

наприклад, у Франції та Іспанії). Юридична частина кадастру розкриватиме інформацію про усіх власників та користувачів землі від сьогодення до початку ведення записів, технічна сторона міститиме дані про фізичний, хімічний склад ґрунту, географічне місцезнаходження ділянки, її форму та розмір, а економічна – про способи використання цієї землі. Отриману багатозарову інформацію необхідно використовувати для побудови планів використання земель в майбутньому (аналогічних німецьким) для отримання максимальної вигоди з кожної окремо взятої ділянки та забезпечення екологічної рівноваги.

Література

1. Бордюжа А. Світовий досвід розвитку кадастрових систем землекористування / А. Бордюжа // Економіст. - 2011.- №10 - С. 34-35.

2. Таратула Р.Б. Зарубіжний досвід розвитку земельно-кадастрових систем / Р.Б. Таратула // Агросвіт. - 2016.- №7 - С. 17-21.

ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ АВАРІЙНОСТІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В РІЗНИХ КРАЇНАХ СВІТУ

Бражуненко Д.А., Воробйов М.С.

(науковий керівник к.т.н., доц. Коваленко Л.О.)

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Із середини вісімдесятих років минулого століття в усіх розвинутих країнах світу почали приділяти підвищену увагу проблемі безпеки дорожнього руху. В країнах Європейської Співдружності парк рухомого складу щорічно зростає на 3 млн. одиниць. Щорічно внаслідок дорожньо-транспортних пригод гине близько 1,3 мільйона

людей, ще від 20 до 50 мільйонів людей зазнають травм. Повні збитки оцінюють у 160 млрд. євро [1].

Виявилось, що хоча за 10 попередніх років у країнах ЄС зафіксовано суттєве зниження кількості смертельних і важких випадків внаслідок ДТП, темп згаданого зниження з певного моменту сповільнився, але в деяких країнах встановлено навіть зростання кількості смертельних випадків. Не було розв'язано й головних проблем безпеки дорожнього руху.

Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла амбітну мету скоротити вдвічі до 2030 р. кількість загиблих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод у всьому світі. Збитки, які зазнають більшість країн внаслідок дорожньо-транспортних пригод, досягають 3 % від їхнього валового внутрішнього продукту [2,3]. Більше половини всіх смертей внаслідок дорожньо-транспортних пригод припадає на вразливих учасників дорожнього руху – пішоходів, велосипедистів та мотоциклістів. Незважаючи на те, що на країни з низьким або середнім рівнем доходу припадає приблизно 60 % світового парку автотранспортних засобів, у них реєструється 93 % усіх дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками. Дорожньо-транспортний травматизм є провідною причиною смертності серед дітей та молодих людей віком від 5 до 29 років.

Підхід до організації дорожнього руху має на меті забезпечити безпеку транспортної системи для всіх учасників дорожнього руху. Цей підхід враховує небезпеку серйозного травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод та визнає необхідність створення системи, стійкої до ризиків, пов'язаних із людським фактором. Основою цього підходу є безпечні дороги та придорожні зони, безпечний швидкісний режим, безпечні транспортні засоби та безпечні учасники дорожнього руху – всі фактори, які мають бути враховані для запобігання дорожньо-транспортним пригодам зі смертельним

наслідком та скорочення серйозного дорожньо-транспортного травматизму.

Найбільшу загрозу безпеки дорожнього руху становили такі чинники:

- надмірна й неадекватна умовам руху швидкість;
- вживання алкоголю та інших хімічних речовин, що знижують спроможність водія керувати;
- участь у ДР молодих і малодосвідчених водіїв;
- участь у ДР пішоходів, велосипедистів і мотоциклістів;
- недостатня видимість ДТЗ й інших учасників ДР;
- недостатній рівень використання захисних пристосувань (ременів безпеки, шоломів тощо);
- неадекватний захист людей під час ДТП;
- наявність місць концентрації ДТП на перехрестях, уздовж доріг і в населених пунктах.

