

Научный руководитель: Сотникова Анна Николаевна
к.г.н., преподаватель ФСПО НАН ЧОУ ВО Академии ИМСИТ
Бурлака Даниил Юрьевич
студент 18-СПО-ПД-02 НАН ЧОУ ВО Академии ИМСИТ

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье автор рассматривает безопасность дорожного движения в условиях угрозы для здоровья людей. Меры обеспечения безопасности, соблюдение ПДД.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, ПДД, ДТП, травмы.

Безопасность дорожного движения — комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности всех участников дорожного движения. По российскому законодательству безопасность дорожного движения — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) — явление, созданное во время движения по дороге автомобиля или любого другого транспортного средства, при котором погибли или были ранены люди, повреждены транспортные средства, грузы, либо причинён иной другой материальный вред. То есть исключаются, дорожные происшествия с участием только пешеходов (упал на дороге, сбит толпой и т. п.)

Любые другие дорожные события являются слишком опасной угрозой здоровью людей во всём мире. Большой вред от дорожно-транспортных инцидентов преобладает ущерб от всех других (кораблей, самолётов, поездов, и т. п.) вместе взятых. Дорожно-транспортные происшествия являются одной из главнейших мировых угроз здоровью и жизни людей. Проблемы усугубляется и тем, что пострадавшие в авариях — как правило, молодые и здоровые (до аварии) люди. Под данным ВОЗ, в мире ежегодно в дорожных авариях погибают 1,3 млн человек и около 52 млн получают травмы.

Больше 25000 человек погибает на российских дорогах, и более 46000 на дорогах США, в подсчёте на число автомобилей эти цифры обозначают в год 75 погибших в ДТП на территории России или 15 погибших в США на каждые 90 000 автомобилей. По статистике, с начала XX века на всех

дорогах США погибли в ДТП более двух с половиной миллионов человек, что превосходит все потери США (680 000) во всех военных конфликтах (с 1776 года).

После анализов дорожной безопасности, выявляется фактор, влияющий на тяжесть ДТП. Не каждое ДТП является «неизбежной случайностью» — так, по статистике, около 7% летальных ДТП являются самоубийствами, а некоторое количество ДТП являются убийствами.

Также, выявлено множество других факторов, влияющих на вероятность ДТП, ответственность за которые несут участники дорожного движения, поэтому в настоящее время практически не используется распространенная ранее формулировка «несчастный случай на дороге», «снимающая» ответственность с участников ДТП.

Разновидности ущерба: Самый наиважнейший и очевидный вид ущерба — это гибель. Но все же, определение смертности в ДТП зависит от произвольно введённых критериев. В США, например, есть специальная система анализа смертности от ДТП, считается смерть участника дорожной аварии в 30-дневный период после аварии (в различных штатах- до года). К частности, если у водителя случился не смертельный сердечный приступ, в результате чего произошло ДТП и он погиб- то это будет считаться, как смерть от ДТП. Однако, если было установлено, что в результате приступа водитель погиб еще до аварии - то эта смерть не будет считаться смертью от ДТП.

Критерий 30-дневного срока, конечно, несколько произвольный, но вынесение решений о причине смерти от ДТП иным образом сильно затруднено. Такой масштаб далеко не совершенен — человек пострадавший от ДТП, может умереть в больнице от неправильного лечения или банальной пневмонии, и это будет зафиксировано как смерть от ДТП, или наоборот, несколько месяцев цепляться за жизнь, но в конце концов умереть — и это не будет зафиксировано как смерть от ДТП, но в целом, такой критерий сейчас признан и используется в серьёзных статистических исследованиях.

В США и Европе, в системах регистрации анализа смертности от ДТП считается смерть участника дорожной аварии в 30-дневный период после аварии. В России с 01.01.2009: г. установлен 30-период до 01.01.2009 г. погибшими в ДТП считались лица, скончавшиеся в течение 7-ми суток с момента ДТП).

