

СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ НА УДС Г. КРАСНОЯРСКА И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ЕЕ СНИЖЕНИЮ

Шуменков Д.С.,
Научный руководитель Шадрин Н.В.
Сибирский Федеральный Университет

Проблема аварийности в г. Красноярске на автотранспорте приобрела особую остроту в последнее десятилетие в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Вместе с тем автомобиль при неумелом его использовании может явиться и является источником множества дорожно-транспортных происшествий, приводящих к гибели и ранению большого количества людей, нанесению огромного материального ущерба экономики страны. Не отвечают установленным требованиям и техническое состояние большинства автомобильных дорог. Так же в г. Красноярске уровень автомобилизации приблизительно увеличивается на 8 % в год. На 2012 год количество зарегистрированных транспортных средств составило порядка 400 тыс.

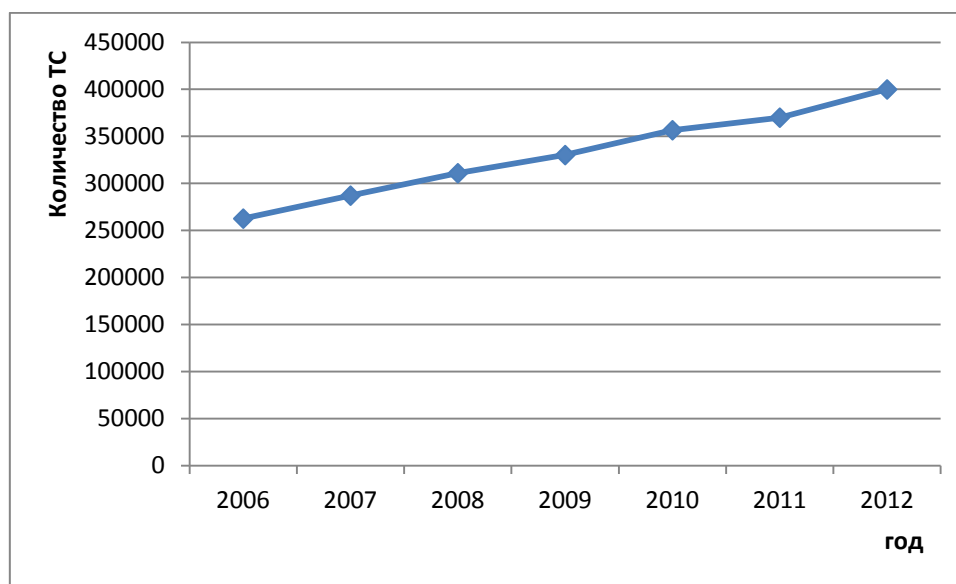


Рисунок 1 – Динамика количества транспортных средств, зарегистрированных в г. Красноярске

За период времени с 2010 по 2012 год на территории г. Красноярска было зарегистрировано 5627 дорожно-транспортное происшествие, в которых погибло 259 и получили ранения 6557 человека. В 2010 году зарегистрировано 1882 ДТП, в которых погибло 67 человек и 2278 человек получили ранения. В 2011 году зарегистрировано 1911 ДТП, в которых погибло 79 человек и 2191 человек получили ранения. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество ДТП увеличилось на 29, число погибших увеличилось – на 12 человек, число получивших ранения уменьшилось на 87 человек. В связи с повышением числа погибших, тяжесть последствий за последний год увеличилась на 3,5%. В 2012 году зарегистрировано 1834 ДТП, в которых погибло 112 человек и 2089 человек получили ранения. По сравнению

с аналогичным периодом прошлого года количество ДТП уменьшилось на 77, число погибших увеличилось – на 34 человек, число получивших ранения уменьшилось на 103 человек. В связи с повышением числа погибших, тяжесть последствий за последний год увеличилась на 5.1%.

Таблица 1- Динамика дорожно-транспортных происшествий по г. Красноярску

Год	2010	2011	2012
ДТП	1882	1911	1833
Погибших	67	79	112
Раненых	2278	2191	2089

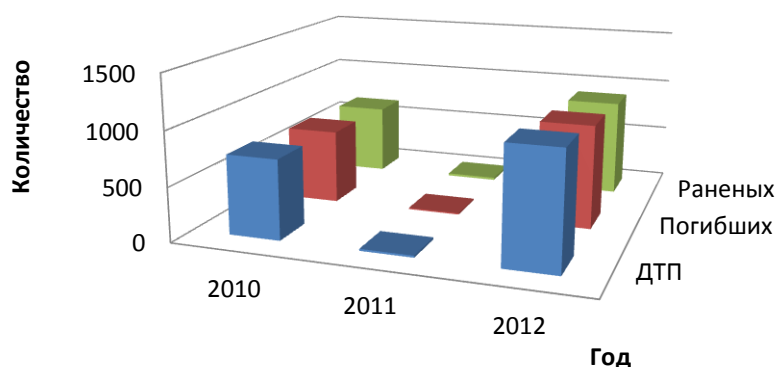


Рисунок 2 - Динамика ДТП по г. Красноярску

Из рисунка 2 видно, что ДТП в г. Красноярске из года в год изменяется то большую сторону то в меньшую, при этом с каждым годом увеличивается тяжесть ДТП т.к. уменьшается число раненых, а число погибших увеличивается.

