

Нусупов Э.С., Молдалиев Э.Д., Мамбеталиева К.Ж.

**АНАЛИЗ АВАРИЙНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ БИШКЕК-ОШ**

E.S. Nusupov, E.D. Moldaliev, K.Zh. Mambetalieva

**ANALYSIS OF ACCIDENT RATE MOVEMENTS ON THE
INTERNATIONAL ROAD BISHKEK-OSH**

УДК: 625. 711

В статье изложены результаты анализа дорожно-транспортных происшествий (ДТП) по международной автомобильной дороге Бишкек-Ош. Установлены виды и тяжести ДТП, характер изменения аварийности по месяцам года и выявлены участки с наибольшей концентрацией ДТП.

In the article the results of analysis of road traffic accidents (RTA) on international road Bishkek-Osh. Established types and severity of the accident, the nature of changes in the accident rate by month, year and identified the areas with the greatest concentration of road accidents.

Одной из острых социальных проблем в мире является проблема высокого уровня аварийности на автомобильных дорогах всех стран, постоянно растущее число погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, значительный материальный ущерб от повреждения транспортных средств, порчи и утраты грузов, повреждения дорожных сооружений.

В нашей республике основным видом транспорта является автомобильный транспорт, который позволяет удовлетворить потребности населения в перевозках.

С целью анализа аварийности международной автомобильной дороги Бишкек-Ош нами были проанализированы дорожно-транспортные происшествия (ДТП) за 2012 г.

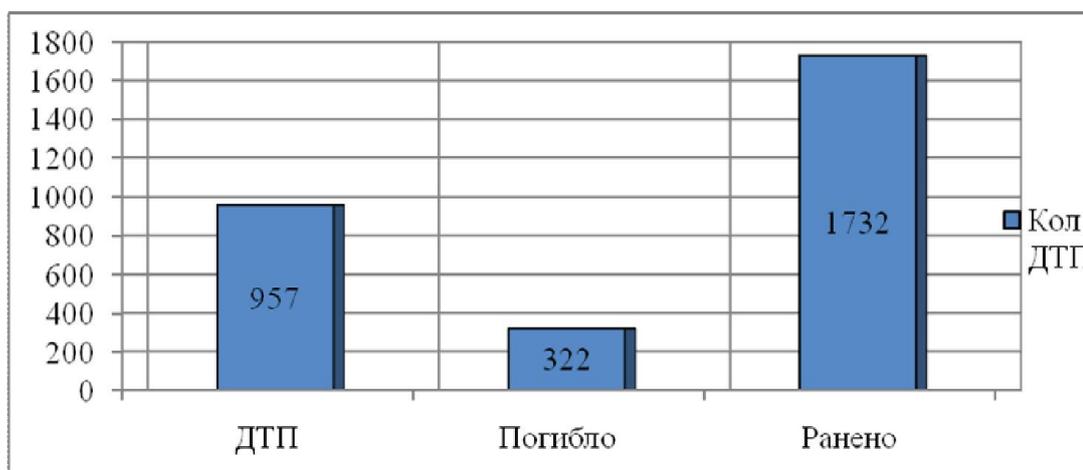


Рис. 1. Общее количество ДТП, погибшие и раненные

В 2012 году на обслуживаемой Государственной дирекцией автомобильной дороги “Бишкек-Ош” было зафиксировано 957ДТП, в которых 322 человек было смертельно травмировано и 1732 человек получили травмы различной степени тяжести (рис.1).

На рисунке 2 приведена основные виды ДТП.

