

стані, від чого швидко втомлюється. Але і на широкій рівній дорозі у водії

притулюється увага і реакція.

Водій повинен знати і керуватись при їзді і тим, що значна частина

дорі, особливо на під'їзді до великих міст не мають достатньої ширини,

рівності і шорсткості покриття, на них немає ефективної інформації:

розмітки, знаків, показників, сигналізації, освітлювання, зв'язку, як правило

відсутні тротуари і велосипедні доріжки. Особливо небезпечні місця, де

дорога проходить через населені пункти, залізничні переїзди, мости,

перехрестя, затяжні підйоми.

Водій повинен завжди пам'ятати, що дорожні умови з різних причин

далеко не завжди відповідають можливостям вашого транспортного засобу, а

тому найкраще рішення – зменшити швидкість руху, бути уважним при русі.

14. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ І ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ ЇМ

Поняття про дорожно-транспортні пригоди, їх класифікація

Дорожно-транспортною пригодою вважається пригода, яка виникла за

участю хоча б одного механічного транспортного засобу, що знаходився в

дорозному русі, якщо при цьому загинули, або поранені люди, або

пошкоджені транспортні засоби, або є інші матеріальні збитки.

Для дорожно-транспортної пригоди характерні три обставини:

- в пригоді приймає участь хоча б один транспортний засіб.

Всі транспортні випадки на дорозі без участі транспортних

засобів до дорожно-транспортних пригод не відносяться;

транспортний засіб, що причетний до ДТП, повинен обов'язково

бути в русі. Наприклад, якщо проїшло займання автомобіля під

час проведення ремонтних робіт на стоянці, то це дорожно-

транспортною пригодою не вважається;

- в результаті пригоди загинули або поранені люди, або нанесені

матеріальні збитки.

Дорожно-транспортні пригоди завдають великих матеріальних

збитків; не дивлячись на серйозні заходи і роботу, яку проводять різні

організації по попередженню ДТП, їх кількість в даний час, велика.

Причини цього явища різноманітні, але головною можна назвати

недостатньо високий рівень професійної підготовки водіїв.

Класифікація пригод має важливе значення для їх всебічного вивчення

і розробки заходів по їх попередженню. Крім того,

класифікація пригод забезпечує одноманітність обліку і можливість проведення аналізу на його основі.

Розрізняють такі види дорожньо-транспортних пригод:

1. Зіткнення – коли транспортний засіб, що рухається, зіткнувся з іншим рухомих транспортним засобом.
2. Перекидання – коли внаслідок втрати стійкості, транспортний засіб перекинувся. До цього виду не відносяться перекидання викликані зіткненням механічних транспортних засобів або їх наїздом на нерухомі предмети.
3. Наїзд на перешкоду – механічний транспортний засіб наїхав або вдарився об нерухомий об'єкт (опора мосту, стовп, дерево та ін.)
4. Наїзд на пішохода – механічний транспортний засіб наїхав на людину, або людина сама нашоухнула на транспортний засіб, одержавши травму.
5. Наїзд на велосипедиста – механічний транспортний засіб наїхав на людину, що пересувалась на велосипеді, або коли велосипедист наїхав на транспортний засіб, одержавши травму.
6. Наїзд на транспортний засіб який стоїть, коли механічний транспортний засіб наїхав або вдарився в нерухомий транспортний засіб.
7. Наїзд на гужовий транспорт – механічний транспортний засіб наїхав на в'язану в'язану або верхову тварину, візок.
8. Наїзд на тварин – механічний транспортний засіб наїхав на диких або домашніх тварин, за винятком п.7.
9. Падіння пасажира – пасажир впав з рухомого транспортного засобу. До цього виду не відносяться падіння внаслідок зіткнення, перевертання чи наїзду на нерухомий об'єкт механічного транспортного засобу.
10. Інші пригоди – пригоди, які не відносять до описаних вище. Сюди відносяться (схід трамваїв з колії, падіння вантажу, що перевозиться, на людей та ін.)

В середині з кожного із названих видів дорожньо-транспортних пригод можуть бути виділені декілька груп, наприклад, зіткнення можуть бути зустрічними і попутними. Зіткнення, особливо попутні, можуть бути за участю багатьох транспортних засобів, так що при цьому збитки можуть бути значними.

