

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КЫРГЫЗСТАНЕ - ПРЕРОГАТИВА ГОСУДАРСТВА (ИЗ ОПЫТА ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН)

В данной статье был проведен обширный обзор по вопросам возникновения и становления правил дорожного движения (ПДД) в развитых зарубежных странах. основополагающими документами по обеспечению БДД были две Конвенции о дорожных знаках и сигналах и дорожном движении, которые были приняты на конференции в ООН в Вене всеми странами участницами в 1968 году. Также рассмотрены принятые правила дорожного движения в различных развитых странах, которые различаются по своему конституционному устройству, традициям, обычаям и, в общем, экономическому укладу жизни людей.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, предельно допустимая скорость, светофор, транспортная инфраструктура.

Atamkulov Ulan Toktogazievich – Ph.D., associate professor,
Osh technological university

FROM THE EXPERIENCE OF FOREIGN COUNTRIES, PROVISION OF THE TRAFFIC IN KYRGYZSTAN IS THE EXCLUSIVE PREROGATIVE OF THE STATE

In this article, an extensive review of the emergence and formation of traffic rules (SDA) in developed foreign countries was conducted. The two conventions on road signs and signals and road traffic, which were adopted at the UN conference in Vienna by all participating countries in 1968, were the fundamental documents for the provision of road safety. Also considered adopted traffic rules in various developed countries, which differ in their constitutional structure, traditions, and customs and, in general, the economic way of life?

Key words: road safety, traffic rules, the maximum permissible speed, traffic light, transport infrastructure.

Эволюционный путь развития многих развитых стран мира показывает, что по мере урбанизации населения возникла проблема в обеспечении БДД в городах, что привело к необходимости влияния и разрешения проблем со стороны властей. Первые шаги в этом направлении были направлены на то, чтобы обезопасить пешеходов от гужевого транспорта. Например, власти Рима запретили езду экипажей и телег по улицам в дневное время, а колесницами могли пользоваться только люди, принадлежащие к высшим сословиям.

Правила поведения людей на дорогах в средние века обобщенно можно охарактеризовать как поведения, зависящие от социального статуса или ранга передвигающихся. Например, рыцарю ничего не грозило, если он вовремя езды на лошади причинил вред здоровью крестьянина, иными словами он мог его и затоптать. Но все должны были уступать дорогу сеньорам или священнослужителям.

Быстрый темп урбанизации населения, торговли, открытие мануфактурного производства привело к тому, что население городов увеличивалось, росла интенсивность перевозок пассажиров и грузов, появились все новые связи между городами и регионами. Положительный рост развития вместе с тем привел и развитию проблем, связанных с БДД. Решить возникшие проблемы на дорогах, каждая страна старалась в зависимости от уклада жизни, обычаев и других причин, присущих только этой стране. Но общие усилия и направления в этой области были схожими уже тогда. Параллельно велась работа и над тем, чтобы люди нарушившие правила поведения на дорогах несли определенную ответственность за эти нарушения. Примером можно назвать установление штрафа в Северной Америке в 1687 году за чрезмерную езду для всадников. Такое решение было принято после несчастного случая произошедшего в городе Род-Айленд, когда всадник на скаку сбил ребенка на дороге.

Одним из первых родоначальников настоящих ПДД можно назвать Англию, где в 1822 году действовали следующие правила:

- держаться определенной стороны для участников дорожного движения;
- держать дистанцию между экипажами;
- не ехать слишком быстро;
- не загромождать дорогу встречному движению;
- нормы предельной нагрузки для экипажей и т.п.

Новый виток в развитии ПДД начался в середине 19 век, когда с созданием двигателя внутреннего сгорания начинается эпоха автомобилестроения. С появлением автомобилей, появились и первые законы, регулирующие их скорости по городским дорогам, где разрешалась скорость езды в населенных пунктах 3 км/ч, а по большим дорогам 6 км/ч. Первые законы, запрещали подавать звуковой сигнал на перекрестках, а в Германии, например действовал закон запрещающий ездить на автомобилях в определенные дни недели, а в разрешенные дни ездили по определенным разрешенным полицией маршрутам.

В начале 20 века в мире насчитывалось более 20000000 автомобилей. Он оказал огромное влияние на развитие дорожной инфраструктуры стран мира, на развитие принципиально новых дорог с новыми покрытиями и особенно скоростных магистралей. В германии и США с бурным развитием автомобилестроения в начале 20 века, появилась и необходимость в автоматическом регулировании движения на дорогах, что было сделано в Англии в 1926 году, где был установлен прототип нынешних светофоров, но он был двухсекционным. Хотя в этой же стране еще в 1860 годы в Лондоне появились регулировщики, которые регулировали дорожное движение вручную световыми газовыми сигналами. Красный и зелёный сигналы светофора в Европе устанавливали в определенном порядке, т.е. красный вверху, а зелёный в низу. А в США и СССР их расположение не регламентировалось. [1,4].

Одним из первых дорожных знаков, которые имели статус международных, были «поворот», «ухабы», «железнодорожный переезд» и «перекресток». Они были приняты в 1908 году на Международном конгрессе и международной туристической конференции в Париже. Спустя год представители различных стран мира, представляющие автомобильные сообщества своих стран, обсудили и выработали в Париже так называемые первые международные правила езды по дорогам на автомобильном транспорте.