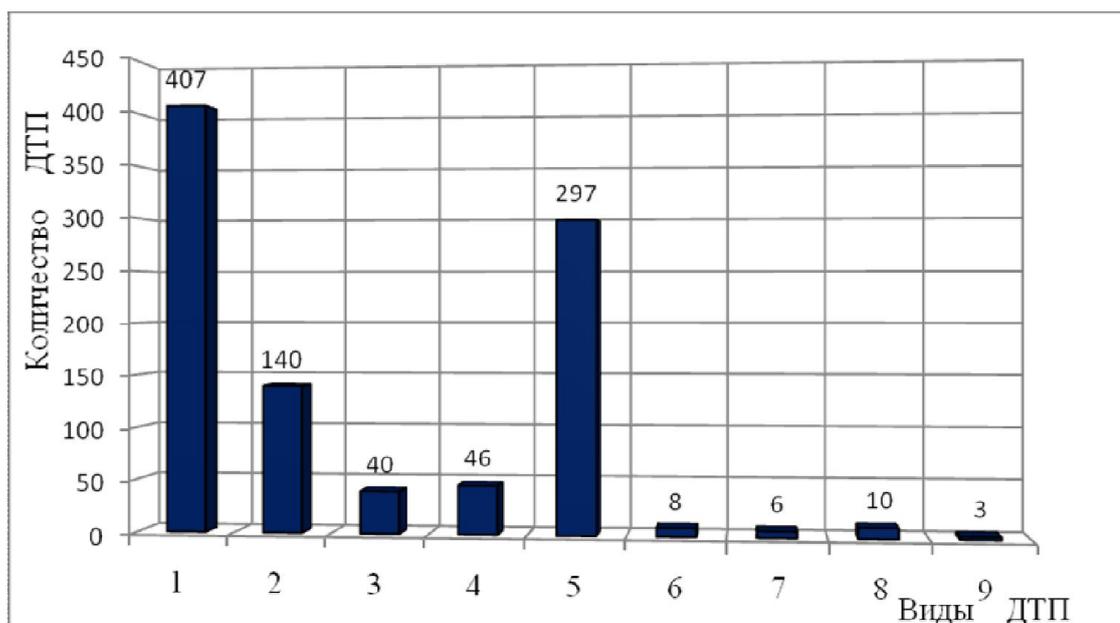


Рис. 2. Распределение ДТП по видам

Как видно из рис. 2 распространённым видом совершения ДТП на международной автомобильной дороге Бишкек-Ош являются:

1. Столкновение - 407 случаев или 42,5% от всех ДТП;
2. Опрокидывание - 140 случаев или 14,6%;
3. Наезд на стоящее транспортное средство- 40 случай или 4,1%;
4. Наезд на препятствие- 46 случай или 4,8%;
5. Наезд на пешехода - 31 происшествий или 15%;
6. Наезд на велосипедиста - 8 случая или 0,8%;
7. Наезд на гужевой транспорт - 6 случай или 0,6%;
8. Наезд на животных - 10 случай или 1,0%;
9. Прочие происшествия - 1 случай или 0,1%.

Отметим, что гибель людей в ДТП является невосполнимой потерей для экономического и социального развития. Результаты анализа распределения тяжести по видам ДТП показано на рисунке 3.

Анализ показал, что процентное соотношение распределения тяжести по видам ДТП имеет следующий вид:

столкновение – погибшие 41%, раненные 55,3% соответственно от общего количества погибших и раненных;

опрокидывание – погибшие 20,4%, раненные 15,5%;

наезд на стоящее транспортное средство– погибшие 5,5%, раненные 5,8%;

наезд на препятствие– погибшие 2,1%, раненные 4,1%;

наезд на пешехода– погибшие 28,5%, раненные 16,7%;

наезд на велосипедиста– погибшие 0,3%, раненные 0,3%;

наезд на гужевой транспорт– погибшие 0%, раненные 0,5%;

наезд на животных – погибшие 1,5%, раненные 1,3%;

прочие ДТП – погибшие 0%, раненные 0,1%.

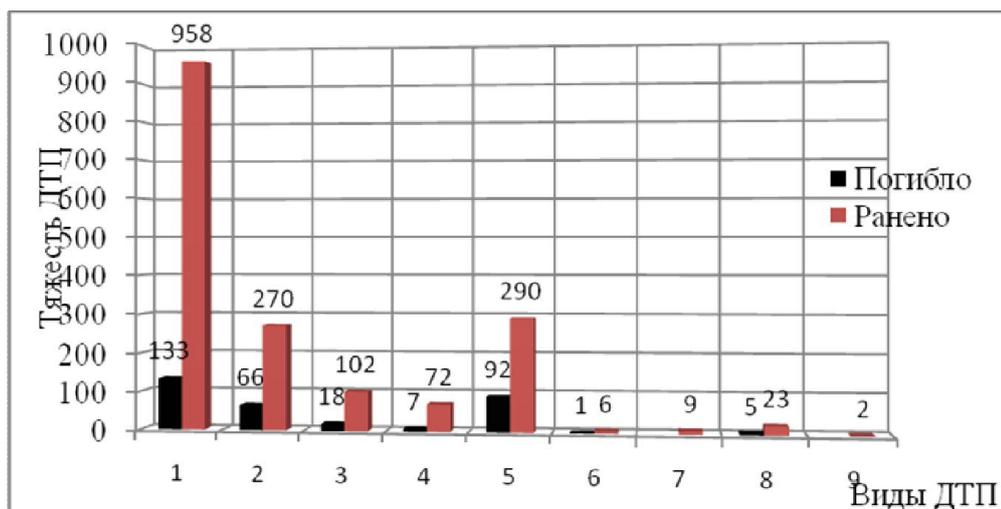


Рис. 3. Тяжесть аварийности по видамДТП

Следует отметить, что для выявления аварийности по периодам года на горных дорогах необходимо определить динамику изменения ДТП по месяцам года (рис.4).

