

АНАЛИЗ АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ ГОРОДА БИШКЕК

*Маткеримов Т.Ы., Джетенова С.Н.
Кыргызско - Российский Славянский университет*

ANALYSIS OF ACCIDENT RATE ON THE ROAD OF BISHKEK CITY

*Matkerimov T., Djetenova S.
Kyrgyz - Russian Slavic University*

В данной статье описано состояние вопроса обеспечения безопасности дорожного движения, выполнен анализ дорожно-транспортных происшествий в городе Бишкек по различным критериям, выяснены причины их возникновения.

This article describes the state of the problem of road safety, the analysis of traffic accidents by different criteria's in Bishkek city and explained the reasons of their occurrence on road.

Введение. Транспорт – неотъемлемая часть повседневной жизни современного человека. Огромное количество предприятий, организаций, учреждений и граждан пользуется услугами транспорта. Транспорт - связующее звено экономики страны, которое охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена. От регулярной, четкой работы различных видов транспорта, своевременной перевозки грузов и пассажиров зависит ритмичная работа практически всех отраслей народного хозяйства, а подчас и жизни людей.

Целью исследования является необходимость обеспечения безопасности дорожного движения, так как она является на сегодняшний день важнейшей проблемой автомобильного транспорта.

Рост интенсивности транспортных и пешеходных потоков непосредственно сказывается на количестве дорожно-транспортных происшествий. Свыше 70% всех дорожно-транспортных происшествий приходится на города и другие населенные пункты. При этом на перекрестках, занимающих незначительную часть территории города, концентрируется более 30% всех дорожно-транспортных происшествий.

Методом исследования является анализ статистических данных об аварийности.

В Бишкеке к 1995 году насчитывалась 70 тыс. транспортных единиц. В настоящее время по улицам Бишкека, по разным оценкам, ежедневно передвигается порядка 150 тысяч автомобилей. При этом по всей Республике насчитывается более 300 тысяч автомобилей, т.е. на 1 тыс. жителей 60 единиц автотранспорта. На 100000 тысяч жителей Республики число погибших в дорожно-транспортных происшествиях составляет 24,4 человека, это на 23 % больше чем в России, с учетом того, что численность населения в Кыргызстане составляет 5,2 млн. человек, а в России 141,9 млн. человек [4].

Анализ ДТП в разрезе районов показывает следующие данные:

Район	Всего ДТП				Погибло				Ранено			
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Первомайский	280	360	507	784	21	21	33	38	297	420	554	975
Свердловский	271	346	451	676	23	20	20	34	289	355	499	834
Октябрьский	221	253	356	527	28	27	22	18	240	337	497	665
Ленинский	220	360	457	911	31	26	24	33	230	329	539	1072
Всего	992	1319	1782	2898	103	94	99	123	1056	1441	2089	3546
		+32,9 %	+35,1 %	+62,6 %		-8,7 %	+5,3 %	+24,2 %		+35,4 %	+44,9 %	+69,7 %



Рисунок 1 - Показатели аварийности по г. Бишкек за 2009 – 2013 г.г.

Физическое состояние и степень утомленности водителя оказывает огромное влияние на безопасность дорожного движения. К концу напряженной рабочей недели работоспособность водителей достигает своего нижнего предела, и он не всегда объективно может оценить сложившуюся дорожную ситуацию и принять правильное решение, что и приводит к ДТП.