Статистика дорожньо-транспортних пригод

Збір статистичних даних про ДТП потрібен по цілому ряду важливих обставин. Тільки узагальнені дані дають найбільш повну і об'єктивну картину про розміри соціально-економічних наслідків аварійності. Статистика дозволяє встановити тенденції в динаміці ДТП, їх розподіл по порох року, годинах доби. Виявити причини і інші показники, необхідні для проведення профілактичної діяльності. Динаміка ДТП та їх наслідки зображено в таблиці 7.

Таблиця 7

Рік	ДТП	Загинуло	Травмовано	Всього потерпілих
1995 р.	43152	7530	46943	54473
1996 р.	40088	6631	44101	50732
1997 р.	37944	5988	41964	47952
1998 р.	36299	5522	40174	45696
1999 р.	34554	5269	38277	43546
2000 р.	33339	5185	36636	41821
2001 р.	34541	5984	38196	44180
2002 р.	34488	5982	37916	43898
2003 р.	42409	7149	47458	54607
2004 р. (I півріччя)	19300	2584	22999	25583

Ефективність профілактичного аналізу в значній мірі визначається тими вихідними даними, які підлягають обліку, їх повнотою і достовірністю, можливістю з їх допомогою впливати на кількісні показники з урахуванням інтересів підвищення безпеки дорожнього руху. Показники аварійності, які відображають стан в цілому по країні, можуть не бути характерними для окремо взятих регіонів. Тому, при плануванні і здійсненні окремих профілактичних заходів повинні перш за все враховуватись особливості регіону, де ці заходи здійснюються.

Пригоди в сільській місцевості мають одні особливості, а в містах – інші.

Системний підхід до дорожнього руху в цілому зумовлює комплексний підхід і до проблеми вивчення статистичних показників ДТП.

Послідовний напрямок інформації і поглиблення аналізу дозволяє встановити нові додаткові напрямки і методи в діяльності по попередженню ДТП, зниженню тяжкості їх наслідків, в значній мірі розширюють можливості по зведенню до мінімуму криміногенного змісту аварійності. При цьому, чим детальніша інформація, чим глибше зведення про окремі види і групи ДТП, про їх тенденції і закономірності, тим конкретніші висновки, цілеспрямовані і ефективні витікають з цього аналізу міроприємства.

В кожному випадку при характеристиці стану з аварійністю в абсолютних і відносних цифрах, головними показниками, на яких базуються розрахунки є:

- кількість ДТП;
- кількість людей, що загинули і поранено.

Нерідко два останніх показники об'єднують і говорять про кількість потерпілих, маючи на увазі загальну кількість мертвих і поранених. Робити цього не слід.

Достовірність статистичних даних про аварійність залежить також і від точності і повноти обліку первинних даних. Є всі підстави вважати, що з різних причин певна кількість ДТП, залишається не зареєстрованими. При цьому, чим легші наслідки, тим більша суттєва недостатність інформації.

В нашій країні до числа тих, що загинули в ДТП, відносяться особи, які загинули на місті або померли на протязі 7 днів після ДТП.

В свою чергу тяжкість наслідків визначає границю кримінальної відповідальності і зниження тяжкості наслідків — один з напрямків декриміналізації ДТП. Виключно важлива роль належить технічним, організаційним та іншим заходам: обладнання доріг засобами зв'язку, раціональне розміщення вздовж доріг лікувальних закладів, навчання водіїв і співробітників ДАІ прийомом надання першої медичної допомоги, наявність аптечок в автомобілях і цілий ряд інших заходів дозволяють суттєво вплинути на зменшення кількості жертв дорожнього травматизму.

Розподіл дорожньо-транспортних пригод по порох року, днях тижня, часу доби, категоріях доріг, видах транспортних засобів та по інших факторах

Аналіз статистичних даних показує, що найбільший вплив на ймовірність виникнення ДТП має кількість транспортних засобів. Але головним винуватцем пригоди, завжди є людина.

В кожному конкретному випадку на основі співставлення і оцінки факторів дорожнього руху водій повинен правильно знайти єдине правильне рішення. Велика кількість аварій є наслідком недостатньої майстерності водіїв, відсутність достатніх знань, невміння передбачити розвиток ДТП.

Недоліком підготовки водіїв є те, що здатність правильно оцінювати дорожньо-транспортну ситуацію і її прогнозування, вимагаються за рахунок самовивчення, в основному за рахунок особистої участі в конфліктних ситуаціях. Цей спосіб придбання досвіду є тривалим і часто небезпечним.

Ще більшу небезпеку в підвищенні аварійності на дорогах зберігає в собі система здачі іспитів ДАІ екстерном, без підготовки в навчальних закладах.

