

**ГЕНЕРАЛЬНАЯ ПРОКУРАТУРА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
АКАДЕМИЯ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ**

У.С. Байжанов

**«СӘТТІ САПАР!»
АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Научно-практическое издание

АСТАНА 2017

УДК 656.1
ББК 39.808
Б 18

*Рекомендовано к опубликованию решением Ученого совета Академии
правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре
Республики Казахстан.*

Рецензенты: президент ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций», доктор технических наук ***М.М. Бекмагамбетов;***
заместитель министра внутренних дел РК, кандидат юридических наук ***Е.З. Тургумбаев.***

Байжанов У.С. «Сәтті сапар!» Актуальные вопросы безопасности дорожного движения: Научно-практическое издание. – Астана, 2017. – 146 с.

Настоящая работа посвящена наиболее актуальным вопросам обеспечения дорожной безопасности в Казахстане. В ходе исследования, проведенного на основе Концепции безопасности дорожного движения, проанализирована сложившаяся ситуация в этой сфере, изучены передовой опыт других государств, отечественное и зарубежное законодательство, статистические данные и т.д. В результате автором разработан ряд предложений по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и повышению безопасности на дорогах республики.

Адресована работникам сферы образования, здравоохранения, дорожного хозяйства и строительства, местных исполнительных органов, сотрудникам правоохранительных органов, а также родителям и всем интересующимся проблемами безопасности дорожного движения.

УДК 656.1
ББК 39.808

ISBN 978-601-06-4239-3

© Академия правоохранительных органов при ГП РК, 2017
© У.С. Байжанов, 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
Глава 1. Организация дорожного движения на современном этапе	7
1.1. <i>Краткая история развития организации дорожного движения....</i>	<i>7</i>
1.2. <i>Текущая ситуация в сфере организации дорожного движения</i>	<i>13</i>
1.3. <i>Отечественная законодательная база. Анализ зарубежного опыта</i>	<i>21</i>
Глава 2. Причины дорожно-транспортных происшествий. Проблемы и пути их решения.....	29
2.1. <i>Проблемы качества обучения водителей</i>	<i>30</i>
2.2. <i>Культура поведения участников дорожного движения</i>	<i>38</i>
2.3. <i>Превышение скорости.....</i>	<i>42</i>
2.4. <i>Выезд на встречную полосу</i>	<i>61</i>
2.5. <i>Переход проезжей части в неустановленном месте</i>	<i>63</i>
2.6. <i>Управление транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического, токсикоманического).....</i>	<i>69</i>
2.7. <i>Состояние здоровья водителя.....</i>	<i>75</i>
2.8. <i>Дорожная инфраструктура</i>	<i>78</i>
Глава 3. Вопросы предотвращения детского травматизма и смертности на дороге	89
3.1. <i>Текущая ситуация в сфере детского дорожного травматизма и смертности</i>	<i>89</i>
3.2. <i>Меры по обеспечению безопасности детей в сфере дорожного движения</i>	<i>92</i>

Глава 4. Профилактика правонарушений в сфере дорожного движения и меры повышения его безопасности ...	104
4.1. Проблемы профилактики дорожно-транспортных происшествий и пути их решения.....	104
4.2. Меры, направленные на повышение безопасности в сфере дорожного движения.....	110
4.3. Совершенствование поставарийных процедур	121
4.4. Учреждение института Уполномоченного по дорожной безопасности	127
Заключение	133
Приложение. Национальная концепция безопасности дорожного движения.....	134

ВВЕДЕНИЕ

Повышение уровня автомобилизации в нашей стране – явление неоднозначное. С одной стороны, это свидетельствует об улучшении благосостояния наших граждан, способствует быстро-му и удобному перемещению людей и грузов, с другой – создает множество новых проблем, связанных, в частности, с безопасностью дорожного движения.

Многочисленные отечественные и зарубежные исследования показали, что большинство дорожно-транспортных происшествий происходит не в результате неисправности автомобиля или несовершенства дорожной инфраструктуры, а по вине участников дорожного движения – водителей и пешеходов. Причины неправильного поведения – незнание и несоблюдение правил дорожного движения, низкий уровень культуры его участников, несовершенство обучения водителей в автошколах и др.

Согласно статистическим данным, в республике ежегодно в дорожных авариях погибает в среднем около 3 тысяч человек. Чтобы снизить эту цифру, необходим комплекс мер, включающих в себя повышение уровня правосознания участников дорожного движения, оптимизацию дорожной инфраструктуры, совершенствование законодательной базы, регулирующей вопросы безопасности дорожного движения. Кроме того, следует обратить особое внимание на систему так называемой «послеаварийной безопасности» – мероприятия, осуществляемые после дорожно-транспортного происшествия. К ним относятся действия водителя и других участников ДТП, оказание своевременной помощи пострадавшим и т. д. От того, насколько грамотно и умело будут осуществлены поставарийные процедуры, зависит тяжесть последствий ДТП.

Актуальность перечисленных проблем вызвала необходимость разработки предложений с целью устранения недостатков и восполнения пробелов в сфере обеспечения дорожной безопасности. В связи с этим Межведомственным научно-исследовательским институтом Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан было проведено научное исследование причин и закономерностей ДТП. Результатом данного

исследования явилась выработка предложений и способов профилактики дорожно-транспортных происшествий, которые легли в основу Национальной концепции безопасности дорожного движения. В ходе работы над Концепцией применен комплексный подход с использованием инновационных решений в сфере дорожного хозяйства, транспорта, обучения и подготовки водителей и т.д.

«Для изменения ситуации нужна политическая воля. Помимо дорожной сети, это вопросы качества дорог, машин и многого другого, что в компетенции МВД, МЗСР, МОН, МИР, МНЭ и акиматов... Концепция стала результатом проведенных нами серьезных научных исследований в сфере безопасности дорожного движения. Мы попытались выявить системные проблемы, мешающие снизить число ДТП, предложить пути минимизации их последствий... Концепция – это видение того, как надо сделать. Может на ее основе появится программа на 20-30 лет»¹.

К разработке Концепции были привлечены различные государственные органы и общественные организации, что свидетельствует о разносторонней проработке данной проблемы и повышает шансы на ее успешную реализацию.

В данной работе отражены основные положения Концепции, а также проведен анализ организации дорожного движения на современном этапе, отечественного и зарубежного законодательства. Отдельные главы посвящены вопросам детского дорожного травматизма и мерам повышения безопасности дорожного движения.

¹ Байжанов У. Хотим изменить представление о людях в погонах // Заң және заман/Закон и время. – 2016. – № 12 (192). – С. 44-45.

Правила дорожного движения — это свод законов безопасного вождения, которые написаны кровью многомиллионных жертв

ГЛАВА 1. ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

1.1. КРАТКАЯ ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Движение транспорта – это совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств в пределах путей сообщения. По своей значимости дорожное движение входит в первую десятку важнейших систем жизнеобеспечения общества¹.

Историю развития организации дорожного движения можно проследить еще со времен возникновения первых крупных городов и активизации дорожного движения. Так, во II в. до н.э. Гай Семпроний Грах, древнеримский политический деятель, установил первые дорожные знаки – каменные столбы для указания расстояний от Рима до ближайшего населенного пункта.

Позднее, в 50-х гг. до н.э., Гай Юлий Цезарь ввел первые Правила дорожного движения (далее – ПДД) – на ряде улиц города было введено одностороннее движение, в рабочее время проезд экипажей, колесниц и частных повозок по ним был запрещен. Приезжие оставляли транспорт за городской чертой, передвигаясь по городу пешком или на специальных носилках. Примечательно, что левостороннее движение было принято, чтобы правая рука (с оружием) была свободна. В это же время появилась служба регулировщиков для предупреждения конфликтов между владельцами транспортных средств (далее – ТС).

Международные документы, регламентирующие правила дорожного движения, появились лишь в начале XX в.

¹ Буралев Ю.В., Павлова Е.И. Безопасность жизнедеятельности на транспорте. – М.: Транспорт, 1999. С. 161.

Первая международная Конвенция, установившая международные правила дорожного движения, была принята в 1909 г. в Париже. Она состояла из 15 статей, в которых регламентировался перечень обязательных требований к транспортным средствам и водителям. В ней же определили дорожные знаки, очень похожие на современные – «Неровная дорога», «Опасный поворот», «Пересечение равнозначных дорог» и «Железнодорожный переезд со шлагбаумом».

Там же, в Париже, в 1926 г. была заключена Международная автомобильная конвенция. В ней более подробно были расписаны требования к оборудованию автомобилей, большое внимание уделено форме, размерам и размещению дорожных знаков.

В 1931 г. на международной конференции в Женеве была принята единая европейская система дорожных знаков, основанная преимущественно на символах. Было разработано и утверждено 26 знаков, классифицированных по трем группам – указательные, предупреждающие и предписывающие. В настоящее время эта система применяется во всем мире.

В 1949 г. на международной конференции в Женеве были приняты Конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах, на основе которых все страны разрабатывают свои ПДД. В 1959 г. к ним присоединился и Советский Союз, выпустив на их базе в 1961 г. единые Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР, пересмотренные в 1965 г.

Важным событием в мировой истории ПДД стало принятие участниками конференции ООН по дорожному движению 8 ноября 1968 г. в Вене Конвенции о дорожном движении, подписанной представителями 68 стран мира, в том числе СССР. Конвенция действует и в настоящее время, хоть и претерпела некоторые изменения.

Первые правила движения для автомобилей появились 14 августа 1893 г. во Франции.

В дореволюционной России документ, регулирующий движение «самодвижущихся экипажей», появился в сентябре 1896 г., а в 1900 г. в Санкт-Петербурге был утвержден порядок движения пассажирских и грузовых автомобилей по городу. Тогда же были определены многие правила, действующие и сейчас. Например,

управлять автомобилем мог гражданин старше 21 года, знающий грамоту, соответствующий требованиям к состоянию здоровья, сдавший специальный экзамен по вождению и имеющий разрешение на управление.

Уже с 1900-х гг. существовали специальные учебные заведения, где велась подготовка будущих водителей. Передача прав третьим лицам, не имеющим специальной подготовки, и оставление автомобиля на улице без присмотра были запрещены.

При встречном разезде экипажи держались правой стороны, а обгоняли по левой. Был разрешен выезд на встречную полосу, но езда по ней в течение долгого времени была запрещена. Ограничивалась максимально разрешенная скорость езды. Нарушителей правил наказывали в зависимости от степени вины и повторности нарушения – штрафом до 100 рублей или арестом на две недели. За агрессивную езду, нахождение за рулем в пьяном виде и перегораживание дорог можно было лишиться прав на управление автомобилем.

Известно, что уже тогда существовали платные дороги – на шоссе, где располагались заставы, экипажи должны были оплатить специальные сборы.

Первым советским документом, связанным с безопасностью дорожного движения, была Инструкция о пользовании автомобилями и мотоциклами и о порядке движения по городу Москве и ее окрестностям, утвержденная Моссоветом 31 июля 1918 г. Следом за ней, в 1920 г., был опубликован подписанный В. Лениным Декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (правила)», в которых были определены требования к состоянию автомобилей, их регистрации, номерным знакам, наличию у водителей документов – прав, удостоверения личности, путевых листов, круг лиц, отвечающих за нарушение ПДД.

Контроль возлагался на Автоинспекцию Транспортного Отдела Московского Совета Рабочих и Красноармейских Депутатов. В этом же документе были запрещены обгон на узком месте и срезание углов, утверждено правостороннее движение.

Начиная с 1932 г. органы милиции стали проводить мероприятия по централизации учета аварийности и происшествий на транспорте.

В июле 1936 г. в Советском Союзе был создан первый специальный орган по контролю за соблюдением ПДД – Государственная автомобильная инспекция. На тот момент в нее входило всего 7 отделений с общим штатом 57 сотрудников.

До принятия в 1940 г. единых для СССР ПДД каждый регион и город разрабатывал и утверждал свои правила, теперь они создавались на базе общих. В 1957 г. были выпущены новые типовые ПДД, из которых были исключены многие неоправданные ограничения. На основе этого документа в 1957-59 гг. разрабатывались и вводились республиканские правила.

В 1953 г. появилась первая дорожная разметка для обозначения пешеходного перехода, которую за «полосатость» назвали «зебра».

В рамках борьбы с транспортными авариями в 1956 г. Госавтоинспекция получила полномочия лишать водителей прав за управление транспортными средствами в нетрезвом виде и запрещать управление транспортными средствами лицам, не имеющим при себе водительских удостоверений.

Начиная с 1968 г., в рамках борьбы за снижение количества ДТП введено повсеместное изучение ПДД в общеобразовательных школах и профтехучилищах. С 1971 г. такие занятия начали проводить в старших группах дошкольных учреждений, а в дальнейшем в целях снижения травматизма среди детей в повсеместную практику вошли различные слеты, совещания и семинары для юных участников дорожного движения.

В соответствии с Венской конвенцией о дорожном движении (1968 г.) в СССР в 1973 г. были выпущены новые ПДД, которые после нескольких изменений и дополнений впоследствии сменили Правила 1987 г. Они изменили раздел дорожных знаков, требования к техническому состоянию эксплуатируемых ТС, поведению водителей при ДТП, порядок использования проезжей части, применения противотуманных фар. Кроме того, ввели ограничение скорости движения в городах – 60 км/ч, а на дорогах страны – 90 км/ч для легковых и 70 км/ч для грузовых автомобилей; обязательное применение ремней безопасности и комплектацию автомобилей аптечками и огнетушителями, регламентировали порядок движения транспорта со специальными световыми и звуковыми сигналами.

В 1988 г. начали разрабатывать и внедрять различные аппаратные средства для контроля за движением на дорогах и экзаменационной работы в ГАИ, создавать единую информационно-поисковую систему учета ТС, водительских удостоверений, случаев нарушений ПДД, ДТП и т.п.

В Советском Союзе научному подходу к организации дорожного движения уделялось пристальное внимание.

В 1972 г. в системе МВД СССР была создана научно-исследовательская лаборатория безопасности дорожного движения (постановление Совета Министров СССР от 20 июля 1972 г. № 539), преобразованная в 1974 г. во Всесоюзный научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения (ВНИИБД) МВД СССР (распоряжение Совета Министров СССР от 21 июня 1974 г. № 1538р).

Сотрудниками института рассматривались различные аспекты проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Особое внимание при этом уделялось исследованиям причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий, вопросам снижения тяжести их последствий. В частности, была доказана высокая эффективность ремней безопасности в снижении тяжести травм у водителей и пассажиров.

Однако несмотря на эффективность и результативность работы института, в связи с кардинальными организационно-структурными изменениями в МВД в ноябре 1985 г. институт был упразднен. В дальнейшем разработка проблем безопасности дорожного движения была возложена на научно-исследовательскую лабораторию № 7 (НИЛ-7) в составе ВНИИ МВД СССР. Штат и круг разрабатываемых проблем лаборатории были значительно меньше, чем в институте.

Вместе с тем значимость научных исследований в сфере безопасности дорожного движения возрастала, что в итоге привело к созданию в 1988 г. Всесоюзного научно-исследовательского центра по безопасности дорожного движения МВД СССР. В состав Центра входили 8 отделов общей численностью до 120 человек.

После распада Советского Союза научно-исследовательский центр не утратил своей актуальности и продолжил свою деятельность на правах института уже под ведомством МВД Российской Федерации. С 2011 г. научно-исследовательский центр проблем

безопасности дорожного движения входит в систему государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ.

За время существования Центра его сотрудниками выполнено более тысячи научных и технических разработок, направленных на повышение уровня безопасности дорожного движения, которые оказали существенное влияние на снижение числа погибших и пострадавших на автомобильных дорогах.

Основными научными направлениями Центра являются:

- разработка предложений в проекты международных, федеральных, региональных и муниципальных программ в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- разработка нормативно-технических, организационно-методических, информационно-аналитических материалов по вопросам безопасности дорожного движения;
- организация разработки и внедрения инновационных средств и методов контроля над уровнем подготовки водителей;
- анализ аварийности, углубленное комплексное изучение отдельных групп ДТП, подготовка оперативной аналитической информации о дорожно-транспортной аварийности;
- проведение научных исследований в области развития и использования информационных технологий, систем и программно-технических комплексов для обеспечения безопасности дорожного движения, применяемых в практической деятельности ГИБДД;
- анализ состояния технической оснащённости ГИБДД;
- участие в модернизации имеющихся и разработке новых технических средств и систем, используемых в деятельности ГИБДД;
- анализ и прогнозирование тенденций в сфере безопасности дорожного движения;
- организация и проведение прикладных, в том числе комплексных научных исследований по проблемам деятельности ГИБДД;
- проведение исследований по социальным проблемам обеспечения безопасности дорожного движения;
- сбор, изучение, обобщение сведений о зарубежном опыте обеспечения безопасности дорожного движения и его адаптация к условиям Российской Федерации;

– аналитические обзоры состояния безопасности дорожного движения;

– углубленный анализ динамики, структуры и причин совершения дорожно-транспортных происшествий.

Кроме ведомственного научно-исследовательского центра в России имеются и другие учреждения, занимающиеся проблемами безопасности дорожного движения. В частности, к ним относятся Институт безопасности дорожного движения, являющийся внебюджетным структурным подразделением Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета и Научно-исследовательский институт безопасности движения в Уральском государственном лесотехническом университете. Названные институты, помимо проведения различных экспертиз при расследовании ДТП, оценки ущерба, участвуют в разработке региональных программ обеспечения безопасности дорожного движения, осуществляют разработку и внедрение различных методик, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

1.2. ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В переходный для Казахстана период, в 1990-2000-х гг., был изменен порядок регистрации ТС, введены новые паспорта ТС, свидетельства об их регистрации и номерные знаки, новые водительские удостоверения. Разрабатывались и внедрялись новые автоматизированные системы для улучшения деятельности дорожной инспекции.

Несмотря на то, что после распада СССР Казахстан стал суверенным государством, продолжали действовать Правила 1987 г. И только 1 января 1998 г. в Казахстане появились единые типовые Правила дорожного движения, которые регламентируют требования как к поведению участников движения, так и к техническому состоянию ТС. В частности, требование по пользованию ремнями безопасности теперь касается инвалидов и водителей автомобилей связи. Введен раздел «Движение в жилых зонах». Движение задним ходом запрещено на перекрестках, и при таком движении должна включаться аварийная сигнализация. Запрещено движение

без страхования гражданско-правовой ответственности автотранспорта.