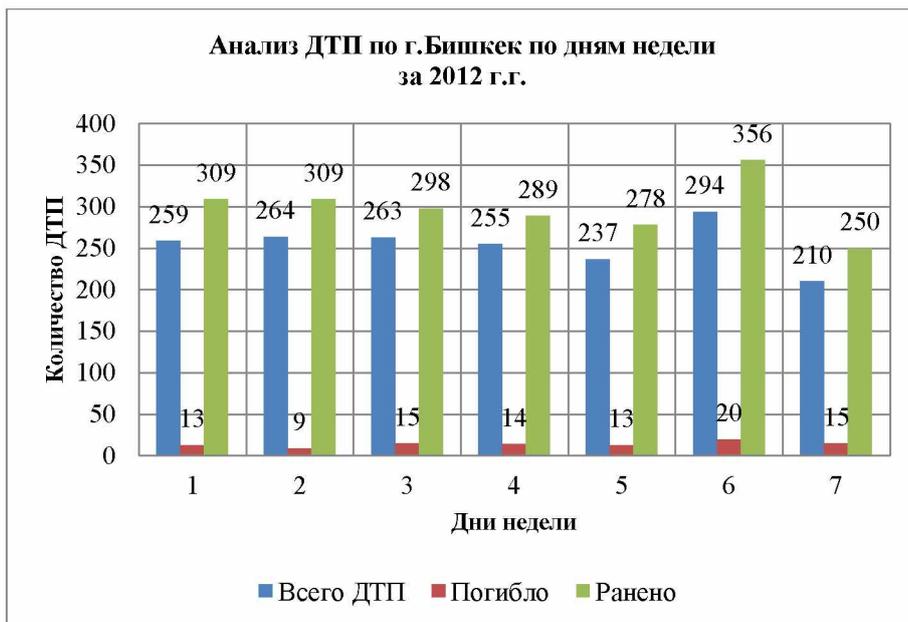


Рисунок 2 - Показатели аварийности по г. Бишкек за 2012 г. по дням недели

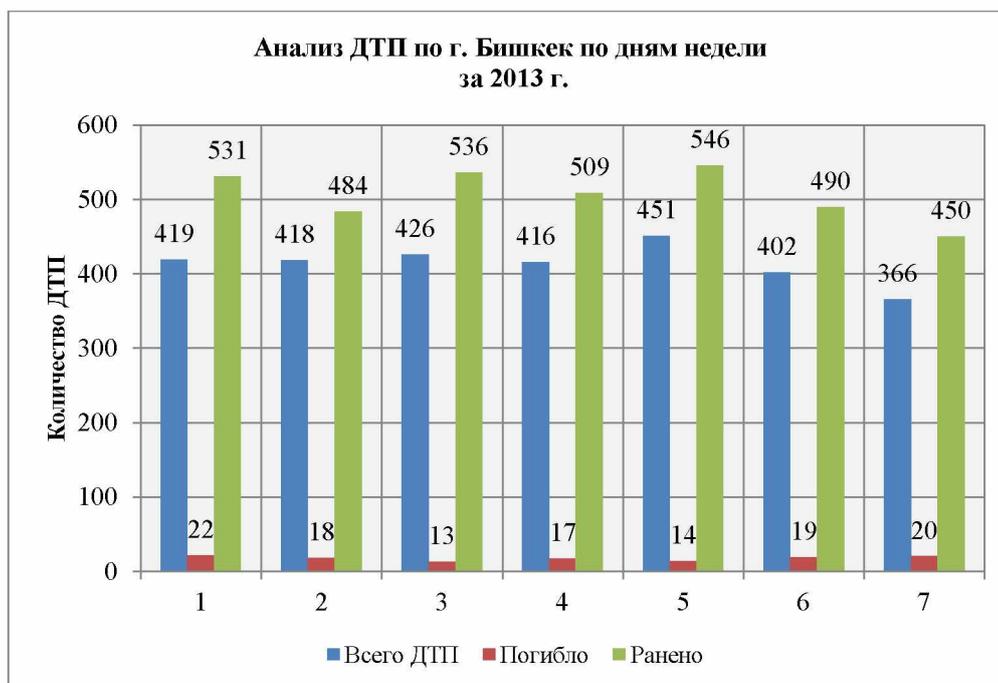


Рисунок 3 - Показатели аварийности по г. Бишкек за 2013 г. по дням недели

Сравнивая статистику ДТП за 2012 г. и 2013 г. видно, что аварийность за 2013 г. увеличилась. При этом наибольшая аварийность приходится на пятницу – 451 ДТП (15,5%) от общего количества ДТП, где погибло 14 и ранено 546 человек, и среду – 426 ДТП (14,7 %) от общего количества ДТП, где погибло 13 и ранено 536 человек (рис. 2,3) [5].

В темное время суток резко повышается опасность движения. Несмотря на то, что объем движения в этот период снижается в 4 – 10 раз, а доля ДТП составляет более 30 % от общего числа [3]. Происшествия в темное время характеризуются большей тяжестью последствий. Основной предпосылкой повышения опасности движения в темное время суток является резкое снижение эффективности зрительного восприятия водителями дороги и окружающей обстановки, обусловливаемое физиологическими особенностями зрения человека. Если учесть, что до 90% информации, на основе переработки которой происходит оценка обстановки, водитель получает при помощи зрения, что становится очевидным снижением надежности его действий в темный период суток и увеличением вероятности отказа в системе ВАДС (рис.4, 5).