Таблица 2 - Распределение ДТП по районам г. Красноярска

Районы	2010			2011			2012		
	дтп	п	р	дтп	п	р	дтп	п	р
Железнодорожный	163	10	189	196	6	213	155	3	171
Кировский	197	8	232	181	8	203	212	10	247
Ленинский	224	10	260	254	16	270	214	21	243
Октябрьский	205	15	237	208	9	244	249	18	288
Свердловский	211	5	267	219	6	257	221	11	253
Советский	640	16	784	584	26	674	518	29	570
Центральный	242	8	304	304	8	330	265	20	317

Из таблицы 2 можно сделать вывод, что в целом по количеству ДТП первое место занимает Советский район, вторым следуют Центральный район, третье Октябрьский район, четвертое Свердловский район, пятое Ленинский район, шестое Кировский район и седьмое Железнодорожный район.

Такое распределение не случайное так, как зависит в первую очередь, от масштабов каждого района, от количества центров притяжения, прохождения по районам улиц и магистралей, которые обеспечивают связь периферии с центром, и многих других факторов, например:

- материальной обеспеченности населения;
- преобладание различных видов транспорта;

- значительная разность в скорости движения транспорта;
- культуры поведения.

В таблице 3 приведена динамика ДТП в г. Красноярске за 2010 - 2012 года.

Таблица 3 - Динамика ДТП по видам за 2010 - 2012 года

Вид ДТП	2010			2011			2012		
	ДТП	П	Р	ДТП	П	Р	ДТП	П	Р
Столкновение	736	18	1062	689	11	956	656	22	899
Опрокидывание	29	1	38	24	2	29	21	0	24
Наезд на ТС	16	1	20	27	2	37	33	4	33
Наезд на препятствие	102	10	139	106	9	127	110	26	127
Наезд на пешехода	789	42	793	826	54	800	851	58	824
Прочие ДТП	210	0	221	239	1	242	163	2	182

Анализ ДТП по их видам происшествий показывает, что наиболее распространенными видами ДТП являются наезд на пешехода и столкновения транспортных средств. Тяжесть последствий ДТП значительно выше при наезде на пешехода, чем при других видах ДТП.

Особое внимание следует уделить наезду на пешеходов, так как именно в результате этого вида ДТП страдает большое количество человек. За 2012 год произошло 851 (+3,0%) такое происшествие, число пострадавших пешеходов составило 824 (+3,0%) человек, погибших 58 (+7,4%) человек. Доля погибших пешеходов составила 51,8% в общем массиве погибших, доля травмированных пешеходов - 39,4% в общем массиве пострадавших.

Таблица 4 - Социальная характеристика водителей совершивших наезд на пешехода в 2012 году

Социальная характеристика	Наезд на пешехода	По вине водителя	%
Рабочий	350	181	51.7
Безработный	229	145	63.3
Служащий	95	48	50.5
Иной	0	0	0
Предприниматель	24	16	66.7
Учащийся	29	27	93.1
Пенсионер	25	13	52.0
Сотрудник МВД	2	0	0.0
Военнослужащий	1	1	100.0
Всего	755	431	57.1

На фоне снижения общего уровня аварийности в 2012 году наблюдается снижение числа дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездами на пешеходов на пешеходных переходах. Так, за 12 месяцев 2012 года зарегистрировано 154 (-6,1%) ДТП, что составляет 18,1% от общего количества ДТП за этот период.

Тяжесть последствий составила 5,7 (АППГ – 5,1), увеличилась на 0,6%. Каждый 6-й наезд на пешехода совершается на пешеходных переходах.

Анализируя обстановку, сложившуюся на улицах города Красноярска можно смело выделить человеческий фактор, как одну из основных причин возникновения дорожно-транспортных происшествий. Участники дорожного движения в полной мере не осознают ответственность и последствия своих действий, не желают изменить ситуацию на дороге в лучшую сторону. На основании изложенного предлагаю следующие мероприятия, которые будут направлены на повышение безопасности дорожного движения в городе Красноярске:

- проводить профилактическую работу среди всех участников дорожного движения (водителей, пешеходов), а к злостным нарушителям правил дорожного движения применять более жесткие меры, определяемые Кодексом об административных правонарушениях;
- более полно информировать граждан о состоянии аварийности;
- проводить профилактическую работу в школах и дошкольных учреждениях с учащимися и их родителями;
- стремиться обеспечить оптимальные дорожные условия, способствующие сведению к минимуму влияния условий окружающей среды, состояния поверхности дорожного покрытия;
- вносить изменения в расстановку нарядов ДПС с приближением их к аварийно-опасным участкам и ориентировать личный состав инспекторов ДПС на выявление нарушений ПДД пешеходами и водителями;
- разделение пешеходных и транспортных потоков путем строительства пешеходных переходов в разных уровнях;
- улучшить освещение городских дорог, а где оно отсутствует установить световые мачты;
- улучшить технические средства организации движения и реконструкцию участка дорожной сети в местах концентрации ДТП (изменение геометрических параметров пересечений, замена светофорных объектов, дорожных знаков на более современные).

Так же на основе проведенного анализа аварийности в г. Красноярске основными видами ДТП, в местах концентрации ДТП, являются наезды на пешеходов и столкновения ТС, ДТП чаще происходят в сухую ясную погоду, всплеск ДТП происходит: по дням недели то это в пятницу; по часам суток с 18 до 20.00. Причинами возникновения, которых являются: отсутствие технических средств организации движения (ТСОД), неправильная геометрия пересечений, высокая интенсивность движения, а так же нарушение ПДД всеми участниками дорожного движения. Для снижения аварийности в г. Красноярске необходимо совершенствовать существующую организацию дорожного движения, применять современные программы моделирования дорожного движения, такие как PTV VISION, которые позволяют смоделировать движение транспортных и пешеходных потоков, а так же произвести анализ полученных результатов. Примеры практического использования программного продукта имитационного моделирования при решении проблемы снижения уровня аварийности на УДС г. Красноярска представлены в презентационном материале.