В 2015 г. проблема, связанная с ДТП в Казахстане, была предметом критики со стороны Главы Государства на расширенном заседании Правительства Республики Казахстан, где уровень смертности на дорогах был сравнен с боевыми потерями в военных действиях в Сирии.

Серьезное внимание этому вопросу уделяется и международными институтами. Согласно исследованиям Всемирной организации здравоохранения состояния безопасности дорожного движения в мире (2015 г.), дорожно-транспортный травматизм находится на восьмом месте в списке ведущих причин смертности в мире и является главной среди причин смертности молодежи в возрасте 15-29 лет, т.е. экономически перспективного населения.

Генеральная ассамблея ООН провозгласила **2011-2020 гг. Десятилетием действий за безопасность дорожного движения**, цель которого – спасение жизней и снижение тенденции увеличения смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Для их успешной реализации разработан Глобальный план осуществления Десятилетия.

В нашей стране для координации мероприятий нормативных государственных актов в аспекте дорожной безопасности Министром здравоохранения утвержден **Национальный план мероприятий по реализации Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и предупреждению травматизма на 2011-2020 гг.** Назначен Национальный координатор Десятилетия, определены 7 респондентов из Министерства здравоохранения, Министерства внутренних дел, Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства по чрезвычайным ситуациям, Министерства образования и науки, Агентства Республики Казахстан по статистике.

Мероприятия по Плану подразделяются на пять категорий:

- улучшение обеспечения дорожной безопасности посредством ряда многоспектральных механизмов;
- оценка дорожной инфраструктуры и улучшения проектирования дорог;
- повышение безопасности ТС;
- изменение поведения пользователей дорог;

– улучшение служб неотложной помощи и реабилитации.

В соответствии с Национальным планом к 2020 г. ожидается снижение смертности до 12 человек на 100 тыс. населения.

Вместе с тем должный уровень координации достигнут не был.

Согласно официальной статистике, ситуация с автотранспортной аварийностью в стране выглядит следующим образом.

За последние 6 лет совершено **106 тыс. 788** ДТП, в которых погибло **16 тыс. 284** человека, причем 10 % из них составляют дети (1 тыс. 386 ребенка, из которых 160 детей школьного возраста – от 6 до 17 лет).

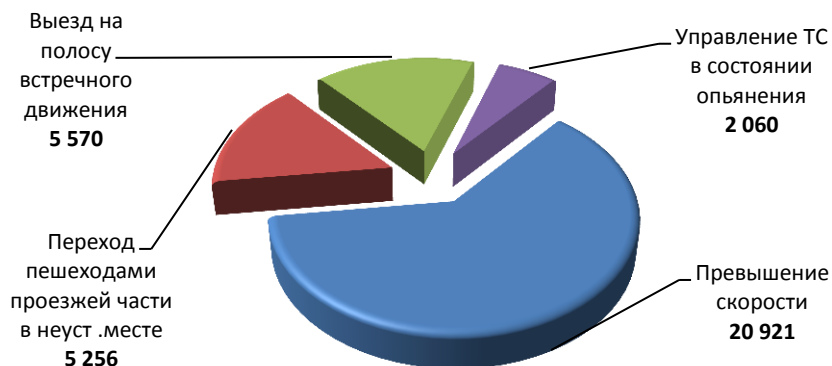


В среднем ежегодно в стране в дорожных авариях погибает около 3 тыс. казахстанцев, за 10 лет их число составило свыше 34 тыс. человек. Указанное количество сравнимо с населением таких городов, как Шахтинск (*Карагандинская область*), Атбасар (*Акмолинская область*) и Аральск (*Кызылординская область*). Эта цифра превышает **в 3,4 раза** количество погибших в Афганистане советских солдат за 10-летний период боевых действий.

Последствия ДТП непосредственно отражаются и на экономических показателях страны. По данным исследования на предмет экономических потерь от ДТП (*проведены в 2013 г. по заказу Министерства экономики и Азиатского банка развития*) на одного пострадавшего материальные потери для экономики Казахстана составляют: в случае смерти – 113 млн., получения травмы – 16 млн. тенге. Таким образом, суммарно за 2014 г. экономические потери от ДТП равны 1 трлн. 52 млрд. тенге, при том, что бюджет страны в том же году составил 6,6 трлн. тенге.

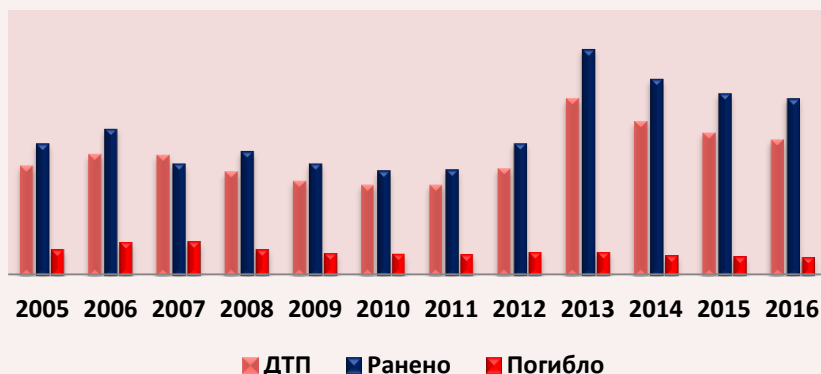
Основная масса ДТП, или **более 90 %**, происходит по вине водителей, которые грубо нарушают Правила дорожного движения (ПДД). В большинстве случаев дорожные аварии случаются из-за превышения скорости.

Причины ДТП за 4 года (2011-2015 гг.)



Ситуация с ДТП в Казахстане за последние два года стабилизировалась и имеет общую тенденцию к снижению в сравнении с прошлыми периодами.

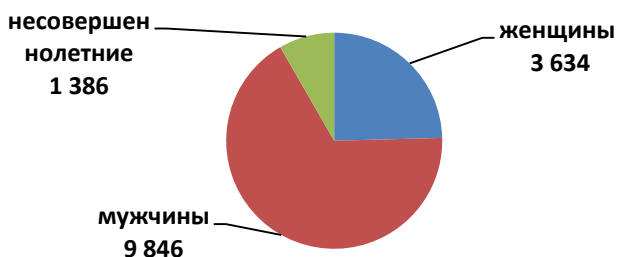
Динамика количества ДТП и пострадавших лиц



Таким образом, из **88 тыс. 814** ДТП, совершенных за последние 6 лет (2011 г. – **12 тыс. 19**, 2012 г. – **14 тыс. 168**, 2013 г. – **23 тыс. 359**, 2014 г. – **20 тыс. 378**, 2015 г. – **18 тыс. 890**, 2016 г. – **17 тыс. 974**), больше всего зарегистрировано в 2013 г. Количество выросло на 9 тыс. 191 и составило **23 тыс. 359** фактов.

В этот год возросло количество дорожных аварий, совершенных в населенных пунктах, более чем на 10 тыс. фактов, на магистралях республиканского значения в три раза – до **1 тыс. 858**, на дорогах областного и районного значения еще больше – в семь раз и составило **1 тыс. 20** фактов.

Погибшие за период 2011-16 гг.



Как следует из статистики о пострадавших (*погибших*), меньше всего в ДТП пострадали водители (**3 тыс. 144**), больше всего пассажиры (**4 тыс. 5**) и пешеходы (**3 тыс. 687**).



За 2011-16 гг. на дорогах страны погибли **1 тыс. 386** несовершеннолетних, из них чаще всего погибают дети в возрасте до 17 лет. За последние 5 лет погибло **367** пешеходов, при этом ежегодно погибают в среднем по 25 детей в возрасте от 14-17 лет, которые являлись пассажирами ТС.

Несмотря на то, что водительское удостоверение выдается по достижении совершеннолетнего возраста, в Республике за указанный период погибло **25** детей при управлении автотранспортными средствами в возрасте до 18 лет.

Согласно статистическим данным, в результате дорожных аварий, как правило, больше всего страдают мужчины – их погибло в 2,5 раза больше, чем женщин.

Если ежегодно погибает в среднем по **745** женщин, то мужчин – **2 тыс. 30**. При этом среди погибших больше всего мужчин в возрасте 21-29 лет, их число в среднем ежегодно составляет **244** человека.

Анализ статистических данных показал, что больше всего ДТП совершается в населенных пунктах, где погибает ежегодно в среднем около 1 тыс. казахстанцев, на магистралях республиканского значения – в среднем по 745 человек, и не менее 300 дорожных аварий совершаются ежегодно на дорогах областного и районного значения.

Региональные особенности.

Если рассматривать в разрезе областей, то наибольшее количество ДТП зарегистрировано в г. **Алматы**. Данная тенденция сохраняется на протяжении последних 5 лет, причем количество зарегистрированных дорожных аварий резко возросло в 2013 г. – с 2 тыс. 467 до 7 тыс. 200 фактов, а в последние 2 года совершается свыше 5 тыс. ДТП ежегодно.

Второе место по количеству зарегистрированных дорожных аварий занимает **Южно-Казахстанская область**, где хоть и наблюдается тенденция снижения количества фактов ДТП (в 2015 г. число аварий сократилось более чем на 1 тыс. фактов), тем не менее, в среднем ежегодно совершается по 2 тыс. 800 ДТП.

Восточно-Казахстанская область по количеству зарегистрированных ДТП занимает 4 место (после Алматинской области), здесь в 2015 г. произошел рост количества дорожных аварий.

В 2015 г. незначительное снижение ДТП наблюдалось в Карагандинской и Актюбинской областях, однако в указанных регионах количественные показатели значительно превышают показатели 2012 г..

Данная динамика наблюдается на фоне **роста автомобилизации** страны – за 10 лет число ТС выросло **в три раза**.

Так, в 2005 г. в Казахстане было зарегистрировано 1 млн. 588 тыс. автомашин, а в настоящее время **4 млн. 512 тыс. 875** механических ТС.

Однако, несмотря на такой рост, отечественный автопарк на 72 % состоит из автомобилей старше 10 лет, доля автомобилей в возрасте до 3 лет выросла только до 8 %.



Таким образом, текущая ситуация на дорогах страны свидетельствует о том, что принимаемые государством меры по обеспечению дорожной безопасности недостаточны. Решение имеющихся проблем возможно лишь путем применения комплексного и системного подхода к их разрешению, а также эффективной координации деятельности заинтересованных сторон на государственном уровне.

Хотелось бы отметить, что несмотря на то, что многие проблемы не решаются на протяжении многих лет, уполномоченными органами не проводятся научные исследования по вопросу безопасности дорожного движения. Такая задача была поставлена решением коллегии Генеральной прокуратуры по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения 26 ноября 2015 года, поэтому **вопрос научного подхода к исследованию проблем дорожной безопасности стоит очень остро и требует незамедлительного решения.**

На государственном уровне в целях формирования и проведения единой государственной политики, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Казахстан, выработки предложений и рекомендаций по обеспечению безопасности на транспорте создавались консультативно-совещательные органы – Комиссия по обеспечению безопасности на транспорте при акимате г. Алматы (апрель 2004 г.), Комиссия по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения (апрель 2005 г.). Деятельность названных комиссий носила временный характер. В число задач и функций комиссий входили: подготовка предложений по совершенствованию законодательства и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения; выработка предложений по основным направлениям государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения; оказание методической помощи местным исполнительным органам в разработке региональных программ по обеспечению безопасности дорожного движения, в определении и реализации мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий; рассмотрение предложений государственных органов, организаций и общественных объединений по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте; рассмотрение вопросов координации деятельности и взаимо-

действия государственных органов и организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения; организация и участие в работе совещаний, конференций, выставок по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, оказание содействия в реализации принятых рекомендаций и т. д.

Для решения поставленных задач в состав комиссии помимо государственных органов были включены представители АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт» и ТОО «Казахский научно-исследовательский и проектный институт дорожно-транспортных проблем "Дортранс"».

К сожалению, в системе МВД РК отсутствует самостоятельное подразделение, аналогичное научно-исследовательскому центру проблем безопасности дорожного движения при МВД РФ. По нашему мнению, следовало бы перенять положительный опыт соседнего государства и создать при МВД РК самостоятельный институт, осуществляющий научные исследования в сфере безопасности дорожного движения

1.3. ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА. АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

Недостаточный уровень развития сети автомобильных дорог в Казахстане, несовершенство организации дорожного движения наносят колоссальный ущерб экономике и населению страны, ставят под угрозу социально-экономическое развитие Казахстана.

Среди многочисленных факторов, влияющих на эффективность и безопасность дорожного движения, одно из первых мест занимает несовершенство нормативного правового регулирования в сфере дорожного движения. Многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в сфере безопасности дорожного движения, обуславливают наличие множества нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность в данной сфере.

Вся совокупность таких актов представляет собой определенную систему, которую составляют Конституция Республики Казахстан, законы, акты Президента, постановления Правительства Республики Казахстан, ведомственные (межведомственные) нормативные правовые акты регионального уровня.

В настоящее время сфера дорожного движения на государственном уровне регулируется такими основополагающими правовыми актами, как:

1. Кодекс Республики Казахстан от 5 июля 2014 г. № 235-V ЗРК «Об административных правонарушениях»;

2. Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 г. № 194-V ЗРК «О дорожном движении»;

3. Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. № 156 «О транспорте в Республике Казахстан»;

4. Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 г. № 245 «Об автомобильных дорогах»;

5. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 547 «Об утверждении Правил технической эксплуатации автотранспортных средств»;

6. Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 г. № 1196 «Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам»;

7. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 22 июля 2016 года № 757 «Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений административной полиции в области дорожной безопасности и соблюдения регламентов, нормативов и стандартов».

Наряду с национальными правовыми актами в эту систему входят и международные документы по безопасности дорожного движения, к которым присоединился Казахстан.

В соответствии с Конституцией РК на территории Казахстана являются обязательными для исполнения положения норм международного права, к которым в сфере дорожного движения относится ряд международных актов, ратифицированных Республикой Казахстан.

На данный момент ратифицирован ряд международных актов:

1. Европейское соглашение от 1957 г. о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ);

2. Соглашение от 1958 г. о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний;

3. Конвенция о дорожном движении от 1968 г.;

4. Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 1968 г.;

5. Европейское соглашение от 1970 г., касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР);

6. Европейское соглашение от 1975 г. о международных автомагистралях (СМА);

7. Соглашение от 1997 г. о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров и т.д.

В настоящее время в Казахстане правовое регулирование вопросов дорожного движения в основном осуществляется Законом Республики Казахстан «О дорожном движении» и Постановлением Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 г. № 1196 «Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам» (далее – ПДД РК), которые определяют правовые основы и общие условия функционирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в Республике Казахстан.

Основной идеей Закона РК «О дорожном движении» являются:

– создание единого законодательного акта, регулирующего вопросы, связанные с дорожным движением, путем включения в него отдельных положений действующих нормативных правовых актов (в том числе ограничивающих права и свободы граждан);

– четкое определение прав и обязанностей всех участников дорожного движения, а также государственных органов, уполномоченных осуществлять надзор за ними;

– установление требований к конструкционной безопасности и оснащению транспортных средств, скоростям и условиям движения транспорта и пешеходов, создание обязательных для участников дорожного движения требований по обеспечению экологической безопасности дорог;

– приведение законодательства, регулирующего дорожное движение, в соответствие с международными обязательствами РК;

– создание единого понятийного аппарата в данной сфере правового регулирования, связанного с терминологией, принятой в международных нормах.

Задачами данного закона являются определение правовой природы дорожного движения, общих условий его функционирования, прав и обязанностей участников дорожного движения, защита их прав и законных интересов, а также ответственности государства перед гражданами и обществом за обеспечение безопасного и беспрепятственного дорожного движения, установление полномочий Правительства РК, органов исполнительной власти и органов местного самоуправления.

Нормативные правовые акты, направленные на безопасность дорожного движения, устанавливая и обеспечивая первичную медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

Несмотря на большое количество принятых у нас в стране нормативных правовых актов по вопросам, регулирующим дорожное движение, следует отметить, что по степени детализации и кругу регулируемых вопросов отечественная правовая база существенно уступает международным нормам, регулирующим вопросы безопасности в международном дорожном движении (нормы ЕЭК ООН).

Можно утверждать, что Закон РК «О дорожном движении» на сегодня фактически является единственным документом государственного уровня, регулирующим сферу дорожного движения.

Однако в нормативной правовой базе существуют некоторые недостатки. **Организация дорожного движения — это процесс комплексный и сложный.** Она должна включать изучение и прогнозирование транспортных потоков, подготовку схем развития территорий с формированием транспортных коммуникаций с оптимальным распределением транспортных потоков, планированием мест размещения остановок и стоянок автотранспорта, создание и

эксплуатацию технических средств для организации дорожного движения, совершенствование, а не строгое применение действующей нормативной базы.

Например, следует определить порядок установки знаков, ограничивающих скорость движения, чтобы такие ограничения могли вводиться только в обоснованных случаях, а не по волевому решению отдельных должностных лиц. Кроме того, необходимо установить процедуру и порядок установки знаков, ограничивающих габариты и нагрузки на дороги и дорожные сооружения с обязательным указанием оснований для введения таких ограничений, порядок их введения и оповещения пользователей, указания возможных объездов по пути следования.

Учитывая климат Казахстана, необходимо акцентировать внимание на установлении обязательных требований по использованию сезонных (летних или зимних) шин, а также рассмотреть вопрос о различных максимальных скоростях движения в летний и зимний периоды.

Основные понятия, используемые в нормативных актах, имеют разную трактовку и сложны в понимании.

Например, не совсем корректно понятие «тротуар» в ПДД – часть дороги, предназначенная для движения пешеходов, примыкающая к проезжей части дороги или отделенная от нее газоном.

В данной редакции не ясно, каким элементом является часть дороги, предназначенная для движения пешеходов, в случае, если она отделена от проезжей части, например, барьером. Можно привести много примеров подобного рода.

