автомобілі, як за типами, так і за станом, що продукують різний об'єм викидів. Для того аби зв'язок транспортних затримок з екологічними показниками роботи автомобільного транспорту був покладений в основу новітнього способу управління транспортними потоками має більш точно бути визначена їх залежність від параметрів транспортних потоків.

Вибір раціональних схем організації дорожнього руху має ґрунтуватись на граничних допустимих обсягах шкідливих речовин, які викидаються автомобілями на перехрестях за одиницю часу. У разі коли транспортні затримки визначатимуться як задовільні, а екологічні показники перевищуватимуть встановлену межу, мають прийматись рішення стосовно перегляду розподілу потоків по мережі, або інші заходи такі як заборона руху вантажних автомобілів, створення зон заспокоєння. Крім того, поряд з організаційними заходами можуть застосовуватись архітектурно-планувальні (розширення зон зелених насаджень, забезпечення інсоляції і аерації міських територій).

Список використаних джерел

1. Доповідь про стан навколишнього природного середовища в Харківській області - Департамент екології та природних ресурсів, 2017 р.
2. Русіло П. О. Вплив на довкілля автомобільного транспорту на всіх стадіях його життєвого циклу / П. О. Русіло, В. В. Костюк, В. М. Афонін // Науковий вісник НЛТУ України. – 2008. - №18(3). – С. 85-89. – ISSN 5-7763-2435.
3. Степанчук І. М. Автомобільний транспорт і екологічні проблеми міст / І. М. Степанчук, О. В. Степанчук // Екологія довкілля та безпека життєдіяльності. - 2004. - №6. – С. 88-93.
4. Тимченко О. І. Загрози для здоров'я населення від впливу антропогенних чинників та можливості їх попередження / О. І. Тимченко. - Київ: ІГМЕ АМН України, 2005. - 265с.

Арсеньєва Наталія Олександрівна, *доцент кафедри проектування доріг, геодезії і землеустрою Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, канд. техн. наук*

ВИКОРИСТАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО РЕСУРСУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У більшості країн світу питання забезпечення безпеки дорожнього руху розглядаються як державні, мають тісний зв'язок з економічними і соціальними інтересами суспільства. Сучасні масштаби втрат від аварійності в нашій країні такі, що про діяльність, спрямовану на підвищення безпеки дорожнього руху, можна говорити як про вирішення завдань транспортної безпеки України. Звіт комісії ЄС показав, що приблизно 90% усіх надзвичайних пригод на транспорті трапляється на автомобільних дорогах [1]. Серед основних причин аварій -

порушення правил проїзду перехресть, недотримання правил безпечної дистанції, порушення правил маневрування, перевищення припустимої швидкості руху, керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння.

Завдяки продуманій системі заходів по організації дорожнього руху, будівництва нових і реконструкції існуючих автомобільних доріг відповідно до сучасних вимог, в багатьох країнах світу досягли постійного зниження числа дорожньо-транспортних подій в умовах зростання інтенсивності дорожнього руху [2, 3]. Але в Україні спостерігається інше становище - збільшення кількості ДТП.

На сьогоднішній день основною причиною аварій на дорогах України залишається «людський фактор» (алкогольне і наркотичне сп'яніння, перевищення швидкості і постійне порушення ПДР, агресивна поведінка і т.п.) все це створює додаткову стресову напругу для учасників дорожнього руху, яка негативно впливає на якість керування автомобілем.

Можна відзначити, що вплив держави і суспільства на учасників дорожнього руху з метою формування суспільно значущих стереотипів транспортної культури і підвищення правосвідомості здійснюється недостатньо [3]. У всіх країнах світу з високим рівнем автомобілізації, зі сформованими традиціями «боротьби за безпеку дорожнього руху» повинно проводиться цілеспрямована і системна робота по активізації суспільного резонансу, нетерпимості до правопорушень в цій області. Про значимість цього недорогого, але ефективного ресурсу говорить досвід країн ЄС, США і Японії [3]. Позитивний досвід зарубіжних країн показує, що значний ресурс впливу на формування правосвідомості, дотримання правил дорожнього руху, націленості на безпечне водіння, закладений в процесі підготовки водіїв. У багатьох країнах світу встановлено як превентивний захід ще й двоетапне отримання постійного водійського посвідчення.

Одним з важливих факторів, що сприяє виникненню дорожньо-транспортних пригод, є безвідповідальність водіїв. Керування автомобілем – це складний процес, до якого багато хто ставиться недостатньо відповідально. Все, що може вплинути на здатність приймати правильні та виважені рішення, не повинно заважати керуванню автомобілем.

Під відповідальністю водіїв мається на увазі розуміння ними того, що їм не слід керувати автомобілем, якщо вони відчувають себе втомленими, хворими або в поганому настрої. Водії повинні бути обережними і уважними, особливо на складних ділянках дороги, пішохідних переходах і перехрестях. Водії повинні завжди дотримуватися правил безпеки на дорозі і, що важливіше за все, дотримуватися обмежень швидкісного режиму або дотримуватися швидкості, що дозволяє адекватно аналізувати обстановку і приймати правильні рішення [2].

