

УДК 656.142

## **ПРОБЛЕМА СОХРАНЕНИЯ АВАРИЙНОСТИ ПЕШЕХОДОВ НА ФОНЕ УЛУЧШЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

А.В. Косолапов, к.т.н., доцент кафедры автомобильных перевозок,  
А.А. Реветнев, аспирант кафедры автомобильных перевозок,  
А.Ю. Андриянов, аспирант кафедры автомобильных перевозок,  
Кузбасский государственный технический университет  
имени Т.Ф. Горбачева,  
г. Кемерово

Ежедневно почти все жители нашей страны являются пешеходами. Быть пешеходом в условиях современных значений характеристик транспортных потоков – является ответственным выбором. Риски оказаться в аварийной ситуации присутствуют и у пешеходов, и у водителей тех самых транспортных средств, формирующих автомобильное движение. К сожалению, довольно часто виновными в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) являются сами пешеходы, оказывающиеся в ситуациях, которые провоцируют неизбежный конфликт самих пешеходов с отдельными транспортными средствами или с непрерывными транспортными потоками.

Для Госавтоинспекции работа по предупреждению аварийности с участием пешеходов всегда является одним из приоритетных направлений деятельности, ведь каждое третье ДТП, в котором пострадали или погибли люди, происходит с участием пешеходов [1].

Как известно, пешеходы – самая многочисленная, но при этом самая незащищённая и уязвимая категория участников движения дорожного движения. По сравнению с водителями и пассажирами, они физически никак не защищены, и ДТП с их участием зачастую приводит к самым тяжёлым травмам, в том числе и несовместимым с жизнью.

Только относительно недавно доля погибших в ДТП пешеходов стала меньше, чем водителей. Тем не менее, они по-прежнему составляют более 1/3 от всех погибших, с ними связано 35 % всех ДТП, и эти ДТП характеризуются наибольшей тяжестью последствий.

В Российской Федерации в последние годы достигнуты вполне ощутимые позитивные сдвиги практически по всем основным показателям безопасности дорожного движения. Так, достигнута принципиально устойчивая тенденция на снижение и числа ДТП (на 22 % по сравнению с 2005 г.), и числа погибших (на 43 % по сравнению с 2003 г.), и числа раненых (на 24 % по сравнению с 2007 г.) – см. рис. 1-3 [2].

Такое сравнение произведено с наиболее экстремальными данными, зафиксированными с начала XXI века.

