

Міністерство
освіти і науки
України



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

Представництво Польської академії наук в Києві
Відділення в Любліні Польської академії наук
Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів



122 річниці НУБІП України присвячується

***ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ
V МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЇ АГРАРНОГО ВИРОБНИЦТВА»***



***6–7 листопада 2019 року
м. Київ***

УДК 656.11-049.5

ПАРАДИГМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Колосок І. О., кандидат педагогічних наук

Національний університет біоресурсів і природокористування України

Концепція послідовної зміни парадигм щодо забезпечення БДР була сформована низкою британських і американських фахівців на межі 1960-1970-х років.

У даному контексті парадигма – це система поглядів, підходів, практик у сфері забезпечення БДР, яка має місце в певні періоди пристосування суспільства до мирного співіснування із зростаючою кількістю автомобілів.

У матеріалах організації економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР) останніх років виділяються чотири найбільш значимих періоди розвитку поглядів, підходів і практик забезпечення БДР в провідних країнах світу і відповідно чотири послідовні парадигми.

З урахуванням тенденцій, що склалися в країнах-лідерах, де прийнята жорстка установка на нульову смертність на дорогах, є підстави говорити також про існування сучасної – п'ятої парадигми забезпечення БДР.

Еволюція парадигм наведена у табл. 1 [1]. Вона складена за матеріалами ОЕСР а також за публікаціям AASHO (American Association of State Highway and Transportation Officials and TRB), Єврокомісії, ВОЗ і іншими авторитетними джерелами.

Таблиця 1. Еволюція парадигм забезпечення безпеки дорожнього руху

Аспекти	Парадиг-ма I	Парадиг-ма II	Парадиг-ма III	Парадиг-ма IV	Парадиг-ма V
Період дії	1900-1925/35	1925/35-1965/70	1965/70-1980/85	1980/85-2011	2011-по теперішній час
Рівень автомобілізації у США, авт./1000 мешканців	0,1 (1900)–180 (1925)	180 (1925)–480 (1965)	480 (1965)–690 (1980)	690 (1980)–840 (2011)	840 (2011)
Рівень автомобілізації в ЄС (18 країн), авт./1000 мешканців	0,1 (1900)–40 (1935)	40 (1935)–200 (1970)	200 (1970)–290 (1985)	290 (1985)–560 (2011)	560 (2011)

Продовження табл. 1

Функції і рівні управління	Рух поодинокого транспортного засобу. Контроль за рухом окремих транспортних засобів	Врегулювання критичних транспортних ситуацій. Рух на перехрестях в одному рівні.	Управління дорожнім рухом з елементами координованого управління. Рух на фрагментах ВДМ міст та хайвеях з прилягаючими в'їздами/з'їздами	Рух на ВДМ в цілому	Комплексне управління інфраструктурою, учасниками дорожнього руху і ТЗ на національному, регіональному і глобальному рівнях
Концепція причин аварійності	Проблеми перехідного періоду, стадія налагодження адекватного регулювання	Індивідуальні особливості водіїв, їх неадекватні моральні якості та уміння	Недоліки системи дорожнього руху	Ризики незахищеності	Недостатність інфраструктури транспортних засобів
Організаційні форми діяльності із забезпечення БДР	Розрізненні зусилля методом «спроб і помилок»	Координація зусиль на добровільній основі	Політично вмотивовані дії у рамках програмних методів	Децентралізація, управлінські дії на місцевому рівні	Міжнародні структури співпраці за участі неурядових організацій, громадянського суспільства і приватного сектора

Продовження табл. 1

Заходи, спрямовані на зниження аварійності	Регістрація автомобілів. Інспектування дотримання ПДР. Регламентація допуску до керування ТЗ. Страхування цивільної відповідальності	Доктрина «трьох Е» Enforcement, Education, Engineering. Обмеження швидкості руху. Введення норм вмісту у крові алкоголю. Розвиток інструментів інженерного облаштування доріг	Розробка перших комплексних цільових програм БДР	Сітьові та цінові методи управління транспортною поведінкою. Забезпечення активної і пасивної безпеки ТЗ. Просування у дорожньо-будівельних та дорожньо-експлуатаційних аспектах забезпечення БДР	Впровадження удосконалених елементів активної і пасивної безпеки ТЗ. Застосування технологічних інновацій при проектуванні, будівництві і експлуатації доріг
--	--	---	--	---	--

Послідовні парадигми наведені у верхній частині таблиці; вони характеризуються як хронологічними рамками, так і усередненими значеннями автомобілізації в США і в Західній Європі відповідно. Далі розташовані класифікуючі (еволюціонуючі) ознаки як інституціонального, так і суто гносеологічного характеру.

Література

1. Блинкин, М. Я., Решетова, Е. М. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции [Текст]. М.Я. Блинкин, Е.М. Решетова; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». Москва. Изд. дом Высшей школы экономики, 2013. 240 с.