

## **СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПО БАТКЕНСКОЙ ОБЛАСТИ**

*В статье исследованы проблемы дорожного движения, которые влияют на аварийность в Баткенской области.*

*Ключевые слова: дорожное движение, транспорт, меры безопасности, МВД КР.*

### **CONDITION TO SAFETY OF THE MOTION IN BATKEN AREA**

*Article are investigated the traffic problems which influence to accident rate in Batken area.*

*Keywords: traffic, transportation, security, MIA of the KR.*

«Обеспечение безопасности движения на автомобильных дорогах является обязанностью водителей транспортных средств, автотранспортных предприятий, Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, органов Государственной автомобильной инспекции МВД Кыргызской Республики, организаций, ответственных за функционирование ведомственных автомобильных дорог, собственников частных автомобильных дорог и местных органов власти, отвечающих за состояние дорог» [1]. Из выдержки данной статьи видно переплетение трех элементов (участник, автотранспортное средство, автомобильная дорога) системы «Участник - Автомобиль - Дорога - Среда» отказ одного из элементов системы может привести к происшествиям.

Количество автотранспортных средств («Автомобиль») в области с каждым годом увеличивается, за пять лет, начиная с 2006 года, увеличилось на 4593. По оценкам в 2011 году в Баткенской области, на 1000 жителей области приходилось 39 автомобилей, как по Кыргызской Республике на тот же период, на 1000 жителей приходилось 91 автомобиль. Автомобилизация, бесспорно, имеет положительное значение в развитии общества. Но, ни в коем случае нельзя забывать некоторые отрицательные стороны этого процесса. Одна из них, наиболее весомая – возрастающая угроза человеческих и материальных потерь, связанных с аварийностью. В этом большое значение имеет проблема обеспечения безопасности дорожного движения.

В данное время отдельные участки дорог и улиц городов и райцентров области по своим технико-эксплуатационным параметрам не соответствуют требованиям СНиП и ГОСТов, так как последние 25-30 лет не производились реконструкция и капитальный ремонт и их состояние с каждым годом ухудшается.

Низкий технический уровень дорожной сети является одной из основных причин высокого уровня аварийности. Дорожные условия являются прямой или косвенной причиной дорожно-транспортных происшествий. Однако работники Госавтоинспекции не всегда учитывают влияние всех дорожных факторов на возникновение аварий. Дорожными органами не всегда своевременно выполняются предписания Госавтоинспекции по устранению выявленных недостатков по содержанию дорог.

Нередко игнорирование требований сотрудников Госавтоинспекции приводит к дорожно-транспортным происшествиям.

В области имеется всего 5728 км автомобильных дорог («Дорога»), из них 2011 году обследовано 5446 км автодорог и улиц.

Одним из факторов способствующих увеличению дорожно-транспортных происшествий является плачевное состояние технических средств регулирования. Из имеющихся по области 19 светофорных объектов работает лишь 10 светофорных объектов,

которые расположены в г. Кызыл-Кия исправном состоянии находится 8 светофорных объектов и 2 в Кадамжайском районе, а остальные светофорные объекты находятся в раскулаченном состоянии, на учете нигде не состоят. Данные светофорные объекты морально и технически изношены, сроки, эксплуатации которых истекли 20 лет назад. К примеру: на восстановление 17 светофорных объектов (старого типа) Баткенской области необходимо 29,5 млн. сомов, хотя для установки светофорных объектов нового поколения на одном перекресте в г. Бишкек потрачено около 3 млн.

Следует отметить, что технические средства регулирования дорожного движения находится в крайне неудовлетворительном состоянии. Из 2144 дорожных знаков установлены в городах и населенных пунктах 50% по истечении срока эксплуатации требует замены, последние 10 лет дорожные знаки не обновлялись, многие из них погнуты и имеют неприглядный вид. Кроме того необходимо дополнительно установить 563 ед. дорожных знаков, примерная сумма затрат составляет 450,4 тыс. сомов.

Из-за плохого финансирования на приобретение разметочных материалов (краски, термопласта) в течение ряда лет, дорожная разметка вообще не наносилась, а также на автодорогах не проводится капитальный ремонт.

Если не принять меры по улучшению состояния технических средств регулирования дорожным движением, то это приведет к значительному увеличению количества совершаемых дорожно-транспортных происшествий со многими человеческими жертвами и ранениями, а ущерб от них на много превзойдут затраты на установку и эксплуатацию технических средств регулирования дорожным движением.

