



Рис. 2

УДК 629.113.004

Маг. А.В. Усанина
 Рук. О.С. Гасилова, Н.П. Безсолицин
 УГЛТУ, Екатеринбург

СРАВНЕНИЕ ПОДХОДОВ К ОЦЕНКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЗА РУБЕЖОМ

Ситуация детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) на территории Российской Федерации остается острой. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) детей растет [1]. Эту проблему необходимо решать не только на местном уровне, но прежде всего на государственном. Важно определить, в каких регионах нашей страны необходимо принятие ряда мер по уменьшению числа пострадавших детей. Например, при недостаточно правильной организации движения в местах скопления детей могут отсутствовать дорожные знаки, дорожная разметка, светофорный цикл для пешеходов может быть короткий; отсутствие фонарей приводит к плохой видимости пешеходов в вечернее время суток; парковка рядом с учебным заведением создает помехи как для пешеходов, так и для водителей.

Необходимо не только разрабатывать программы по ДДТТ, но и прежде всего выделять наиболее «аварийные» города, где состояние ДДТТ либо не меняется, либо растет по сравнению с аналогичным периодом прошлых годов (АППГ).

Развитые страны в свою очередь имеют более длительный и обширный опыт автомобилизации. Этот опыт – результат дорогостоящих исследований, реализации национальных и международных проектов, анализа ошибок, обмена информацией (табл. 1).

Таблица 1

Различия в величинах нормативов ущерба сообщества от гибели в ДТП в разных странах Европы

Категория стран	Величина ценности человеческой жизни, млн евро
Максимальная величина (Нидерланды)	4,0
Средние величины, применяемые в странах со стандартом жизни выше среднеевропейского (Средняя величина для соседней Финляндии)	1,1-1,3
Средняя величина для европейских стран	2,2
Средняя величина для России	1,0
	0,211 (9,3 млн руб)

Из таблицы видно, что по сравнению с европейским уровнем ущерба от гибели граждан стран Европейского союза, величина ущерба от гибели российского гражданина, несмотря на динамику увеличения, остается в разы ниже [2].

Зарубежный опыт по уменьшению числа ДТП дает хорошие результаты (табл. 2).

Таблица 2

Зарубежный опыт по уменьшению числа ДТП

Наименование мер	Эффект	Обоснование
1. Щиты информирующие водителей об их фактической скорости движения	- 5 %!	Финская практика
2. Применение пешеходами светоотражателей	- 85 %!	Норвежская практика
3. Устройство виброполос (шумовых полос) на подъездах к перекрестку	- 28 %!	Мировой опыт
4. Устройство отсутствующего пешеходного перехода	- 10 %!	Финская практика

Вывод: применение новых технологий уменьшает число погибших в ДТП детей.

Библиографический список

1. Иванов В.Н. Наука безопасного управления автомобилем. М., 2004.
2. Предупреждение дорожно-транспортного травматизма. Перспективы здравоохранения в Европе. Всемирная организация здравоохранения (WHO), 2004.

УДК 629.113.004

Маг. А.В. Усанина
Рук. О.С. Гасилова, Б.Н. Карев
УГЛТУ, Екатеринбург

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТАТИСТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ПРИ РАЗРАБОТКЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ИХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ

Место концентрации дорожно-транспортных происшествий (ДТП) – это ограниченный по протяженности участок автомобильной дороги, характеризующийся повышенным устойчивым и неслучайным возникновением ДТП из-за влияния различных факторов, создаваемых дорогой и ее окружением (застройка, рельеф местности и т. д.) [1].

Статистика ДТП необходима для решения многих задач, таких как выявление мест концентрации ДТП, выявление основных причин ДТП, оценка издержек общества от ДТП и др.

Результаты обработки статистики позволяют выдвинуть гипотезу о причинах возникновения ДТП (рисунок).

Анализ статистики дорожной аварийности включает два этапа.

1. Выдвижение гипотезы, т. е. то, что способствовало возникновению ДТП.
2. Проверка гипотезы [2].

Это наиболее эффективно и результативно, так как ДТП могут происходить в различный временной интервал, время года и т. д. Поэтому важно выявить причину, например, знак «Ограничение скорости» находится не в поле зрения водителя (закрывается деревьями, изношен вследствие неблагоприятных погодных условий) и соответственно только при этом будут даны верные рекомендации по снижению числа ДТП на данном участке либо их ликвидация.