История показывает, что регистрация дорожно-транспортных происшествий (ДТП) начинается с конца 19 века, а точнее в 1896 году, когда в результате автомобильных катастроф в Великобритании погибли 2 человека. С ростом автомобилизации развитых стран мира растет и число пострадавших от автомобиля. Причем эта проблема начало приобретать характер стихийного бедствия. Причиной этому послужили многие факторы как, не соблюдение ПДД, низкое качество дорожной инфраструктуры, несовершенство управления на дорогах и т.д.

Конференция ООН 1968 года прошедшая в Вене и принятые в ней Конвенции о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах подытожила длительную работу стран мира по созданию законов по поведению участников дорожного движения. Эти документы в свою очередь явились основой для развития единых правил дорожного движения.

Современный этап развития БДД характеризуется несколькими приоритетными направлениями:

- применение автоматических систем для контроля за безопасностью движения на дорогах;
- оптимизация скорости на дорогах, в том числе и в зимние периоды;
- прогнозирование дорожно-транспортных условий путем совершенствования передачи информации.

На данном этапе заслуживает внимание организация безопасного движения на дорогах в Европейских странах, где достигнуты хорошие успехи в исследуемой сфере. Успешные продвижения Европейских стран в обеспечении БДД в основном связаны с успешным экономическим ростом этих стран. Возьмем, например Финляндию, где начиная с 1970 года по настоящее время, наблюдается снижение ДТП со смертельным исходом (в 1970 году-1100 чел. на 850000 автомобилей, в 2007 году- 415 чел. на 2100000 автомобилей). А на дорогах Германии в 2016 году по данным национального Федерального статистического ведомства в ДТП погибло 3214 чел., что на 7,1% меньше чем годом ранее. Такой низкий показатель не отмечался за всю историю существования в Германии статистики ДТП.

Заслуживает внимания и опыт развития организации дорожного движения в Республике Сингапур, которую называют еще и «азиатским экономическим чудом». Имея численность населения около 6000000 человек и территорию в 682,7 кв. км. В этой стране очень развита транспортная инфраструктура. Протяженность всей дорожной сети составляет 3262 км из них 150 км это скоростные магистрали. Правительство страны всячески поощряет использование общественного транспорта, которое по доле перевозок составляет 63%.

За развитием транспортной инфраструктуры Сингапура и организацией дорожного движения неуклонно следит государственный орган – Управление наземного транспорта, которое имеет в своем распоряжении 4 подразделения контролирующей работу транспортных перевозок и дорог, регистрацию транспортных средств, скоростных общественных перевозок и земельное подразделение.

Анализ специальных источников различных стран, говорит о том, что ужесточение штрафов за нарушение ПДД и наказаний за их нарушение положительно влияет на снижение показателей аварийности и травматизма от ДТП.

К примеру, в Европейских странах (Великобритания, Нидерланды, Германия, Швеция, Финляндия и др.), где очень высокие ставки штрафов отмечается низкая статистика по числу жертв в ДТП (около 6 чел. Гибнет на дорогах в расчете на 100000 чел.). Такой же пример снижения нарушения ПДД на 30-50% от высоких штрафов можно наблюдать и в странах Прибалтики и Белоруссии.

В Америке и в Европе штрафы за проезд на красный свет светофора может достигать от 20% до 35% от средней зарплаты. А за не пристегнутый ремень безопасности пассажира на заднем сиденье может достигать около 30 евро. Высокие размеры штрафов налагаются за нарушение скоростного режима, которые достигают порой и отметки в 500 евро. Размеры штрафов увеличиваются, если водитель не успел вовремя их оплатить.

Таким образом, исследования касающихся проблем с обеспечением безопасности дорожного движения в зарубежных странах, показывают, что там, где штрафные санкции за нарушение ПДД незначительны, то и негативные показатели высоки. Опыт зарубежных стран с различными экономическими уровнями и укладом жизни

показывает, что вопросы по БДД необходимо рассматривать на государственном уровне, а потому считаем, что и в Кыргызстане решение этой задачи является государственной. Государственные органы должны в зависимости от наших традиций, обычаев в целом менталитета населения в различной степени влиять на сложившуюся, на дорогах ситуацию. Но в то же время на сегодняшний день мы должны делать ставку на применение высокотехнологических разработок и программ в сфере обеспечения БДД.

История развития обеспечения БДД развитых стран, показывает, что сдвиги в положительную сторону в этом направлении будут зависеть в значительной степени от того, насколько строго государство будет требовать соблюдения ПДД участниками дорожного движения.

Литература:

1. **Агуреева, О.В.** Помощь в пересекающей границе [Текст] – М.: ГроссМедиа, 2006 . – 256 с.
2. **Волошин, Г.Я.** Анализ дорожно-транспортных происшествий [Текст] – М.: Транспорт, 1987. – 239 с.
3. **Крепышев, Н.В.** - Международный опыт оценки результативности и финансового обеспечения безопасности дорожного движения [Текст] // Проблемы современной экономики. – 2008. – № 3(27).
4. **Рэнкин, П.С.** Автомобильные перевозки и организация дорожного движения [Текст] - М.: Транспорт, 1981. – 592 с.
5. **Сильянов, В.В.** Теория транспортных потоков в проектировании дорог и организации движения [Текст] – М.: Транспорт, 1997. – 303 с.
6. **Щураков, А.П.** Зарубежный опыт организации обслуживания пассажиров городским пассажирским транспортом [Текст]// Автотранспортное предприятие. – 2008. – № 8.
7. Конвенции о дорожном движении, дорожных знаках и сигналах [Текст] – М.: "За рулем", 1999. – 176 с.
8. Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации [Текст] / Под ред. В. А. Федорова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: "За рулем", 2000. – 280 с.