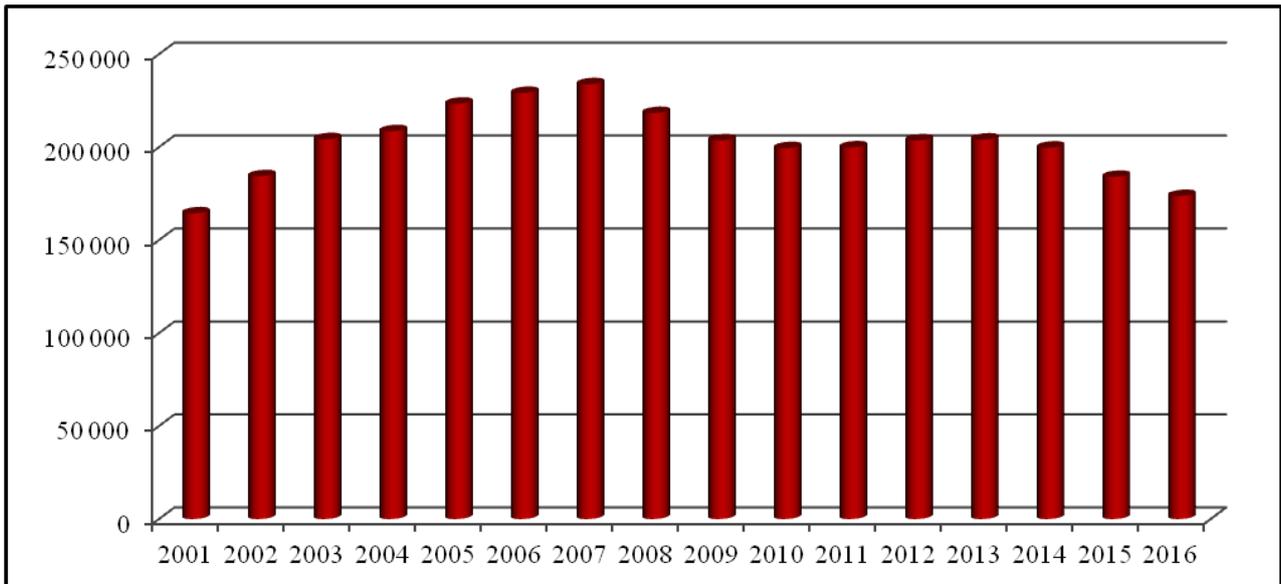


Рисунок 1 – Динамика числа ДТП в Российской Федерации

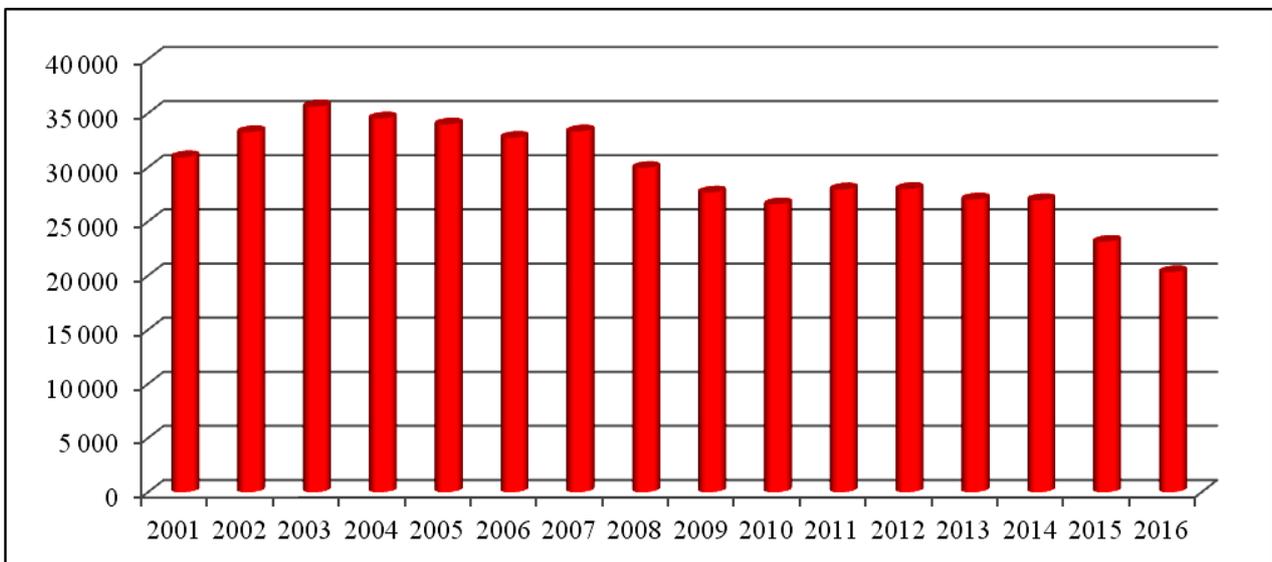


Рисунок 2 – Динамика числа погибших в ДТП в Российской Федерации

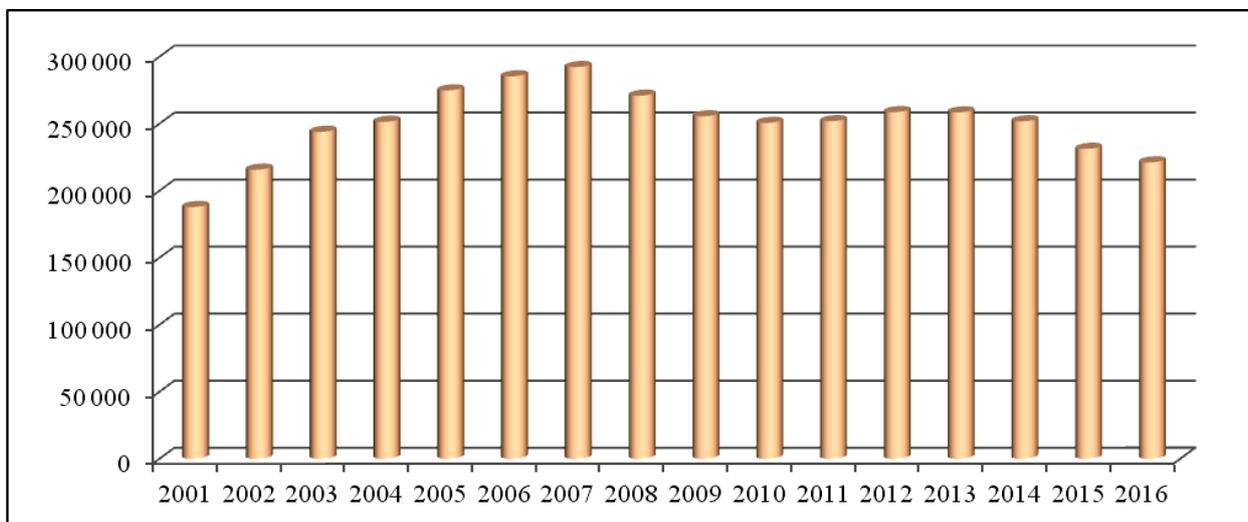


Рисунок 3 – Динамика числа раненых в ДТП в Российской Федерации

К сожалению, на фоне этих позитивных тенденций очевидны проблемы, которые в последние годы только обостряются. К ним относятся рост аварийности из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств, вследствие неудовлетворительных условий содержания и обустройства улично-дорожной сети, и рост аварийности, связанной с пешеходами. Особенное беспокойство вызывает ситуация с пешеходами.

Сложившееся положение с организацией пешеходного движения в наших городах, продиктованное историческими условиями, не может в настоящее время полностью обеспечить саму систему безопасности пешеходов. Бурный рост уровня автомобилизации, получение возможности движения по дорогам достаточно большого количества не вполне готовых соответствовать современной динамике дорожного движения неопытных водителей и, самое главное, сохранение движения в ОДНОЙ плоскости транспортных и пешеходных потоков, формирует саму возможность конфликтов этих участников движения. Российские пешеходы и автомобилисты сосуществуют в условиях принципиального конфликта. В наших городах преобладают многополосные улицы с НАЗЕМНЫМИ пешеходными переходами.

К сожалению, сегодня, даже в самых благополучных с точки зрения финансирования системы организации дорожного движения городах страны, применяются переходы только такого типа, а снимающие потенциальную проблему конфликта движения в одной плоскости надземные и подземные переходы отсутствуют. Специалисты вынужденно констатируют несколько причин и факторов, провоцирующих аварийность с пешеходами. Сюда относят и правовые аспекты (несоблюдение и даже незнание участниками дорожного движения Правил этого движения), и поведенческие (опасное вождение, иногда полное отсутствие транспортной культуры пешеходов и водителей), и планировочные (сложившуюся инфраструктуру улично-дорожной сети).