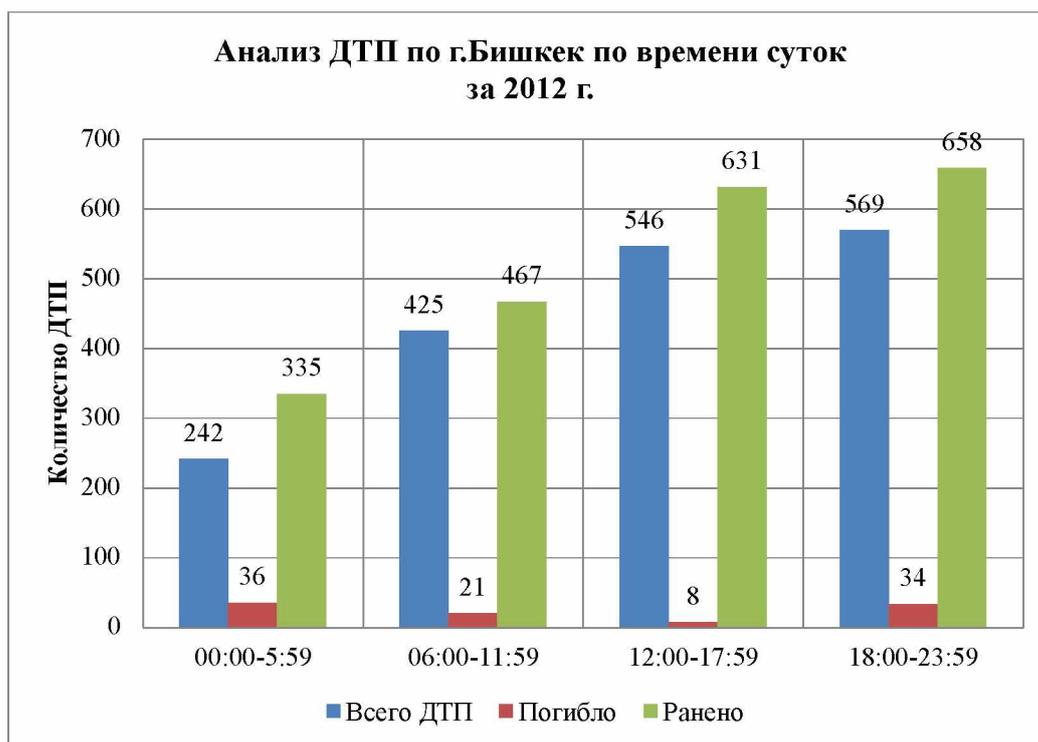


Рисунок 4 - Показатели аварийности по г. Бишкек за 2012 г. по времени суток

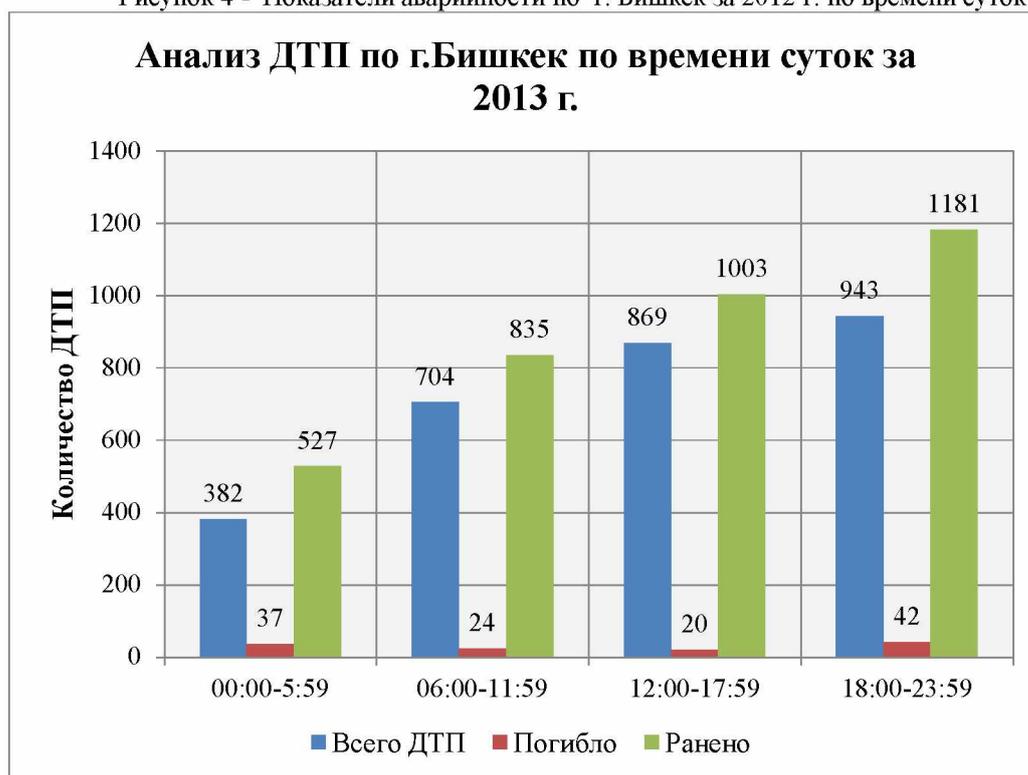


Рисунок 5 - Показатели аварийности по г. Бишкек за 2013 г. по времени суток

Практическое значение анализа ДТП по их видам состоит в сравнении динамики изменения происшествий определенного вида применительно к дороге. Увеличение удельного веса, ДТП – наезд на пешехода в общей структуре ДТП может свидетельствовать об ослаблении надзора за движением, плохой организации движения, отсутствии тротуаров. Тенденция возрастания числа ДТП какого-либо вида должна служить сигналом для углубленного исследования причин этого явления (рис. 6, 7).