Таким образом, необходимо обеспечить четкое и простое понимание норм, регулирующих сферу дорожного движения.

Анализ зарубежного законодательства говорит о том, что правовое регулирование дорожного движения и обеспечения его безопасности в Казахстане в целом соответствует принципам, установленным международными нормативными документами. Законы о дорожном движении, в которых регулируются и вопросы обеспечения его безопасности, действуют в Австрии, Болгарии, Великобритании, Дании, Украине, Белоруссии и Эстонии. В Испании аналогичный документ называется «Основной закон о движении механических транспортных средств и о безопасности дорожного движения».

В Болгарии, Дании, Испании, Украине и Финляндии закон о дорожном движении является единственным законом, регулирующим отношения в этой сфере. В Германии, кроме основного закона – «О безопасности дорожного движения», действует Кодекс положений о допуске к дорожному движению.

В виде отдельных актов в Швеции существуют законы, которые определяют порядок подготовки водителей и изъятия водительских удостоверений; основные требования, касающиеся автошкол; штрафы за нарушение правил стоянки; принудительную эвакуацию транспортных средств; перевозку опасных грузов; штрафы за превышение максимально допустимого веса.

В Эстонии приняты законы в отношении каждого вида транспорта (общественного, грузового и т.д.), а также закон о дорогах. Отдельными законами также регулируются: нарушения норм административного права; страхование на транспорте; ответственность владельцев или администраторов дорог и участников дорожного движения за содержание, эксплуатацию и охрану дорог, а также стоянку транспортных средств.

Некоторые страны ограничились принятием только ПДД. Причем обычно они не составляют единого правового акта. Отдельно регулируются правила нанесения дорожной разметки, использования дорожных знаков, применения закона о механических транспортных средствах (Австрия); правила регистрации автомобилей и связанная с этим учетная документация, техосмотр, светофорное регулирование, нанесение дорожной разметки, дорожное строительство, вопросы пересечения дорог, процедура допуска к движению автомобилей большой грузоподъемности и габаритных размеров (Болгария); правила регистрации механических транспортных средств, их оборудования, выдачи водительских удостоверений, подготовки водителей (отдельно для каждой категории, здесь же содержатся санкции по отношению к инструкторам по вождению); отдельно действует акт о дорожных знаках и сигналах (Дания).

Определенный интерес представляет нормативная правовая система в сфере безопасности дорожного движения Франции. Главенствующими документами здесь являются ПДД, Правила содержания и технического обслуживания автодорог, ведомственная инструкция по дорожным знакам и сигналам и Уголовный кодекс.

Они подразделяются на законодательную и регламентирующую части, а также содержат комплекс положений, регулирующих все вопросы, связанные с дорожным движением.

В некоторых странах, таких как Азербайджан, Италия, Китай, Турция и Япония, ПДД входят составной частью в законы о дорожном движении. В других странах, таких как Великобритания, Венгрия, Германия, Индия, Ирландия, Индонезия, Латвия, Литва и Эстония, наряду с законами о дорожном движении имеются отдельно и ПДД.

Рассмотрение проблемы нормативного правового регулирования в целом позволило сделать некоторые выводы, разделив их на два блока.

1. Недостатки:

1.1. Сфера дорожного движения регламентируется нормативными правовыми актами, относящимися к разным отраслям права либо разным отраслям законодательства, которые в ряде случаев не только отличаются подходами к регулированию общественных отношений, но и используют неодинаковую терминологию (*данную сферу регулирует множество нормативных правовых актов, зачастую оперирующих разными определениями и трактовками по сути дела одних и тех же понятий*).

1.2. Сложность терминов и юридических конструкций, используемых в законодательных, подзаконных и ведомственных актах, регулирующих сферу дорожного движения (*нормативные правовые акты, регулирующие отношения в данной сфере, предназначены для понимания и пользования ими огромным количеством лиц, причём далеко не всегда имеющих достаточное образование*).

1.3. Субъективные правоотношения, связанные с дорожным движением, весьма широки, в связи с чем затрагиваемые данными правоотношениями интересы их субъектов относятся практически ко всем отраслям права. Анализ имеющейся ситуации нормативного регулирования данной сферы правоотношений показывает, что в связи с большим объемом регулируемых интересов, спектр нормативных правовых актов довольно широк – от международных документов до ведомственных инструкций.

1.4. Нормативная правовая база в сфере дорожного движения зачастую не отвечает существующим в стране социально-экономическим отношениям, не соответствует конституционным

принципам разделения полномочий и предметов ведения между органами государственной, прежде всего центральной исполнительной власти, и органами местного самоуправления.

1.5. Законодательство об административных правонарушениях в области обеспечения безопасности дорожного движения не способствует в полной мере решению главной задачи – предупреждению правонарушений.

1.6. Практически отсутствуют нормы, стимулирующие участие институтов гражданского общества и средств массовой информации в деятельности по предупреждению аварийности.

1.7. Во многих случаях права и свободы участников дорожного движения, других лиц, причастных к организации и функционированию сферы дорожного движения, ограничиваются различного рода подзаконными и отраслевыми нормативными правовыми актами, регулирующими общественные отношения в данной сфере.

2. Предложения:

2.1. Должны разрабатываться совместные стратегия и тактика действий всех министерств, органов исполнительной власти регионов и общественных организаций, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения.

2.2. Необходимо детально определить порядок финансирования соответствующих мероприятий в рассматриваемой области.

2.3. Через СМИ и другие источники информировать население о правильном толковании нормативных актов касательно безопасности дорожного движения (многие граждане не знают в полной мере ПДД).

2.4. Кодифицировать нормативную правовую базу в области дорожного движения (это поспособствует использованию единой терминологии, исключению дублирования норм в актах разного уровня, к примеру Закона «О дорожном движении» и ПДД, приведет к созданию полноценного законодательного акта).

ГЛАВА 2. ПРИЧИНЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ. ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

«Дорожно-транспортное происшествие – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб»¹.

Причины дорожно-транспортного происшествия могут быть разными. Их можно разделить на две группы — объективные и субъективные. К объективным можно отнести технологические факторы, такие как дорожные, климатические условия. Но практически вся статистика подтверждает, что во всем мире 80-90 % ДТП происходят по субъективным причинам – по вине человека. Аналогичные сведения содержатся и в отечественной статистике.

В частности, Ю.В. Буралев и Е.И. Павлова говорят о том, что более половины всех несчастных случаев происходит по вине человеческого фактора, под которым они понимают «комплекс всех качеств человека, оказывающих влияние на безопасность жизнедеятельности, происхождение транспортных происшествий и аварий». Участники дорожного движения надеются, что опасность, которая носит вероятностный характер, их не коснется. «Если водитель часто нарушает правила движения, и при этом ничего опасного не происходит, он утрачивает способность адекватно реагировать на опасность. Аналогична и реакция пешеходов»².

Возможность прогнозирования поведения человека на дороге основана на развитии у него устойчивых индивидуальных типологических свойств. В первую очередь это свойства нервных процессов, которые являются физиологической основой индивидуальности. Несоответствие развития этих качеств тем требованиям, которые предъявляет дорога, и приводит к ДТП.

¹ Буралев Ю.В., Павлова Е.И. Безопасность жизнедеятельности на транспорте. – М.: Транспорт, 1999. С. 169.

² Там же. С. 164-165.

Большая часть ДТП (94 %) происходит в результате сознательного невыполнения требований ПДД участниками дорожного движения, низкой дисциплинированности водителей на дороге, в том числе молодых водителей, отсутствия адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения ДТП.

Статистические данные показывают, что вероятность аварий, совершаемых одним и тем же человеком, выше, чем в среднем по популяции. Тем самым человек, который совершил ДТП, так или иначе его повторяет. Более 20 % водителей, совершивших ДТП в течение одного года, совершают их повторно. Причем в 60 % случаев это аналогичные ДТП по внешним факторам и в 90 % случаев они сходны по психологической структуре действия. То есть анализ совершенных ДТП показывает, что к аварии приводят либо низкий уровень квалификации водителя, либо, в большей степени, его непригодность по психофизиологическим качествам к вождению автомобиля¹.

2.1. ПРОБЛЕМЫ КАЧЕСТВА ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ

В Казахстане риск попасть в ДТП в девять раз выше, чем на дорогах Германии. Это объясняется рядом факторов, в том числе большую роль играет необразованность всех участников движения, как автомобилистов, так и пешеходов.

Согласно анализу собственной статистики информационно-аналитического центра (ИАЦ) СК «Kompetenz», основными виновниками ДТП в Казахстане являются молодые водители со стажем вождения до 5 лет. По вине водителей со стажем до 5 лет происходит 37 % ДТП, причем на начинающих водителей со стажем до 2 лет приходится 21 % от общего числа дорожных инцидентов. На водителей со стажем больше 15 лет – 18 %, а на водителей, у которых стаж вождения составляет от 5 до 10 лет – 17 %.

¹ Мокина А. Человек ездит, как живет // Автомобильный транспорт. – 2015. – № 5.

Статистика по начинающим водителям¹

При анализе ДТП с участием начинающих водителей специалисты установили некоторые особенности: основные виды ДТП – столкновение, основные причины – несоответствие скорости конкретным условиям движения, а также неправильный выбор дистанции, движение по встречной полосе и как следствие – заносы, съезд с проезжей части, опрокидывания. Это в основном объясняется недостаточным владением навыками управления автомобилем, недооценкой опасности и нередко неверным мнением о состоянии дорожного движения.

У водителей со стажем вождения от 5 до 10 лет наиболее часто совершаемыми нарушениями являются: нарушение правил обгона и правил перестроения. Факторы, способствующие ДТП в данной группе, по мнению специалистов ИАЦ СК «Kompetenz», – недооценка собственного неправильного поведения, а также состояние дорожного движения, ошибочный прогноз поведения других участников дорожного движения.

Для водителей, имеющих стаж вождения больше 15 лет, основные причины ДТП – нарушение требований сигналов светофора и правил перестроения.

Если говорить о стоимости ремонта после ДТП, то здесь вновь лидируют водители со стажем вождения до 5 лет, которые становятся виновниками более тяжелых аварий. Средняя стоимость ремонта автомобиля после ДТП, виновником которых были начина-

¹ По данным Комитета административной полиции МВД Республики Казахстан.

ющие водители, составляет 379 тыс. 214 тенге. Для сравнения – в случаях, в которых были виноваты водители со стажем больше 15 лет, средняя стоимость ремонта – 145 тыс. 123 тенге.

Исследования показывают, что среднее количество аварий с увеличением водительского стажа уменьшается. Снизить риск ДТП среди молодых водителей можно только путем **целенаправленно-го и координированного подхода** к вопросам обучения, выдачи водительских удостоверений¹.

Согласно исследованиям Союза водителей Казахстана, только 13 % водителей смогли подтвердить свои знания. Отмечается тенденция дарить права на 18-летие и т. д.²

При этом в стране не наблюдается дефицита автошкол. По сведениям МВД, в стране зарегистрировано 901 учебное заведение по подготовке водителей. Таким образом, на каждый город и район Казахстана в среднем приходится по 3,5 автошколы. Как отметил Т. Жанабаев, председатель Союза водителей Казахстана, «школ вождения в Казахстане более 1000. Они существуют буквально на бумаге. Водителей готовят люди, которые не имеют образования соответствующего и опыта: кухарки, сталевары и представители других профессий».

Очевидно, что автошколы Казахстана плохо справляются с решением главных своих задач – готовить профессиональных пользователей автомашин, повышая при этом качество управления ими и безопасность движения на дорогах.

В соответствии со ст. 87 Закона РК «О дорожном движении» (далее – Закон) учебные организации по подготовке водителей транспортных средств обязаны соблюдать законодательство Республики Казахстан в сфере дорожного движения и обеспечивать высокое качество подготовки обучающихся.

Однако проведенные прокурорские проверки качества подготовки водителей общественного транспорта показали, что преподаватели трети автошкол республики не соответствуют необходимым требованиям, соответственно качество подготовки водителей общественного транспорта остается на низком уровне. Практически во всех охваченных проверками учебных заведениях установлены

¹ <http://kompetenz.kz/informatsionno-analiticheskij-tsentr-i-2/>

² https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/voditelskie-prava-kazahstane-daryat-dni-rojdeniya-ekspert-283573/

факты некачественного обучения водителей, большинство из них не отвечали установленным требованиям. Треть учебных заведений, а это 189 из 552, не обеспечивали минимальные требования к квалификации руководителей, преподавателей и мастеров обучения. В каждом седьмом, а это 75 из 552 заведений, отсутствовали необходимые оборудование и инвентарь. Треть из 3 тысяч преподавателей/инструкторов данных учебных заведений сами привлекались к административной и уголовной ответственности за нарушения ПДД (905 – к административной, 37 – к уголовной ответственности).

В частности, преподаватель учебного заведения «Автомобилист» в г. Аркалык Байгереев Т.С., не имея образования по специальности, квалификации и водительского удостоверения категории «Д», подготовил 117 водителей автобусов. Жезказганский учебный центр «Отан» без инвентаря и оборудования в 2014-15 гг. подготовил 103 водителя категории «Д». Учебный центр ПК «Семей» (*г. Семей*) выпустил около 300 водителей автобусов при отсутствии транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров. В Западно-Казахстанской области РОО «Отан» без обучения продало 8 лицам свидетельства об окончании курсов¹.

В соответствии со ст. 45 Закона обучение правилам дорожного движения проводится в организациях образования независимо от форм собственности, реализующих образовательные программы дошкольного воспитания и обучения, начального, основного среднего и общего среднего образования в порядке, установленном уполномоченным органом в области образования.

Один из самых важных факторов успешного, качественного и эффективного обучения – реализуемая в автошколе ***педагогическая деятельность***.

Качество обучающего процесса зависит от нескольких факторов: содержания программы обучения, технического и методического обеспечения процесса обучения, контроля итогов обучения, кадрового состава преподавателей. Причем последний фактор можно считать основополагающим: от профессионализма педагогов зависит качество преподавания теории и эффективность прак-

¹ По материалам коллегии Генеральной прокуратуры Республики Казахстан по вопросам законности в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом за 2014 год и 9 месяцев 2015 года.

тики. Именно этот вопрос является важным и актуальным для любой автошколы.

Согласно ст. 82 Закона и п. 10 Правил подготовки водителей механических транспортных средств, утвержденных приказом Министра внутренних дел от 2 декабря 2014 г. № 862 (далее – Правила подготовки водителей), теоретические и практические занятия проводятся преподавателями, имеющими высшее техническое или среднетехническое образование, водительское удостоверение той категории, по которой они будут проводить обучение, водительский стаж не менее 5 лет, а также квалификацию «преподаватель», «мастер производственного обучения», «мастер обучения вождению во время образовательного процесса».

Таким образом, действующая система подготовки водителей является малоэффективной и ограничена лишь технической стороной обучающего процесса. Отсутствует система подготовки или переподготовки педагогических кадров (преподавателей/инструкторов), единых квалификационных требований при приеме инструктора на работу.

Специально преподавателей-инструкторов по обучению водителей не готовит ни одно высшее учебное заведение, поэтому этот сегмент образования поручается обычным людям, не имеющим педагогического образования. Преподаватели теории вождения, мастера обучения вождению (инструкторы) приходят в автошколы с улицы.

В Германии, например, качество знаний преподавателя при допуске к самостоятельной работе проверяется комиссией, состоящей из юриста, механика, педагога, автоинструктора, представителя надзорного органа.

С первого раза экзамен сдают 40 % будущих преподавателей, после передачи еще 30 %, оставшиеся 30 % вообще не допускаются к преподавательской деятельности.

С июня 2016 года в Казахстане появилась альтернатива обязательному обучению в автошколах. Теперь граждане имеют возможность самостоятельно изучить правила дорожного движения и сдать экзамены в спецЦОНах.

Сдача экзаменов экстерном практикуется в США, но вся процедура состоит из нескольких этапов. В начале самостоятельно изучаются Правила дорожного движения (DriveManual), а после

этого сдается маленький экзамен в DMV— Division of Motor Vehicles (это департамент полиции, аналог казахстанской дорожной полиции). После сдачи экзамена будущие водители автоматически получают «ученические права», которые позволяют уже без сидящего рядом инструктора практиковаться в вождении по городу, самим отрабатывать упражнения «въезд задним ходом в гараж», «разворот на узкой улице», «параллельная парковка» и др.

После поездки по городу сдается теоретический, а затем практический экзамен. На теоретическом экзамене допускается 25 % ошибок. Экзаменуемому выдают бланк с 20 вопросами, без каких бы то ни было разноцветных картинок и схем. Вопросы примерно такого уровня: какой цвет разрешает движение, а какой запрещает и т.д.

Сдав теорию, экзаменуемый идет сдавать практический экзамен. В этот момент начинается самый сложный этап на пути к водительским правам. Весь экзамен проходит в городе, маршрут может пролегать где угодно. Особенно жестко отслеживается, проверяет ли сдающий экзамены «мертвые зоны» перед маневром. Лишняя осторожность также может не понравиться инструктору, и он имеет полное право поставить минус. Если практический экзамен сдан, выдаются водительские права. Главный акцент делается на практику, а не на теорию¹.

Однако такое «ослабление» в Казахстане может спровоцировать полный отказ от обучения в автошколах. Не исключено, что с учетом национальных особенностей, с сохранением прежней степени сложности экзаменов и высокой коррупциогенности этой сферы возможность сдачи экзаменов экстерном повлечет еще большее снижение уровня знаний и навыков начинающих водителей.

На сегодняшний день видится целесообразным обратный подход – укрепление авторитета автошкол за счет повышения качества обучения. Этому будут способствовать и рыночные принципы конкуренции. В качестве одного из первых шагов предлагается введение рейтинговой оценки деятельности автошкол. Главным критерием должно быть качество обучения, оцениваемое по среднему уровню знаний курсантов. Знания могут оцениваться

¹ <http://expert.ru/kazakhstan/2011/39/zachem-uchitsya/>

различным способом, в том числе путем мониторинга интенсивности административных и уголовных правонарушений, допускаемых выпускниками в первые три года после получения водительских удостоверений. Низкий рейтинг автошколы должен влечь за собой приостановление ее деятельности.

