

## О БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ В МОГИЛЕВСКОЙ ОБЛАСТИ

*Стальмаченок Павел Александрович, студент 4-го курса  
строительного факультета,  
Полякова Татьяна Анатольевна, ст. преподаватель кафедры  
«Автомобильные дороги»  
Белорусско-Российский университет, г. Могилев  
(Научный руководитель – Полякова Т.А., старший преподаватель)*

Общая протяженность автомобильных дорог Могилевской области составляет более 13000 км, из них около 10000 км имеют твердое покрытие. По территории области проходят два международных транспортных коридора – номер IX (M1/E30) и номер IХВ (E95/M8). В последнее время заметно увеличилась интенсивность движения на дорогах и выросла доля тяжелого автомобильного транспорта в общем объеме перевозок. Кроме того, в Могилевской области, как впрочем во всей Республике Беларусь, отмечается рост уровня автомобилизации. Перечисленные факторы несомненно влияют на уровень безопасности участников движения на автомобильных дорогах.

Вопрос обеспечения дорожной безопасности уже несколько лет является весьма актуальным. В связи с этим на разных уровнях принимаются решения и проводятся мероприятия, направленные на снижение аварийности на автомобильных дорогах. Несомненно, для принятия наиболее рациональных и действенных на данном этапе решений, необходимо отслеживать динамику изменения состояния уровня аварийности во времени и выявлять наиболее проблемные направления. Поэтому сбор и анализ статистических данных является одним из важных начальных этапов в борьбе за безопасность.

Авторами был проведен анализ уровня аварийности на дорогах Могилевской области за 2010-2016 г. по данным Белстат и ГАИ УВД Могилевского облисполкома. За данный период прослеживается общая устойчивая тенденция к снижению количества ДТП. (Рис. 1).

Основным общим показателем, характеризующим дорожную безопасность, является количество пострадавших (погибших и раненых) в ДТП. Можно отметить, что за исследуемый период данный показатель устойчиво снижается.

Был проведен анализ наиболее уязвимых участников дорожного движения с точки зрения их безопасности. В Могилевской области более половины пострадавших составили пешеходы.

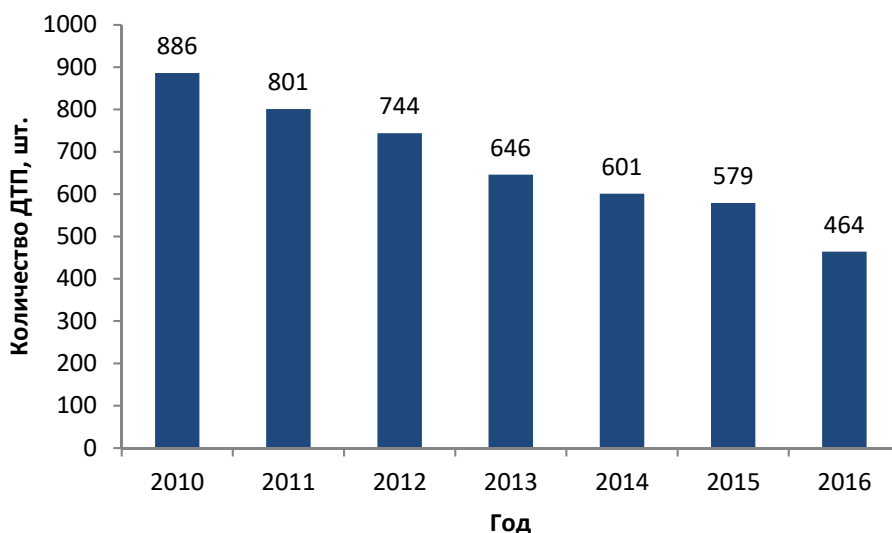


Рисунок 1 – Количество ДТП в Могилевской области с 2010 по 2016г.

При общем анализе ДТП мы использовали типовую статистическую форму отчетности ГАИ УВД Могилевского облисполкома, которая насчитывает 117 показателей. Выявить наиболее опасные и проблемные зоны в ней очень сложно. Поэтому мы решили выполнить структуризацию общего количества ДТП за 2016 г. по четырем факторам: фактору вида ДТП, фактору места ДТП, фактору организации движения, фактору условий движения. Результаты представлены на рисунках 2, 3, 4, 5.