Для правильної і всебічної оцінки стану безпеки дорожнього руху і вироблення конкретних міроприємств, впровадження яких, дозволить більш успішно вести боротьбу з дорожньо-транспортними пригодами, потрібно користуватись даними органів ДАІ про ДТП за рік.

Дорожньо-транспортні пригоди на протязі року по місяцях розподіляються слідуючим чином. Якщо аналізувати з січня, то на зимові місяці кількість ДТП припадає значно менше. Найменше ДТП в лютому місяці, це пояснюється тим, що зимові дороги покриваються снігом і льодом, але при такому стані дороги водії більш уважні, вони вимушені знижувати швидкість і збільшувати дистанцію. А ще взимку велика кількість малодосвідчених водіїв утримуються від поїздок.

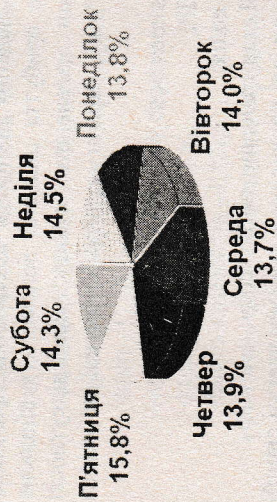
Починаючи з квітня місяця, кількість ДТП починає рости. Це пояснюється збільшенням кількості транспорту, погіршенням дорожнього покриття, частими туманами. Водії на сухій дорозі починають себе впевненіше, в результаті чого знижується їх увага.

Максимальна кількість ДТП спостерігається в серпні, незначне зниження в вересні, незначне підвищення в жовтні, зниження в листопаді.

Але в усіх періодах стан аварійності в першу чергу залежить від водіїв. Розподіл дорожньо-транспортних пригод за днями тижня буде такою (мал.170). Мінімальна кількість ДТП здійснюється в перший день невіді. Невеликий ріст ДТП на другий і третій день. З четвертого дня і до шостого спостерігається ріст ДТП.

Максимальна кількість дорожньо-транспортних пригод припадає на п'ятий день невіді, коли закінчується робочий тиждень. Водії намагаються повернутись з поїздки. Менше дотримуються робочих режимів, що і призводить до росту ДТП. На дорогах збільшується кількість приватного легкового транспорту.

Розподіл ДТП за днями тижня



Мал. 170 Розподіл ДТП за днями тижня

Розподіл ДТП по годинах доби розподіляється так. З другої години і до сьомої кількість ДТП порівняно не висока. Максимальна кількість ДТП припадає на другу годину ночі. Нічні пригоди мають також дуже тяжкі наслідки. Мінімальну кількість ДТП відмічено о сьомій годині.

Починаючи з восьмої години ранку ріст ДТП підвищується і пік припадає на двадцять годину вечора, після чого кількість ДТП знижується.

З першої години ночі і до сьомої години ранку, кількість транспортних засобів зменшується, що дає можливість водіям, що рухаються, більш повно і раціонально використовувати дорогу.

Ріст ДТП, починаючи з восьмої години ранку, пояснюється тим, що збільшується кількість транспортних засобів, пішоходів, пасажирів. Водії після відпочинку починають себе впевнено і дозволяють собі послаблення уваги, що і призводить до збільшення ДТП.

В кінці робочого дня кількість і різноманітність транспортних засобів на дорогах зменшується, змінюється напруженість дорожньої ситуації, яку водіїв легше контролювати. В свою чергу утомленість водіїв змушує бути більш обережними і уважними при виборі швидкості і дистанції, що і є причиною зменшення ДТП.

Особливості аварійності в містах, на дорогах поза населеними пунктами, в сільській місцевості

Що стосується розподілу показників аварійності між міськими місцевостями, населеними пунктами міського типу і в сільській місцевості, то в даний час тут склався свого роду баланс. Але він стосується тільки кількості пригод.

Число потерпілих розподіляється далеко не однаково. Більша їх частина припадає на сільську місцевість. Така диспропорція зумовлюється цілим рядом обставин. Серед них потрібно назвати наступні:

- швидкість руху в містах і населених пунктах не перевищує 60 км/год;
- на дорогах поза населеними пунктами, в тому числі і ділянках, де до дороги прилягають села, швидкість руху 90 км/год і більше.

Відомо, чим більша швидкість, тим тяжчі наслідки пригоди.