Неблагоприятная ситуация складывается и на железнодорожных переездах по всей территории области. Из имеющихся 6 железнодорожных переездов все 6 не отвечают требованиям безопасности. На многих переездах неисправна или отсутствует световая сигнализация и освещение.

Географическое положение Баткенской области Кыргызской Республики и сложный горный рельеф исторически предопределили приоритетное развитие автомобильного транспорта перед другими видами транспорта в области. В области особое внимание уделяется обеспечению безопасности дорожного движения, как в целом всех участников дорожного движения, так и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и автоаварий с участием пассажирского транспорта общего пользования.

За пять лет (с 2008 г. по 2012 г.) на территории Баткенской области было совершено 927 дорожно-транспортное происшествие, что составляет 4,1% совершаемых в республике. Наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий совершено в 2012 году затем в 2010 году (204). 2010 год в сравнении с 2009 годом количество дорожно-транспортных происшествий возросло на 37,8%, раненых – на 40,9% и погибших уменьшилось – на 9%. Состояние аварийности по итогам 2011года показало, что принимаемые меры по обеспечению безопасности дорожного движения дали свои положительные результаты и по области наблюдается снижение дорожно-транспортных происшествий. Но в 2012 году происходит резкий подъем аварийности, которое превышает показатели 2010 года составляя 226 происшествий. Рассматривая анализ дорожно-транспортных происшествий в разрезе регионов области за 2012 год, то картина выглядит следующим образом (рис. 1).

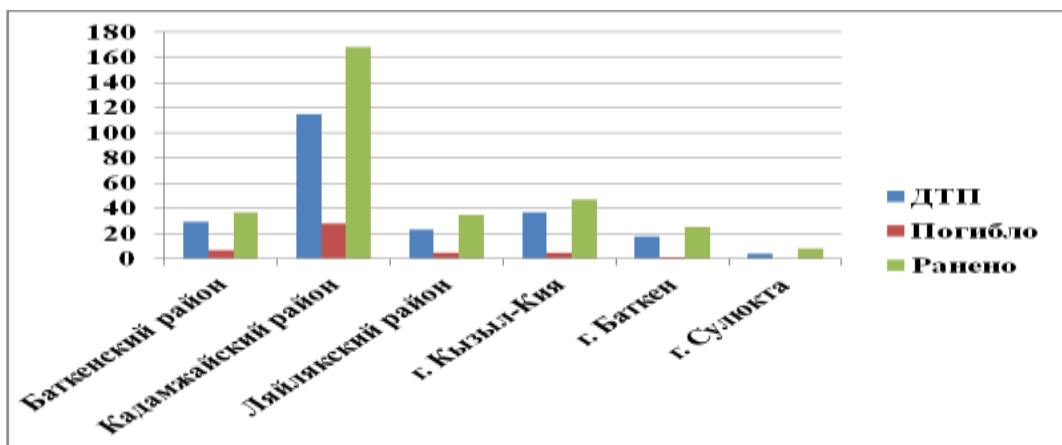


Рис. 1. Гистограмма дорожно-транспортных происшествий в разрезе регионов Баткенской области.

В основу большинства дорожно-транспортных происшествий лежит человеческий фактор. 70-90% аварий происходит из-за ошибочных действий водителя, из-за его недисциплинированности, плохой профессиональной подготовки. Пьянство, другие грубые нарушения правил, низкая дисциплина и культура дорожного поведения приводят к дорожно-транспортным происшествиям. Анализ показывает, что в области в 2011 году по вине водителей транспортных средств было совершено 182 дорожно-транспортных происшествий, при этом погибло 40 и ранено 269 человек.

Одной из важных проблем является борьба со случаями управления транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения. Водительское ремесло, как известно, не принадлежит к числу тех профессий, которые могли бы располагать к употреблению спиртных напитков. Напротив, управление транспортными средствами несовместимо с нахождением водителя в состоянии опьянения. Анализ данных по области свидетельствует об управлении транспортными средствами водителями в состоянии опьянения. Сложившаяся ситуация диктует необходимость активизации борьбы с пьянством – одним из основных факторов, приводящим к дорожно-транспортным происшествиям.

