково-дослідного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ В М. КИЄВІ ТА ШЛЯХИ ЇХНЬОГО ВИРІШЕННЯ

Небезпеку як для пішоходів, так і для водіїв й пасажирів, що пересуваються містом в автомобілях чи іншому громадському транспорті, становлять порушення правил керування транспортними засобами, в результаті чого на українських дорогах трапляється значна кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), у тому числі з травмованими та загиблими. ДТП грають вирішальну роль як у людських долях (спричиняють шкоду

*Матеріали III Молодіжної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
21 травня 2021 року*

БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом
III Молодіжної науково-практичної конференції
«Безпека на дорозі»**

50065, м. Кривий Ріг, вул. Степана Тільги, буд. 21