Анализ во многих регионах нашей страны действующих нормативов, предъявляющих требования к безопасному размещению и обустройству пешеходных переходов, выявил не полное соответствие современным условиям динамичного города. В связи с этим Госавтоинспекцией разрабатываются предложения по реализации новых стандартов, положительно зарекомендовавших себя в странах с высоким уровнем автомобилизации.

Необходимо заметить, что даже кажущиеся кардинальными мерами – подземные и надземные переходы – иногда крайне неудобны для самых уязвимых категорий пешеходов. Таким образом, проблема организации движения пешеходов в ближайшие годы выйдет на первый план в любом городе России, в котором социальные вопросы качества жизни населения будут приобретать первостепенную важность.

Одной из главных причин аварийности пешеходов, как уже говорилось, является совпадение в одной плоскости движения и самих пешеходов, и транспортных средств. Анализ статистики такого вида ДТП, как наезд на пешехода в масштабе всей страны, позволяет сделать следующие выводы.

Наибольший конфликт возникает при возникновении необходимости у пешехода пересечь проезжую часть.

Пешеход, как участник движения, являющегося процессом конфликта интересов разных субъектов, находится под защитой закона при переходе в установленных, специально выделенных местах – пешеходных переходах. Существующая транспортная инфраструктура не всегда позволяет выполнить это требование, и, поэтому, две трети (64,29 %) всех ДТП с участием пешеходов происходят **вне** этих переходов (как говорят эксперты, в неположенных местах). При этом тяжесть последствий таких ДТП вне переходов (11,98) в 3,2 раза выше, чем тяжесть последствий ДТП на переходах (3,75) – см. рис. 4 и 5.



Рисунок 4 – Доли ДТП с пешеходами по месту совершения

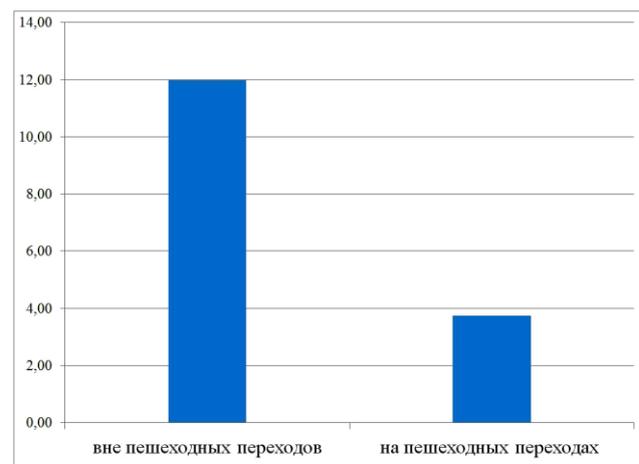


Рисунок 5 – Степени тяжести ДТП с пешеходами по месту совершения

В практике организации движения применяется две принципиальные разновидности наземных пешеходных переходов – регулируемые и нерегулируемые [3]. На первых происходит принудительное разделение по времени присутствия на проезжей части поочередно пешеходов и транспортных средств. Вторые, к сожалению, в силу конструктивных причин, не могут обеспечить такое разделение, что приводит к гораздо более высокой частоте получения травм и гибели пешеходов.

