

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України
Національний університет біоресурсів і
природокористування України
НДІ техніки та технологій
Факультет конструювання та дизайну
Механіко-технологічний факультет

ННЦ «Інститут аграрної економіки»
Представництво Польської академії наук в Києві
Відділення в Любліні Польської академії наук
Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів



***ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ
VIII-ї МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«Інноваційне забезпечення виробництва
органічної продукції в АПК»
(11-14 серпня 2020 року)»
в рамках роботи
XXXII Міжнародної агропромислової виставки «АГРО 2020»***



Київ – 2020

УДК 656.08:629.4.067

ПРИНЦИПИ ТА ІНСТРУМЕНТИ ДЛЯ ЗНИЖЕННЯ ВПЛИВУ ФАКТОРІВ, ЩО СПРИЯЮТЬ ВИНИКНЕННЮ ДТП

І. О. Колосок, к.пед.н., доцент

Національний університет біоресурсів і природокористування України

За даними IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) найбезпечніші дорожні мережі в світі мають Північні країни, лідером серед яких є Швеція. У 1982 р. парламент Швеції поставив національні завдання, що пов'язані з вирішенням проблем дорожнього травматизму. В результаті послідовного вирішення цих завдань вдалося досягти значних поліпшень, проте період успіхів, досягнутих за допомогою невитратних, але ефективних заходів з дорожнього облаштування, тривав недовго. Після того як очевидні причини аварійності, що «лежали на поверхні» були усунені (перевищення швидкості), потрібен був новий, «більш глибинний» підхід до вирішення проблем дорожньої

аварійності.

У 1997 р. Шведський Парламент оголосив про довгостроковий проект із забезпечення безпеки дорожнього руху з постановкою амбітної мети – повністю виключити випадки зі смертельними наслідками та отриманням важких каліцтв в результаті ДТП. Проект отримав назву “Vision Zero” (“Бачення 0” або “Концепція нульовий смертності на мережі доріг”) [1].

В основу Концепції було покладено висновки попереднього пілотного проекту, реалізованого в регіоні Трольхеттен:

- безпека руху залежить, в першу чергу, не від користувачів дорожньо-транспортної системи, а від тих, хто її створює і забезпечує її функціонування (дорожня галузь, виробники автомобілів, правова база і контроль);

- створення безпечної дорожньо-транспортної системи починається зі зміни відповідальності за якість (безпеку) користування нею. Найперший крок – визнання недосконалості людини і прийняття відповідальності за безпеку дорожніх користувачів тими, хто проектує дороги, що вимагає уміння прогнозувати помилки користувачів і ймовірність ДТП і, відповідно, включення в проектні рішення заходів, що покликані унеможливити ці ДТП, а якщо вони все-таки відбуваються, то тягар цих ДТП повинен бути зведена до мінімуму.

Згідно з Концепцією, дорожньо-транспортна система розглядається як ціле, компоненти якого – дороги і оточення, транспортні засоби і учасники дорожнього руху – взаємодіють один з одним. Збій в цій взаємодії призводить до ДТП. Автори концепції “Бачення 0” згодні з тим, що практично поставлена мета може бути недосяжною, проте, ця мета стимулює просування до ідеалу.

Ключові положення концепції “Бачення 0”: “Бачення 0” – мета, до якої треба прагнути; вища цінність – людина; наближення до нуля загиблих і важко поранених – показник успіху; “Бачення 0” – це образ мислення спільноти; відповідальність за результат покладається на дорожньо-транспортну систему і розділяється між тими, хто її створює і утримує.

Основна відповідальність за ДТП була покладена на дорожню галузь, виробників транспортних засобів, перевізників, політиків, держслужбовців, законодавців і дорожню поліцію. “Бачення 0” складається з низки основоположних компонентів, кожен з яких – “камінь в основі” безпечної мережі доріг. Компоненти включають: відповідальність, галузеві етичні принципи, розуміння обмежень фізіологічних і психічних можливостей людини, наукові дані, що постійно оновлюються, взаємодія і взаємозалежність всіх компонентів в межах дорожньо-транспортної системи.

Концепція приймає базову умову – людина недосконала, і їй властиво робити помилки, які можуть призвести до ДТП. ДТП будуть відбуватися, але вони не повинні закінчуватися смертю. Це означає, що в першу чергу, дороги повинні проектуватися, будуватися і утримуватися таким чином, щоб запобігати помилкам учасників дорожнього руху, але якщо вони трапляються, то наслідки цих помилок повинні бути мінімізовані.

Досвід застосування Концепції в Швеції показав, що величезний потенціал зниження аварійності міститься не тільки в підвищенні безпеки доріг, але і в інформуванні громадськості: про нові, більш безпечні автомобілі, про найбільш

безпечні маршрути, про безпечну поведінку, що попереджає можливість виникнення ДТП, про обладнання безпеки, яке здатне зберегти життя і знизити тяжкість травм в разі ДТП і т. д.

Список літератури

1. Інтегровані системи безпеки дорожнього руху у сільських населених пунктах. / Колосок І.О., Савченко Л.А. – Київ: ЦП “Компринт”, 2019. – 894 с.