Немаловажным инструментом может стать стимулирование инструкторов и мастеров обучения. Достигшие хороших результатов и применяющие прогрессивные методики должны войти в специальный Пул лучших инструкторов. Дополнительным стимулом будет учреждение ежегодной денежной премии.

Таким образом, подготовке водителей необходимо придать статус образовательного процесса, приравняв его к получению рабочей профессии «водитель транспортного средства».

С учетом вышеизложенного закономерным будет возложить организацию образовательной деятельности автошкол на Министерство образования и науки.

Помимо указанного, полагаем необходимым рассмотреть вопрос **об увеличении времени обучения, снижении максимального количества обучающихся в одной группе в 2 раза – до 15 человек.** В качестве дополнительного направления обучения предусмотреть предмет **«Культура вождения».**

Сегодня современные водители, особенно начинающие, находятся за рулем в более сложных дорожных условиях, т. к. сталкиваются с возрастающим количеством автомобилей, загруженными дорогами, сложными перекрестками, большим количеством отвлекающих факторов. Все это приводит к тому, что водители во время движения становятся более грубыми и агрессивными.

Считается, что выражение «дорожная ярость» (Roadrage) появилось в США в 1987 г., когда ведущий одного из телеканалов употребил его в прямом эфире. После этого случая Ассоциация Автомобилистов Америки выпустила брошюру, объясняющую, как правильно реагировать на подобное поведение. Интересно, что в конце 90-х гг. понятие «дорожная ярость» хотели сделать официальным медицинским диагнозом! Правда, как показали более поздние исследования, проведенные Национальным институтом психического здоровья США, вспышки гнева за рулем – сложное явление.

ние, и могут быть спровоцированы целым рядом факторов, в том числе и другими заболеваниями¹.

Безусловно, для психологической подготовки водителей к дорожной среде необходима работа специальных психологов. Наиболее уместной эта работа выглядит на базе автошкол во время подготовки водителей к сдаче экзамена.

К примеру, в Российской Федерации в некоторых автошколах введен в программу подготовки водителей курс обучения основам психологии водительской деятельности. Его основная задача заключается в том, чтобы при обучении курсантов автошкол объяснить им специфику поведения на дороге с учетом психофизиологических особенностей человека.

Кроме того, научно-исследовательскими институтами безопасности дорожного движения при вузах РФ разрабатываются различные методики обучения, психологической, профессиональной подготовки водителей, оценки ее эффективности.

В настоящее время психофизиологический отбор водителей, и тех, кто получает право на вождение как автолюбитель, и тех, кто принимается на работу как профессионал, проводится практически во всех зарубежных странах, где автомобилизация достигла высокого уровня. Введение такого отбора позволяет повысить надежность водителей, снизить количество ДТП, уменьшить человеческие и материальные потери.

На этапе обучения в автошколе кандидаты в водители проходят психофизиологическое тестирование, по результатам которого выявляются их особенности и определяется их психологический портрет. Полученная информация доводится до преподавательского состава, мастера производственного обучения, составляется индивидуальная программа обучения. Для тех, кто является условно не рекомендуемыми, составляется программа коррекции, которая способствует повышению профессионально значимых качеств.

В этой связи, предлагается **в штат автошкол ввести должность психолога, в задачу которого будет входить не только адаптация водителей к дорожной среде, но и выявление психологических расстройств и отклонений, относящихся к противопоказаниям к вождению автотранспорта.**

¹ <https://www.drive2.ru/b/1244188/>

2.2. КУЛЬТУРА ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Другим немаловажным аспектом, влияющим на аварийность, являются **низкий уровень правового сознания и правовой культуры** участников дорожного движения, недисциплинированность водителей транспортных средств и пешеходов, отсутствие понимания в обществе важности мероприятий по обеспечению дорожной безопасности.

От культуры водителей, пассажиров и пешеходов напрямую зависит безопасность дорожного движения. Зачастую пробки и аварии – результат неспособности водителей координировать свое поведение с поведением других участников дорожного движения, и чем выше социальный капитал – доверие людей друг к другу, тем меньше пробок и аварий.

Социальный капитал проявляется на дороге в самых простых вещах: пропускает ли водитель того, кто перестраивается, объезжает ли пробку по обочине, въезжает ли на перекресток, где образовался затор, заведомо понимая, что будет мешать перпендикулярному движению. Чем менее «корпоративно» ведут себя водители, тем хуже в итоге всем¹.

Культурный водитель соблюдает Правила дорожного движения, пропускает пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах, помогает другим участникам дорожного движения, если те попали в трудную ситуацию на дороге. Культурный пассажир всегда пристегивается и возит ребенка в детском автокресле. Культурный пешеход всегда переходит дорогу по пешеходному переходу, на разрешающий сигнал светофора и помогает пожилым людям и людям с ограниченными возможностями пересекать проезжую часть. Культурный участник дорожного движения в меньшей степени рискует попасть в ДТП и причинить вред себе и другим людям.

Сегодня дорожная культура находится на недостаточно высоком уровне. По мнению экспертов в области безопасности дорожного движения, культуру поведения на дорогах необходимо повышать, объясняя людям, что требования ПДД – это не просто фор-

¹ <http://www.forbes.ru/mneniya/tsennosti/253463-ubiistvennye-privilegii-kak-reshit-problemu-knyazei-na-rossiiskikh-dorogakh>.

мальность. В обществе должно быть понимание того, что правила нужно соблюдать, потому что от этого зависят человеческие жизни¹.

Рассмотрев проблемы культуры безопасного поведения на дорогах, сформулируем основные выводы:

– обязательным условием становления культуры безопасного поведения на дорогах является формирование ценностных качеств, знаний, умений и навыков по преодолению опасных ситуаций в дорожно-транспортной среде;

– ценностный компонент является предопределяющим компонентом в формировании культуры безопасного поведения на дорогах и влияет на уровень сформированности когнитивного и деятельностного компонентов;

– условием повышения уровня сформированности культуры безопасного поведения на дорогах является интеграция школьного и дополнительного образования детей.

Таким образом, действенным способом повышения культуры поведения представляется осуществление постоянной наступательной пропаганды среди населения, в том числе путем демонстрации правильной модели поведения, негативной оценки противоправных и противоречащих нормам морали и этики действий.

Целью такой пропаганды являются формирование позитивной и дружеской атмосферы или субкультуры в дорожной среде, минимизация проявлений непонимания и агрессии.

Способы пропаганды:

1. Одним из эффективных способов пропаганды безопасности дорожного движения является социальная реклама, направленная на формирование правовой культуры участников дорожного движения, а также стереотипов правомерного поведения у водителей и пешеходов.

В настоящее время ее возможности используются в Казахстане далеко не в полном объеме.

В такой специфической сфере, как дорожное движение, уже несколько десятков лет фиксируется увеличение агрессивной составляющей в рекламе всех продуктов автомобильной сферы. Это находит свое отражение в коммерческой рекламе, которая спеку-

¹ <http://www.db.kg/news/483-2014-01-08-15-47-30.html>.

лирует трендами «спортивного стиля», что во многих случаях воспринимается подсознанием человека как поощрение агрессивного стиля поведения.

Материалов, которые бы, наоборот, обращали внимание на такие аспекты дорожного движения, как экономичность или безопасность транспорта, взаимоуважение участников дорожного движения, практически нет.

Анализ современной социальной рекламы в области безопасности дорожного движения показывает, что в своем большинстве ее тексты построены по шаблону запугивания и возбуждения негативных эмоций. Например: «управляя автомобилем в нетрезвом уме, вы рискуете остаться в твердой памяти», «этим лошадиным силам нужна хотя бы одна голова» и др.

Даже несмотря на определенный менталитет наших сограждан, представляется, что подход, основанный только лишь на запугивании, не может быть эффективным. Такая реклама отвергается человеком под воздействием механизмов психологической защиты. Представляется, что более эффективным подходом является создание шаблонов положительной рекламы, направленной на установку «кооперативного поведения» у водителей, поскольку отрицательные типы рекламы разрушают данную установку. В такой социальной рекламе целесообразнее не призывать, а косвенно и деликатно показывать выгоду от соблюдения Правил дорожного движения, указывая, например, на незначительность выигрыша во времени при нарушении скоростного режима.

Необходимо помнить, что реклама культуры дорожного движения имеет определенную социально-психологическую специфику, существенно отличаясь от разного рода коммерческой рекламы. При создании социальной рекламы о безопасности дорожного движения, необходимо «продвигать» такие общественные ценности, как взаимоуважение на дороге, осторожность при движении, бережное отношение к детям, природе, своему и чужому имуществу.

Не менее важным направлением работы в области социальной рекламы в сфере безопасности дорожного движения является формирование образа «идеального водителя» и ориентация граждан на повышение их самооценки и самоуважения при их правомерном поведении.

Немаловажным аспектом данной работы является место размещения социальной рекламы, посвященной безопасности дорожного движения. Несмотря на то, что наиболее очевидным местом размещения подобной рекламы является придорожная территория, это далеко не единственное место для ее размещения. Подобная реклама может быть размещена в виде плакатов или листовок на АЗС, СТО, в крупных торговых центрах или мультимедийных роликов на рекламных LED-панелях или телевидении. В настоящее время одним из эффективных мест размещения рекламы является сеть Интернет¹.

Нельзя не учитывать, что социальная реклама должна быть многовекторной и направлена не только на водителей, но и на пешеходов как на полноправных участников дорожного движения.

2. Другой действенный способ мотивации населения соблюдать правила поведения в обществе – это религия. В основе любой религии всегда находится стремление соответствовать некоему идеалу, отсюда и стремление к развитию личности, правильному ее воспитанию.

Опираясь на социально-политические доктрины, духовенство обладает реальным влиянием на социальную ориентацию прихожан, используя религиозные чувства людей относительно таких ценностей, как жизнь, здоровье, семья и дети. Боязнь смерти и того, что после нее произойдет — один из сильнейших мотивов верующих людей выполнять все религиозные каноны и следовать рекомендациям священнослужителей.

Исполнение религиозных норм дисциплинирует. Религия требует знать меру в еде, половых отношениях, алкоголе, исполнять ритуальные предписания (молитвы), посты. Она учит следить за движениями своего эмоционального мира и оказывать ему сопротивление, если дело касается запретных страстей. Такая сдержанность формирует твердость характера, сильный самоконтроль и осознанность.

В ходе исследования были проведены консультации с руководством крупнейших религиозных конфессий Казахстана – мусульманства и православного христианства.

¹ Безруков Д.А., Войтенков Е.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология. – 2011 – № 2. – С. 39-40.

Предложенная тема для духовно-нравственного просвещения прихожан была воспринята положительно. Духовенство выразило свою готовность проповедовать соблюдение здорового образа жизни, воспитание в обществе терпимости и культуры, направленной на соблюдение мер безопасности дорожного движения.

К примеру, на сегодняшний день Духовное управление мусульман Казахстана (ДУМК) является центром, объединившим более 2400 мечетей по всей стране. При нем сформирована информационно-пропагандистская группа из 30 теологов из различных регионов Казахстана, которая занимается религиозно-просветительской деятельностью.

Соответствующая информация может быть, к примеру, опубликована через религиозные средства массовой информации, в печатных изданиях духовенства, распространяемых среди прихожан. Наибольший эффект ожидается от пропаганды во время сборов прихожан в пятницу в мечетях и по воскресеньям в церквях. В качестве отдельного направления представляется работа в учебных заведениях Духовного управления мусульман Казахстана и Митрополии по всему Казахстану.

В этой связи предлагается:

1. Местным исполнительным органам расширить практику размещения заказов профессиональной социальной рекламы как с использованием возможностей СМИ, так и в местах массового пребывания людей, в том числе с использованием существующих рекламных конструкций.

2. Уполномоченному органу наладить взаимодействие с духовенством и другими общественными институтами гражданского общества для культивирования уважительного отношения ко всем участникам дорожного движения.

2.3. ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ

Основной причиной ДТП в Казахстане является превышение скорости (диаграмму см. выше).

Признавая широко распространенную озабоченность высокой скоростью движения, Генеральный секретарь ООН в докладе Генеральной Ассамблеи «Повышение глобальной безопасности дорож-

ного движения» предложил странам-членам «принять меры против ненадлежащей и повышенной скорости»¹.

Высокая скорость, под которой понимается превышение скорости или ненадлежащая скорость (т. е. слишком большая для преобладающих условий, хотя и в пределах установленного ограничения), опасна. Будучи одной из причин примерно трети ДТП со смертельным исходом, скорость является также фактором, усугубляющим тяжесть всех дорожно-транспортных происшествий.

С повышением скорости, на которой происходит столкновение, едущие в автомобиле должны в соответствии с принципами кинетической энергии принимать удар драматически возрастающей силы. Системы защиты пассажиров весьма эффективны при низких и умеренных скоростях. Однако они не в состоянии адекватно защитить пассажиров транспортного средства от этих кинетических сил при высокой скорости столкновения.

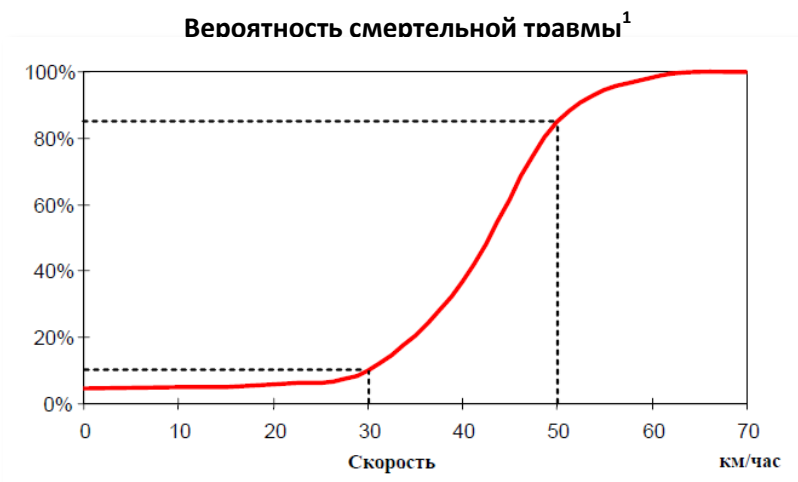
Уязвимые пользователи дорогами особенно незащитны при наезде, в частности в городах, со скоростями, превышающими порог выносливости человеческого организма.

Скорость является центральным фактором проблем с дорожной безопасностью. Модель корреляции аварийности и скорости, построенная Нильсоном, показывает, что увеличение средней скорости на 5 % ведет к увеличению примерно на 10 % числа ДТП с травматическим исходом и на 20 % – со смертельным исходом. При снижении средней скорости на 5 %, аналогичным образом снижаются показатели ДТП на 10 и 20 %².



¹ Генеральная Ассамблея ООН, документ A/60/121 от 1 августа 2005 г.

² Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма / Пер. с англ. – М.: Изд-во «Весь Мир», 2004.



Например, при скорости 80 км/час на сухой дороге реакция на какое-либо событие эквивалентна примерно 22 метрам (которые будут пройдены при реагировании в течение примерно одной секунды), а до полной остановки понадобится в сумме 57 метров.

Если ребенок выбегает на дорогу в 36 метрах впереди движущегося ТС, водитель по всей вероятности убьет его, если движется со скоростью 70 км/час или больше, нанесет ребенку травму при скорости 60 км/час и избежит наезда при скорости 50 км/час. Но если ребенок выбежит в 15 метрах от автомобиля, вероятен смертельный исход при 50 км/час и любой более высокой скорости².

По данным Всемирной организации здравоохранения, 80-процентный риск гибели пешеходов соответствует скорости наезда в 50 км/час, а при 30 км/час он снижается до 10 %. Использование ремней безопасности в удачно сконструированных легковых автомобилях может обеспечить пассажирам защиту при лобовом ударе на скорости максимум 70 км/ч и 50 км/ч – при боковом.

Существуют и другие «побочные явления» повышенной скорости. Кроме прямой опасности, автомобили, двигающиеся с повышенной скоростью, больше выбрасывают парниковых газов, по-

¹ Междисциплинарная рабочая группа по механике ДТП (1986); Вальц и др. (1983) и Министерство транспорта Швеции (2002).

² Резюме результатов, полученных по докладу Совместного центра транспортных исследований ОЭСР/ЕКМТ «Управление скоростью».

требляют топлива, издают шума и другим образом неблагоприятно воздействуют на качество жизни, в особенности жителей городских районов.

Наибольших успехов в снижении смертности на дорогах добилась, как уже отмечено, Швеция. В 1997 г. парламентом этой страны была принята концепция нулевой смертности VisionZero.

Шведы подошли к решению проблемы аварийности комплексно. Речь шла не только об ограничении разрешенной скорости в населенных пунктах до 30 и 50 км/ч, но и о строительстве безопасных дорог, оборудованных разделительными барьерами и пешеходными переходами, повышении безопасности автомобилей и защищенности велосипедистов, которых обязали ездить в шлеме. Если в 1997 г. на шведских дорогах погибло более 500 человек, то за 15 лет эту цифру удалось снизить почти вдвое. И сейчас в Швеции показатель смертности в ДТП ниже, чем в целом по странам Евросоюза. В США уже заинтересовались шведским опытом. Например, план VisionZero в Нью-Йорке, помимо повышенного контроля за скоростным режимом, включал еще и снижение предельно допустимой скорости до 25 миль/ч (40 км/ч), против 30 миль/ч (48 км/ч) ранее¹.

Положительного эффекта от снижения скорости добилась Франция. 14 июля 2002 г., в день национального праздника, Президент Франции объявил, что «борьба против опасности на дороге» будет в последующие пять лет одной из трех главных целей правительства. Год спустя был принят план действий в области безопасности дорожного движения с участием нескольких министерств, с сильным акцентом, в частности, на соблюдение скоростного режима с внедрением автоматизированного правоприменения. За три года после 2002 г., на дорогах Франции средняя скорость снизилась на 5 км/час, а смертность от ДТП – более чем на 30 %. Это беспрецедентный результат.

В Австралии в 2002 г. штат Виктория начал проводить Стратегию «Доезжай живым» с существенным упором на снижение скорости движения. Более энергичное правоприменение и сужение диапазона допуска при превышении ограничений привели к заметному снижению средней скорости, особенно в зонах, где установ-

¹ www.profile.ru › Автомобили.