Так, из всех ДТП, совершённых непосредственно на переходах, на нерегулируемых пешеходных переходах происходит 73 % всех наездов на пешеходов со степенью тяжести 4,04. В то время как на регулируемых пешеходных переходах степень тяжести ДТП составляет 2,93 (что на четверть меньше) – см. рис. 6 и 7.

Но самые печальные последствия приносят ДТП с участием пешеходов, происходящие на загородных автомобильных дорогах. Степень тяжести на них достигает 10,53, свидетельствующее, что более чем каждый десятый пострадавший пешеход, к сожалению, погибает в результате ДТП.

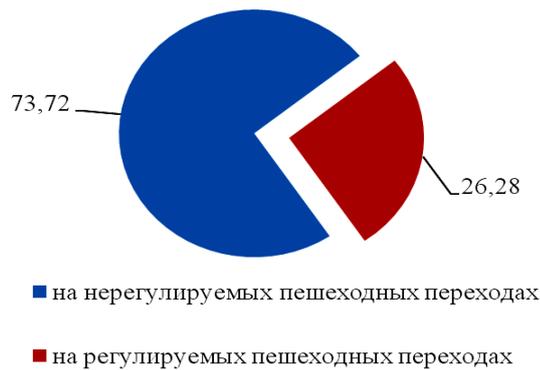


Рисунок 6 – Доли ДТП с пешеходами на разных типах переходов

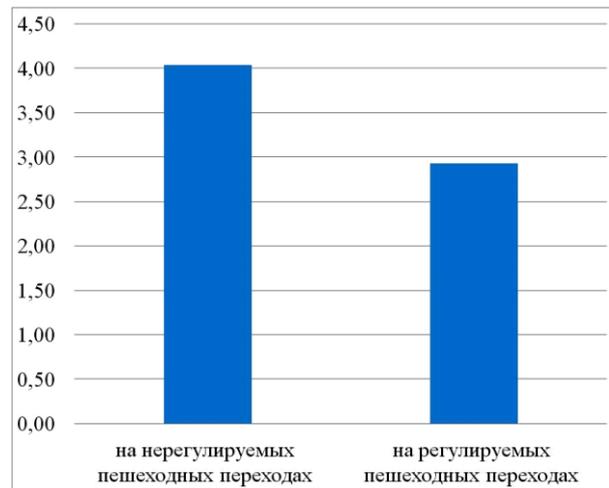


Рисунок 7 – Степени тяжести ДТП с пешеходами на разных типах переходов

Экспертами названы основные причины травматизма, связанные с условиями передвижения пешеходов по дорогам [1]:

- несоответствие действующих требований по безопасности для *одноуровневых* пешеходных переходов современным скоростным режимам движения;

- использование нерегулируемых пешеходных переходов на многополосных дорогах, которые не позволяют водителям из второй и третьей полосы увидеть пешехода, вступившего на переход;

- отсутствие у пешеходных переходов элементов активной безопасности для принудительного снижения скорости движения автомобилей при подъезде к пешеходному переходу;

- превышение показателей интенсивности транспортных потоков для многих нерегулируемых и регулируемых наземных пешеходных переходов, что требует строительства подземных или надземных пешеходных переходов;

- недостатки в обустройстве автомобильных дорог: отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек и ограждений, а также недостатки, связанные с их зимним содержанием (наличие снежных валов в зоне пешеходных переходов и треугольников видимости), что вынуждает пешеходов идти по проезжей части, при этом они, как правило, выбирают не более безопасную, а более удобную для ходьбы сторону дороги, которая может оказаться на стороне попутного движения, что часто приводит к тяжёлым последствиям.

### Список литературы:

1. Безопасность пешеходов [Электронный ресурс] // Режим доступа : <http://www.gibdd.ru/about/social/pravo-peshehoda/>

2. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Режим доступа : <http://www.gibdd.ru/stat/>

3. Правила дорожного движения с иллюстрациями / А. П. Алексеев. – Москва : Эксмо, 2015 – 160 с.