Действительно со странами с высоким уровнем жизни, в большинство от ДТП на месте, не дождавшись квалифицированной первой медицинской помощи, где имеется служба «Скорой помощи», почти большая часть смертей от ДТП происходит уже в мед. учреждениях, после попыток врачей

справиться с несовместимыми с жизнью повреждениями. Однако, «30-дневный» критерий используется не во всех странах, например, в Италии — погибшим в ДТП считается тот, кто умирает в течение 8 суток после него, в Греции — в течение 3 суток, в Испании — в течение 24 часов, а в некоторых штатах США погибшим в ДТП считается тот, кто умирает после ДТП в течение одного года. Естественно соотносить такую статистику не очень корректно.

Среди других факторов, затрудняющих измерение смертности — ошибки и даже намеренные скрытие результатов регистрирующими (как правило, полицейскими) службами.

Также, было установлено, что даже в достаточно благополучной и законопослушной Голландии, в период с 1995 по 2001г. полиция не сообщила о 8% смертей в случае аварий. В менее благополучных странах можно ожидать меньше аккуратности в регистрации смертности.

Вышеперечисленные факторы усложняют анализ и сравнение данных по смертности между разными странами.

Виды ДТП

Помимо упомянутых происшествий на дорогах, также открываются виды ДТП: Наезд на пешехода, на препятствие, на стоящее транспортное средство, на гужевой транспорт. Каждый вид опасен по-своему.

Наезд на пешехода – инцидент при котором автомобиль или иной транспорт наехал на человека или он сам наткнулся на него.

Наезд на велосипедиста – столкновение велосипедиста машиной или толчок со стороны велосипедиста.

Наезд на препятствие - происшествие, при котором транспортное средство сбilo или зацепило неподвижный предмет.

Травмы

Слишком сложно установить, сколько людей получили травмы в результате ДТП. Выше сказано, сколько сложностей может быть с определением смертности от ДТП, а найти и измерить количество и степень травм ещё сложнее.

Незначительные травмы, такие как: ссадины, ушибы, поверхностные ранения и т. д., то и дело не учитываются вовсе, а проведённое в Нидерландах сравнение числа госпитализированных пострадавших по данным и информации полиции, показало, что полицией рассматривается только порядка 35% пострадавших.

Меры обеспечения безопасности

Обустройство автомобилей защитными средствами: подушками безопасности, ремней безопасности, детских кресел, а также подголовников и

усиливающих элементов в задней, передней и боковых частях кузова.

Соблюдений и изучений правил дорожного движения.

Впоследствии

Чаще всего, на дорожной полосе с односторонним движением в каждую сторону высока вероятность самых тяжелых аварий вследствие лобовых столкновений при обгоне машин или выезда на встречную полосу по многим причинам: неисправности автомобиля, потери контроля со стороны водителя из-за недосыпания или нездоровья. Однако, интенсивность дорожного движения на таких дорогах, как правило, не велика.

Присутствие разделительной полосы или разделительного (барьерного) ограждения лобовое столкновение исключается. Но в случае с разделительным ограждением появляется вероятность столкновения автомобиля с этим ограждением, что в некоторых случаях приводит к не менее тяжелым последствиям.

Конструкция дороги основывается на исключении появлений людей или животных на проезжей части, резкость снижает вероятность столкновений с ними. Первым делом это касается автомобильных дорог I технической категории (автомагистралей), на которых не обязаны быть пешеходные переходы в одном уровне с проезжей частью.

Выделение дополнительных полос для остановки и стоянки автотранспорта, а также для подготовки к поворотам налево или направо уменьшает шанс наезда на стоячие или движущиеся с умеренной скоростью автомобили.

Оборудование перекрестков светофорами снижает вероятность столкновения автомобилей пересекающихся направлений и упрощает переходить проезжей части пешеходами.

Основная статья:

Правила дорожного движения

Правила дорожного движения детально описывают условия надёжного движения. Огромный интерес уделяется ограничению скорости.

Следует соблюдать интервал движения.

Соблюдение правил дорожного движения является основным условием устранения ДТП.

Обеспечение безопасности дорожного движения возможно на Госавтоинспекцию МВД России.

Список литературы.

1. СНиП 2.05.02 – 85 «Автомобильные дороги».
2. Г.И. Клинковштейн «Организация дорожного движения».
3. В.И. Коноплянко «Организация и безопасность дорожного движения».
4. Ставичай Ю.А. «Транспортные системы городов».
5. Боровский Б.Е. «Безопасность движения автомобильного транспорта».