Друга важлива обставина – надання допомоги потерпілим при ДТП. Якщо при ДТП в місті можливе прибуття швидкої допомоги в відносно короткий термін, то за межами населеного пункту, при відсутності телефонів, або інших засобів зв'язку, термін надання медичної допомоги значно збільшується.

До основних причин ДТП відносяться:

- навмисне порушення ПДР;
- недостатня кваліфікація водія;
- незадовільний технічний стан транспортного засобу.

Переважає більшість водіїв при їзді проявляють глибоку увагу і сприймання своїх обов'язків і велику міру відповідальності за дотримання ПДР.

Основними причинами ДТП з технічними несправностями є:

- слабкий контроль при виїзді транспорту на лінію;
 - низька якість проведення технічного обслуговування автомобілів;
 - незадовільний ремонт.
- Статистика показує, що більше 50% пригод виникає через:
- несправність гальмової системи;
 - несправність рульового керування;
 - несправність коліс і шин;
 - несправність системи освітлення, а в умовах дощу і снігопаду через несправності склоочисника.

Основні причини дорожньо-транспортних пригод і умов їх попередження

При організації робіт по запобіганню ДТП в першу чергу необхідно враховувати фактори, які є причинами ДТП. Невідповідність нормативам всіх трьох елементів системи В-А-Д (водій-автомобіль-дорога), знання конкретних причин ДТП по кожному із елементів системи дає можливість цілеспрямованої організації роботи по їх запобіганню.

Організована інформація про ДТП (в більш повному масштабі, з обсягом найважливіших факторів, достовірністю і т.ін.) являють собою статистичні матеріали.

Облік ДТП, обробку матеріалів з метою одержання статистичних даних ведуть різні організації: ДАІ, АТП, дорожньо-патрульна служба, медичні заклади.

Аналіз статистичних даних виявляє причини ДТП, як узагальнено по елементах В-А-Д, так і детально в розрізі кожного елементу. З допомогою цих даних встановлюють вплив на безпеку руху різноманітних факторів: пору року і доби, днів тижня і місяців, погодних умов, стану дороги і технічного стану автомобіля, віку водія, режиму і стану його роботи і т.ін.

Причини ДТП, що виникають при несправності автомобіля. Співвідношення ДТП (загальна кількість внаслідок несправностей транспортних засобів прийнято за 100%) через окремі дефекти систем автомобіля):

- гальмової системи – 41,3%;
- рульового керування – 16,4%;
- шин – 12,6%;
- приладів освітлення – 7,9%;
- ходової частини – 6,6%;
- інших елементів – 1,8%.

Причиною ДТП найчастіше бувають несправності гальмової системи. Характер несправностей цієї системи найчастіше пов'язаний з пошкодженням деяких деталей (шлангів, трубопроводів, ущільнюючих деталей та ін.), а також з такими дефектами, як порушення регулювань.

Причини ДТП, що виникають через дорожні умови і розподіл ДТП в залежності від дефектів на дорозі у відсотках:

- слизьке покриття – 48,3;
- нерівне покриття – 13,3;
- недостатня ширина і незадовільний стан узбіччя – 5,9;
- відсутність тротуарів, пішохідних доріжок – 2,9;
- відсутність огорожі – 1,4;
- недостатнє освітлення – 1,4;
- звуження проїзної частини дорожніми машинами, будівельними матеріалами і іншими предметами – 2,7;
- відсутність знаків в необхідних місцях – 3,6;
- неналежне утримання доріг в зимовий період – 5,5;
- інші дорожні умови – 13,6.

ДТП, що виникли через незадовільні дорожні умови, оцінюються з невизначеною ступінню достовірності, внаслідок суб'єктивних точок зору співробітників ДАІ, які оглядають місця ДТП і відсутністю науково-обґрунтованої єдиної методики оцінки впливу геометричних параметрів дороги і інших дорожніх умов на виникнення конкретної ДТП. Точніше інших характеризують явні недоліки утримання доріг, ожеледиця, вибоїни на

дорожньому покритті. Але найбільш негативний вплив на безпеку руху мають слизьке покриття і нерівність дороги.

Якість дороги можна визначити по коефіцієнту безпеки – відношення мінімальної швидкості руху, до максимально можливої швидкості в їзду транспортного засобу на цю ділянку.

Характеристика ділянки дороги по коефіцієнту безпеки:

- менше 0,4 – дуже небезпечна;
- 0,4-0,6 – небезпечна;
- більше 0,8 – практично безпечна.