ленный предел составляет 60, 70 и 80 км/час. За первые четыре года реализации этой стратегии (2002-2005 гг.) примерно на 16 % сократилась смертность. Ее снижение на территории Мельбурна за 2001-2003 гг. на 43 % распространялось на все категории пользователей дорогами. Даже если затруднительно отнести эти показатели снижения дорожного травматизма целиком на счет более последовательного соблюдения установленных ограничений, особенности динамики увечий и смертных случаев давали основания полагать, что оно было одним из основных факторов, способствовавших снижению травматизма.

Таким образом, эффективная программа управления скоростным режимом должна включать следующие элементы:

– пересмотр существующих ограничений скорости. В городской зоне лимит скорости не должен превышать 50 км/ч, а для территорий, где подвергаются риску уязвимые пользователи дорог, рекомендуется создавать зоны с ограничением скорости до 30 км/ч;

– инфраструктурные улучшения, направленные на создание безопасных «интуитивно понятных» дорог, где конструкция, разметка и оформление дороги обеспечивают непрерывные визуальные указания по выбору безопасной скорости, а также делают превышение скорости неудобным;

– обеспечение достаточного уровня традиционного и автоматического (электронного) контроля скорости. Использование мобильных камер и секционного контроля скорости (замер средней скорости на определенном отрезке дороги).

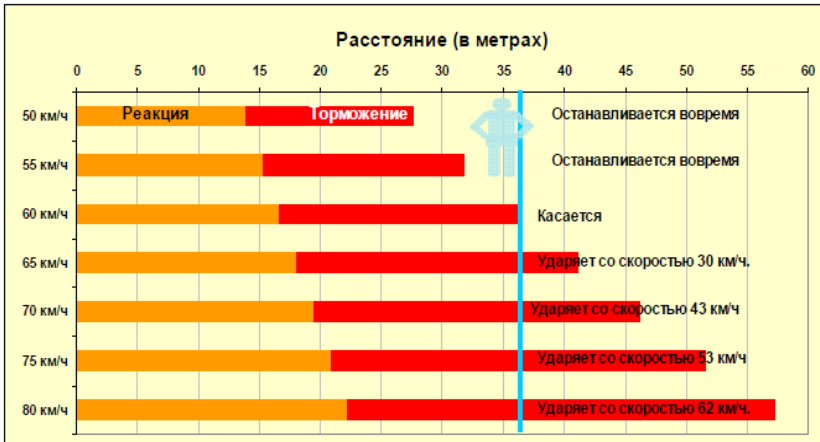
Снижение максимального предела разрешенной скорости в населенных пунктах, как показывает зарубежный опыт, дает прямой эффект – снижение смертности пешеходов до двух раз.

Согласно европейской статистике, при столкновении с автомобилем, движущимся со скоростью 25-30 км/ч, человек получает контузию, с 30 до 50 км/ч увеличивается риск получения серьезной травмы, а скорость свыше 55 км/ч, как правило, приводит к смертельному исходу¹.

По оценке российских экспертов, при скорости автомобиля 50 км/ч с учетом времени реакции и тормозного пути расстояние, которое проходит автомобиль до остановки, составляет 28 метров, а

¹ www.autorustun.narod.ru/stat1.html.

при скорости 60 км/ч – 36. В условиях города эти восемь метров могут стоить жизни пешеходу¹.



Источник: Адаптировано из ATSB.

Уменьшение скорости движения незамедлительно снижает смертность и травматизм на дорогах и является одним из гарантированных путей реального продвижения к честолюбивым целям, намеченным некоторыми странами ОЭСР (например, цель «минус 50 % смертных случаев» за период 2000-2012 гг., принятая министрами стран ЕКМТ в 2002 г., и аналогичные целевые показатели, установленные на национальном уровне)².

На сегодняшний день скорость в большинстве европейских городов, в том числе в столицах, ограничена до 50 км/ч. Такое ограничение действует в Австрии, Болгарии, Германии, Италии, Латвии, Нидерландах, Норвегии, Польше, Словакии, Франции, Хорватии, Чехии, Швейцарии, Швеции, Эстонии и на Кипре.

Высокая скорость несовместима с нуждами мобильности и экономики.

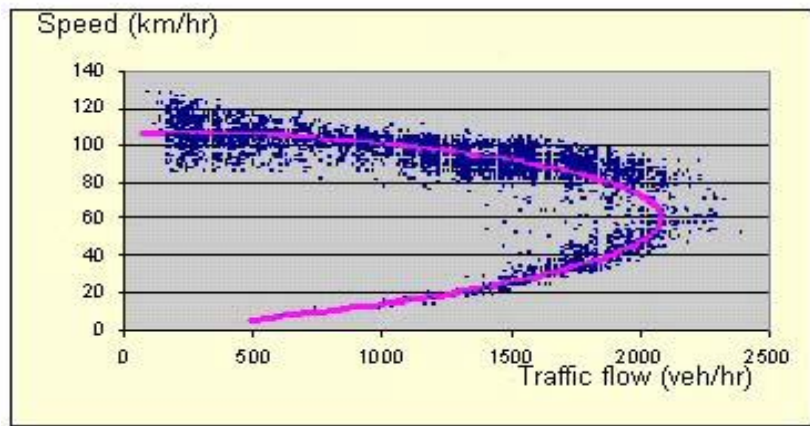
С математической точки зрения, более высокая скорость сокращает время в пути. Однако пользователи дорогой, как правило, переоценивают это следствие скорости, и, по меньшей мере, в го-

¹ www.autonews.ru/automarket_news/news/1804528/

² Доклад Совместного центра транспортных исследований ОЭСР/ЕКМТ «Управление скоростью», 2004.

родской местности эта экономия времени из-за перекрестков и задержек на светофорах часто невелика либо ею можно пренебречь.

Транспортный поток в расчете на полосу движения как функция скорости на городской дороге (2x2 полосы)



В плане использования инфраструктуры снижение средней скорости транспортного потока не обязательно ведет к уменьшению пропускной способности дороги. Например, максимальная пропускная способность городской магистрали в типичном случае достигается при скорости около 60-70 км/ч, как иллюстрирует рисунок выше, на котором представлена взаимосвязь между потоком и скоростью для городской дороги по две полосы в обоих направлениях. Рисунок показывает, что скорости снижаются с увеличением движения, пока его интенсивность не возрастет до уровней, при которых транспортные потоки становятся нестабильными.

В большинстве европейских стран с 30-х гг. была разрешена свободная скорость на всей или на части дорожной сети. Впервые общее ограничение скорости на главной дорожной сети было установлено в 1970-75 гг.

К примеру, общее ограничение скорости действует в Норвегии с 1912 г. Ограничения были пересмотрены в верхнюю сторону до

1965 г.¹ С 1965 г. ограничения устанавливаются в основном в зависимости от типа дороги и сложности участка дороги.

На скоростных магистралях Норвегии общее ограничение составляет обычно 90 км/ч. Такой же скоростной режим может быть установлен на других дорогах при условии, что они имеют хороший продольный и поперечный профиль, а также немного въездов и съездов. После 1979 г. на определенных участках дорог государственного значения были введены скорости 70 или 60 км/ч вместо 80 км/ч². На дорогах местного значения, особенно в пределах населенных пунктов, скорость нередко снижается с 50 до 40 или 30 км/ч³.

Свободная скорость и ограничение скорости на уровне 100 км/ч или выше вводится в основном на скоростных автомобильных магистралях. Наиболее часто вводится ограничение в пределах 70-90 км/ч. Ограничение скорости на уровне 50-60 км/ч обычно вводится на главных дорогах в густонаселенной сельской местности. Ограничение скорости до 50 км/ч вводится постепенно на дорогах, проходящих через населенные пункты, и на подходах к ним.

Снижение ограничения скорости с 115-110 км/ч до 97-88 км/ч сопровождалось особенно заметным сокращением количества ДТП с летальным исходом (54 %), хотя количество ДТП с травматизмом сократилось только на 6 %. Для такой большой разницы двух типов ДТП не найдено никакого достоверного объяснения, но оба сокращения статистически достоверны. Если рассматривать следующие группы – с 100-93 до 80 км/ч, с 90 до 70 км/ч, с 80 до 60 км/ч, с 70 до 60 км/ч, с 60 до 50 км/ч – заметна такая же тенденция: количественные показатели ДТП со смертельным исходом сокращаются на много больше, чем ДТП с травматизмом (соотношение 2:1). Все сокращения в названных группах являются статистически значимыми, за исключением ДТП с материальным ущербом⁴.

Итоги расчетов социально-экономического эффекта:

1. На скоростных магистралях класса В снижение скорости с 90 до 80 км/ч имеет положительный социально-экономический эффект.

¹ Samferdselsdepartementet, Stmeld 72, 1977-78.

² Sakshaug, 1986.

³ Amundsen, 1983.

⁴ studopedia.su/19_11656_vvedenie.html.

2. На участках дороги вдоль малозаселенных пунктов снижение скорости с 80 до 70 км/ч имеет положительный социально-экономический эффект.

3. Введение зимних ограничений (10 км/ч ниже общего ограничения скорости) имеет положительный социально-экономический эффект.

4. Изменения общих социально-экономических расходов в связи с указанными изменениями скорости во всех случаях относительно небольшие, порядка 0,5-1,5 %¹.

Меры по контролю скорости

В дополнение ко всем другим мерам управления скоростью для достижения их полной эффективности необходимы как традиционное полицейское правоприменение, так и автоматизированный контроль скорости, в том числе с использованием переносных средств измерения, подкрепленные действенными штрафами. Мероприятия по контролю за соблюдением правил лучше всего периодически повторять, с неодинаковыми перерывами и разной интенсивностью. Повышенная интенсивность обычно дает лучший результат.

Однако наибольший прирост эффективности наблюдается при увеличении интенсивности правоприменения в 2-3 раза. Правоприменение должно охватывать всех пользователей дорогами (в том числе иностранных водителей) и все типы транспортных средств (например, мотоциклы и грузовики).

Непредсказуемость периодов правоприменения – одна из главных определяющих в субъективной оценке водителями риска остановки полицией. Следовательно, воздействие программы правоприменения «в любом месте в любое время», как можно ожидать, будет более широким, особенно в сочетании с массовой оглаской².

Недавно проведенный анализ опыта нескольких стран показал, что автоматизированные средства выявления нарушителей привели к сокращению количества смертельных случаев и тяжких телесных

¹ StatensvegvesenVegdirektoratet, 1995.

² Исследование совместного центра транспортных исследований ОЭСР и ЕКМТ, 2004 г.

повреждений на 14 %, тогда как непосредственный контроль со стороны полицейских позволил сократить их только на 6 %¹.

Общей предпосылкой успеха при масштабном внедрении автоматических камер регистрации скорости является широкое информирование СМИ населения.

Разглашение места установки камер для слежения за скоростью и радаров способствует улучшению соблюдения скоростных ограничений и значительному сокращению ДТП и травматизма. Тем не менее, проведенные ранее в Тасмании (Австралия) исследования показали, что длительная стоянка на каждом из трех участков повышенного риска сельской дороги полицейских машин привело к среднему уменьшению скорости на 3,6 км/ч и сокращению на 58 % аварий, приводящих к серьезным увечьям или летальному исходу.

В Казахстане, как и во многих других государствах, контроль скорости до недавнего времени осуществлялся двумя способами – «ручным» (сотрудниками полиции с использованием специальных контрольно-измерительных приборов) и автоматическим. Затем, с января 2017 г. введено автопатрулирование.

Как показывает практика, наиболее эффективными для снижения скорости на конкретном участке являются средства автоматической фиксации, установленные на потенциально опасных участках дорог и городских улиц.

На сегодняшний день, как установлено в ходе настоящего исследования, системы автоматической фиксации нарушений, в том числе превышения скорости, устанавливаются только в областных центрах. Всего на территории республики имеется 873 таких объектов². Из них, к примеру, в г. Астане установлено 57 скоростемеров RedSpeed (фиксирует превышение скорости и проезд на «красный свет») и 21 «ВОКОРД-ЦИКЛОП». Таким образом, в столице всего 78 участков, где скоростной режим может контролироваться на постоянной основе. В других областных центрах Казахстана 80 таких скоростемеров. Из них в Актобе, где наблюдается рост ДТП, – всего 2.

¹ Амбарцумян В.В. Современная концепция дорожной безопасности. – Лос-Анжелес, 2008.

² По данным Комитета административной полиции МВД Республики Казахстан.

Вместе с тем используемые в настоящее время системы автоматической фиксации имеют один общий недостаток – контроль ограниченного участка дорожной сети.

Свою рентабельность для принуждения соблюдать ограничения скорости доказали системы секционного контроля – контроль средней скорости на определенном отрезке дороги (более протяженном). Несмотря на свою эффективность и целесообразность, эти системы до настоящего времени в Казахстане не применяются.

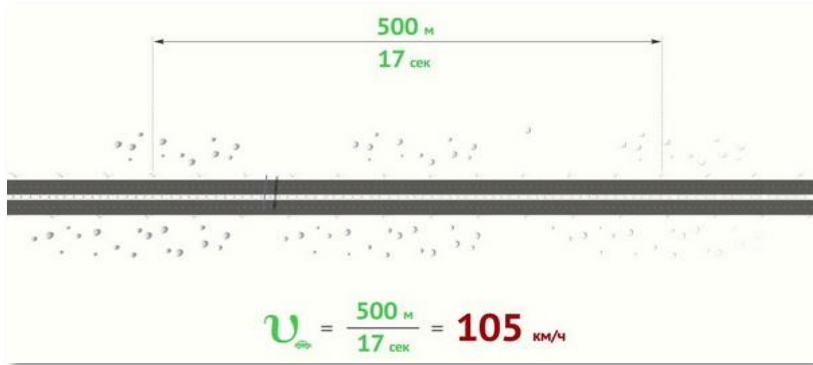
Например, в России функционирует система «Автодория», которая представляет собой аппаратно-программный комплекс, предназначенный для измерений скорости движения транспортных средств путем вычисления времени, за которое они преодолели расстояние между установленными вдоль дороги регистраторами. Таким образом, система «Автодория» решает задачу контроля за соблюдением установленной скорости движения транспортного средства на протяженных участках дорог и побуждает водителей следить за скоростью своего автомобиля на всем пути следования, штрафую нарушителей.

«Автодория» – это первая в России система измерения скорости движения транспортных средств на протяженных участках автодорог (от 500 м до 10 км). Таким образом, расширяя зону контроля и покрывая значительные участки дорог, «Автодория» не оставляет нарушителю ни единого шанса уйти от ответственности¹.

Важной составляющей комплекса «Автодория» является использование ГЛОНАСС/GPS приемника, который предоставляет данные о месте фиксации автомобиля и сигналы точного времени, по которому синхронизируются все регистраторы.

¹ <https://www.drive2.ru/l/5212846/>

Принцип работы секционного контроля скорости¹



Расстояние между точками контроля (камерами) делится на время его проезда автомобилем, на основании чего высчитывается средняя скорость движения машины.

Необходимо отметить, что административная ответственность за превышение скорости по действующей редакции КоАП РК наступает при превышении максимально допустимого предела скорости не менее чем на 10 км/ч. Таким образом, при ограничении скорости в населенных пунктах в 60 км/ч законодатель допускает движение транспортных средств со скоростью 69 км/ч.

Полагаем, что такое отношение самого государства к скоростному режиму не способствует повышению дисциплинированности водителей. Только в том случае, если любое превышение скорости будет получать ответную реакцию в виде привлечения к административной ответственности, отношение к обязательности соблюдения скоростного режима может измениться.

В качестве меры взыскания за такое правонарушение можно предусмотреть вынесение предупреждения, не требующее составление протокола. В любом случае временные потери, связанные с остановкой транспортного средства, проверкой документов и т.д., сведут на нет предполагаемую экономию от превышения скорости.

¹ http://www.autodela.ru/main/top/review/srednay_skorost.

Инфраструктурные решения

Наметившаяся на сегодняшний день тенденция завышения требований по ширине проезжей части провоцирует водителей на более высокие скорости. Очевидно, что это осуществляется для увеличения пропускной способности и снижения удельной нагрузки на дорожную сеть, но фактически это прямо противоречит интересам пешеходов, причем не только по причине роста скорости, но и из-за увеличения времени перехода проезжей части.

Ограничения скорости, которые участники дорожно-транспортного движения считают практичными, и те, которые сами по себе вынуждают водителей снижать скорость, обеспечивают самые лучшие возможности для соблюдения скоростного режима.

Должная планировка дорожной сети и соответствующая конструкция отдельных дорог могут сделать превышение допустимых скоростей неудобным для водителей.

В современной мировой градостроительной практике наиболее известным и популярным приемом снижения интенсивности движения автомобильного транспорта является «успокоение движения» (Traffic Calming), сочетающее технические и архитектурно-планировочные решения¹.

Сам термин Traffic Calming имеет следующие определения:

– комбинация физических мер, которые уменьшают негативный эффект использования автомобилей и улучшают условия для других пользователей улицы;

– попытка установить баланс между транспортом и другими пользователями улицы: пешеходами, велосипедистами, жителями, предпринимателями.

Основные задачи успокоения движения определяют как:

– учет и приоритет требований, которые предъявляют пользователи городской территории – горожане (проживание, работа, рекреация);

– создание безопасных и привлекательных улиц;

– снижение негативных эффектов от автомобильного транспорта (прежде всего шум и загрязнение);

– создание благоприятных условий для пешеходов и велосипедистов.

¹ <http://www.fhwa.dot.gov/environment/calmsite.htm>.

Местом рождения идеи успокоения движения считается город Делфт (Нидерланды), в котором в начале 1960-х гг. по инициативе горожан стали проводиться мероприятия по переустройству улиц с целью уменьшения транзитного движения. Благоустройство и дизайн нового типа улиц, получившего название *Woonerven* (буквально «жилой двор»), должны были обеспечивать снижение скорости до 15 км/ч. Успокоение движения со временем было признано в Нидерландах наиболее эффективным приемом организации движения на местных улицах¹.

