

УДК 656.11

Шамуратов К.Т

Таласский государственный университет

**РОЛЬ СТАТИСТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ПО
ГОРОДУ ТАЛАС В УСИЛЕНИИ БОРЬБЫ С АВАРИЙНОСТЬЮ НА
ТРАНСПОРТЕ.**

В данной работе приведены результаты обработки первичных сведений о дорожно-транспортных происшествиях в городе Талас за последние 10 лет (2000-2009гг) и предлагаемые меры по повышению безопасности движения.

In the given work results of processing of primary data about road transport incidents in town Talas over the last ten years (2000-2009) and offered measures on traffic safety increase are resulted

Обеспечение безопасности движения автомобильного транспорта в настоящее время становится глобальной проблемой всего человечества. В связи с ростом масштабов автомобилизации растет число дорожно-транспортных происшествий и количество пострадавших от них.

Эффективность системы организации дорожного движения находится в прямой зависимости от анализа состояния аварийности, от влияния объективных причин и условий их возникновения.

Вся аналитическая работа должна проводиться исходя из главной цели общегосударственной системы ОБДД – искоренение дорожно-транспортных происшествий.

За последние 10 лет (2000-2009гг) только по городу Талас совершено 195 автомобильных аварий, при которых погибло 47 человек и получили различные телесные повреждения 222 человека [2].

Основным документом, фиксирующим дорожно-транспортные происшествия, являются специальные карточки, в которых по установленной форме регистрируются факторы и причины, способствующие их возникновению. В карточке также указывается место происшествия, дорожные условия, состояние транспортных средств и другие сведения. Первичный документ заполняется непосредственно на месте ДТП инспектором ОБДД и направляется в городской или районный отдел ОБДД, где подтверждается и направляется на дальнейшую обработку.

Исходя из поставленной задачи, были обобщены результаты указанных документов, произведен анализ статистических данных о ДТП по городу Талас за последние 10 лет (2000-2009 гг).

Анализ показывает, что в 2008 году (рис.1) произошло самое меньшее количество аварий – 14 по сравнению с другими годами, где погибли 3 человека, ранено- 18. Коэффициент тяжести последствий (K_T) составил 14,3, который показывает, какое число погибших приходится на 100 пострадавших. Из анализа видно, что ДТП 2004 года являются самыми тяжелыми по сравнению с другими отчетными годами (общее количество ДТП- 20, погибло 7 чел., ранено 19 чел., $K_T = 26,9$).

Анализ по месяцам (рис.2) показывает, что самыми неблагоприятными месяцами по аварийности являются май, октябрь и ноябрь, когда возникли, соответственно 24, 25 и 20 ДТП. ДТП самой большой степени тяжести совершены в январе (общее количество ДТП-15, погибло -6 чел., ранено -13 чел., $K_T = 31,6$).



Рис.1.

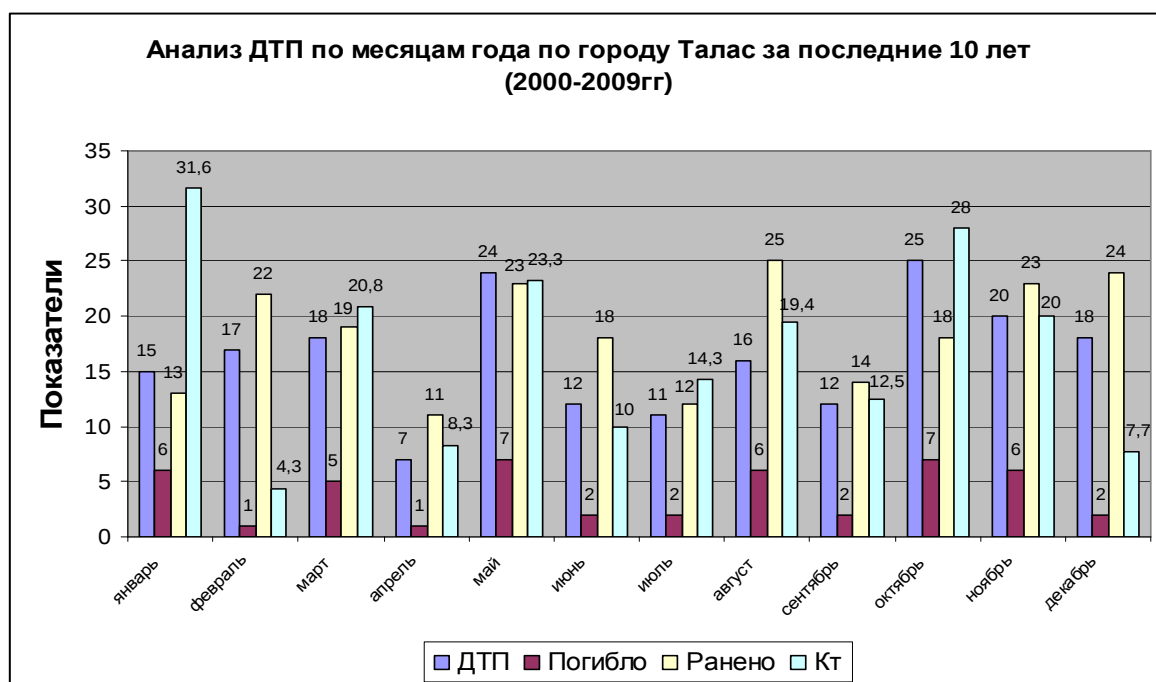


Рис.2.