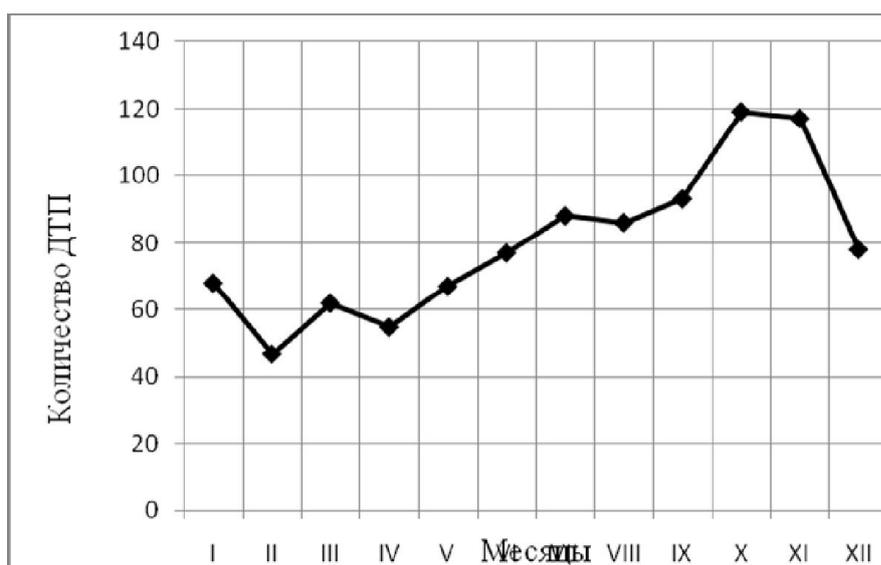


Рис. 4. Динамика распределения ДТП по месяцам года

По данным представленныхнарисунке 4 видно, что распределение ДТП по месяцам увеличивается в основном с наступлением летнего периода и продолжается до декабря месяца (июнь-декабрь). Наибольший пик ДТП приходится на октябрь месяц и составил 119 случаев, минимальное количество было зарегистрировано в феврале – 77ДТП.

Наибольшая часть всех ДТП от общего их количества приходится на IV квартал (516 ДТП). Это объясняется тем, что на эти месяцы приходится пик интенсивности движения, за счет максимального использования транспортных средств владельцами личного транспорта сельскохозяйственными перевозками.

Диаграмма изменения тяжести ДТП по месяцам года показано на рисунке 5.

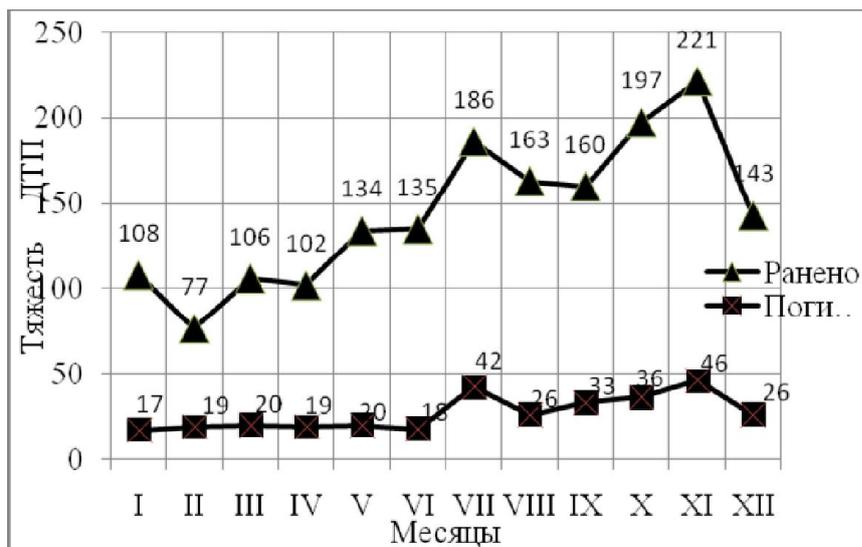


Рис. 5. Распределение тяжести ДТП по месяцам года

На рисунке 6 и 7 показаны диаграмма распределения ДТП и их тяжести по часам суток.