Рисунок 2 – Распределение ДТП по фактору участника

Анализируя полученный график, можно отметить, что основными виновниками аварий за 2016 г. являются водители автотранспортных средств. Не может не настораживать, что более 13 % ДТП было совершено водителями в

нетрезвом состоянии, а 6% водителей скрылось с места ДТП. Высокой является и доля детского травматизма.



Рисунок 3 – Распределение ДТП по фактору места происшествия



Рисунок 4 – Распределение ДТП по фактору организации движения

Большая часть аварий произошла на республиканских автомобильных дорогах, в областном центре и иных населенных пунктах.

В настоящее время наиболее опасными факторами организации движения являются пешеходный переход и скоростной режим автомобилей.



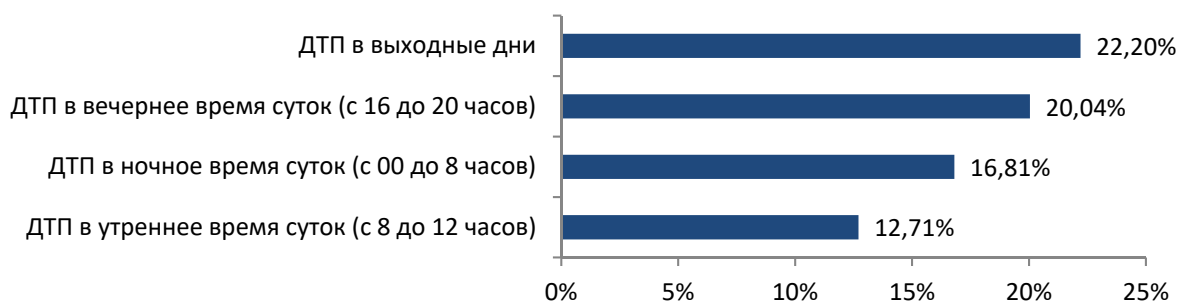


Рисунок 5 – Распределение ДТП по фактору условий движения

Наибольшее количество ДТП было совершено в выходные дни (суббота и воскресенье), и во время вечернего «часа пик» с 16 до 20 ч.

Сложившаяся «картина» аварийности позволяет сделать вывод, что несмотря на значительную проведенную работу, на дорогах Могилевской области остается повышенный риск ДТП. Поэтому необходимо принимать эффективные меры для повышения безопасности участников движения на различных уровнях: законодательном, административном, общественном. На наш взгляд, это может быть продолжение ужесточения наказаний за нарушение правил дорожного движения и особенно для водителей, находящихся в нетрезвом состоянии; проведение обучения всех участников движения безопасному поведению, включая пешеходов и детей; активное формирование транспортной культуры как у водителей, так и у пешеходов; проведение комплекса мероприятий по обеспечению безопасных дорожных условий на стадии проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

#### Литература:

1. Правонарушения в Республике Беларусь. Статистический сборник. [Электронный ресурс] // URL: <http://www.mvd.gov.by> (дата обращения 12.10.2017).
2. Министерство внутренних дел Республики Беларусь. Общая статистика за 2016, 2017г. [Электронный ресурс] // URL: <http://www.belstat.gov.by> (дата обращения 12.10.2017).
3. Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в г. Минске «Добрая дорога»: учебный материал для подготовки магистров / Ю.П. Важник [и др.] под общ. ред. начальника Упр. ГАИ МВД РБ, полковника милиции Д.М. Корзюка. – Минск: Новое знание, 2017. – 200с.: ил.
4. Бутраменко, А. А. Влияние элементов обустройства автомобильных дорог на уровень аварийности / А. А. Бутраменко, Т. А. Полякова // Научная дискуссия современной молодежи: актуальные вопросы, достижения, инновации: Междунар. науч.-практич. конф. 26 ноября 2016 г.: матер. – Пенза, 2016. – С. 64–66.