Зоны успокоения получили распространение в ФРГ и Швейцарии. Затем этот опыт был принят другими странами Европы и включен в муниципальные программы многих городов США. Например, в штате Калифорния такие программы есть у 31 муниципалитета. В США первым крупным экспериментом по внедрению зоны успокоения был район Сизтла *StevensNeighborhood*. Реализация проекта завершилась в начале 1973 г. В результате достигнуто снижение интенсивности движения на 56 % и уменьшение количества ДТП до 0. В настоящее время в США и Канаде изданы национальные руководства по проектированию зон успокоения движения².

В 1990 г. количество улиц с успокоением движения достигло в Голландии и Германии 3 тыс. 500, Израиле – 600, Японии – 300, что свидетельствует об его эффективности. Как сообщает специализированный сайт <http://www.trafficlogix.com>, результаты анализа данных 43 международных исследований эффективности успокоения движения показали, что его применение дает снижение аварийности на 8-100 %. При этом не было отмечено ни одного случая роста количества ДТП после введения мер успокоения движения³.

Успокоение движения достигается как изменениями уличной сети, так и техническими мероприятиями. Прежде всего, при создании зон успокоения (*calmingzones*) ликвидируют транзитное движение, для чего в границах зон сквозные улицы превращают в тупиковые, петлевые, кольцевые и т.д. Кроме того, вводят ограничение скорости движения, что позволяет резко уменьшить количе-

¹ <http://www.trafficcalming.org>.

² <http://www.fhwa.dot.gov/environment/tcalm>.

³ http://www.nyc.gov/html/dot/html/sidewalks/pedestrian_projects.shtml.

ство конфликтов между транспортом и пешеходами, и регламентируют паркование транспортных средств.

Следует особо подчеркнуть, что при проектировании зон успокоения благоустройство улиц и дизайн их пространства играют очень важную роль и рассматриваются как эффективное средство влияния на режим движения транспортных средств.

В качестве примера можно привести исторический центр Дижона, входящий в список мирового наследия ЮНЕСКО и являющийся одним из важнейших туристических фокусов Франции. Центр Дижона, в котором зона успокоения движения охватывает территорию 97 га, специализируется на обслуживании туристов: количество магазинов – 750, количество ресторанов и кафе – 230, суммарная площадь торговых помещений – 65 тыс. кв. м.¹

В центральной исторической части принята схема одностороннего движения и выделена сеть улиц с автобусным движением. Соответственно на улицах, где разрешено движение транспорта, установлен предел скорости 30 км/ч.

Применение успокоения движения доказало свою эффективность в центрах городов. Несколько примеров из специального отчета Международного союза дорожников:

– в **Брюгге** (Бельгия) «успокоение движения» введено в историческом центре города в 1992 г. Это привело к снижению количества автомобилей, приезжающих в центр, на 10 %; снижению интенсивности движения в центре – на 30 %; увеличению скорости сообщения автобусных маршрутов с 19 до 22 км/ч; увеличению количества жителей, пользующихся автобусом – на 33 %; снижению количества ДТП в центре – на 36 %;

– в **Граце** (Австрия) на главных, «приоритетных», улицах введен предел скорости 50 км/ч, суммарная протяженность которой 800 км, имеет ограничение скорости движения 30 км/ч. Кроме того, ограничения скорости до 30 км/ч введены около школ. В результате ограничения скорости достигнуто снижение количества тяжелых ДТП – на 24 %, легких ДТП – на 12 %².

Концепция «liveable streets»³ подразумевает баланс интересов различных пользователей пространства улицы, безопасность, ком-

¹ <http://www.trafficlogix.com/program-links.asp>.

² http://www.cityoflondon.gov.uk/living_environment/sustainability/transport.htm.

³ liveable streets (англ.) – улицы пригодные для жизни.

форт. В настоящее время эту концепцию стали внедрять в нормы проектирования (США, Канада, Англия).

В этой связи следует отметить Англию, где уделяют большое внимание проектированию местной УДС. В малых городах страны достигнут уровень автомобилизации, при котором от 60 до 80 % домовладельцев имеют один или несколько легковых автомобилей. В этой связи особое значение придается безопасности движения, чем обусловлены значения расчетной скорости 20 миль/ч (32 км/ч) и 30 миль/ч (48 км/ч).

В градостроительной и специальной прессе разных стран высоко оценено новое руководство по проектированию местных улиц *Manual for Streets*, изданное в Великобритании в 2007 г. В новом документе очень отчетливо прослеживается политика обеспечения безопасности движения на жилых территориях посредством применения средств успокоения движения¹.

Примеры технических решений по успокоению движения – пешеходные островки безопасности, которые физически сужают улицу и создают пространство, безопасное для пешеходов, и возвышенные пешеходные переходы.

Островок безопасности



¹ Михайлов А.Ю., Головных И.М. Современные тенденции проектирования и реконструкции улично-дорожных сетей городов. – Новосибирск: Изд-во «Наука», 2004.

Наплывы линии бортового камня в зоне перехода



Изгибы проезжей части «шиканы»



Отдельно следует сказать о заужении углов поворота. В более резкие повороты можно безопасно вписаться на меньшей скорости. Поэтому более резкие повороты вынуждают водителя ехать медленней на наиболее опасных участках улично-дорожной сети – на перекрестках.

Заужение углов поворота

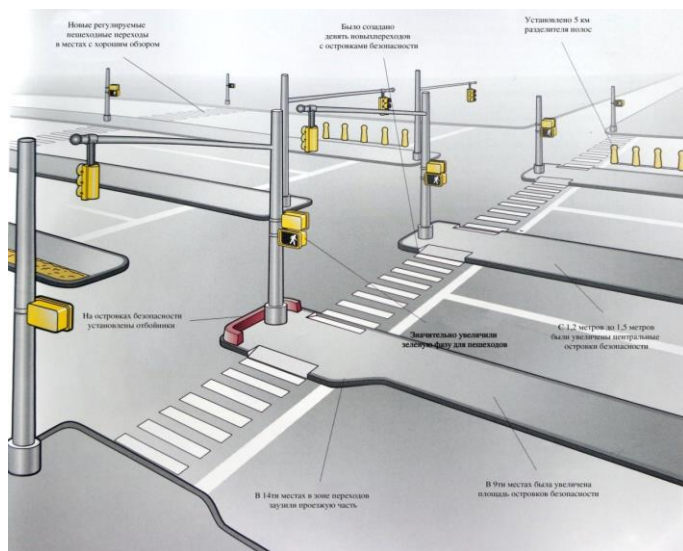


Основным преимуществом успокоения движения является возможность одновременного сочетания контроля скорости и ограничения транзитного движения через территорию (исторический центр города и др.) с обеспечением доступа автомобильного транспорта к этой территории для ее обслуживания. Успокоение движения в сочетании с магистральными улицами, имеющими большую разрешаемую скорость движения, позволит получать желаемое перераспределение транспортных потоков по территории города.

Совершенствование всей дорожной сети в целях ее большей безопасности зачастую требует сравнительно небольших затрат, однако положительный результат, с точки зрения снижения количества ДТП и травматизма, очевиден.

Пример применения приемов успокоения движения (в такой же ситуации у нас бы просто построили надземный переход): в Нью-Йорке был бульвар Квинз, который характеризовался очень большой аварийностью. В течении десяти лет там погибло порядка 50 человек. Департаментом транспорта была поставлена задача изменить инженерное обустройство бульвара с тем, чтобы снизить смертность. Для этого с 2000 г. постепенно была проведена реконструкция бульвара, что позволило снизить число смертельных случаев с 9 до 2 в год к 2005 г. На рисунке представлено, что было сделано на конкретном бульваре¹.

¹ <http://mapdesign.livejournal.com/26651.html>.



Дополнительные технические меры

По мере последовательного развития технологий новые прикладные устройства обеспечат новые шаги вперед в управлении скоростью.

Так, заслуживает внимания возможность установки обязательных ограничителей скорости на грузовиках и автобусах. Средства традиционного контроля движения автомобиля (ССС) и адаптивного (АСС) способны помочь водителям контролировать скорость транспортного средства.

В настоящее время прикладное применение «Умной адаптации скорости» (ISA) активно исследуется и испытывается во многих странах. Благодаря устройствам ISA транспортное средство «знает» местный официальный предел скорости (используется цифровая карта дорог, в которой закодированы ограничения скорости) и может использовать эти данные для обратной связи с водителем или для принудительного ограничения скорости автомобиля.

Степень вмешательства может быть настроена на три уровня:

– консультативный уровень (система оповещает водителя об ограничениях и нарушениях);

- добровольный (система связана с приборами контроля автомобиля, но водитель может отключить эту связь);
- принудительный (действия водителя находятся под постоянным контролем системы).

Согласно прогнозам, эта система может сократить количество аварий с летальным исходом на 18-25 % на консультативном уровне вмешательства, на 19-32 % – на добровольном и на 37-59 % – на принудительном. Проведенные в Швеции исследования показали, что большое количество водителей относится благосклонно к введению подобных систем в пределах городской черты.

Таким образом, предлагаются следующие мероприятия по ограничению скорости:

1. Снизить максимально допустимый порог скорости в населенных пунктах до 50 км/ч, в зонах риска (*в том числе на основе применения СУР*) – до 30 км/ч, сопровождая это нововведение просвещением и информированием населения по проблеме высокой скорости.
2. Провести ревизию действующих ограничений скорости на дорогах вне населенных пунктов.
3. Постоянно информировать водителей о допустимом пределе скорости.
4. Усовершенствовать инфраструктуру для обеспечения безопасных, «не нуждающихся в пояснениях» дорог.
5. Обеспечить надлежащий уровень традиционного полицейского правоприменения (администрирования) и автоматический контроль скорости.
6. Оснастить на первоначальном этапе общественный и перевозящий опасные грузы транспорт электронными ограничителями скорости.

2.4. ВЫЕЗД НА ВСТРЕЧНУЮ ПОЛОСУ

Несмотря на ужесточение административной ответственности за данное правонарушение вплоть до лишения права управления на 1 год, водители по-прежнему рискуют жизнью и подвергают риску других участников движения. От лобовых столкновений погибает примерно четверть из общего количества пострадавших в ДТП.

Практика показывает – при столкновении движущихся навстречу друг другу транспортных средств возникают наиболее тяжкие последствия. Анализ причин столкновений транспортных средств показал, что каждый 10 случай происходит при обгоне впередиидущего транспортного средства, каждый 12 – при объезде стоящего автомобиля или другого препятствия, а каждый 3 – при движении транспортного средства в крайнем левом ряду. Основными причинами столкновений транспортных средств являются неправильный расчет при объезде и обгоне транспортных средств, выезд на встречную полосу дороги при движении в крайнем левом ряду, самонадеянность водителей. Одной из причин столкновения транспортных средств является также отсутствие на ровных, прямых участках дорог осевой линии, ориентируясь по которой водитель не выезжает на полосу встречного движения.



Последствия лобового столкновения усугубляются, если пассажиры транспортного средства не пользуются ремнями безопасности. Научными исследованиями установлено, что при лобовом столкновении, например, на скорости 80 км/ч через 0,05 сек после удара на водителя и пассажиров действует сила инерции примерно в 4 тыс. кг. Одна из дорожных лабораторий Лондона исследовала около 600 случаев столкновения и опрокидывания автомобилей. Из 837 водителей и пассажиров этих автомобилей 552 остались невредимыми благодаря ремням безопасности. А из 218 тяжелораненых 180 не пользовались ремнями безопасности. По данным анализа 28 тыс. ДТП в Швеции, ремни безопасности снижают ранения от органов управления автомобилем на 36 %, от ветрового стекла – на 63 %, от низа щитка приборов – на 53 %, крыши – на 79 %. Иссле-

дования в Финляндии показали, что каждый третий погибший при ДТП мог быть спасен, если бы пользовался ремнями безопасности. Таким образом, за 70 % спасенных жизней в авариях человечество обязано именно ремням безопасности.

Применение ремня безопасности уменьшает риск гибели водителя при лобовом столкновении в 2,3 раза, при боковом — в 1,8 раза, при опрокидывании — в 5 раз.

Необходимо отметить, что правовая статистика не содержит сведений о количестве выявленных фактов неиспользования ремней безопасности как отдельного вида административного правонарушения. Правонарушители привлекаются по ч.1 ст. 593 нового КоАП (ч.1 ст. 463 старого КоАП) за несоблюдение правил остановок маршрутных транспортных средств, движения в жилых зонах, перевозки пассажиров и грузов, пользования ремнями безопасности при движении на транспортных средствах, оборудованных ими, мотошлемами при управлении мотоциклами и перевозке на них пассажиров, буксировки транспортных средств, пользования осветительными приборами в темное время суток или в условиях недостаточной видимости.



Поэтому точно отследить влияние профилактики и пропаганды на водителей и пассажиров отдельно по данному направлению в настоящее время затруднительно.

2.5. ПЕРЕХОД ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ В НЕУСТАНОВЛЕННОМ МЕСТЕ

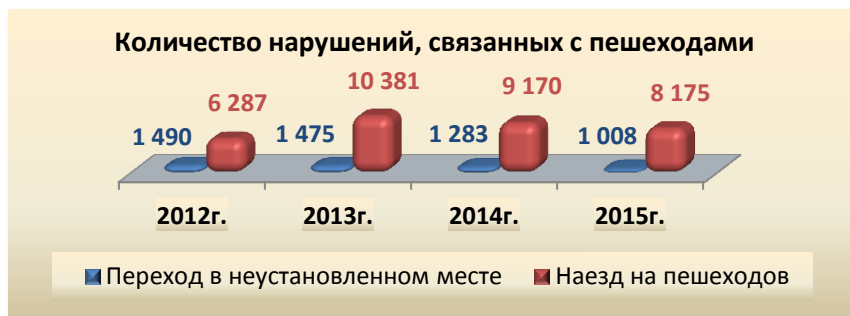
Переход пешеходами проезжей части в неустановленном месте также является одной из немаловажных причин их гибели – за 4

года совершено 5 тыс. 256 ДТП. В целом за последние 4 года зарегистрировано 34 тыс. 13 ДТП в результате наезда на пешеходов.

В основном это связано с желанием пешехода сократить протяженность своего пути. Большинство пешеходов и велосипедистов используют наиболее короткие маршруты даже тогда, когда они менее безопасны. Исследования, проведенные в Бразилии, Мексике и Уганде, показали, что пешеходы скорее перейдут через опасную дорогу, чем свернут со своего пути, чтобы воспользоваться пешеходным переходом. Таким образом, такие факты в большей степени обусловлены недостатками подходов при проектировании и строительстве дорожной инфраструктуры.

Система дорожного движения должна обеспечивать такие условия, которые позволили бы сделать короткие дороги для наиболее уязвимых участников дорожного движения самыми безопасными. По мере возможности автотранспортные средства следует направлять по дорогам, на которых нет большого скопления пешеходов и велосипедистов¹.

На диаграмме ниже приводятся данные о количестве случаев наезда на пешеходов по всей республике за 4 года, в том числе по причине перехода ими проезжей части в неустановленном месте.



Все принимаемые меры по обеспечению безопасности пешеходов должны исходить из того, что пешеходы по сравнению с водителями являются более незащищенными участниками дорожного движения.

¹ Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. Резюме. (ВОЗ, 2004).

Как показывает статистика, за 5 лет в Казахстане пострадало (погибло) пассажиров – 4 тыс. 5, пешеходов – 3 тыс. 687, водителей – 3 тыс. 144. Пешеход является более уязвимым участником дорожного движения, чем остальные. Нельзя забывать, что водитель и пассажир находятся внутри автомобиля и больше защищены по сравнению с пешеходом.

Повышение степени видимости пешеходов

При движении в темное время суток по неосвещенным дорогам водитель видит только ту часть дороги, которая освещена фарами автомобиля. При этом способность глаз к восприятию световых контрастов хуже, чем при дневном свете. Особенно трудно заметить на дороге в ночное время пешеходов и велосипедистов.

Около 30 % всех ДТП, зарегистрированных полицией в Норвегии, совершены в темное время суток. В случаях ДТП с участием пешеходов эта цифра доходит до 40 %¹.

Канадское исследование (*JonahogEngel*, 1983) показало, что риск аварийности у пешеходов вдвое выше в темное время суток, чем в светлое. Согласно британскому исследованию (*Ward, Cave, Morrison, Allsop, Evans, KuiperogWillumsen*, 1994), этот риск выше в 5 раз по сравнению со светлым временем суток.

Чтобы снизить уровень аварийности до уровня развитых европейских стран, нам необходимо не одно десятилетие и миллиардные затраты — на пропаганду правильного поведения на дороге, инженерное обустройство наших улиц и дорог (освещение, пешеходные ограждения и др.), создание системы экстренной помощи пострадавшим в ДТП и т. д. Но сделать первый эффективный шаг можно уже сейчас — ввести использование светоотражателей пешеходами. В Европе и некоторых странах СНГ данное положение является обязательным, и за движение в темное время суток без фликеров (светоотражателей) грозит весомый штраф, а при наезде на пешехода отсутствие катафотов на одежде зачастую служит обстоятельством, исключаящим вину водителя.

Цель использования световозвращающих материалов и защитных покрытий (одежды, элементов одежды) — повышение уровня видимости и заметности участников дорожного движения за счет увеличения расстояния до момента их обнаружения. Свето-

¹ ElvikogMuskaug, 1994.

возвращающие материалы на одежде помогают участникам дорожного движения избежать ДТП и сократить количество человеческих жертв и травм в результате ДТП.

Использование пешеходного катафота уменьшает риск наезда на пешехода в темное время суток на 85 %. Значительное снижение риска аварийности доказано результатами исследования, которое показало влияние катафота на видимость и заметность пешехода в темноте¹.

Несомненно, что водители автомобилей обнаруживают пешехода, имеющего световозвращатели, со значительно большего расстояния, нежели пешехода, не имеющего последних². Так, при движении с ближним светом расстояние обнаружения пешехода с катафотом на дороге увеличивается с 25-40 метров до 130-140 метров. При движении с дальним светом расстояние, на котором обнаруживаются пешеходы на дороге, составляет около 400 метров.