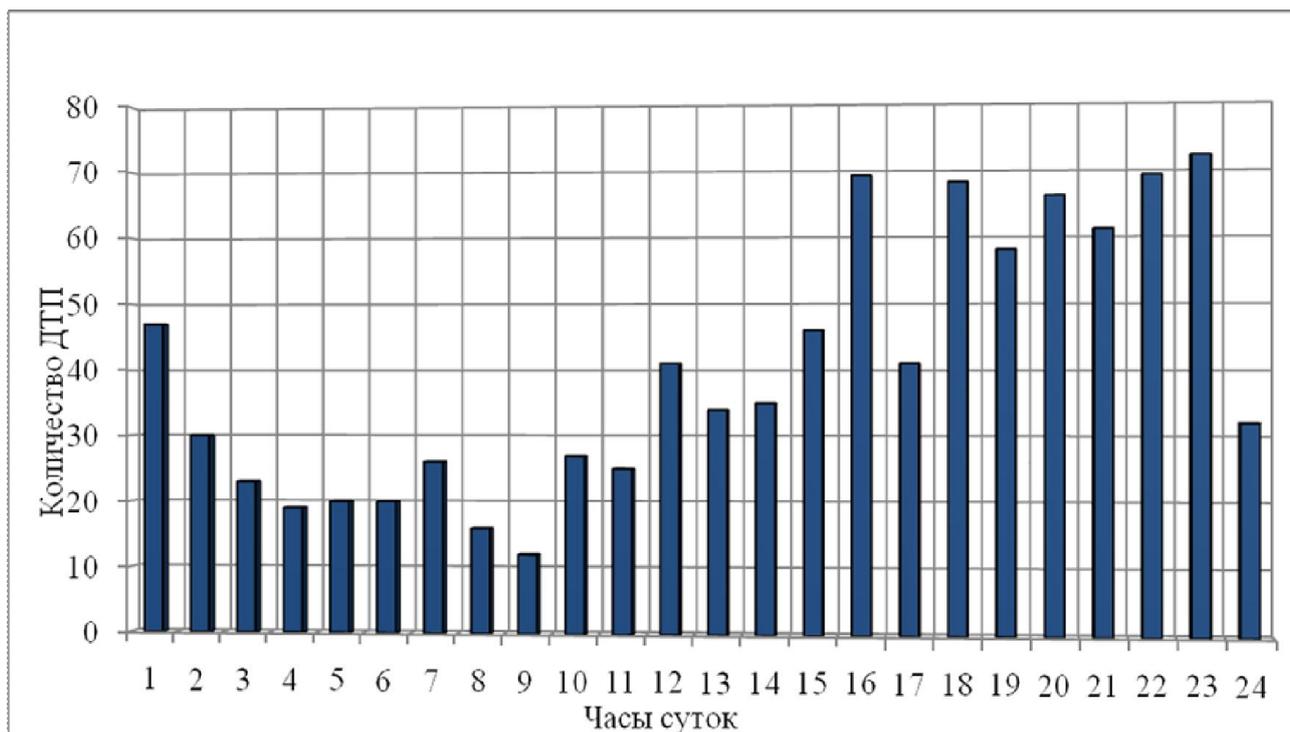


Рис. 6. Распределение ДТП по часам суток.

Из рисунка 6 видно, что рост числа ДТП наблюдается с 16 часов дня и продолжается до 23 часов (16ч -69 ДТП, 17ч-41ДТП, 18ч-68ДТП, 19ч-58ДТП, 20ч-66ДТП, 21ч-61 ДТП, 22ч-69ДТП, 23ч-72ДТП) и достигается максимума в 23 часов ночью.

