

Печатнова Е.В., Фирсова К.И. ФГБОУ ВПО «Алтайский государственный университет»

## ВЛИЯНИЕ ВОЗРАСТА ВОДИТЕЛЕЙ НА РИСК ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДТП

Автомобилизация требует решения комплекса вопросов, без которых не может быть обеспечено ее положительное влияние на социальное развитие общества. Как показывает зарубежный и отечественный опыт, усиленный рост автомобильного транспорта наряду с огромным положительным влиянием на экономику, с созданием удобства и комфорта для людей может вызвать ряд негативных последствий, которые особенно ощутимо проявились за последние десятилетия: загрязнения воздушного бассейна отработавшими газами, транспортные заторы, резкое снижение скоростей движения и дорожно-транспортные происшествия (ДТП).

Широко распространено мнение о том, что возраст и опыт совместно влияют на риск участия в ДТП со стороны водителя [1]. Установлено, что с увеличением стажа водителя происходит снижение количества ДТП, но этот процесс происходит неравномерно. Чаще всего в ДТП попадают водители со стажем до 2 лет и водители со стажем  $5\pm1$  год. Взаимосвязь между возрастом и аварийностью проявляется, прежде всего, у водителей моложе 25 лет и у водителей старше 60 лет. Считается, что от 25 до 60 лет индивидуальная безопасность водителя сохраняется примерно на одном и том же уровне [2].

Распределение числа ДТП по возрасту водителей, выявленное в ряде скандинавских исследований [3], данные которых сопоставимы с данными других европейских стран, представлено в табл.1

Таблица 1

Влияние возраста водителя на число ДТП [3].

Страна	19-20 лет	21-24 лет	25-44 лет	45-64 лет	65-74 лет	Старше 75 лет
Норвегия	3,1	1,6	0,7	0,8	0,8	3,3
Швеция	3,1	1,9	0,8	0,6	1,3	5,6

Примечание. Средний показатель для всех возрастных групп равен 1

Практическая возможность проверки гипотез о влиянии стажа вождения затруднена. Это вызвано тем, что многие водители приступают к вождению через некоторое время после получения удостоверения. Оценка же влияния возраста на вероятность попадания в ДТП вполне возможна. В связи с этим, были проанализированы данные ГИБДД Алтайского края о ДТП с пострадавшими на территории региона за август 2015 года.

Сформирована таблица, содержащая доли водителей-участников ДТП по возрастным группам из таблицы 1 (Табл 2). Таким образом, из таблицы 2 сделан вывод о том, что более половины водителей относятся к группе 25-44 года.

Таблица 2  
Доля водителей-участников ДТП по возрастным группам

	19-20 лет	21-24 лет	25-44 лет	45-64 лет	65-74 лет	Старше 75 лет
Алтайский край (доли, %)	2,2	6,7	56,5	31,0	2,4	1,2

Данные о водителях-участниках ДТП были также распределены по возрастным группам (пятилетние периоды). Также по такой схеме были проанализированы дорожные аварии отдельно в г. Барнауле. Результаты представлены на рисунке 1