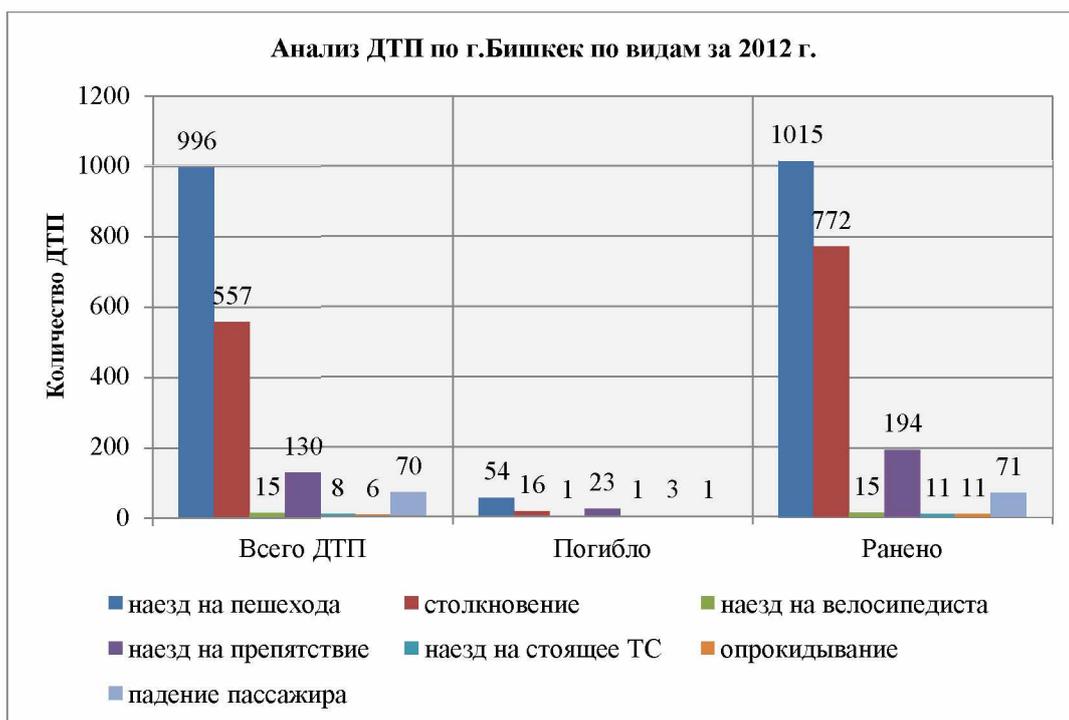


Рисунок 6 - Показатели аварийности по г. Бишкек за 2012 г. по видам

Проблему повышения безопасности дорожного движения можно разделить на несколько составляющих, одна из которых проблема организации движения пешеходов. Среди всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, абсолютное большинство составляют пешеходы. На их долю приходится 54,5 % общего числа погибших и 50,5% - раненых за 2012 год, и 40,7 % общего числа погибших, и 52,1 % - раненных за 2013 год. Анализ ДТП по видам также показывает, что самым распространённым является наезд на пешехода. Ежегодно доля таких ДТП увеличивается. Наибольшее количество ДТП – наезд на пешехода было совершено в 2013 году 59,9% [5].