Если расстояние обнаружения пешехода рассматривается как «граница безопасности», то обратная величина расстояния обнаружения может рассматриваться как «потенциальный риск ДТП»³. Исследования показали, что увеличение расстояния обнаружения пешехода, использующего катафот, позволяет снизить потенциальный риск ДТП на 70 %.

Опрос, проведенный в Норвегии осенью 1982 и 1983 гг.⁴, показал, что 30 % пешеходов пользовались каким-либо типом катафота. Висячие катафоты на одежде являются наиболее распространенным типом: ими пользуются 20-25 % пешеходов. Световозвращающие материалы, вшитые в одежду, использовались взрослыми (5 %) и детьми (5-10 %). Фонарем пользовались 0,5-1 % пешеходов. Между детьми и взрослыми наблюдалась небольшая разница.

У отдельных групп пешеходов (дорожных рабочих, школьников, туристов и спортсменов), которые находятся в потоке движения, одежда выполнена полностью из светлой или флюоресцирующей ткани, к которой пришиты катафоты.

Пешеходные катафоты в Норвегии раздаются бесплатно многими организациями как подарок покупателям или клиентам. Себе-

¹ www.news29.ru/novosti/obschestvo/Zhiteljam.

² NordiskTrafikksikkerhetrad, 1975; Blomberg, HaleogPreusser, 1984.

³ Elvik, 1996.

⁴ Fosser, 1984.

стоимость одного катафота составляет около 2-3 крон (82-123 тенге). Призматический катафот, прикрепляемый к велосипеду, стоит около 30 крон (1 тыс. 223 тенге). Велосипеды норвежского производства оснащаются катафотами как стандартное их оснащение¹. Пешеходные жилеты со световозвращающими полосками или из флюоресцирующих материалов различных типов стоят в пределах 90-150 крон (3700-6120 тенге).

Для сравнения, в апреле 2016 г. световозвращающие изделия и катафоты в РК можно было приобрести по следующим ценам:

- 1) лента световозвращающая (светоотражающая) – от 6 тыс. тенге и выше за рулон (в зависимости от производителя и длины, ширины ленты);
- 2) значки-фликеры – от 250 тенге и выше за единицу;
- 3) светоотражающие браслеты – от 500 тенге и выше за единицу;
- 4) жилет сигнальный – от 500 тенге и выше за единицу;
- 5) световозвращающий катафот (дорожный) – 250 тенге и выше.

Для того, чтобы проиллюстрировать выгоду от средств, вложенных в реализацию мероприятий, ниже приводится пример расчета.

Согласно отчетам полиции, в 1995 г. в Норвегии в ДТП было травмировано всего 373 пешехода в темное время суток². Информация об использовании катафота имеется по 239 ДТП, причем в 217 случаях травмированный в ДТП пешеход не использовал катафот, а в 22 ДТП — использовал. Если соотношение пешеходов, использующих катафоты и не использующих их, было одинаковым и в остальных случаях ДТП в статистике полиции, то получается, что 340 пешеходов из 373 травмированных не использовали катафоты.

Социально-экономические потери от этих ДТП составляют 870 млн. крон (35,5 млрд. тенге) в год. Поэтому использование катафотов оправдывает себя и экономически. Кампания, направленная на использование катафотов среди пешеходов, обходящаяся в 25 млн. крон, будет иметь положительный социально-экономический эффект, если в результате нее удастся избежать 10 ДТП с

¹ NorskTrafikksikkerhetsrad, 1980.

² Центральное статистическое бюро, 1996.

участием пешеходов в темное время суток. Такой эффект соответствует 5-10-процентному увеличению использования катафота.

В Литве, к примеру, с 1993 г. светоотражатели на одежде стали рекомендательными, с 2007 г. – обязательными (за несоблюдение штраф 5-15 евро).

Сокращение смертности в результате ДТП началось через год после введения требования обязательного ношения светоотражателей. Видимо, 2007 год ушел на внедрение нормы, привыкание людей к ней. За годы обязательного ношения светоотражателей смертность пешеходов сократилась в 2,5 раза (в том числе днем – в 2 раза, ночью – в 3 раза), количество пострадавших пешеходов сократилось в 2 раза. По опыту ЕС, для снижения данных показателей в 4-7 раз нужно 10-15 лет, чтобы сформировалась культура пользования светоотражателями. Опыт Литвы показал, что рекомендательные меры по светоотражателям не снижали смертность, а обязательные снизили ее в 2 раза.

При отсутствии возможности использовать светоотражатели улучшить свою заметность в темноте поможет светлая одежда. Так, светлая куртка отражает 80 %, а темная одежда гораздо хуже заметна в темноте, т.к. отражает 5 % попадающего на нее света.

Ношение световозвращающих элементов детьми имеет некоторые особенности. Так, они могут присутствовать как элемент декора на детской одежде. Эта деталь в некоторых странах считается очень важной и входит в дизайн моделей многих популярных марок. Большой популярностью стали пользоваться фликеры — специальные детали для детей и подростков. Фликеры представляют собой наклейки или значки, они легко крепятся к детской одежде, ранцам и сумкам, рукавицам и обуви, а также на шарфы и головные уборы и т.д. Веселые картинки наверняка понравятся ребенку.

Светилки-отражатели в виде брелоков и подвесок достаются наружу из боковых карманов на время нахождения на проезжей части, перехода через дорогу, и располагаются так, чтобы их хорошо видели водители проезжающих авто. Светоотражатели, расположенные повыше (на куртках и шапках), будут намного заметнее издалека и на неровной дороге, чем размещенные на обуви. Должно быть, как минимум, два фликера (например, на левой и на правой руке), чтобы их было видно водителям с двух полос движения.

Оптимальное количество – четыре широкие полосы, по стандартной схеме расположения, с правой и с левой стороны.

В России, к примеру, норма о ношении светоотражателей при движении в темное время суток введена с 2006 г. (п. 4.1 Правил дорожного движения) и носит рекомендательный характер. Однако, учитывая действенный эффект от применения светоотражателей, в России в рамках региональных программ для школ и детских учреждений приобретаются световозвращающие браслеты.

Как уже было отмечено выше, инфраструктурные решения, в том числе системы успокоения движения, играют очень важную роль в повышении безопасности пешеходов (см. также раздел «Дорожная инфраструктура»).

В целях обеспечения безопасности пешеходов предлагается:

1) ввести более низкие пороги максимально разрешенной скорости – с 60 снизить до 50 км/ч, а с 40 до 30км/ч;

2) внедрить зональную организацию дорожной безопасности;

3) включить системы успокоения движения в состав дорожной инфраструктуры (сужение дороги, объездные пути, асфальтовые гребни в целях замедления движения и т. д.);

4) установить обязательные требования безопасности к конструкции лобовой части автотранспортных средств с целью свести к минимуму травматизм пешеходов;

5) предусмотреть в законодательстве ношение светоотражающих элементов на одежде, как в дневное, так и в ночное время;

б) усилить профилактику и пропаганду через СМИ для обеспечения перехода пешеходами проезжей части только в установленных местах;

7) ввести в среднеобразовательных учреждениях обязательные занятия по правилам поведения пешеходов.

2.6. УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ (АЛКОГОЛЬНОГО, НАРКОТИЧЕСКОГО, ТОКСИКОМАНИЧЕСКОГО)

Несмотря на небольшую по сравнению с другими причинами ДТП долю (менее 10 %), **управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения** является наиболее опасным правонарушением и влечет суровое наказание.

Алкогольное опьянение является значимой причиной возникновения ДТП¹. Согласно данным специально проведенных исследований, коэффициент тяжести ДТП тем выше, чем больше степень алкогольного опьянения. Так, при алкогольном опьянении средней степени ранение людей происходит чаще в 1,2 раза, а гибель – в 1,8 раза по сравнению с алкогольным опьянением легкой степени². Меры, направленные на ужесточение ответственности за употребление алкоголя водителями, способствуют снижению тяжести последствий дорожно-транспортного травматизма. С.С. Сошников изучал проблему алкогольного фактора в формировании потерь здоровья населения в результате дорожно-транспортных происшествий (на примере г. Москвы). Автором найдены следующие корреляционные связи: самой сильной оказалась корреляционная связь «ДТП, тяжелые последствия ДТП – контингент больных алкоголизмом», «ДТП, тяжелые последствия ДТП – заболеваемость алкоголизмом» и «ДТП, тяжелые последствия ДТП – число легковых автомобилей».

На следующей диаграмме приводятся данные о количестве дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине нетрезвых водителей, за четыре года в Казахстане.



¹ Сошников С.С. Роль алкогольного фактора в формировании потерь здоровья населения в результате дорожно-транспортных происшествий (на примере Москвы): Автореф. дисс.... канд. мед. наук. – М., 2008. – 26 с.

² <http://sanator.ssmu.kz/index.php?statja=1487&lang=en>.

Вместе с тем ужесточение санкций не оправдывает всех ожиданий – количество фактов управления транспортными средствами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения не снижается, а в некоторых регионах даже увеличивается. И то, что не все пьяные водители попали в ДТП – счастливое стечение обстоятельств.



Приведенные статданные – только выявленные сотрудниками полиции факты. Сколько в действительности на дороге нетрезвых водителей подсчитать невозможно.

В качестве причины также, кроме отсутствия должной профилактики, можно назвать равнодушное отношение общества к нетрезвым водителям. Из новостных лент и полицейских сводок можно видеть, что даже близкие родственники не останавливают таких людей.

В качестве примера можно привести ДТП в г. Алматы. 10 апреля 2015 г. автомобиль Honda с киргизскими номерами двигался на высокой скорости вверх по ул.Саина. На мокрой дороге машину занесло и она на полной скорости левым боком влетела в бетонный столб. Удар пришелся на беременную пассажирку авто – жену водителя, которая, не приходя в сознание, скончалась на месте ДТП.

По словам очевидцев, водитель автомобиля Honda, который отделался переломом ноги, был пьян¹.

Ответственность за вождение автотранспортом в нетрезвом виде в Казахстане была усилена. Теперь за вождение в нетрезвом виде водителей лишают права управления транспортными средствами как минимум на три года.

Правонарушения, когда водители, будучи лишенными водительских прав, вновь сели за руль автомобиля в состоянии алкогольного опьянения, с 1 января 2015 г. переведены в разряд уголовных проступков. Ответственность наступает по ст. 346 Уголовного кодекса Республики Казахстан, с установлением максимального наказания в виде ареста на срок до 90 суток с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью сроком на три года.

Первоначально в старом КоАП (от 30 января 2001 г.) в качестве меры наказания за управление автомобилем в нетрезвом виде всего лишь налагался штраф до 15 месячных расчетных показателей либо в качестве альтернативной меры наказания предусматривалось лишение водительских прав сроком до 1 года.

В последующем в этот кодекс вносились изменения, ужесточающие наказание за данное правонарушение, в результате чего взыскание в виде штрафа за такие правонарушения было полностью исключено из санкций, а срок лишения прав увеличен, как уже отмечено, до 3 лет.

Принятие дополнительных мер по ужесточению санкций за данные правонарушения позволит снизить количество нетрезвых водителей на дорогах, что соответственно приведет и к снижению числа дорожно-транспортных происшествий.

В Соединенных Штатах Америки захмелевшего водителя могут оштрафовать на 10 тыс. долларов, причем дальнбойщика лишат прав пожизненно. В Японии штрафуют не только пьяного водителя, но и пассажиров, которые согласились с ним ехать. Доходит до того, что даже если трезвый человек сел в пассажирский автобус с пьяным шофером, то все равно будет оштрафован. В Испании и Финляндии, выпив за рулем, и вовсе можно «припарковаться» в тюрьме: на 2 и 4 года соответственно. За одного погиб-

¹ <http://www.zakon.kz/4785925-v-almaty-v-dtp-pogibla-beremennaja.html>.

шего в ДТП у нас в стране дают до 5 лет лишения свободы, за несколько отобранных жизней – максимум 7 лет. В России пьяный убийца может получить до 9 лет. Во Франции – штраф в размере 150 тыс. евро и 10 лет тюрьмы. Столько же дадут и в США. В Украине законодательство еще жестче: за ДТП, совершенное по вине нетрезвого водителя, последнему могут назначить наказание до 15 лет лишения свободы. В Китае пить за рулем почти никто не рискует – это чревато высшей мерой наказания: спровоцировавшего аварию могут расстрелять. Законодательство Таиланда также предусматривает смертную казнь¹.

В большинстве зарубежных стран управление транспортным средством под воздействием алкоголя не запрещается. Ограничивается лишь количественный уровень или степень концентрации алкоголя в крови водителя. Установлено, что, начиная с содержания алкоголя в крови 1,50 г/л, нарушения моторных, сенсорных способностей идут примерно параллельно с повышением уровня алкоголя независимо от степени привыкания к алкоголю и ряда внешних и внутренних причин².

Вместе с тем не все примеры из зарубежного опыта можно применить у нас. Так, полагаем, что управление транспортным средством водителем с определенным количеством алкоголя в крови сегодня вряд ли допустимо.

Казахстан, по данным британской компании International Wine & Spirit Research, оказался на 7 месте по потреблению водки в мире. Всего в 2012 г. жители планеты употребили 4,44 млрд. л водки. В Казахстане этот объем составил почти 0,1 млрд. л. При этом на каждого жителя страны пришлось по 5,9 л водки³. В целом по уровню употребления алкоголя, по данным ВОЗ (2014 г.), Казахстан занимает 34 позицию – 10,96 л в год⁴.

В этой связи государством принимаются различные меры по снижению общей алкоголизации населения, в том числе путем ограничения продажи алкоголя как по возрасту, так и по времени суток.

¹ http://ont.by/news/our_news/0080079page=5657.

² <http://www.zakon.kz/page,1,1,143510-otvetstvennost-lica-upravljajushhego.html>.

³ https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kazakhstan-popal-desyatku-mirovyih-liderov-potrebleniyu-vodki-236473/.

⁴ <http://gtmarket.ru/ratings/rating-countries-alcohol-consumption/info>.

Ну и, наконец, нельзя обойтись и без надлежащей **организации контроля на дорогах**. Наибольшую эффективность показал сплошной контроль с привлечением медицинских работников.

Этот опыт успешно используется в ряде зарубежных стран. Бригада полицейских перекрывает движение на дороге, в течение 30 секунд сотрудник беседует с каждым водителем. При подозрении на употребление алкоголя автомобиль направляется на обочину или съезд, где водителя проверяют на алкотестере или в специальной передвижной медицинской лаборатории.

Конечно, у полицейских не всегда есть возможность проверить каждого водителя – в будний день такая практика приведет к многокилометровым пробкам. В этом случае производится своего рода выборка водителей для проверки. Ее порядок определяется заранее. Например, полицейские на посту получают задание проверить каждого пятого или каждого десятого водителя¹.

В некоторых странах подобные операции называют выборочным контролем. В США такие посты массовой проверки водителей работают в одном месте в течение нескольких часов, с перерывами на пять-десять минут для пропуска автомобилей, если начинает образовываться затор. В европейских странах, как правило, время работы полицейских на посту – 30-35 минут, после чего бригада перемещается на другую точку².

Данная работа широко освещается в СМИ. Это работает как профилактическая мера, т. к. осознание водителями опасности быть задержанными полицией признается за рубежом самым эффективным способом удержать их от нахождения за рулем в нетрезвом состоянии.

Кроме того, имеются вопросы законодательного характера и по смежным правонарушениям. Согласно существующей редакции ч.1 ст. 608 КоАП РК, за вождение в нетрезвом виде водители лишаются права управления на 3 года, а за отказ от освидетельствования только на 2 (ч. 4 ст. 613 КоАП).

Таким образом, можно прийти к выводу, что пьяным водителям выгоднее отказаться от освидетельствования ради сокращения срока административного взыскания.

¹ <https://news.mail.ru/society/10985772/>.

² forum.crvclub.ru/index.php?topic=77337.295;wap2.

В данный момент назрела необходимость доработать норму, предусматривающую ответственность за отказ от освидетельствования на состояние опьянения. В связи с чем на законодательном уровне инициирована унификация административной ответственности за нетрезвое вождение и за отказ от освидетельствования в виде лишения прав сроком на 3 года.

В этой связи предлагается:

1. Рассмотреть вопрос административной ответственности в виде лишения права управления транспортными средствами лиц, страдающих алкоголизмом или наркоманией, в случае выявления до полного излечения.

2. Внедрить как постоянную практику проведение сплошных проверок. Привлекать к проверкам сотрудников медицинских учреждений для снижения временных затрат водителей. Привлекать СМИ для широкого освещения этой работы среди населения.

2.7. СОСТОЯНИЕ ЗДОРОВЬЯ ВОДИТЕЛЯ

Состояние здоровья водителя является одним из немаловажных факторов обеспечения безопасности дорожного движения.

Основными причинами ДТП, ведущими к тяжелому травматизму или смерти, являются превышение скорости, вождение под воздействием алкоголя или вождение автотранспортного средства в сонном или усталом состоянии¹.

По данным ООН, в 72-80 % случаев ДТП происходят по вине человека, причем несоответствие психофизиологических характеристик личности требованиям, предъявляемым профессией, обуславливает более 40 % аварий на дорогах. Это же подтверждается и другими исследованиями².

¹ Мысаев А.О., Омарбаев Т.Ж., Жайсанбаев А.М., Кожаметов О.А. Научный подход к решению проблемы дорожно-транспортного травматизма: некоторые вопросы профилактики ДТП // Ылым мен денсаулык сактау. – 2014. – № 10.

² Осипов В.В. Особенности дорожно-транспортного травматизма в регионе и научное обоснование путей уменьшения его медицинских и социально-экономических последствий (на примере Хабаровского края): Автореф. дисс... канд. мед. наук. – Хабаровск, 2004. – 32 с.

В России доля таких ДТП составляет примерно 75-80 %, в некоторых странах она доходит до 95 %¹. Под «человеческим фактором» необходимо понимать совокупность всех физических и психических свойств личности, засыпание за рулем, стрессовые состояния, ошибочные действия и их влияние на успешность трудовой деятельности водителя².

