

ЭКСПЕРТИЗА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ВЛИЯЮЩИХ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Нурсейт Канат Қайратұлы

arpabekov_m@mail.ru

Студент специальности 5В2090100 -«Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта» ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель - М.И.Арпабеков

Действующая в Республики Казахстан государственная система обеспечения безопасности дорожного движения состоит из большого числа разнообразных элементов. Правовая основа организации дорожного движения состоит из Конституции Республики Казахстан, Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях, Гражданского кодекса Республики Казахстан, Уголовного кодекса Республики Казахстан, Закона о безопасности дорожного движения, Правил дорожного движения Республики Казахстан и других нормативных правовых актов.

Автомобильный транспорт Казахстана является составной частью единой транспортной системы страны. Транспорт всегда был и является важным фактором развития любого государства. Опыт мировой практики показал, что экономический рост любого государства невозможен без опережающего развития транспортной системы.

Однако, в силу своей специфики автомобильный транспорт представляет серьезную угрозу для жизни, здоровья и имущества граждан. В связи с этим, важной частью транспортной политики любого государства должно быть постоянное совершенствование условий для обеспечения безопасности дорожного движения

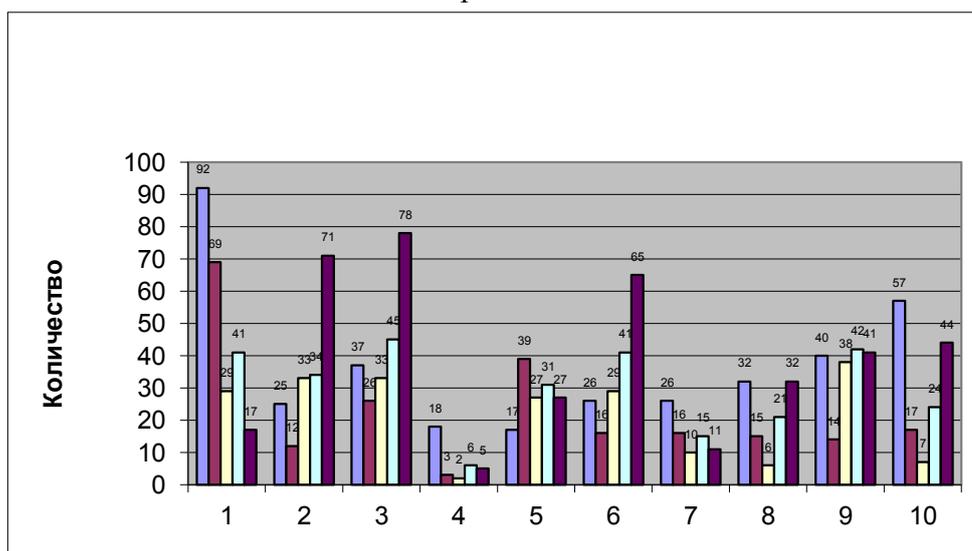


Рисунок 1 – Гистограмма распределения нарушений ПДД водителями, приведших к ДТП (по данным УДП ГУВД г.Астана) за период с 2015-2017 годы

В отрезке времени, непосредственно предшествующем дорожно-транспортному происшествию, и в процессе его развития, влияние каждой из причин неодинаково. В каждой фазе развития ДТП можно выделить одну главную, ведущую причину. В последующих фазах происшествия эта причина может стать второстепенной, сопутствующей, а главной становится та, которая в первой фазе являлась сопутствующей. При анализе дорожно-транспортного происшествия необходимо выявить все причинно-следственные связи. В противном случае установление первопричины происшествия затруднительно, а подчас и

невозможно. Немаловажное значение при этом имеет выявление обстоятельств, предшествовавших дорожно-транспортному происшествию. Во многих случаях предпосылки для ДТП создаются намного раньше самого происшествия [1].

По материалам мировой статистики распределение причин ДТП примерно следующее:

из-за неправильных действий человека 60-70 %;

из-за неудовлетворительного состояния дороги и несоответствия дорожных условий характеру движения 20-30 %;

из-за технической неисправности автомобиля 10-20 %.

В Республике Казахстан ситуация на автомобильных дорогах в течении длительного времени остается достаточно напряженной. Дорожная статистика показывает, что в дорожно-транспортных происшествиях ежедневно погибают 10-12 человек и более 40 человек получают тяжелые увечья [2-4]. На каждую тысячу транспортных средств приходится в среднем 61 дорожно-транспортных происшествий. Количественные показатели дорожно-транспортных происшествий последних лет в г. Астана не могут свидетельствовать о каких-либо положительных тенденциях в сложившейся ситуации.

Современная статистика указывает, что по вине водителей совершается 75-80% ДТП. Если исключить происшествия, совершаемые в нетрезвом состоянии, то не менее 45-50% связаны с недисциплинированностью или ошибками водителей.

Так как более половины аварий на автомобильных дорогах происходит по вине водителей, в данной работе рассмотрена статистика дорожно-транспортных происшествий по вине водительского персонала.

Распределение дорожно-транспортных происшествий по причинам, обусловленным виной водительского персонала показана на рис. 1.