Поэтому в данное время существует острая необходимость оборудовать на всех автовокзалах контрольно-технический пункт со всеми необходимым оборудованием и ввести штат контрольных механиков для обязательного контрольного осмотра технического состояния транспортных средств. Занимающихся пассажирскими перевозками, а также медицинских работников для проверки состояния водителей перед рейсом.

В области количество дорожно-транспортных происшествий совершенные по вине водителей пассажирского транспорта снижается, но тяжесть последствий увеличивается.

В современных условиях решение проблем обеспечения безопасности дорожного движения является крупной социально-экономической задачей, которая затрагивает жизненные интересы всего общества, поэтому решить ее без усилия профилактической деятельности невозможно. Как следствие этого, пропаганда безопасности дорожного движения является одним из важных направлений. В целях профилактики и предупреждения дорожно-транспортных происшествий, в том числе детского дорожно-транспортного травматизма в области проводятся лекции и беседы среди населения и водителей автопредприятий, а так же в школьных и дошкольных учреждениях, проводятся рейды и организовываются областные конкурсы «ЮИД».

Для предупреждения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма около школ и дошкольных учреждений Баткенской области на проезжей части дорог установлены макеты ГАИ, которые предупреждают водителей о приближении к школам и дошкольным учреждениям и о необходимости снизить скорость движения, а в случае появления детей на проезжей части дорог – пропустить.

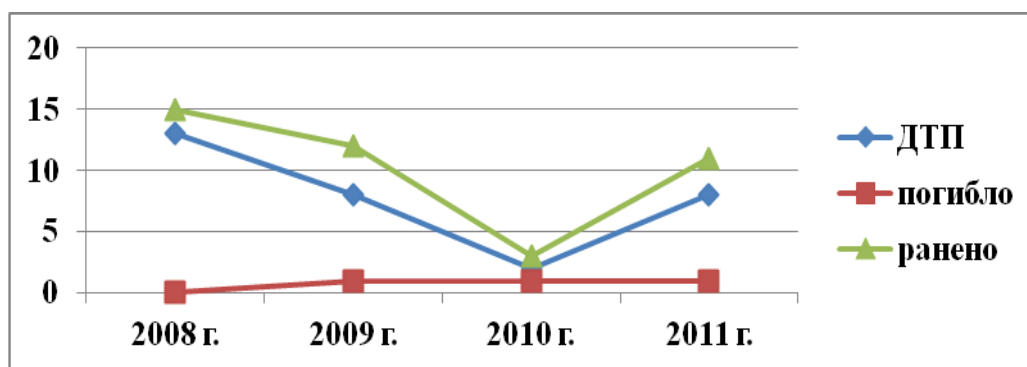


Рис. 2. Дорожно-транспортные происшествия совершенные по вине пешеходов.

Таким образом, пешеходы являются наиболее уязвимыми участниками дорожного движения. Одним из видов дорожно-транспортных происшествий совершаемых в области является наезд на пешехода. В последнее время наблюдается повышение дорожно-транспортных происшествий по вине пешеходов (рис. 2). В результате проводимых мероприятий в области наблюдается тенденция к снижению детского дорожно-транспортного травматизма (рис. 3).

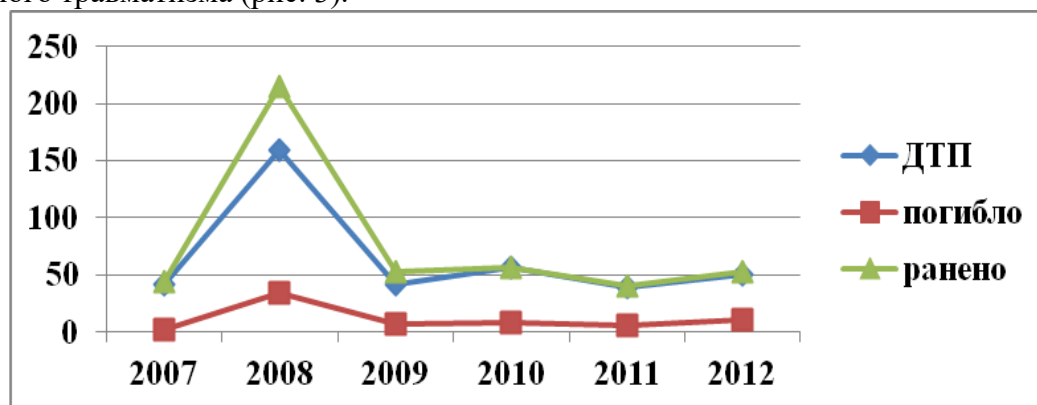


Рис. 3. Детский дорожно-транспортный травматизм.

