

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 629.4.067

ІНДИКАТОРИ СТАНУ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ

М. М. Зеленський, студент магістратури

І. О. Колосок, к.пед.н., доцент

Національний університет біоресурсів і природокористування України

Безпосередніми показниками стану безпеки дорожнього руху є число жертв дорожньо-транспортних пригод та тяжкість отриманих травм. Але не менш важливо здійснювати моніторинг дорожньої поведінки або стану доріг, тому що такі показники, як кількість випадків перевищення швидкості або водіння в нетверезому стані, частота використання ременя безпеки тощо тісно пов'язані з рівнем безпеки на дорозі. Ці показники називають індикаторами стану дорожньої безпеки. За ним можна визначити загальний рівень стану дорожньої безпеки в країні, а також оцінити ефективність окремих заходів щодо забезпечення безпеки на дорогах. Важливо визначити точно, які саме показники можуть вважатися індикаторами стану. Вони повинні бути достовірно виміряні і мати безпосередній зв'язок з кількістю аварій або з їх наслідками (убиті і поранені).

Швейцарська система індикаторів стану дозволяє здійснювати моніторинг таких проблемних напрямків, як перевищення швидкості і водіння в нетверезому стані [1]. Індикатори складаються з даних про щільність поліцейських постів, про дорожньо-транспортні правопорушення, фатальні аварії, жорсткості санкцій і громадської думки. Опитування громадської думки виконується раз на три роки за допомогою телефонних інтерв'ю та охоплює приблизно 60 тис водіїв. Збір даних за іншими категоріям здійснюється систематично на постійній основі. Всі дані надходять в центр зберігання і обробки даних. Бази даних повністю недоступні широкому колу, але окрему інформацію можна знайти в інтернеті. Відповідальним за здійснення системи індикаторів є Швейцарський федеральний статистичний офіс. Інформація, що міститься в базах даних, може бути доступна через поліцію, суди і адміністративні органи. Огляд даних виконує дослідницька компанія.

Розмова по телефону під час водіння призводить до підвищеного ризику аварії. Тому становить інтерес інформація про те, який відсоток водіїв використовують мобільний телефон за кермом. У Великобританії, в 2012, 2013 і 2014 роках в 38 районах Південно-східної Англії були проведені дослідження і складений огляд за страховими випадками використання мобільних телефонів під час водіння. Ці випадки реєструвалися за допомогою візуального спостереження, а також для максимізації надійності даних – за допомогою електронних датчиків використання телефонів. В огляді 2019 року представлені дані про те, що більш ніж 110 тис водіїв легкових автомобілів і 27 тисяч водіїв інших транспортних засобів розмовляли по телефону за кермом.

Огляди містять інформацію про фактичне використання мобільних телефонів під час руху і про загальні тенденції. Витрати відносно низькі. У

кожному районі дані збирають приблизно 2-3 особи. В цілому, для виконання одного огляду потрібно приблизно 40 днів для збору даних в кожному районі. На внесення і обробку даних витрачається зовсім небагато часу, оскільки дані спостереження заносяться безпосередньо в ноутбук. Для проведення огляду необхідні інвестиції на придбання електронних датчиків.

Список літератури

1. URL: <http://tur.org.ua/bezpeka/krashchi-praktiki> (дата звернення: 04.06.2020)