

Зеликов Владимир Анатольевич, к.т.н., доцент, Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова [orbd\\_vglta@mail.ru](mailto:orbd_vglta@mail.ru)

Денисов Геннадий Александрович, к.т.н., доцент, Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова [dga.vrn@mail.ru](mailto:dga.vrn@mail.ru)

Злобина Наталья Ивановна, аспирант, Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова [natasha\\_boichka@mail.ru](mailto:natasha_boichka@mail.ru)

## **О СПОСОБАХ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИССЛЕДОВАНИЯ НАЕЗДА АВТОМОБИЛЯ НА ПЕШЕХОДА**

Главную роль в дорожном движении и проектировании транспортной структуры страны играет автомобильный транспорт, обладающий высокой маневренностью, гибкостью и скоростью.

Безопасность на автомобильных дорогах и улично-дорожной сети (УДС) городов непосредственно зависит от поведения водителей транспортных средств (ТС) и пешеходов. Зачастую аварийные ситуации на проезжей части создают сами пешеходы, которые пересекают ее на запрещенный сигнал светофора или выходят за пределами действия знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход». Безопасность движения на нерегулируемых пешеходных переходах зависит в первую очередь от поведения пешеходов. Так, риск возникновения ДТП увеличивается из-за их недисциплинированности, невнимательности и прочих человеческих факторов.

Анализ динамики наездов и тяжести их последствий за 2014 и 2015 годы, не позволяет сделать однозначных выводов по улучшению или ухудшению дорожных ситуаций, так как тяжесть происшествий различается, а в меньшем количестве ДТП может быть больше участников, которые пострадали или погибли. Так, в 2014 году в городском округе г. Воронеж было совершено 1043 наезда на пешехода, в которых 179 человек погибло, 933 получили ранения. В 2015 году было зафиксировано 892 ДТП (129 - погибло 816 - ранено).

При переходе пешеходом проезжей части, траектория его движения часто направлена под произвольным углом навстречу или попутно движущемуся ТС (препятствию). В таких случаях исследования наездов наиболее сложны и трудоемки. В имеющихся методиках исследования ДТП рассмотрены варианты наезда на пешехода, вышедшего на проезжую часть из-за движущегося препятствия перпендикулярно к направлению движения автомобиля после того, как препятствие пересечет и покинет направление движения пешехода.

С целью упрощения процедуры выполнения расчетов при исследовании наезда мы предлагаем совершенствовать имеющиеся методики путем систематизации и обобщения геометрических условий различных вариантов наезда, составления алгоритма и программы расчета, что позволит сократить риск возникновения ошибок и неточностей в расчетах и, соответственно, повысить эффективность работы экспертов и всего экспертного учреждения в целом.