Збільшення середньої швидкості руху впливає як на ризики дорожньо-транспортних пригод, так і на тяжкість їх наслідків. Наприклад, збільшення середньої швидкості руху на 1 % призводить до зростання ризику дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками на 4 % та ризику дорожньо-транспортних пригод із серйозними наслідками на 3 %. Швидко зростає ризик смертельного результату для пішоходів у разі фронтального наїзду транспортного засобу (у 4,5 рази зі збільшенням швидкості з 50 км/год до 65 км/год). Ризик смертельного результату для водіїв та пасажирів транспортних засобів при бічному зіткненні на швидкості 65 км/год становить 85 % [2, 3].

Значний вплив на безпеку дорожнього руху має облаштування доріг. В ідеалі дороги повинні облаштовуватися таким чином, щоб убезпечити всіх учасників дорожнього руху. Це означає облаштування належних об'єктів та споруд для пішоходів, велосипедистів та мотоциклістів. Важливе значення для зменшення ризику травматизму серед цих учасників дорожнього руху має спорудження таких об'єктів, як пішохідні та велосипедні

доріжки, безпечні переходи та інші засоби уповільнення дорожнього руху.

Важливу роль у запобіганні дорожньо-транспортним пригодам та зменшенні ризику серйозного травматизму відіграє безпека транспортних засобів. Існує ціла низка правил ООН з безпеки транспортних засобів, включення яких до національних промислово-виробничих стандартів сприяє запобіганню загибелі людей.

Ці правила, зокрема, вимагають від виробників дотримання певних норм щодо безпеки при лобових та бічних ударах, встановлення електронних систем контролю стійкості (для запобігання занесення), а також оснащення всіх транспортних засобів подушками та ремнями безпеки. Без дотримання цих базових стандартів ризик дорожньо-транспортного травматизму, причому як водіїв і пасажирів транспортних засобів, так інших учасників дорожнього руху, істотно зростає.

Для боротьби з дорожньо-транспортним травматизмом державні органи повинні вживати заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на основі цілісного підходу. Це вимагає участі багатьох секторів, таких як транспортний сектор, органи правопорядку, органи охорони здоров'я, органи освіти, а також вжиття заходів для підвищення безпеки доріг, транспортних засобів та учасників дорожнього руху.

Крім того, ВООЗ взаємодіє із партнерами для надання технічної підтримки країнам. Наприклад, ВООЗ зараз співпрацює з Ініціативою Блумберга щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в усьому світі (BIGRS) з метою зменшення смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

ВООЗ випустила пакет технічних заходів щодо безпеки дорожнього руху «Врятувати людські життя», Основна увага в пакеті заходів приділяється регулюванню швидкісного режиму, питанням керівництва, проектуванню та вдосконаленню інфраструктури,

стандартам безпеки транспортних засобів, контролю за дотриманням правил дорожнього руху та виживання постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах.

У пакеті заходів виділено шість стратегій та 22 заходи для зменшення вищевказаних факторів ризику та наводяться рекомендації державам-членам щодо реалізації заходів для порятунку людських життів та щодо виконання поставленого завдання у галузі безпеки дорожнього руху.

Література

1. Гончаренко Ф.П. Теоретичні основи та практичні методи підвищення безпеки руху при експлуатації автомобільних доріг: Монографія. Київ: 2000.

2. Справочник по безопасности дорожного движения. Обзор мероприятий по безопасности дорожного движения: довідник. Осло. Копенгаген: Институт экономики транспорта. 1996. 1096 с.

3. Дорожно-транспортные травмы: веб-сайт. URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. (дата звернення 20.10.2021)

ВИКОРИСТАННЯ ГЕОПОРТАЛУ УКРАЇНИ В ЗЕМЕЛЬНО-КАДАСТРОВИХ РОБОТАХ

Бугрим Є.Ю., Філатов К.С.
(науковий керівник, к.т.н., доц. Казаченко Л.М.)
Харківський національний автомобільно-дорожній
університет

Для виконання якісних геодезичних знімачів в земельно-кадастрових роботах потрібно прив'язка до пунктів Державної геодезичної мережі, яка налічує вихідні дані про пункти, їх геодезичні координати та картографічну інформацію. Всі ці дані є на геопорталі України, що створений ДП «Інститут геодезії та