Відволікання уваги водія та неуважність є важливими питаннями безпеки водіння. Водії, однак, не єдині учасники руху, на кого можна віднести високий відсоток смертності на дорозі. За останні роки на частку пішоходів доводилося

не менше 35% дорожньо-транспортних пригод

Винна в цьому низька культура самих пішоходів, які часто перетинають проїзну частину поза зоною позначених пішохідних переходів, також непомітність пішоходів в темний час доби.

Пішоходи повинні завжди ходити по пішохідних переходах і перетинати дороги з особливою обережністю, завжди надаючи право проїзду наближається автомобілів і переконавшись в тому, що їх помітили і знизили швидкість руху. Ще одним фактором, який сприяє підвищенню кількості дорожньо-транспортних пригод, також є стан доріг.

До вирішення цієї проблеми повинні підключитися і дорожні організації.

Аналіз світового досвіду організації дорожньо-транспортного процесу показує, що відмінності між показниками дорожньо-транспортного травматизму та кількістю транспортних засобів та обсягом виконаних перевезень обумовлені ступенем усвідомлення суспільством причин аварійності як масового соціального явища, якістю роботи держави і громадських об'єднань щодо нейтралізації негативних наслідків автомобілізації [4]. Тому велике значення має розробка і реалізація системи заходів економічного, правового, організаційного, технічного та медичного характеру, які б дозволили максимально використовувати можливості держави і суспільства для подолання негативних наслідків автомобілізації.

Проблеми підвищення безпеки дорожнього руху досліджуються науковцями різноманітного наукового профілю. Основне місце в наукових розробках з даної тематики займають роботи галузевої спрямованості - автомобільні перевезення, будівництво та проектування доріг та вулиць, організація дорожнього руху та ін.

Ідеалізуючи ситуацію, учасники дорожнього руху повинні набувати та накопичувати знання, які вважаються достатніми для їх безпеки у дорожньому русі, на основі власного досвіду. Але брак знань про правила дорожнього руху, дорожні знаки, транспортні засоби може бути одним з факторів, які ведуть до створення небезпечної моделі поведінки і до ДТП.

Важливим напрямом підвищення безпеки дорожнього руху в сучасних умовах можна вважати інформаційну складову.

Транспортна система зазнала значних змін протягом останніх років, що призвело до введення змін до правил дорожнього руху. Без інформації про ці зміни можна припустити, що учасники дорожнього руху знайомі з діючими на даний момент часу правилами. Тому контроль та штрафні санкції при порушенні правил припускають поширення необхідної інформації.

Така інформація для учасників дорожнього руху та заходи з забезпечення безпеки руху повинні привести до зниження кількості ДТП, оскільки вони сприяють створенню безпечної моделі поведінки в дорожньому русі всіх учасників, підвищення рівня знань цих учасників та позитивного ставлення до подібної моделі.

Інформація для учасників дорожнього руху і різні інформаційні кампанії можуть включать в себе поточну інформацію, яка реалізовується за допомогою

засобів масової інформації та спеціально організованих пропагандистських заходів, які направлені на певні групи учасників дорожнього руху [4].

Подібні заходи рекомендується проводити, наприклад, у вигляді оголошень у щоденній, щотижневій пресі і в галузевих газетах та журналах, інформаційних програмах та виступах по телебаченню і радіомовленню, розсилки брошур, листів та іншого матеріалу для певних цільових груп (або взагалі для всіх учасників дорожнього руху), оголошень, плакатів, щитів вздовж дороги та ін. [4].

Інформація для учасників дорожнього руху і різні пропагандистські кампанії повинні підвищити рівень знань цих учасників і змінити їх ставлення до існуючих правил, що дозволить запобігти створенню небезпечних моделей поведінки учасників дорожнього руху. Крім того, слід звернути увагу на ту обставину, що подальше підвищення рівня забезпечення безпеки дорожнього руху неможливо без удосконалення організації дорожнього руху, а також змін в системи навчання водіїв, застосування адміністративної відповідальності.

Серед заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху з врахуванням інформаційної складової, в першу чергу, необхідно виділити наступні: забезпечення безпеки учасників дорожнього руху та інших осіб, громадської безпеки та громадського порядку; попередження і припинення адміністративних правопорушень, зниження тяжкості ДТП та їх наслідків з метою охорони життя, здоров'я та майна громадян, захисту їх прав та законних інтересів, а також інтересів суспільства і держави.

Список використаних джерел

1. https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-zatverdzhennya-derzhavnoyi-programi-pidvishennya-rivnya-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini-na-period-do-2020-roku
2. Ивасик Д.В., Васильченко А.А., Сидоренко Т.А., Мисюрин П.Л. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения // ИВД. 2019. №3 (54). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya (дата обращения: 31.10.2019).
3. Дунаева О.Н. Правовые аспекты профессиональной подготовки и психологические качества водителя как факторы обеспечения безопасности участников дорожного движения // Виктимология. 2017. №1 (11). URL:https://cyberleninka.ru/article/n/pravovye-aspekty-professionalnoy-podgotovki-i-psihologicheskie-kachestva-voditelya-kak-faktory-obespecheniya-bezopasnosti (дата обращения: 31.10.2019).
4. Феоктистов Р. Н., Воронов А. А., Львович И. Я. Оптимизация информационного обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник ВГТУ. 2010. №9. L:https://cyberleninka.ru/article/n/optimizatsiya-informatsionnogo-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya (дата обращения: 31.10.2019).