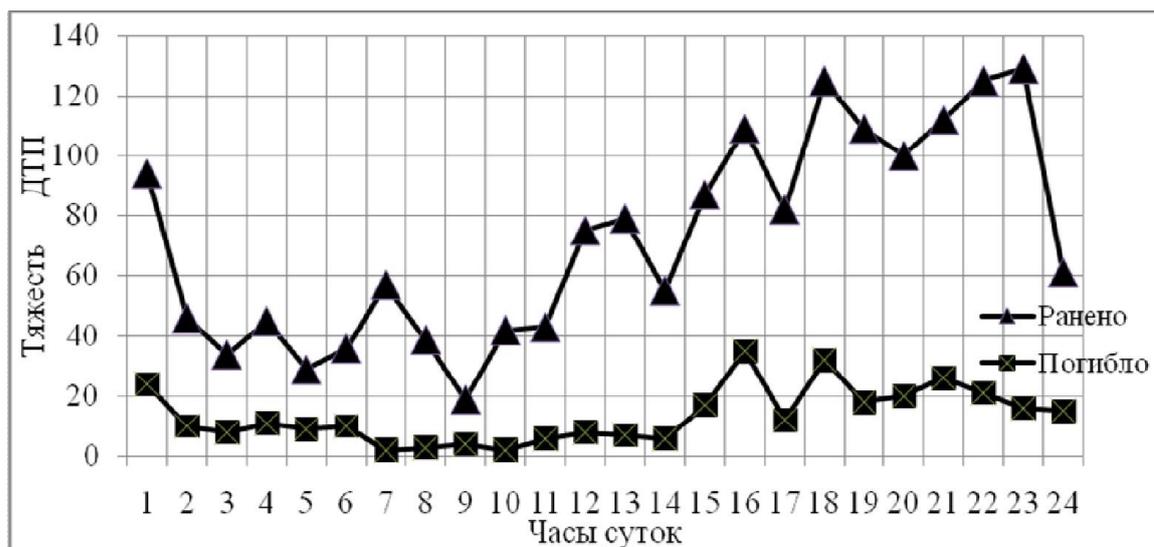


Рис. 7. Тяжесть ДТП по часам суток.

Как видно из рисунков 6 и 7 закономерности изменения ДТП и их тяжести по часам суток имеет приблизительно схожий характер.

Для выявления аварийноопасных участков по а/д Бишкек-Ош нами рассматривались участки с наибольшей концентрацией ДТП, где совершено 3 ДТП и более (табл. 1).

Таблица 1

Участки, км	Кол. ДТП						
37	3	642	3	645	4	638	6
62	3	644	3	652	4	648	6
74	3	646	3	653	4	46	7
80	3	647	3	655	4	59	7
134	3	664	3	17	5	280	7
155	3	868	3	30	5	619	7
222	3	8	4	31	5	15	8
281	3	18	4	36	5	635	8
299	3	19	4	40	5	656	8
375	3	39	4	335	5	9	9
453	3	45	4	545	5	11	9
465	3	49	4	546	5	16	9
474	3	52	4	609	5	20	9
517	3	56	4	610	5	12	10
522	3	283	4	615	5	24	10
523	3	298	4	618	5	43	10
528	3	390	4	654	5	507	10
557	3	519	4	658	5	22	11
561	3	544	4	659	5	10	14
568	3	547	4	13	6	23	15
580	3	556	4	21	6	26	15
600	3	571	4	35	6	42	16
602	3	612	4	47	6	14	17
608	3	621	4	389	6	25	30
616	3	626	4	542	6		
625	3	628	4	623	6		
634	3	637	4	629	6		

По итогам выполненного анализа аварийности с наибольшей концентрацией ДТП выявлено 105 участков, где совершены 3 и более ДТП, и имеет следующий вид: доля участков с концентрацией 3 ДТП составляет – 30,4% от общего числа участков, соответственно доля участков с концентрацией 4 ДТП – 23,8%, 5 ДТП – 14,2%, 6 ДТП – 9,5%, 7 ДТП – 4%, 8 ДТП – 2,8%, 9 ДТП – 3,8%, 10 ДТП – 3,8%, 11 ДТП – 0,9%, 14 ДТП – 0,9%, 15 ДТП – 1,9%, 16 ДТП – 0,9%, 17 ДТП – 0,9%.

Таким образом, выполненный анализ ДТП за 2012 г. по международной автомобильной дороге Бишкек-Торугарт позволил выявить особенности и закономерности динамики аварий.

Установлено общее количество тяжести и виды ДТП, закономерность изменения аварийности по месяцам, по часам суток и их тяжесть, а также выявлены 105 участков, где совершены 3 и более ДТП.

Следует отметить, что в целях улучшения безопасности на дорогах и совершенствования системы предупреждения и профилактики правонарушений, а также устранения причин и условий, способствующих им, компетентным органам этой области необходимо выработать комплекс скоординированных мер, направленных на повышение эффективности работы по обеспечению безопасности дорожного движения.

Рецензент: к.и.н., доцент Дюшекеев К.Д.