За последние 10 лет из 195-ти случившихся ДТП, если взять по дням недели (рис.3), только по четвергам совершено 45 ДТП, при которых погибло 10 человек и ранено 52 человека. Удельный вес ДТП по четвергам составляет 23,1% от общего количества. Коэффициент тяжести последствий от ДТП (K_T) составил 16,1.

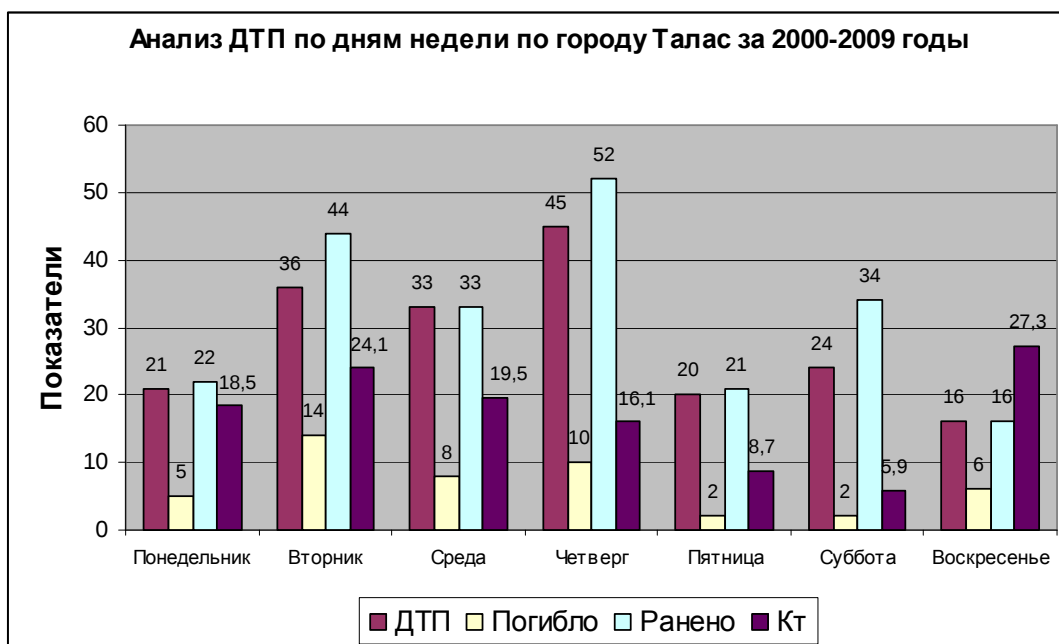


Рис.3.

На основании анализа можно выявить основные причины возникновения ДТП по городу Талас. Такими являются причины, представленные в таблице 1:

Таблица 1

№	Причины	Количество			Коэфф. тяжести Кт	Удельн. вес от общего колич.
		ДТП	Погибшие	Раненые		
1	Нетрезвое состояние водителя	15	6	21	22,2	7,7
2	Нетрезвое состояние пешехода	15	7	8	46,6	7,7
3	Водитель скрылся с места происшествия.	37	8	30	21,1	19,0
4	Несоблюдение очередности проезда перекрестка	6	0	29	0	8,2
5	Неосмотрительность водителя	60	16	72	18,2	30,7
6	Неосмотрительность пешехода	28	4	25	13,8	14,4
7	Несоблюдение правил маневрирования	20	4	34	10,5	10,2
8	Превышение скорости	4	2	3	40	2,1
Итого		195	47	222	17,5	100

Дорожно-транспортные происшествия в городе Талас, совершенные по воскресеньям за последние 10 лет, оказались наиболее тяжкими, $K_T = 27,3$ (ДТП 16, погибло 6 и ранено 16 человек).

Из 195-ти ДТП, совершенных за последние 10 лет (табл.1), 60 ДТП возникли из-за неосмотрительности водителя, когда погибли 16 чел., ранено 72 чел., $K_T=30,7$.

В 37-и случаях водители скрылись с места происшествия.

ДТП в 28 -и случаях были совершены по неосмотрительности пешехода, где имеет место число погибших – 4 чел. и ранено 25 человек.

