Зауваження див. по тексту.

Оцінка 12.

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТОРГОВельно-ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

### БЕЗПЕКА ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ

#### РЕФЕРАТ

**Тема:**.

«Статистика ДТП в Новосибірській області»

|  |
| --- |
| Студента 1 курсу 1 групи ФЭМП |
|  | Горбатих Р.І. |

|  |
| --- |
|  |
|  |  |

## Київ 2002 р.

По статистці в результаті ДТП гине людей більше чим від укусів змій, павуків, нападів акул і інших нещасливих випадків зв'язаних із тваринним світом, а також у результаті пожеж, стихійних лих. Тому я вважаю що найбільшу небезпеку для життя і здоров'я людини представляє саме автотранспорт. У своєму рефераті я буду розглядати статистику ДТП на прикладі Новосибірської області.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Рік | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** |
| ДТП усього по області | 2938 | 2902 | 2853 | 2831 | 2819 |
| з них у нетверезому стані | 373 | 368 | 358 | 294 | 287 |

От деякі дані по ДТП у Новосибірській області, що відбулися у період з 1997 по 2001 рік.

**Таблица1**

Як видно з **Таблиці1** у плині 4 років показники ДТП в області постійно знижувалися. Чим це було викликано важко сказати, можливо загальним економічним спадом, можливе посилення контролю з боку ГИБДД. Але судячи з даних у **Таблиці2** за перше півріччя 2002 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2001 року, кількість ДТП дуже різка виросло.

# Таблиця2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **ДТП** | **убито** | **поранено** | **ДТП у н/с** |
| По Новосибірській області | 2001р. | 949 | 138 | 1118 | 99 |
| 2002р. | 1171 | 182 | 1314 | 128 |
| % | **+23.39** | **+31.88** | **+17.53** | **+29.29** |

Для більш глибинного аналізу я розгляну порівняння показників аварійності за 1 півріччя 2002 року та аналогічний період 2001 року.

# Таблиця3

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **ДТП** | **%** | **Убито** | **%** | **Поранено** | **%** |
| Вантажні, усього: | 50 | 80 | 9 | **129** | 56 | 86 |
| Автобуси, усього: | 44 | **147** | 4 | 80 | 61 | **179** |
| Легкові, усього: | 530 | **141** | 88 | **133** | 680 | **125** |

Як видно з **Таблиці3** залишається тенденція росту ДТП на автобусних перевезеннях, але скорочується відсоток зростання показників на легковому транспорті. На вантажному автотранспорті досягнуто зниження кількості ДТП і відсоток травмованостi, але в зв'язку з тим що вантажні автомашини більш небезпечні, громіздкі і могутні, відсоток загиблих зростає.

Так само по **Таблиці4** дуже цікаво простежити статистику ДТП у Новосибірській області, за перше півріччя 2002 року, по ознаці форми власності автомобільного транспорту.

# Таблиця4

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Державна | 1 | випадок | чи | 1.58% |
| Громадські організації | 1 | випадок | чи | 1.58% |
| Муніципальна | 14 | випадків | чи | 22.2% |
| Змішана форма | 10 | випадків | чи | 15.8% |
| Приватна | 27 | випадків | чи | 42.8% |
| З іноземною участю | 0 | випадків | чи | 0% |
| Підприємці | 10 | випадків | чи | 15.8% |

Як видно в **Таблиці4** найбільша кількість ДТП приходитися на приватний і муніципальний транспорт. І швидше за все причиною цьому є корумпованість органів влади, у тому числі і ГИБДД і міліції. Вже не таємниця що сьогодні права можна просто купити, а така людина на дорозі ставати просто злочинцем. І в підтвердження цьому – з вини іноземці взагалі немає ДТП!!!

(при даному аналізі необхідно було б врахувати кількість автомобілів кожного виду власності, можливо іноземці там взагалі не їздять)

У **таблиці5** приведені дані по конкретних порушеннях, допущеним водіями пролiцензованого автотранспорту в першому півріччі 2002 року, попотягнувшi за собою здійснення дорожно транспортної пригоди.

**таблиця5**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Невідповідність швидкості конкретним умовам | 15 | випадків | чи | 22.7% |
| Недотримання черговості проїзду | 8 | випадків | чи | 12.1% |
| Не правильний вибір дистанції | 8 | випадків | чи | 12.1% |
| Керування ТЗ у стані сп'яніння | 8 | випадків | чи | 12,1% |
| Виїзд на смугу зустрічного руху | 5 | випадків | чи | 7.57% |
| Перевищення установленої швидкості | 3 | случаючи | чи | 4.54% |
| Перевезення людей | 2 | случаючи | чи | 3.03% |
| Проїзд пішохідного переходу | 2 | случаючи | чи | 3.03% |
| Порушення правил зупинки і стоянки | 2 | случаючи | чи | 3.03% |
| Не має права на керування ТЗ | 2 | случаючи | чи | 3.03% |
| Неправильна подача сигналів | 1 | випадок | чи | 1.51% |
| Порушення вимог сигналів світлофора | 1 | випадок | чи | 1.51% |
| Порушення правил обгону | 1 | випадок | чи | 1.51% |
| Інші порушення ПДР | 15 | випадків | чи | 22.7% |

##### Як видно з Таблиці5 для цього періоду характерним стало збільшення наступних порушень:

* невідповідність швидкості конкретним умовам у п'ять разів;
* перевищення установленої швидкості в три рази;
* не правильний вибір дистанції в два рази.

За заявою Міністерства Автомобільного транспорту - «Аналіз причин подій указує на відсутність контролю на лінії з боку керівництва перевізників, формальне проведення щорічних занять з водіями і формальний підхід до проведення заходів спрямованих на профілактику дорожньо-транспортних випадків.» Ця заява зайвий раз підтверджує що левину частку провини можна сміло покласти не на конкретного водія, що зробив ДТП, а на його керівництво, що не прийняло мір що б уникнути виникнення ДТП.

Порівняльний аналіз всідчить про високу якість роботи текстові помилки враховувати не будемо Оцінка 12 балів (мах)

Реферат підготовлений по даним сайту **Міністерства Транспорту Російської Федерації**

http://www.mintrans.ru/