

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.

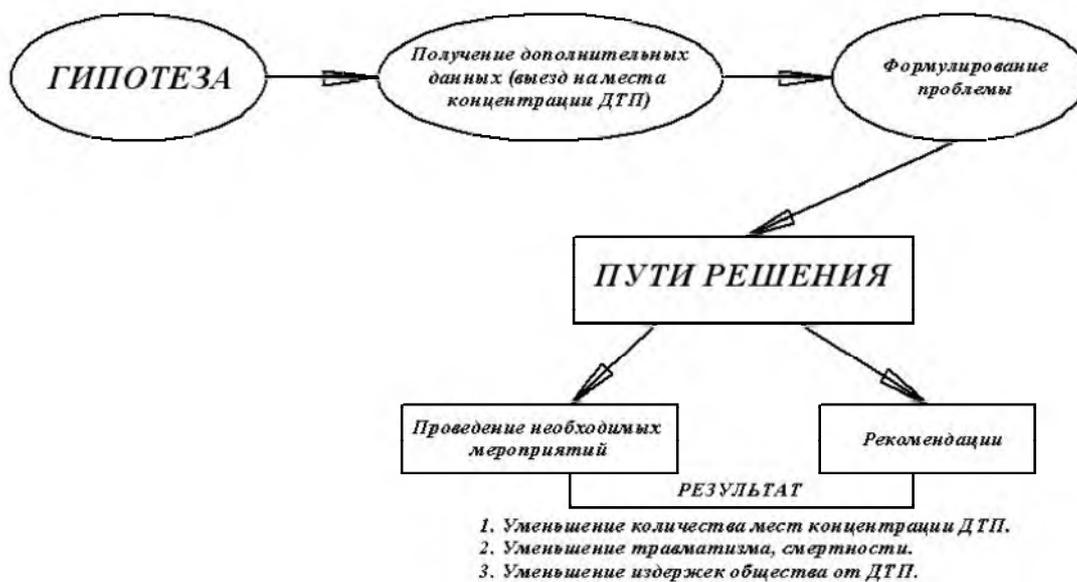


Схема поведения специалиста при анализе дорожной аварийности

В России часто допускается следующая ошибка: в предложенных мероприятиях, где каждый элемент играет свою системную роль, исключаются элементы, которые российским заказчикам часто кажутся излишествами (например, столбики со светоотражающими элементами или яркий цвет мощения островка безопасности). На самом деле такие элементы в системе выполняют важные роли – связей, катализаторов, компонентов психологического влияния, воздействующих на подсознание участников дорожного движения и усиливающих общий эффект решения по снижению рисков.

Исключение этих компонентов «разваливает» систему полностью или лишает систему работоспособности в определенные периоды (например, в темное время суток), не позволяя получить максимальный эффект от ресурсов, направленных на повышение безопасности участка концентрации ДТП.

Понятно, что разрушенная система уже не может быть результативной. Следствием этого часто является неверный вывод о том, что «для российских условий иностранные методы не подходят и надо разрабатывать свои». Уходит время и ресурсы на изобретение того, что давно в мире изобретено, а на опасных участках продолжают происходить ДТП, в которых гибнут и получают увечья российские граждане [2].

Для предупреждения ошибок на дороге специалисты в области безопасности дорожного движения должны: понимать модель поведения человека, выявлять факторы, увеличивающие риск ошибки и тяжесть ее последствий, создавать и применять инструменты, снижающие риск ошибок, корректируя поведение человека на дороге, делая его безопасным и предсказуемым, создавать наиболее безопасные условия для движения.

Библиографический список

1. Правила учета дорожно-транспортных происшествий. Утверждены постановлением Правительства РФ от 29.06.95 г. № 647.

2. Коноплянко В.И., Зырянов В.В., Воробьев Ю.В. Основы управления автомобилем и безопасность дорожного движения. М., 2005.

УДК 629.113.004

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

ВЫЯВЛЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПРИЧИН, ПРИВОДЯЩИХ К ДЕТСКОМУ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМУ ТРАВМАТИЗМУ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ

80 % дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которые попадают дети от 5 до 15 лет, происходят в радиусе 1 км от места их проживания, а 95 % этих происшествий происходит в одних и тех же, повторяющихся типичных ситуациях [1].

Все наезды на детей по оценке действий можно разделить на три типичные группы.

1. Дети находятся в поле зрения водителя на достаточном расстоянии.
2. Внезапное появление детей в поле зрения водителя (когда нет посылок или когда ДТП предшествовало появление на дороге какого-либо предмета – мяча и др.).
3. Наезды на детей в зоне знака «Дети» либо остановочного пункта.

Наиболее распространенными нарушениями Правил дорожного движения (ПДД) несовершеннолетними пешеходами являются: переход проезжей части в неустановленном месте, неожиданный выход на проезжую часть из-за стоящего транспорта, игра на проезжей части (рис.1).

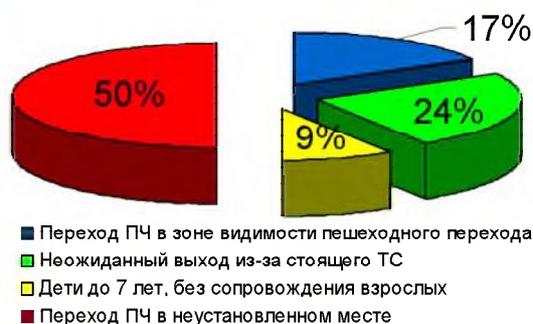


Рис. 1. Распределение ДТП по видам нарушений