

7 БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

УДК 656.11.05

ВЛИЯНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ НА ПРОЦЕСС ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

М. АТАЖАНОВ, Ш. НОСИРОВ

*Ташкентский институт по проектированию, строительству и эксплуатации
автомобильных дорог, Республика Узбекистан*

Обеспечение удобства и безопасности движения пешеходов является одним из наиболее ответственных и вместе с тем до сих пор недостаточно разработанных разделов организации движения. Сложность этой задачи, в частности, обусловлена тем, что поведение пешеходов труднее поддается регламентации, чем поведение водителей, а в расчетах режимов регулирования трудно учесть психофизиологические факторы со всеми отклонениями, присущими отдельным группам пешеходов.

В процессе дорожного движения, а также, в системе безопасности движения пешеход является равноправным участником. Ежегодно на дорогах мира погибают более 270 тыс. пешеходов. В глобальных масштабах на долю пешеходов приходится 22 % общего числа случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП), а в ряде стран – до двух третей таких случаев.

На примере следующей блок-схемы можно заметить определения вероятных контактных участков пешеходов, которые имеют наибольшую вероятность повреждений при столкновении с транспортным средством (рисунок 1).



Рисунок 1 – Повреждаемые участки тела пешехода при столкновении с транспортным средством

Необходимость изучения доли наезда на пешехода в системе всех видов дорожно-транспортных происшествий ссылается на данные показателей состояния дорожного движения, а также степени его безопасности. Итак, учитывая эти критерии, прежде чем приступить к анализу дорожно-транспортных происшествий с видом «наезд на пешехода», необходимо обратить внимание на общее количество ДТП по Республике Узбекистан (таблица 1).

Таблица 1 – Анализ ДТП за последние 5 лет в Республике Узбекистан

Дорожно- транспортные происшествия	Годы				
	2014	2015	2016	2017	2018
Количество ДТП	9832	12874	11901	11241	13215
Число погибших, чел.	1935	1841	1874	1900	2500
Число травмированных, чел.	8333	7099	8012	9814	10000



Рисунок 2

Ежегодно в мире в результате ДТП гибнут около 1,24 млн человек. Более одной пятой этих случаев смерти приходится на долю пешеходов. Наезды на пешеходов, особенно в крупном населенном пункте, как и другие ДТП, не должны считаться чем-то неизбежным, так как в действительности они прогнозируемы и предотвратимы. Основными факторами риска, связанными с дорожно-транспортным травматизмом среди пешеходов, являются скорость транспортного средства, употребление алкоголя водителями и пешеходами, отсутствие инфраструктуры для обеспечения безопасности пешеходов и плохая видимость пешеходов.

С учетом вышеизложенного и результатами проведенного анализа, предлагается внести единый порядок между пешеходами, переходящими проезжую часть, где суть заключается в примитивном действии, в котором пешеход, переходящий дорогу через нерегулируемый пешеходный переход должен поднять левую или правую руку и показать ладонь водителям. Данный жест будет означать, что лицо, переходящее проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу, обращается с просьбой к водителям, чтобы те могли уступить ему дорогу и дать возможность закончить переход проезжей части (рисунок 2).

Достоинством данного предложения является то, что его внедрение не требует лишних денежных затрат и прочих затруднений. Также рассчитывается, что данное мероприятие позволит снизить количество ДТП с наездом на пешехода на 11,3 %. Данный метод активно применяется в таких развитых странах, как Китай, Япония, Германия и др.

Список литературы

1 Азизов, К. Х. Основы организации безопасности движения : учеб. для вузов / К. Х. Азизов. – Ташкент : Fan va texnologiya, 2012. – 272 с.

2 Survival analysis: pedestrian risk exposure at signalized intersections / Tiwari G. [et al.] // Transportation Research, Part F. – 2007. – 10: P. 77–89.

УДК 656.11.05

ВНЕДРЕНИЕ И ПРИМЕНЕНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ СИСТЕМ В СВЕТОФОРАХ РЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ В ЦЕЛЯХ РАЗГРУЗКИ ДОРОГ ВО ВРЕМЯ ПРОБОК И УВЕЛИЧЕНИЯ ИХ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ

М. АТАЖАНОВ, Ш. НОСИРОВ

*Ташкентский институт по проектированию, строительству и эксплуатации
автомобильных дорог, Республика Узбекистан*

Организация движения пешеходов в крупных городах и обеспечение их безопасности – многоплановая проблема. Сложность ее решения объясняется во многом сильным влиянием психофизиологических факторов, затрудняющих применение математических методов описания закономерностей пешеходного движения.

Обеспечение безопасности пешеходного движения в городе тесно связано с решением вопросов создания для него комфортных условий с необходимостью учета требований водителей транспортных средств и реальной градостроительной и транспортной ситуации.

В целях обеспечения безопасности движения пешеходов, особенно травмирования наиболее незащищенной их части – пожилых людей – в европейских городах приняты следующие уровни местного ограничения скоростей: