7. При організації зберігання велосипедів у житловій зоні основною техніко-економічною складовою є приведена вартість 1 паркомісця.

БЕЗПЕКА ПІШОХОДІВ НА НАЗЕМНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ

Калішевська Ю.В.
Науковий керівник – ***Гордієнко С.М., ст. викладач***

За оцінками Світового банку та ВООЗ, Україна посідає у рейтингу одне з останніх місць в Європі за рівнем загибелі пішоходів. Це негативно впливає не тільки на імідж країни але й відчутно позначається на якості життя громадян.

За офіційними звітами Патрульної поліції тільки за 10 місяців 2020 р. було зафіксовано 6624 ДТП за участю пішоходів. Ціла низка резонансних аварій на пішохідних переходах додалася до них у листопаді. З інтервалом у декілька днів у Харкові відбулися жахливі наїзди на пішоходів.

Метою даної роботи був аналіз ситуації, що склалася в Україні і пошук шляхів вирішення проблем забезпечення безпеки руху на наземних пішохідних переходах.

Основні матеріали. Кількість ДТП, що відбувалися в Україні через порушення правил проїзду пішохідних переходів на протязі останніх 14 років, представлена у Табл. 1 .

Таблиця 1- Кількість ДТП, через порушення правил проїзду пішохідних переходів

Роки	Всього скоєно ДТП	Загинуло	Травмовано
2008	1785	153	1639
2009	1821	133	1682
2010	1740	134	1611
2011	1741	109	1531
2012	1919	159	1642
2019	1673	108	1674
2020	1596	85	1571

Проте цікава й загальна динаміка наїздів на пішоходів за період з 2006 р. по 2020 р.(10 міс.), яку можна визначити на основі офіційних статистичних даних Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС України (Табл. 2)

Показово, що загальна кількість загиблих пішоходів за означений період відчутно перевищує бойові втрати на сході України (13 100–13 300 за даними ООН).

Висновки. З урахуванням результатів проведеного аналізу слід відзначити, що основними причинами, які заважають підвищенню безпеки пішоходів і розробленню дієвих заходів для запобігання ДТП, є законодавчі, організаційні та інженерно-технічні недоліки.

Таблиця 2 - Кількість ДТП у категорії «Наїзд на пішохода»

Роки	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2019	2020
Всього ДТП з наїздами	19552	22565	17078	12934	11972	12082	11980	8612	6624
ДТП з пост-ражда-лими	18998	22038	16323	12358	11415	11221	11018	3454	5946
Загинуло	3015	3682	2846	1899	1844	1863	1900	1261	901
Травмовано	17505	20384	15081	11525	10605	10321	9934	8005	5458

Потенційно небезпечними для пішоходів слід вважати:

- недостатній аналіз причин наїздів на пішоходів з метою;
- відсутність засобів моніторингу вулично-дорожньої мережі;
- недосконалість системи надання медичної допомоги;
- відсутність системної профілактичної роботи з пішоходами та дітьми;
- слабке інформаційне забезпечення;
- незадовільний стан тротуарів, вулиць і доріг.

Щодо інших вагомих причин смертельних наїздів на пішоходів в Україні, то слід особливу увагу звернути на:

- недостатню кількість регульованих та позавуличних пішохідних переходів;
- недостатнє освітлення доріг;
- керування автомобілем у стані алкогольного сп’яніння;
- перевищення водіями дозволеної швидкості руху.

Найбільш пріоритетними в плані підвищення безпеки пішоходів на наземних пішохідних переходах в Україні повинні стати:

1. Організація Центральних пунктів управління дорожнім рухом;
2. Широке впровадження інформаційних табло;
3. Будівництво й облаштування достатньої кількості регульованих і позавуличних пішохідних переходів;

4. Вживання заходів по контролю дотримання правил дорожнього руху, а саме широкого застосування систем моніторингу і автоматичної фіксації швидкості;

5. Впровадження сучасних систем вуличного освітлення та дорожніх знаків.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКОГО ВЕЛОПРОКАТУ В М. ХАРКОВІ

Угрімова М.А.
Науковий керівник – ***Гордієнко С.М., ст. викладач***

Велосипед вже давно є відчутною транспортною складовою в окремих європейських містах. Зокрема велосипедні поїздки в:

Данії та Нідерландах становлять 30–40%;

Японії - майже 60%;

Німеччині - до 30%;

Швеції - понад 40%;

Швейцарії - 10% від усіх місцевих поїздок.

Не відстають від них і традиційно автомобільні США, не кажучи вже про Китай та інші країни південно-східної Азії.

І не зважаючи на те, що в Україні велосипедами користується лише 2% населення, більшість вітчизняних міст теж мають в цьому плані значний потенціал.

Проблема полягає в тому, що інтеграції велосипедного транспорту в загальну транспортну систему у якості повноцінного виду громадського транспорту, заважає непридатність вітчизняної вулично-дорожньої мережі до інтенсивного велосипедного руху, повна або часткова відсутність відповідної інфраструктури, а також неузгоджені протиріччя законодавчо-нормативної та організаційно-технічної бази.

Метою даної роботи було з’ясування основних причин, які заважають розвитку системи громадського велопрокату в м. Харкові.

Основні матеріали. Реалії сьогодення показали, що за умов відсутності надійного джерела фінансування, найбільш реальною альтернативою громадському транспорту стала саме, так звана, система "байкшерінгу". І не випадково, станом на квітень минулого року, аналогічний сервіс під назвою Nextbike, діяв уже в п’яти містах України: Києві, Харкові, Одесі, Львові та Вінниці.

Проте, за незначної кількості стацій, навіть залучення до сервісу мобільних додатків не забезпечить збільшення популярності прокату серед населення.