При проектуванні нових доріг рекомендується, щоб коефіцієнт безпеки був не менше 0,8, при реконструкції і капітальному ремонті – не нижче 0,5.

Фактично аварійність залежить не тільки від самих недоліків дороги, але часто і від небажання або невміння водіїв компенсувати несприятливий вплив дефектів дороги на безпеку дорожнього руху, майстерністю водіння і обережністю.

Коефіцієнт аварійності – відношення кількості ДТП на 1 млн. км сумарного пробігу автомобілів на якій-небудь ділянці дороги до кількості пригод на горизонтальній прямій ділянці такої самої довжини з рівним шорским покриттям шириною 7,5 м і укріпленнями узбіччями.

Причини ДТП, які виникли з вини водіїв

Важливою умовою безпеки праці водіїв є їх взаємодія з іншими учасниками дорожнього руху, які базуються на їх особистій дисциплінованості, чіткому дотриманню кожним водієм Правил дорожнього руху і поваги до інших учасників.

Специфіка автотранспортного виробництва зумовлює різноманітність психологічних, соціальних, професійних особливостей праці водія. Керування вантажним автомобілем, автопоїздом, автобусом, вимагає великих фізичних зусиль і нервового напруження, зумовлених дефіцитом часу, серйозністю наслідків при виборі неправильного рішення в ситуаціях, які виникають.

Серед причин, які викликають ДТП, пов'язані із специфікою роботи водія, велике значення в створенні небезпечної ситуації мають порушення

ПДР:

- керування транспортом в нетверезому стані;
- перевищення швидкості руху;
- виїзд на зустрічну смугу;
- свідоме порушення правил проїзду перехрестя, обгону;
- неправильний вибір дистанції;
- порушення правил при переїзді залізничних переїздів та ін.

Більше всього пригод виникає через перевищення швидкості в небезпечних умовах. Встановлена залежність кількості ДТП і тяжкості їх наслідків від швидкості руху:

- при швидкості 70-80 км/год. небезпека руху різко зростає, і вже при швидкості 100-110 км/год. тих, що загнули, майже в 5 разів більше, ніж при швидкості 70-80 км/год.

Встановлено, що зі швидкістю більше 70 км/год. рухається 35% автомобілів, але кількість смертельних випадків при ДТП в цьому діапазоні швидкостей складає майже 85%. Якщо ДТП виникла з автомобілем, який рухається зі швидкістю 50-70 км/год., то кількість потерпілих буде мінімальною. При швидкості 55-85 км/год. спостерігається і оптимальна працездатність водіїв. Тому, одним із головних засобів, що зумовлюють зниження кількості ДТП, є фактор вибору оптимальної швидкості руху.

Зіткнення через неправильно вибрану дистанцію є наслідком помилки водія, який неправильно оцінив (або взагалі не оцінював) такі фактори, як швидкість, стан дороги, видимість, інтенсивність руху, гальмівний шлях. Головними критеріями оцінки правильності дій водія в таких ситуаціях є гальмовий шлях і безпечна дистанція.

Контроль за безпекою дорожнього руху

Майже в усіх промислово розвинутих країнах існує система безпеки руху на дорогах, яка є єдиною для держави, а державна система в свою чергу визначає структуру, напрямки діяльності, зміст роботи відомчої служби безпеки. Система безпеки руху не обмежується рамками відомства і навіть держави, вона має міжнародні масштаби.

Одним із ведучих державних робочих органів по безпеці руху є Державна автомобільна інспекція (ДАІ) та Головна військова інспекція безпеки дорожнього руху МО України (ГВБДРМОУ). Напрямами її діяльності встановлені Верховною Радою та Законом України "Про дорожній рух". Сюди відносяться:

- регулювання руху транспорту і пішоходів на вулицях і дорогах і нагляд за дорожнім рухом;
- контроль за утриманням автомобільних шляхів, вулиць, дорожніх споруд і залізничних переїздів в безпечному для дорожнього руху стані;
- нагляд за технічним станом транспортних засобів, які приймають участь у дорожньому русі;
- облік і аналіз ДТП та причин їх виникнення;
- розробка рекомендацій по усуненню цих причин і підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- вивчення умов дорожнього руху і прийняття заходів, щодо покращення стану вулиць і доріг, підвищення їх пропускної здатності;
- розгляд поданих на узгодження маршрутів міського громадського транспорту, автотранспортних засобів з особливо цінними, небезпечними, великогазовими і негабаритними вантажами;