

майданчики тощо) повинні бути забезпечені первинними засобами пожежогасіння (згідно з НАПБ А.01.001, НАПБ Б.03.001), засобами контролю і оперативного оповіщення в разі виникнення надзвичайної ситуації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. ДБН В.2.5-39:2008 “Теплові мережі” (Видання офіційне) Мінрегіонбуд України – Київ, 2009. – 55 с.
2. ДБН А.3.1-5-2016 “Організація будівельного виробництва”. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України – Київ, 2016. – 49 с.
3. ДБН А.3.2-2-2009 ССП. “Охорона праці і промислова безпека в будівництві. Основні положення”. Мінрегіонбуд України – Київ, 2012. – <http://dbn.co.ua>.
4. НПАОП 0.00-1.11-98 “Правил будови і безпечної експлуатації трубопроводів пари та гарячої води”
5. Міністерство праці та соціальної політики України – Київ, 1998. <http://zakon3.rada.gov.ua>.
6. ДСТУ-Н Б В.2.5-66:2012 “Настанова з будівництва, монтажу та контролю якості теплових мереж” Мінрегіонбуд України – Київ, 2013. – 26 с.
7. Кобилянський О. В. Охорона праці в електроенергетиці : [навч. посіб.] / О. В. Кобилянський. – Вінниця: ВНТУ, 2006. – 166 с.
8. Кобилянський О.В. Охорона праці в робочій професії: Навчальний посібник для студентів електротехнічних спеціальностей.– Вінниця: ВДТУ, 2001. – 127с.

Томчук Микола Антонович, кандидат технічних наук, доцент кафедри Безпеки життєдіяльності та педагогіки безпеки, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: tomchuk.mykola@gmail.com

Колесник Андрій Вікторович — інженер-проектувальник ТОВ «Енерго-інвест», м. Київ, email: andrey.enginrer@gmail.com

Tomchuk Mykola A., Cand. Sc. (Eng.), Assistant Professor of Department of Health and Safety Studies, Vinnitsa National Technical University, Vinnytsia, e-mail: tomchuk.mykola@gmail.com

Kolesnyk Andriy V., design engineer “Energo-invest” Ltd., Kiev, email: andrey.enginrer@gmail.com

УДК 656.078

О. П. Терещенко
Є. О. Терещенко

ДЕЯКІ БЕЗПЕКОВІ АСПЕКТИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА АВТОТРАНСПОРТІ

Вінницький національний технічний університет
Національний університет «Львівська політехніка»

В роботі досліджується одна з проблем безпеки пасажирських перевезень пов'язана з старінням та скороченням автобусного парку, що обумовлено недостатнім фінансуванням транспорту з-за неповної компенсації витрат, пов'язаних з перевезенням категорій громадян, яким законодавством надані пільги по оплаті проїзду.

Ключові слова: стан пасажирських транспортних засобів, безпека пасажирів, термін служби автобусів, фінансування транспорту, електронний квиток.

ORGANIZATION OF SAFETY OF TRAVELLING MOTION IS DURING OPTIMIZATION OF MOTIONOF SHUTTLE BUSES

The paper examines one of the problems of passenger safety associated with the aging and reduction of the bus fleet, which is due to insufficient financing of transport due to incomplete compensation of expenses related to the transportation of categories of citizens, which legislation provides travel privileges.

Keywords: passenger vehicle status, passenger safety, bus service life, transport financing, e-ticket.

Останнім часом стало зрозуміло, що стан пасажирського транспортних засобів стрімко погіршується. Погіршується стан безпеки пасажирів. На маршрутах їздять автобуси, які давно витратили свій ресурс і мають бути списані. За останні десять років автобусний парк скоротився більш ніж на 30%, близько 70% автобусів повністю виробили свій ресурс, на сьогоднішній день більше 50% автобусів мають термін служби 10 років. Основною причиною скорочення і старіння парків транспортних засобів є різке зниження темпів заміни і дуже незначне їх оновлення. Якщо до 2002 р. за допомогою держави щорічно купувалося 18-19 тис. автобусів, то в 2016 р. були придбані всього лише 4,8 тис. автобусів. У той же час тільки для мінімальної щорічної заміни парку, який підлягає списанню, потреба в оновленні складає 13,5 тис. автобусів[1].

Збереження поточного рівня закупівель за рахунок відкладання на невизначений термін заміни парку, що зносився, призведуть в найближчому майбутньому до масового виходу його з ладу і до інших наслідків, які важко подолати, поставивши під питання у ряді міст само існування транспорту загального користування.

Основною причиною всіх цих проблем є недостатнє фінансування транспорту, а недостатнє фінансування із-за неповної компенсації витрат, пов'язаних з перевезенням 64 категорій громадян, яким законодавством надані пільги по оплаті проїзду. У 2000 році було всього лише 22 пільгових категорій громадян[2]. За подальших 10 років частка платних пасажирів в загальному об'ємі перевезень скоротилася з 80% до 40%. І, якщо 60% всіх пасажирів не оплачує проїзд, а оплачують тільки 40%, то транспортному підприємству хтось повинен відшкодувати цю різницю. В абсолютній більшості регіонів собівартість перевезень стала істотно нижча за прибуткову ставку (тарифу), тобто коли пасажир, що купив квиток, відшкодував не тільки витрати по своєму проїзду, але і частину витрат по проїзду пасажира, що користується правом безкоштовного проїзду. Це призводить до того, що вчасно не забезпечується регламентний технічний зміст транспортних засобів, збільшується заборгованість по оплаті палива і електроенергії, стримується зростання зарплати персоналу.

