

УДК 351.811.12

*А. А. Голощанов (4 курс, 42 взвод)  
Научный руководитель: Д. Ю. Макацария,  
доцент кафедры тактико-  
специальной подготовки  
Могилевского института МВД,  
кандидат технических наук, доцент*

## **ОРГАНИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ**

Пешеход является наименее защищенным участником дорожного движения. В отличие от водителей автомобилей и их пассажиров, у пешехода отсутствуют средства активной и пассивной защиты от последствий дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). Дорожное движение на участках автомобильных дорог нашей страны организовано таким образом, что транспортные и пешеходные потоки могут пересекаться на одном уровне [1].

Широкое использование светофорного регулирования позволяет разделить во времени потоки движения машин и людей. Однако в случае нарушения очередности проезда перекрестков или пешеходных переходов может произойти авария. Наиболее тяжелыми являются последствия аварий, в результате которых страдают участники дорожного движения, включая пешеходов [2].

Кроме этого, одной из причин, по которой автомобильный транспорт может совершить наезд на пешехода, является несоблюдение пешим участником дорожного движения мер личной безопасности и невнимательность при пересечении проезжей части. Регистрируются случаи пересечения автомобильной дороги пешеходом вне специально оборудованных переходов, а также на запрещающий сигнал светофора [3].

В соответствии с требованиями Правил дорожного движения в случае отсутствия оборудованного тротуара или пешеходной дорожки, разрешено движение по обочине или по краю проезжей части, что не безопасно. В условиях недостаточной видимости или ограниченной обзорности ДТП с участием пешехода, находящегося на дороге, может произойти вне зависимости от воли участников дорожного движения.

Использование фликеров и световозвращающих материалов в темное время суток это лишь первый шаг к обеспечению безопасного движения пешеходов на автомобильных дорогах. Необходимо широко внедрять современные технологии, позволяющие заблаговременно информировать водителя о наличии пешехода в пределах дороги. Широкое распространение мобильной связи может позволить идентифицировать объект как участника дорожного движения.

Обмен информацией между передатчиками мобильных устройств может быть использован как сигнал приближения к месту нахождения пешехода, которого визуально обнаружить не представляется возможным.

### **Список основных источников**

1. Голощапов, А. А. Способы предупреждения дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов / А. А. Голощапов, Д. Ю. Макацария // Чрезвычайные ситуации: теория и практика : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 21 мая 2015 г. / Гомел. гос. тех. ун-т им. П. О. Сухого ; редкол.: А. Э. Набатова (науч. ред.) [и др.]. – Гомель, 2015. – С. 282–284.

2. Голощапов, А. А. Возникновение дорожной аварийности при участии пешеходов / А. А. Голощапов, Д. Ю. Макацария // Курсантские исследования : сб. науч. работ / учреждение образования «Могилевский институт Министерства внутренних дел Республики Беларусь» ; редкол.: Ю. П. Шкаплеров (отв. ред.) [и др.]. – Могилев, 2015. – Вып. 2. – С. 128–130.

3. Голощапов, А. А. Пути уменьшения дорожной аварийности с участием пешеходов / А. А. Голощапов, Д. Ю. Макацария // Чрезвычайные ситуации: теория, практика и инновации : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 19–20 мая 2016 г. / М-во по чрезвычайн. ситуациям Респ. Беларусь, Гомел. инженер. ин-т ; редкол.: А. Э. Набатова (науч. ред.) [и др.]. – Гомель : ГГТУ им. П. О. Сухого, 2016. – С. 181–182.