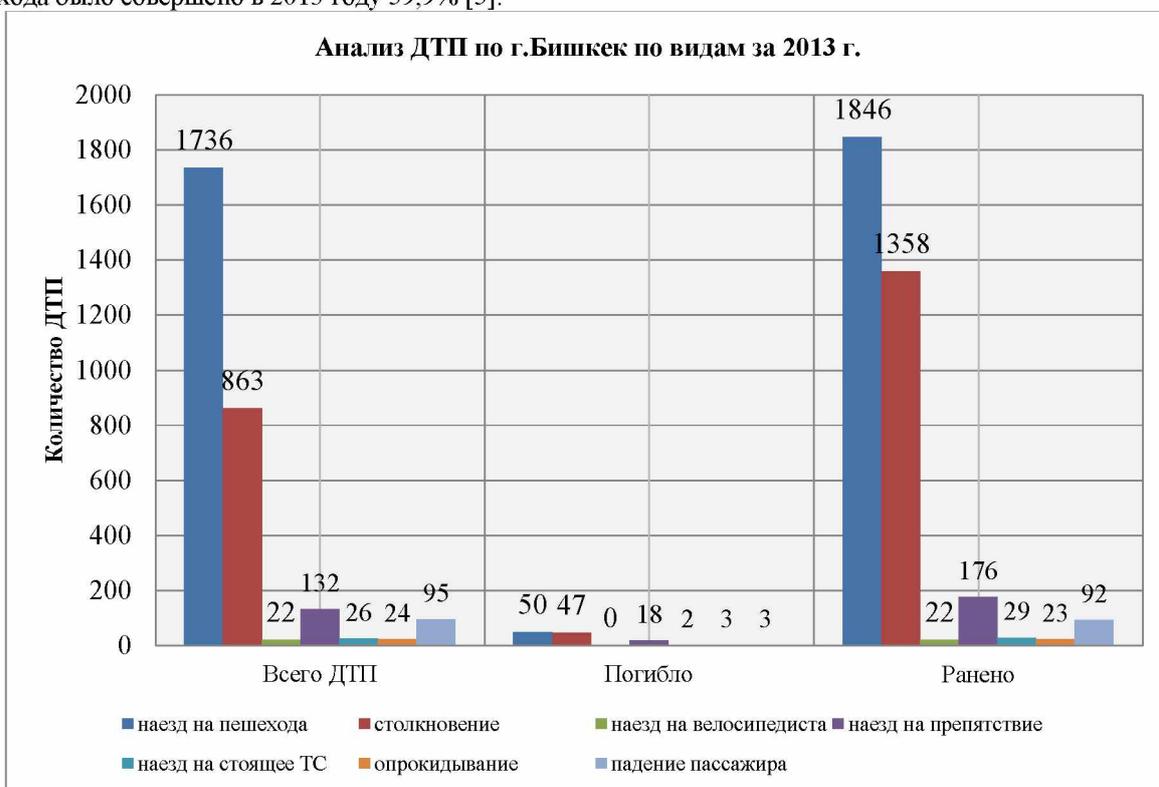


Рисунок 7 - Показатели аварийности по г. Бишкек за 2013 г. по видам

Вывод. Для снижения уровня дорожно - транспортного травматизма и совершенствования деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире уже давно разработаны комплексные меры, включающие в себя самые разные мероприятия, начиная с разработки безопасных конструкций транспортных средств и заканчивая медицинской (спасение пострадавших в ДТП) и образовательной (обучение участников дорожного движения) составляющими.

Литература

1. Бочаров Е.В., Замета М.Ю., Волошинов Е.С. Безопасность дорожного движения. Справочник – М.: Росагропромиздат, 1988. – 284с.
2. Капитанов В.Т., Хилажев Е.Б. Управление транспортными потоками в городах.-М.: Транспорт, 1985.-94с.
3. Могила В.П., Давыдов Л.Н., Конёк Ю.С. Предупреждение ДТП на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1977. – 176с.
4. Проблемы безопасности дорожного движения: Сборник информационных сообщений. – М.: МВД, 2010. – 112с.
5. Справка о проделанной работе Управлением БДД ГУВД г. Бишкек по обеспечению безопасности дорожного движения и охране общественного порядка за 2009- 2013 г.г.