Вбачається шлях виходу з цього тупика: відмова від всіх видів натуральних пільг і перехід до різних механізмів відшкодування, які ще шукають, але головне перехід до адресної компенсаційної виплати.

Проблема в тому, що в нашій країні 16 млн. пільговиків і на виконання цієї програми держава повинна щорічно виділяти близько 9 млрд. грн. в рік.

Введення механізму адресних компенсаційних виплат замість раніше встановлених натуральних пільг у вигляді безкоштовного проїзду може декілька зменшити транспортну рухливість окремих категорій громадян. Крім того, виплата компенсацій дозволить дещо підвищити грошові доходи окремих категорій громадян, оскільки не всі через вік і життєві обставини здійснюють 26 поїздок в місяць[3].

Для реалізації адресних компенсаційних виплат необхідно запровадити чітку систему обліку усіх категорій пасажирів. Якщо на комунальному автотранспорті це нескладно, то приватні перевізники, як правило не готові надавати необхідну інформацію.

Першим кроком у вирішенні означеної проблеми видається запровадження для оплати проїзду єдиного для всіх категорій пасажирів електронного квитка.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Підвищення ефективності перевезення вантажів автомобільним транспортом удосконаленням структури та організаційних форм технологічних процесів. Терещенко С.О., Поляков А.П., Терещенко О.П. / Матеріали III-ї Всеукраїнської науково-практичної конференції «Автобусобудування та пасажирські перевезення в Україні» 2018 рік, м.Львів, С. 150-152.
2. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий

період та до 2020 року. Міністерство транспорту України. Проект // Авто. – 2001. №14 – 15. с. 14-18.

3. Редзюк А.М. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія / А.М. Редзюк. – К.: ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2005. – 400с. – ISBN 966-8799-4022.

Терещенко Олександр Петрович, кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри безпеки життєдіяльності та педагогіки безпеки, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця atereschenko96@gmail.com.

Терещенко Єлизавета Олександрівна, студентка групи ОПТ-32, Інститут інженерії, машинобудування і транспорту, Національний університет «Львівська політехніка», Львів, lizatereschenko@gmail.com.

Tereschenko Oleksandr P., Cand. Sc. (Eng.), Assistant Professor, Assistant Professor of Department of Health and Safety Studies, Vinnitsa National Technical University, atereschenko96@gmail.com.

Tereschenko Elyzaveta O., student of the group OPT-32, National university «Lviv politekhnik», Lviv, lizatereschenko@gmail.com.

УДК 537.8

Т. В. Захарчук
Є. О. Терещенко

ОЦІНКА ВПЛИВУ НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ ОБ'ЄКТІВ МОБІЛЬНОГО ЗВ'ЯЗКУ В УМОВАХ ЩІЛЬНОЇ МІСЬКОЇ ЗАБУДОВИ

Вінницький національний технічний університет
Національний університет «Львівська політехніка»

В роботі досліджується вплив на навколишнє природнє середовище об'єктів мобільного стільникового зв'язку. На основі проведеного аналізу зроблений висновок про необхідність розрахунку санітарно-захисної зони та зони обмеження забудови.

Ключові слова: інтернет, мережі зв'язку, електромагнітне випромінювання.

ASSESSMENT OF THE ENVIRONMENTAL IMPACT OBJECTS OF MOBILE COMMUNICATION IN THE CONDITIONS OF DENSE URBAN DEVELOPMENT

The work investigates the impact on the environment of mobile cellular objects. On the basis of the analysis, a conclusion was made on the necessity of calculating the sanitary protection zone and the zone of building constraints.

Keywords: internet, communication network, electromagnetic radiation.

З моменту запровадження мобільними операторами, що працюють в Україні, 3G та 4G інтернету виникла необхідність істотного розгалуження існуючих мереж мобільного зв'язку. Це, в свою чергу, робить необхідним розміщувати базові станції максимально наближено до місць перебування людей, а іноді- безпосередньо на об'єктах житлової забудови. Тому гостро постає проблема дослідити можливі впливи об'єктів мобільного зв'язку, як на людину, так і на навколишнє середовище в цілому, з метою обмеження негативних наслідків цього впливу.

В роботі досліджувались можливі впливи базових станцій мобільного зв'язку на навколишнє середовище та розрахунки параметрів цих впливів, що є безпечними для людини.

Передбачені на базових станціях обладнання і апаратура мають висновки державної санітарно-епідеміологічної експертизи, сертифікати відповідності УкрСЕПРО та відповідають діючим стандартам України для наведених кліматичних умов і не впливають на інтенсивність сонячної радіації, оточуючу температуру, швидкість вітру, вологість, атмосферні інверсії, тривалість