Следует отметить, что по совершенным в 15 -и случаях ДТП были виноваты водители и пешеходы в нетрезвом состоянии.

За последние 10 лет имеют место следующие виды ДТП:

- наезд на пешехода;
- наезд на велосипедиста;

- наезд на препятствие;
- наезд на гужевой транспорт;
- столкновение;
- опрокидывание, потеря управления.

Из этих видов ДТП (рис.4) наезд на пешехода имеет рекордное число – 121 случаев, когда число погибших составило 33 человека и раненых 99 чел. Коэффициент тяжести составил 25,0.

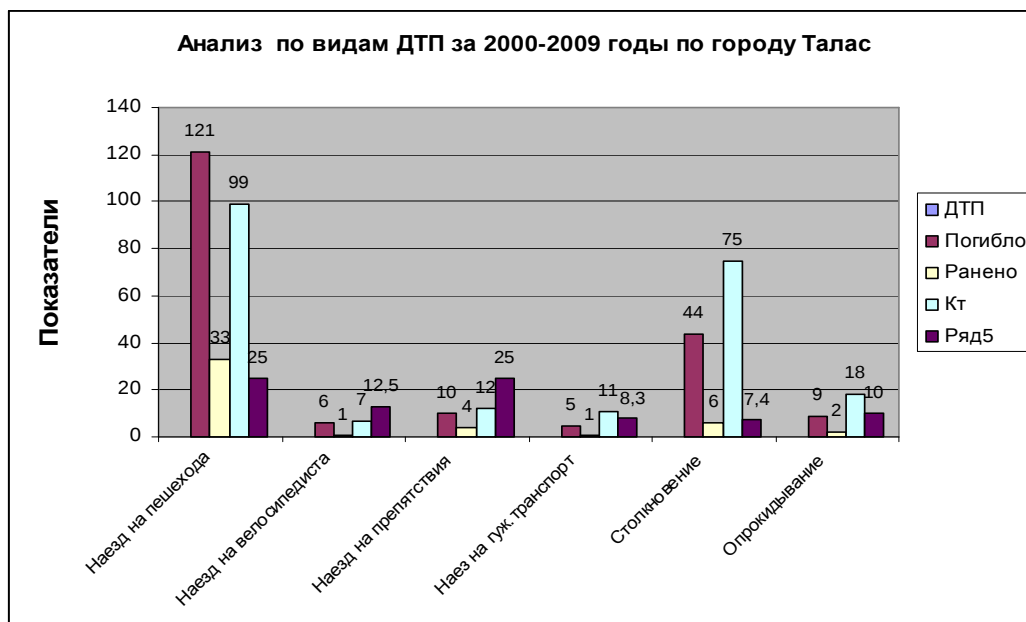


Рис.4.

Столкновение автомобилей произошло 44 раза, при этом погибло 6 человек и ранено 75 чел., $K_t = 7,4$. Наезд на препятствия составляет 10 случаев, при которых погибло 4 человека и ранено 12 чел., 9 случаев приходится на опрокидывание и потерю управления ТС. Шесть случаев – на наезд на велосипедиста и 5 случаев – на наезд на гужевой транспорт. Из всех видов ДТП наезд на пешехода имеет наибольшую степень тяжести происшествия - 62,1.

При разработке мероприятий по повышению организации и безопасности дорожного движения органам ОБДД МВД и другим органам необходимо полнее учитывать результаты анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях, их причин, места возникновения. Так, следует усилить профилактические работы по обеспечению безопасности дорожного движения в мае, сентябре, октябре и ноябре месяцев каждого года, вести борьбу с нарушителями правил дорожного движения, особенно необходимо искоренить управление автотранспортом в нетрезвом состоянии.

Рейды со стороны органов ОБДД по проверке работы автомобилей на линии, таких как «Пьяный водитель», «Внимание: дети», «Крутые тачки», «Осторожно: пешеход» и другие, следует провести по вторникам, средам и четвергам каждой недели, так как наблюдалось в эти дни наибольшее количество ДТП. Для предотвращения случаев, когда водители скрываются с места происшествия, необходимо ужесточить работу по контролю на линии, повысить уровень подготовки водительских кадров, а также вести действенную работу по агитации и пропаганде безопасности дорожного движения.

Таким образом, статистика ДТП по всей совокупности может оказать помощь соответствующим органам по обеспечению безопасности дорожного движения, прогнозировать возможность возникновения ДТП, на этой основе разработать меры по их предотвращению.

Литература:

1. Волошин Г.Я. и другие Анализ дорожно-транспортных происшествий. -М.:

Транспорт, 1990.

2. Годовой отчет ОБДД УВД Таласской области за 2009 год.

3. Клинковштейн Г.И., Афанасьев М.Б. Организация дорожного движения. -М.: Транспорт, 2001.

4. Коноплянко В.И. Организация и безопасность движения. -М., Высшая школа, 2007.