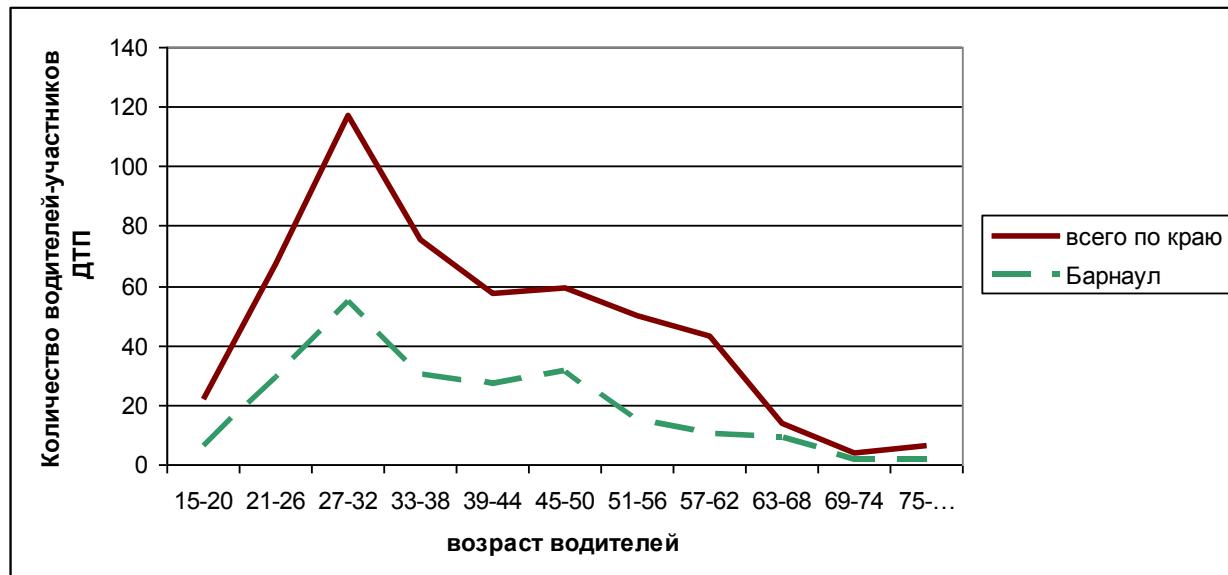


Рисунок 1 – Распределение водителей-участников ДТП по возрастным группам

Анализируя полученный график сделан вывод о том, что в г.Барнауле получено распределение аналогичное краевому. Максимальное число исследуемых участников движения отмечено в возрастной группе 27-32 года. Причем наблюдается резкий рост от минимального возраста (15 лет) к возрасту 27-32 года. Далее в Барнауле в возрасте 33-50 лет число водителей-участников ДТП находится на примерно одном уровне; в целом по краю отмечается небольшое снижение.

Ввиду отсутствия данных о распределении водителей-участников дорожного движения по возрастным группам (анализ выданных водительских удостоверений не отображает реальную картину такого распределения) задача выявления влияния возраста усложняется. В

исследовании такие данные были заменены на общее распределение численности населения (рисунок 2).

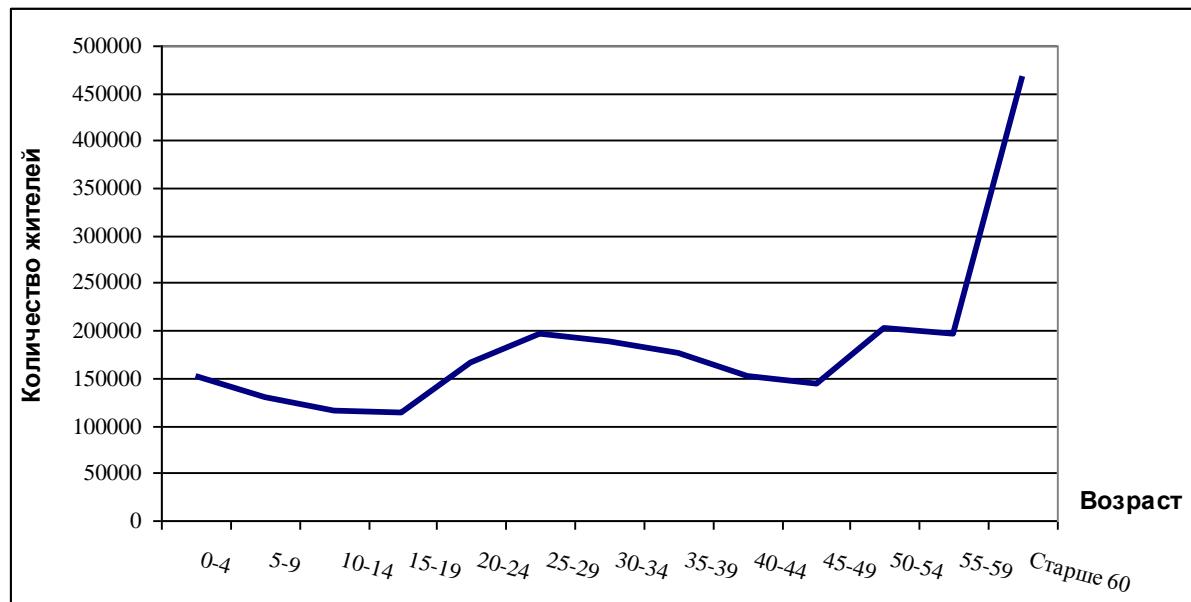


Рисунок 2 – Распределение населения Алтайского края по возрастным группам

При сравнении рисунка 1 и рисунка 2 отмечено, что пик количества населения зафиксирован в возрастной группе 25-29 лет, что естественно оказывает влияние на распределение числа водителей-участников ДТП по возрасту.

Также был рассчитан коэффициент корреляции между данными об общей численности населения и числом водителей, попавших в ДТП. Рассчитанное значение составило 0,58, что говорит о наличии слабой линейной зависимости между данными. Кроме того, учитывая прочие объективные показатели (с увеличением возраста меньшее количество людей становятся водителями в связи с возможными проблемами со здоровьем и привычным образом жизни) сделан вывод о том, что возраст не создает дополнительного дорожно-транспортного риска для водителя. Поэтому для снижения аварийности на дорогах края и страны необходимо повышать уровень теоретической и практической подготовки будущих водителей, повышать культуру вождения и ответственность участников дорожного движения не зависимо от возрастных групп, которым они принадлежат.

#### Библиографический список

1. Клебельсберг Дитер Транспортная психология. – М. : Транспорт, 1989. – 367 с.
2. Казьмина Е.В. Влияние стажа и возраста водителя на безопасное управление автомобилем / Казьмина Е.В., Железнов Е.И. // Известия Волгоградского государственного технического университета. – 2012. – № 5, т.2., – с. 64-66.

3. Горев А. Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А. Э. Горев, Е. М. Олещенко. – М.: Издательский центр «Академия», 2006. – 256 с.