Обозначения: 1 – превышение скорости, 2 – выезд на полосу встречного движения, 3 – несоблюдение очередности проезда, 4 - не предоставление беспрепятственного проезда транспортных средств пользующихся преимущественным правом проезда, 5 – нарушение правил маневрирования, 6 – нарушение правил проезда пешеходных переходов, 7-неподчинение сигналам регулирования, несоблюдение требований дорожных знаков или разметки, 8 – несоблюдение дистанции, 9 - управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, 10 – иные нарушения правил дорожного движения.

Здесь превалирует низкий уровень квалификации водителей. Далее следуют, грубые нарушения Правил дорожного движения, прежде всего проезд перекрестков, в том числе на запрещающие сигналы светофоров, неправильное маневрирование, проезд пешеходных переходов, проезд остановок общественного транспорта, выезд на полосу встречного движения, несоблюдение дистанции, превышение скорости движения и т. п. И, наконец, большое количество аварий совершается водителями в нетрезвом состоянии.

Анализ гистограммы распределения нарушений правил дорожного движения водителями по г. Астана за последние пять лет (рис. 1) показал, что в 2017 году увеличилось количество аварий в сравнении с 2015 годом по причине выезда на полосу встречного движения в 2,8 раза, из-за несоблюдения очередности проезда в 2,1 раза, по причине нарушения правил проезда пешеходных переходов в 1,7 раза.

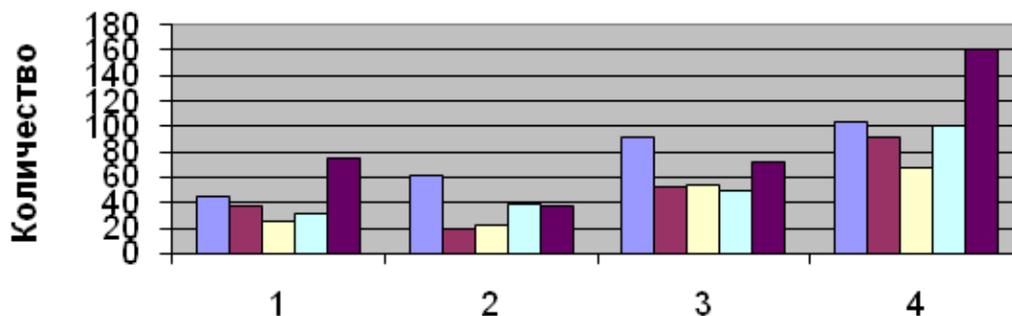


Рисунок 2 – Гистограмма распределения дорожно-транспортных происшествий, допущенных водителями в зависимости от стажа работы (по данным УДП ГУВД г. Нур-Султан)

Обозначения: 1 – количество водителей со стажем работы до трех лет, 2 – со стажем от трех до пяти лет, 3 – со стажем от пяти до десяти лет, 4 – со стажем более десяти лет.

Анализ (рис.2) показывает, что увеличилось количество водителей, совершивших дорожно-транспортные происшествия, со стажем до трех лет, а также водителей со стажем более десяти лет. Причины ДТП, совершаемых молодыми водителями, заключаются в недостатке опыта вождения и недостаточном знании правил дорожного движения. Увеличение количества ДТП, совершаемых водителями со стажем более десяти лет, объясняется рядом факторов. И, прежде всего это психофизиологические качества водителей, которые с возрастом ухудшаются.

Виновниками большинства аварий на дорогах являются сами водители. Не снимая с них ответственности за нарушения правил дорожного движения, можно назвать ряд других причин, ведущих к дорожно-транспортным происшествиям. Это высокая интенсивность движения в г. Астане, низкая пропускная способность некоторых направлений, недостаточное количество полос, узкие проезжие части и т. д., которые ведут к быстрому утомлению, снижению внимания и увеличению времени реакции водителей.

Борьба с аварийностью на автомобильном транспорте предусматривает проведение комплекса мероприятий по улучшению условий движения, совершенствованию конструкции транспортных средств и их технического состояния, повышению квалификации и укреплению дисциплины водителей, организованности других участников движения. Особое место среди профилактических мероприятий принадлежит исследованию причин ДТП и сопутствующих факторов. Вскрыть эти причины и установить факторы, способствующие возникновению и развитию ДТП, можно лишь путем детального исследования дорожной обстановки и ее изменений.

Для того чтобы влиять на безопасность дорожного движения необходимо достоверное и точное знание причин дорожно-транспортных происшествий, основанное на методах анализа, учитывающих человеческий фактор, местные условия и особенности развивающейся столицы Казахстана г.Астаны.

Список использованных источников

- 1 Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения. М. Транспорт, 1991 г.
- 2 Бекмаганбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстана. Этапы становления и развития. Алматы, 2003 г.
- 3 Баубеков А.А., Арпабеков М.И «Специальный курс по вождению автомобилей», По рекомендацию Министерства образования и науки Республики Казахстан для организаций начального и среднего профессионального образования выпущено учебное пособие изд. «Фолиант», Астанва-2007.- 198с.,1000экз.

4 М.И.Арпабеков, А.Б. Бобеев «Совершенствование системы государственного регулирования дорожного движения». Материалы республиканской научно-практической конференции «Социально-экономические и исторические предпосылки и приоритеты развития Павлодарского Прииртышья», посвященной 70-летию Павлодарской области. Изд.«КЕРЕКУ» Павлодарского государственного университета им. С.Торайгырова, Павлодар 2008.- С.175-179.