Основными причинами совершения наездов на пешеходов, детей стали следующие:

- отсутствие дорожных условий для пешеходов;
- отсутствие уличного освещения;
- неудовлетворительное состояние светофорных объектов;
- незнание элементарных норм правил дорожного движения пешеходами;
- значительное увеличение потока движения транспортных средств.

Неблагоприятное положение, обстоящее в области с освещением автомобильных дорог, улиц городов и населенных пунктов приводят к возникновению дорожно-транспортных происшествий. При анализе случаев дорожно-транспортных происшествий совершенные в темное время суток было установлено, что в период с 2008 по 2011 годы, за регистрируемым было 189, в том числе 15 в нетрезвом виде (рис. 4).

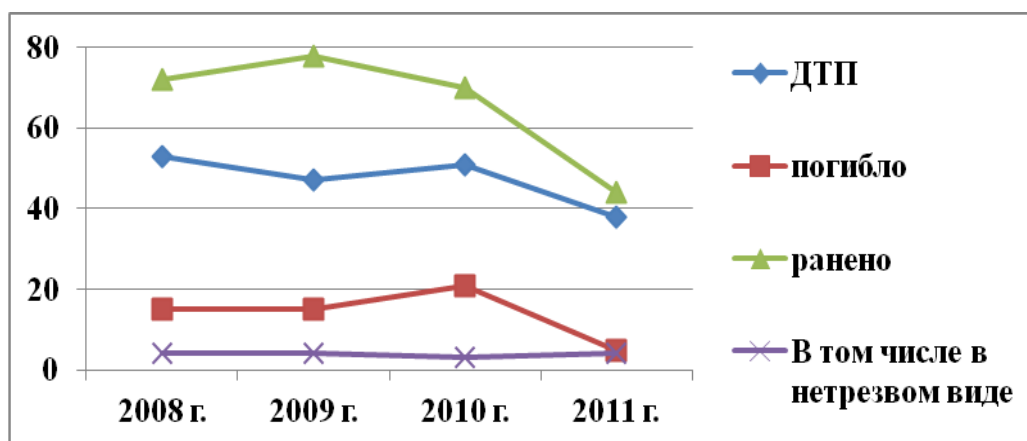


Рис. 4. Дорожно-транспортные происшествия совершенные в темное время суток.

В связи с этим в темное время суток из-за не освещенности улиц, водители скрываются с места дорожно-транспортных происшествий.

Согласно анализу аварийности, можно сделать вывод о позитивных сдвигах в снижении числа дорожно-транспортных происшествий. Задача обеспечения безопасности дорожного движения выполнима, вместе с тем имеются еще и большие неиспользованные резервы: повышение уровня активной и массовой безопасности автомобилей и других транспортных средств; улучшение проектирования, строительства. Оборудования и содержания дорог; совершенствование системы регулирования дорожного движения; четкая организация оказания послеаварийной помощи; поддержания твердого порядка на дорогах, и, наконец, самое главное – укрепление сознательной дисциплины водителей и пешеходов, обеспечение высокого уровня их подготовки.

#### Литература:

1. Закон Кыргызской Республики об автомобильных дорогах. Гл. 6. Статья 37. - Введ. 1998-06-02. - Наша газета, 1998. - С. 6-12,
2. Министерство здравоохранения в Кыргызской Республики. Анализ ситуации с травматизмом в Кыргызстане. Анализ ситуации с травматизмом в Кыргызстане [Текст] / Министерство здравоохранения в Кыргызской Республики. – Бишкек, 2009. - 63 с. \_С. 35-41. [www.med.kg/MyFiles/Отчеты/travma\\_15%20may2009.doc](http://www.med.kg/MyFiles/Отчеты/travma_15%20may2009.doc)
3. Первоначальный отчет. SSFEGE в ассоциации с NEA Transport Research and Training и Central Asia Consulting. Проект государственной реконструкции дорог (Ош-Исфана) (123-155 км), финансирование MAP.