

**Бережная Наталия Георгиевна**, канд. техн. наук, доцент кафедры транспортных технологий и логистики Харьковского национального технического университета сельского хозяйства имени Петра Василенка

**Волкова Татьяна Викторовна**, канд. техн. наук, доцент кафедры транспортных технологий Харьковского национального автомобильно-дорожного университета

## **ПЕШЕХОД, КАК НАИБОЛЕЕ УЯЗВИМЫЙ УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Во всем мире большинство новшеств, связанных с повышением безопасности дорожного движения, направлены на снижение вероятности совершения дорожно-транспортного происшествия (ДТП), а если оно произошло, то уменьшении тяжести его последствий для водителя, пассажиров и автомобиля [1].

Мероприятий по уменьшению вероятности участия пешеходов в ДТП и их травмированию гораздо меньше. Те инновации, которые направлены на повышение безопасности пешеходов, по-прежнему разработаны на основе подхода, ориентированного на автомобиль [2]. Несмотря на то, что у пешеходов скорость перемещения гораздо меньше, чем у транспортных средства (ТС) – до сих пор во многих местах перемещаться пешком, гораздо опаснее чем ездить.

Пешеход, является вынужденным участником дорожного движения (ДД), так-как в большинстве случаев, на своем пути передвижения, не может избежать взаимодействия с транспортным потоком. Связано это с существующей моделью организации дорожного движения. Объясняется это отсутствием в городах Украины, в большинстве случаев, подземных или наземных пешеходных переходов.

Проектирование современных дорог, связывают: с расчетной пропускной способностью и интенсивностью движения в городе; вероятной загруженностью дорог; возможностью выделения отдельной полосы для движения общественного транспорта, велодорожек и т.д. Повышение безопасности пешеходов, в этом случае – можно рассматривать как следствие методов и способов организации дорожного движения (ОДД) транспортных средств; норм и санкций, направленных на соблюдение правил дорожного движения (ПДД) водителями и т.д. Несмотря на периодическое повышение штрафных санкций и ужесточение наказания нарушителей за несоблюдение требований ПДД – количество пешеходов, погибших из-за превышения скоростных режимов или алкогольного опьянения водителей имеет внушительные численные показатели. Статистики, показывающей численность именно пешеходов, пострадавших или погибших под колесами ТС не ведется. На официальном сайте Патрульной полиции Украины [3] приведены данные о количестве ДТП, их причинах и общей численности, погибших в них людей. Соотношение количества ДТП по видам и числа погибших в них людей за 2017-2019 года (2019 год, включительно по сентябрь) наведены на рис. 1-5.

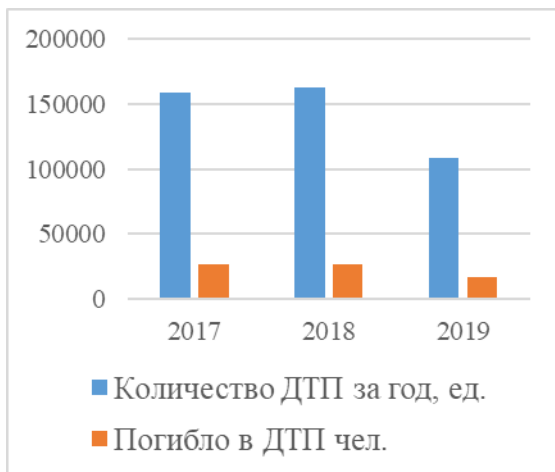


Рис. 1 – Сопоставление произошедших ДТП с числом погибших в них людей



Рис. 2 – Сопоставление количества ДТП по причине превышения скорости с числом погибших в них людей



Рис. 3 – Сопоставление количества ДТП по причине алкогольного состояния водителей с числом погибших в них людей



Рис. 4 – Сопоставление количества ДТП, совершенных по вине пешеходов, с числом погибших в них людей



Рис. 5 – Сопоставление количества ДТП, с нарушением проезда пешеходного перехода, с числом погибших в них людей

Согласно данных Государственного предприятия «Государственный дорожный научно-исследовательский институт имени Н. П. Шульгина» за 2018 год, среди ДТП с пострадавшими преобладают такие виды, как «Столкновение», «Наезд на пешехода», «Наезд на препятствие», «Переворот». Наезд на пешехода в этой статистике занимает второе место после столкновений. В процентном соотношении соответственно 17% и 51% [4].

Конечно, нельзя не сказать и о недисциплинированности самих пешеходов. На городских улицах с интенсивным движением транспортных средств, устанавливаются заборчики, отделяющие проезжую часть дороги от тротуаров, а также разделяющие потоки движения ТС по направлениям; строятся разделительные островки безопасности и т.д. При всех этих мерах, находятся «спешащие» пешеходы, не желающие придерживаться ограничений в пересечении улиц и перемещающиеся с нарушением ПДД. Стоит отметить рекомендации, относящиеся к пешеходам, при взаимодействии с транспортными потоками в условиях ограниченной видимости: темное время суток, туман, не освещенные пешеходные переходы и дороги. Каждый пешеход в своей одежде должен иметь светоотражающие элементы; желательно быть одетым не в темную одежду; не находиться без надобности на проезжей части и не перебегать ее.

В любом случае, пешеход – это наиболее уязвимый участник ДД. Водителя и пассажира – защищает кузов ТС, пешехода – только он сам.

Поэтому, при планировании взаимодействия этих неравных участников ДД – стоит минимизировать вероятность пересечения транспортных и пешеходных потоков.

#### Список используемой литературы

1. Бережна Н.Г. Превентивні заходи як фактор безпеки учасників дорожнього руху / Н.Г. Бережна, Є.В. Бережний // Матеріали 1ої Міжнародної науково-практичної конференції “Підвищення надійності машин і обладнання. Increase of Machine and Equipment Reliability”, 17-19 квітня 2019 р. – Кропивницький : ЦНТУ, 2019. – С. 248-249.
2. <http://theconversation.com/pedestrian-safety-needs-to-catch-up-to-technology-and-put-people-before-cars-65225>
3. <http://patrol.police.gov.ua/statystyka>
4. <http://dorndi.org.ua/ua/statistika-avariynosti-za-2018-rik>