

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І  
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ  
ІНСТИТУТ МЕХАНІКИ ТА АВТОМАТИКИ АПВ НААН  
ДЕРЖАВНИЙ БІОТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**



***ЗБІРНИК  
ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ***

***X Міжнародної науково-технічної конференції з нагоди  
116-ї річниці від дня народження  
доктора технічних наук, професора,  
члена-кореспондента ВАСГНІЛ,  
віцепрезидента УАСГН  
КРАМАРОВА  
Володимира Савовича  
(1906-1987)***

**«КРАМАРОВСЬКІ ЧИТАННЯ»**

***23-24 лютого 2023 року  
м. Київ***



Рис. 1. Розсувна платформа для транспортування понад негабаритних вантажів

- (при необхідності), проводять оплату всіх необхідних платежів і зборів, отримують всі необхідні дозволи, і тільки після цього приступають до транспортування.
- при необхідності співробітники компанії організують прикриття і супровід негабаритних вантажів, як власним автотранспортом, так і силами працівників патрульної поліції.

УДК 343.618:656.14

## ОПТИМІЗАЦІЯ ДАНИХ ЩОДО ДТП ЗА УЧАСТІ ПІШОХОДІВ

**Я. О. ІОНЦЕВ**, студент,  
**І. О. КОЛОСОК**, к.пед.н., доцент  
*Національний університет біоресурсів і природокористування  
України, м. Київ, Україна  
E-mail: kolosok@nubip.edu.ua*

Дослідження і статистика в галузі безпеки пішоходів мають важливе значення для вивчення усіх обставин і причин, що призводять до дорожньо-транспортних пригод за участю цієї категорії учасників дорожнього руху та з'ясування кількісних і якісних показників, що характеризують отримані пішоходами травми. Об'єктивні статистичні дані також необхідні для реальної оцінки обсягу людських і соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод, визначення пріоритетних напрямків роботи щодо запобігання високому рівню смертності на дорогах, координації дій екстрених та дорожніх служб, визначення видатків з державного та місцевих бюджетів на транспортну галузь, дорожню інфраструктуру, медичне обслуговування та заходи з підвищення безпеки дорожнього руху. Тому у Зведеній резолюції про дорожній рух, розробленій під егідою Європейської економічної комісії ООН, національним урядам рекомендовано ефективніше і регулярніше здійснювати

збір даних про дорожньо-транспортні пригоди за участю пішоходів на основі впровадження наступних заходів:

а) забезпечення реєстрації випадків наїзду на пішоходів та оптимізації якості реєстрованих даних, щоб при необхідності можна було провести глибокий аналіз цих випадків;

б) дослідження залежності кількості ДТП, пов'язаних з наїздом на пішоходів, від зміни характеру дій пішоходів (наприклад, доставка дітей до школи на легковому автомобілі замість їх пересування пішки або відмова літніх осіб виходити з дому через відчуття страху, обумовленого підвищенням інтенсивності руху транспортних засобів);

в) проведення подальших досліджень для виявлення позитивних і негативних наслідків все ширшого використання передових технологій на транспортних засобах, а також відповідної розробки конструкції транспортних засобів для забезпечення безпеки найуразливіших учасників дорожнього руху, зокрема пішоходів.

З 2008 року у закладах охорони здоров'я України почали використовувати нову систему кодування захворюваності та смертності, що відповідає «Міжнародній статистичній класифікації хвороб та споріднених проблем охорони здоров'я Десятого перегляду» [1]. Зокрема, ці зміни торкнулися й кодифікації транспортних нещасних випадків, що сталися за участю пішоходів. Такі випадки були поділені на чотири групи: недорожні нещасні випадки, дорожні нещасні випадки та неуточнені нещасні випадки (дорожні або недорожні) та розбиті на 12 таких підгруп:

- V01 Пішохід, травмований при зіткненні з велосипедом;
- V02 Пішохід, травмований при зіткненні дво- або триколісним мототранспортним засобом пересування;
- V03 Пішохід, травмований при зіткненні з легковим автомобілем, вантажним автомобілем типу «пікап» чи автофургонном;
- V04 Пішохід, травмований при зіткненні з важким вантажним транспортним засобом пересування або автобусом;
- V05 Пішохід, травмований при зіткненні з поїздом чи іншим залізничним транспортним засобом пересування;
- V06 Пішохід, травмований при зіткненні з іншим немоторним транспортом;
- V09 Пішохід, потерпілий внаслідок інших та неуточнених транспортних нещасних випадків;
- V09.0 Пішохід, потерпілий внаслідок недорожнього нещасного випадку, пов'язаного з іншими та неуточненими мототранспортними засобами пересування;
- V09.1 Пішохід, потерпілий внаслідок неуточненого недорожнього нещасного випадку;
- V09.2 Пішохід, потерпілий внаслідок дорожнього нещасного випадку, пов'язаного з іншими та неуточненими мототранспортними засобами пересування;

- V09.3 Пішохід, потерпілий внаслідок неуточненого дорожнього нещасного випадку;

- V09.9 Пішохід, потерпілий внаслідок неуточненого транспортного нещасного випадку.

Як бачимо, МОЗ веде ґрунтовний облік ДТП, що стаються за участю пішоходів, Система обліку ДТП та їхніх наслідків, яка існує в Україні, потребує удосконалення та уніфікації. За яким зразком має відбуватися ця уніфікація, повинні визначити фахівці, врахувавши кращий світовий досвід, зокрема досвід Європейського Союзу.

### Список використаних джерел

1.URL:

[https://www.irf.ua/standarti\\_evropeyskogo\\_soyuzu\\_schodo\\_zakhistu\\_pishokhodiv\\_i\\_praktichni\\_aspekti\\_ikh\\_zastosuvannya\\_v\\_ukraini\\_posibnik/](https://www.irf.ua/standarti_evropeyskogo_soyuzu_schodo_zakhistu_pishokhodiv_i_praktichni_aspekti_ikh_zastosuvannya_v_ukraini_posibnik/) (дата звернення: 01.02.2023)

УДК 656.183

## СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ЩОДО ЗАСТОСУВАННЯ ВЕЛОТРАНСПОРТУ

**О. С. КУЛІШ**, студент,

**І. О. КОЛОСОК**, к.пед.н., доцент

*Національний університет біоресурсів і природокористування  
України, м. Київ, Україна*

*E-mail: kolosok@nubip.edu.ua*

Кількість велосипедистів у містах України збільшується щороку. Про це свідчать підрахунки велосипедистів, які проводять громадські організації, та соціологічні транспортні дослідження. Особливо багато людей пересіли на велосипеди навесні 2020 року, коли в Україні було запроваджено карантин у зв'язку з коронавірусною пандемією. Ця тенденція відповідає світовій, де люди також пересіли на велосипеди через часткове або повне припинення роботи громадського транспорту чи з метою мінімізувати контакти. Водночас наявна велосипедна інфраструктура не задовольняє попит, який постійно зростає. Станом на жовтень 2020 року лише декілька міст України мають невеликі мережі велосипедної інфраструктури (Київ, Львів, Вінниця, Івано-Франківськ), і кілька десятків міст та ОТГ мають одну або кілька велодоріжок (Харків, Одеса, Полтава, Миргород). Приміські, міжміські та міжсільські веломаршрути відсутні. У понад тридцяти містах України розроблені велосипедні концепції, стратегії або плани, під час підготовки яких були проведені певні аналізи потреб користувачів і перешкод до їх реалізації (Львів, Миколаїв, Вінниця,