Из мировой практики известно, что отстранение от работы водителей, при психофизиологическом обследовании показавших отрицательные результаты, к примеру, в Австрии привело к сокращению ДТП на 3 тыс. в год. В Парижской транспортной компании за 10 лет после введения психофизиологического отбора число пострадавших в ДТП, произошедших по вине водителей, сократилось на 30 %³.

В Новой Зеландии исследователи установили, что уровень ДТП можно снизить на 19 % при условии, что люди не будут управлять автотранспортными средствами: 1) в сонном состоянии; 2) проспав за последние сутки менее 5 часов или 3) с 2 до 5 часов утра.

Более раннее исследование в Соединенных Штатах Америки позволило определить три группы водителей, подверженных повышенному риску ДТП в случае усталости: молодежь, особенно молодые люди в возрасте от 16 до 29 лет, сменные работники, работающие по ночам или длительное время по гибкому графику.

А.И. Окуневский оценил предрасположенность водителей к созданию аварийных ситуаций⁴. Для определения факторов предрасположенности к созданию аварийных ситуаций основную прогностическую значимость имеют тесты, выявляющие уровень активации ЦНС и уровень сенсомоторных реакций и операторской работоспособности. Автор предложил экспертную модель оценки

¹ Мысаев А.О., Омарбаев Т.Ж., Жайсанбаев А.М., Кожакметов О.А. Указ. раб.

² Вайсман А.И. Гигиена труда водителей автомобиля. – М., 1988; Котик М.А., Емельянов А.М. Природа ошибок человека-оператора (на примерах управления транспортными средствами). – М., 1993; Moustaki M. et al., 2000.

³ Мысаев А.О., Омарбаев Т.Ж., Жайсанбаев А.М., Кожакметов О.А. Указ. раб.

⁴ Окуневский А.И. Разработка экспертной модели оценки предрасположенности водителей к созданию аварийных ситуаций и рационализация мер влияния на дорожно-транспортный травматизм: Автореф. дисс... канд. мед. наук. – Воронеж, 2008.

предрасположенности водителей к созданию аварийных ситуаций, которая помогает значительно снизить риск ДТП¹.

Причинами ошибочных действий водителей являются наличие различных острых и хронических заболеваний, прием лекарственных препаратов, употребление алкоголя, наркотиков, курение². Поэтому правильная организация проведения предрейсовых медицинских осмотров является одним из ключевых звеньев профилактики дорожно-транспортных происшествий, т. к. позволит своевременно выявить у водителей автотранспортных средств физиологические и функциональные отклонения, возникающие при потреблении различных психоактивных веществ и алкоголя.

С этой целью в каждой организации, имеющей автотранспорт, необходимо в обязательном порядке проводить предрейсовые медицинские осмотры водителей автотранспортных средств. Предрейсовые медицинские осмотры проводятся прошедшими специальное обучение медицинскими работниками (врачами, фельдшерами, медицинскими сестрами).

Основная задача предрейсовых медицинских осмотров – выявление у водителей признаков различных заболеваний, употребления алкоголя, наркотиков, запрещенных лекарственных препаратов, остаточных явлений алкогольной интоксикации (похмельного синдрома), утомления. В случае выявления указанных признаков водители не допускаются к управлению транспортными средствами.

На основе анализа причин отстранения водителей от работы по состоянию здоровья медработники формируют так называемые «группы риска», куда включаются водители, склонные к злоупотреблению алкоголем и психоактивными веществами, а также длительно и часто болеющие (страдающие хроническими заболеваниями) и водители старше 55 лет.

¹ Радушкевич В.Л. Оценка предрасположенности водителей автотранспорта к созданию аварийных ситуаций – поиск путей влияния на автодорожный травматизм / В.Л. Радушкевич, А.И. Окуневский // Скорая медицинская помощь: реальность и перспективы: Сб. науч.-практ. раб. – Воронеж, 2006; Окуневский А.И. Анализ факторов предрасположенности водителей автотранспорта к созданию аварийных ситуаций с целью влияния на дорожно-транспортный травматизм / А.И. Окуневский, В.Л. Радушкевич // Производственная и клиническая трансфузиология: реальность и перспективы: Сб. науч.-практ. раб. – Воронеж, 2007.

² Мысаев А.О., Омарбаев Т.Ж., Жайсанбаев А.М., Кожухметов О.А. Указ. раб.

Водители, вошедшие в группы риска, должны подвергаться текущим и послерейсовым медицинским осмотрам и находиться под особым вниманием медицинских работников. Порядок проведения текущих и послерейсовых медицинских осмотров устанавливается руководителями организаций.

Кроме того, необходимо на системном уровне осуществлять сбор информации от всех медицинских учреждений, в том числе частных, о лицах, имеющих явные противопоказания к управлению автотранспортом. Данная информация должна передаваться в Комитет административной полиции МВД РК с целью своевременного реагирования и прекращения в судебном порядке у данных людей права на управление автомобилем.

Объединение баз данных медицинских учреждений и Комитета административной полиции МВД РК будет важным шагом к повышению уровня контроля за безопасностью на дорогах.

2.8. ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Большинство из вышеперечисленных причин ДТП связано не только с поведением водителей и пешеходов, но и зачастую с недостатками дорожной инфраструктуры и неисправностями транспортных средств. К ним можно отнести изношенность дорожного полотна, отсутствие надлежащей разметки, разделения встречных потоков, удерживающих ограждений, излишнюю ширину проезжей части, как следствие, провоцирующую высокие скорости, слабую инфраструктуру для пешеходов и т.д.

Исследования показывают, что безопасность движения представляет собой одно из важнейших потребительских свойств автомобильных дорог и характеризует надежность функционирования комплекса «водитель – автомобиль – дорога – среда» и его основных систем «дорожные условия – транспортные потоки» и «условия движения – режим движения автомобилей».

Дорожные условия оказывают значительное влияние на режим и безопасность движения как отдельных автомобилей, так и всего потока транспортных средств в целом. Большая роль в обеспечении безопасности движения принадлежит основным технико-эксплуатационным показателям автомобильных дорог. К числу таких показателей относятся: геометрические размеры земляного по-

лотна, проезжей части; ширина и состояние обочин; ровность и шероховатость покрытия; видимость на кривых в плане и продольном профиле; освещенность опасных участков дороги в темное время суток; наличие средств организации дорожного движения; дорожной инфраструктуры; инженерного обустройства; соответствие системы регулирования фактической интенсивности движения автомобилей и пешеходов.

При строительстве новых дорог или модернизации уже имеющих конструктор должен учитывать целый ряд моментов, имеющих непосредственное отношение к безопасности дорожного движения.

При отсутствии такого подхода во многих случаях новые дороги имеют низкий уровень безопасности, что вынуждает дорожные ведомства впоследствии проводить **дорогостоящие работы** по модернизации.

Многие страны, в том числе и Казахстан, при проектировании автомобильных дорог включают мероприятия по безопасности дорожного движения. Еще в октябре 1997 г. в Послании Президента Республики Казахстан народу страны «Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев» представлен Стратегический план развития Республики Казахстан до 2030 года. Одним из семи долгосрочных приоритетов является инфраструктура, в особенности транспорт.

Несмотря на это, не на всех новых автомобильных дорогах количество ДТП и их тяжесть снижаются. Тому есть несколько причин. Главная из них – стандарты по проектированию часто включают минимальные требования относительно безопасности дорожного движения, и комбинация из этих элементов может привести к возникновению опасных ситуаций. Часто это связано с тем, что администраторы программ и соответственно проектировщики вынуждены отказываться от затратных проектных решений и приемов в угоду экономии бюджетных средств.

Кроме этого, действующее законодательство не предусматривает обязательное прохождение проектными решениями **аудита дорожной безопасности** (далее – АБДД). Оценка проекта в данной части отдана на откуп дорожно-техническим службам органов внутренних дел, специалисты которых не обязаны проходить какое-либо специализированное обучение и аттестацию.

Внедрение АБДД и инспектирования на всех стадиях жизненного цикла дороги (от проектирования до утилизации) сделает возможным реализацию принципов «понятная дорога» и «дорога, прощающая ошибки», принятых за основу развитыми странами при проектировании и строительстве автодорог.

Необходимость применения этих принципов, в свою очередь, продиктовано тем, что водитель, имеющий возможность заблаговременно планировать маневры, не теряя контроль над ТС, меньше подвергается риску ДТП, снижается тяжесть случившихся аварий.

АБДД – одна из форм страхования безопасности новой дороги, которая в настоящее время стала компонентом большинства национальных стратегий безопасности дорожного движения. Это процесс предотвращения аварий. Он предназначен для выявления угроз безопасности в техническом проекте автодороги с тем, чтобы внести изменения на этапе проектирования или на ранних этапах строительства, как это будет сделано в Казахстане.

Мировой опыт свидетельствует о том, что намного легче и дешевле устранить какие-либо недостатки технического проекта на этапе проектирования и строительства, чем что-то менять, когда дорога построена и открыта для движения транспорта.

АБДД является системной и официальной экспертизой параметров безопасности проекта строительства автодороги, предназначенной для выявления каких-либо потенциальных угроз безопасности с тем, чтобы, где возможно, доработать проект для их устранения или снижения. В ходе экспертизы делается оценка того, как предлагаемая новая или модернизированная дорога будет эксплуатироваться после того, как она будет открыта для движения транспорта. При этом основное внимание уделяется безопасности пользователей, включая пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов, а также грузовые автомобили, автобусы, водителей и их пассажиров. Аудит должен проводиться квалифицированными и опытными аудиторами (экспертами по безопасности дорожного движения), которые независимы от разработчиков схемы. АБДД может принести значительные выгоды при небольших затратах, если он проводится официально и согласованно на всех этапах планирования, проектирования и реализации автодорожного проекта. Процесс требует наличия сильной приверженности руковод-

ства, квалифицированных аудиторов, сотрудничества со стороны групп разработчиков и непрерывной программы обучения. Опыт стран, которые ввели аудит безопасности, свидетельствует о том, что затраты на внесение изменений в результате аудита безопасности в значительной мере компенсируются выгодами от повышения безопасности, в частности, происходит меньше аварий, в том числе серьезных, и меньший ущерб причиняется искусственным сооружениям дороги¹.

Для учета человеческого фактора при проектировании потенциально опасных участков дороги и пересечений многие страны внедрили АБДД на системной основе.

В частности, в 2008 г. Европейский Союз принял четкое решение о том, что АБДД должен проводиться в обязательном порядке для трансевропейской сети автомобильных дорог. Результатом этого решения стало то, что стандартизованный коэффициент смертности в ДТП на 100 тыс. населения в странах Европы, находящихся в пределах 90-х позиций по индексу «качество дорог», сократился с 11,9 в 2000 г. до 6,5 по итогам 2010 г.

Имеется практический опыт и у стран ОЭСР (Великобритании, Новой Зеландии, Австралии, США, Канады, ЮАР, Дании, Нидерландов и Сингапура).

Внедрение данного института позволяет не только выявить участки дорог с потенциальным риском возникновения ДТП из-за вероятной ошибки человека, но и подготовить рекомендации для устранения этого риска, еще до того, как ДТП на этих участках случатся².

Этапы проектирования, в которых задействованы аудиторы

На этапе разработки общей концепции проекта определяется маршрут дороги.

На подготовительной стадии проектирования намечаются размеры элементов дороги и определяется площадь участка, необходимого для строительства. Аудит дорожной безопасности на этой стадии очень важен, т. к. позволяет скорректировать параметры дороги до того, как будет приобретена земля.

¹ <http://www.europe-china.kz/news/6517>.

² <http://journal.zakon.kz/4621468-zhizn-cheloveka-bescenna-zachem-nashejj.html>.

На детальной стадии проекта подготавливаются чертежи для строителей, здесь аудитор также может внести изменения до того, как строительство начнется.

По завершении строительства аудиторы тестируют различные участки в разное время суток на предмет безопасности для всех групп водителей.

После открытия движения проводится анализ безопасности на базе реальных данных.

Впервые аудит дорожной безопасности был проведен в Великобритании, Дании и Австралии и показал высокую эффективность при низких затратах.

Немаловажным фактором функционирования системы аудита является переподготовка проектировщиков с учетом международного опыта в сфере стандартов безопасности дорожной инфраструктуры.

Изучение текущей ситуации и мирового опыта показало следующее:

а) правильная организация дорожного движения на улицах, особенно на перекрестках (наличие освещения, светофоров и т. д.), существенно влияет на безопасность в населенных пунктах;

б) использование кольцевого движения является конструктивным выходом, позволяющим не столько снизить количество ДТП, сколько избежать ДТП с тяжкими последствиями, т. к. кольцо вынуждает водителей приближающегося к нему автотранспорта выбирать приоритет проезда, одновременно с необходимостью вписываться в повороты, снижая скорость.

В Европе, особенно во Франции, маленькие кольцевые развязки очень популярны даже на двухполосных дорогах. Даже в случае ДТП за счет специфичности траектории кольцевого движения меняются углы столкновения транспортных средств на более безопасные.

Кроме того, использование кольцевого движения эффективно и экономически более привлекательно, т. к. не требует установки светофоров или громоздких технических сооружений, которые требуют периодического квалифицированного, причем дорогостоящего обслуживания. Современное круговое движение (раундэбаут) используется и на высокозагруженных улицах, заменяя собой знак «СТОП».

Кольцевое движение



Использование кольцевого движения является первым из девяти элементов Шведской программы по повышению безопасности дорожного движения VizionZero.

В Казахстане использование колец для организации движения на перекрестках используется очень редко, в некоторых случаях, наоборот, кольцо заменяют на обычное перекрестное движение со светофорным регулированием.

Одна из причин непопулярности «колец», по нашему мнению, – сложность определения приоритетов: одни въезды на одно и то же кольцо имеют преимущество перед транспортом на кольце, на других, наоборот, водители пропускают тех, кто движется по кольцу. Такая путаница провоцирует ДТП и тем самым дискредитирует простой и действенный метод организации движения.

Вместе с тем во многих странах кольца имеют большое распространение, причем какие-либо знаки приоритета на них отсутствуют. Действует единое правило для всех въезжающих – пропустить транспорт, движущийся по кольцу. Такой принцип не только снижает информационную нагрузку на водителей, но и обеспечивает бесперебойность работы кольца, резко снижая количество ДТП;

в) изолированность пешеходов и велосипедистов от транспортных потоков (наличие тротуаров, пешеходных и велосипедных

дорожек, оборудования пешеходных переходов, ограждений) также существенно снижает риск ДТП;

г) развязка автомобильных дорог в разных уровнях позволяет избежать пересечения встречного потока транспортных средств при левом повороте или развороте, увеличивает пропускную способность пересечения и повышает безопасность движения;

д) дорожные знаки, разметка и другие средства организации дорожного движения оказывают существенное влияние на повышение безопасности дорожного движения. На участках дорог с правильно нанесенной дорожной разметкой средняя скорость движения транспортных средств выше, а число ДТП снижается. Обозначение обочин дороги направляющими столбиками со светоотражающими элементами способствует сокращению числа ДТП в темное время суток;

е) дорожное ограждение обеспечивает движение транспорта с наименьшими рисками столкновений и съездов с дорог, предотвращение переезда через разделительную полосу, столкновения со встречным транспортным средством, наезда на массивные препятствия и сооружения, расположенные на обочине в полосе отвода дороги, на разделительной полосе; снижает риск возможности падения пешеходов с дороги или мостового сооружения, а также упорядочивает движение пешеходов и предотвращает выход животных на проезжую часть. Упругие ограждения вдоль обочин и на разделительной полосе эффективно гасят кинетическую энергию, не вызывая серьезных повреждений транспортных средств и не допуская тяжелых травм;

ж) устранение помех на обочинах и придорожной зоне от 4 до 10 м.

Особую опасность при движении транспорта представляют места, где производятся дорожные работы. Для обеспечения безопасности движения на таких участках устанавливаются соответствующие дорожные знаки; реконструируемые места ограждаются барьерами или переносными блоками; создаются мобильные системы регулирования движения и устраиваются объезды.

Главным достижением первой автомагистрали в стране Астана– Боровое, где предпринято большинство из вышеуказанных мер, явилась ее безопасность. По данным МВД, дорога, на которой случилось более 100 ДТП и погибло более 60 человек в год, превра-

тилась в одну из самых безопасных в республике. Аварийность на автомагистрали снизилась в 8 раз.

По информации Министерства инвестиций и развития, дорогой 1-й категории станут порядка 1 тыс. 400 километров трассы Западная Европа–Западный Китай. На очереди трассы Алматы–Капшагай и др.

На снижение количества ДТП благоприятно влияют общие улучшения качества дорог и строительства (реконструкция) автомагистралей. К примеру, статистика 2015 г. свидетельствует о значительном уменьшении количества ДТП в Южно-Казахстанской области – в г. Шымкент, по сравнению с прошлыми годами, почти в 2 раза меньше произошло дорожных инцидентов (1142 против 2182). Снижению их количества способствовало улучшение инфраструктуры города: построено 3 дороги, общей протяженностью 20 км, на дорогах с двумя и более полосами для движения в одном направлении установлены ограждения, препятствующие выходу пешеходов на проезжую часть в неполюженном месте.

Следует отметить строительство трансконтинентального автодорожного коридора «Западная Европа–Западный Китай» протяженностью 2 тыс. 787 км, активный период которого прошел в 2013-14 гг. Самый большой ее участок в Казахстане протяженностью 811 километров проходит по территории Кызылординской области, где аналогично наблюдается положительная динамика. Например, в 2013 г. на участке Аральск–Жосалы–Кызылорда–Шиели произошло 73 ДТП, в которых погибло 45 человек, в 2014 г. – уже 36 ДТП, в которых погибло 30 человек.

Часто причиной мелких ДТП является перегруженность дорожной инфраструктуры, так называемый плотный трафик.

Вместе с тем, если понаблюдать за индивидуальными транспортными средствами в наших мегаполисах, то можно заметить, что его использование происходит по принципу «1 автомобиль – 1 человек (водитель)». Такой принцип существенно перегружает дорожную сеть не только населенных пунктов, но и пригородные дороги крупных мегаполисов. В этой связи в мировой практике применяется переход на групповое перемещение на общественном транспорте или применение немоторизованных видов транспорта – велосипедов, либо пешие перемещения.



Однако для многих людей главным препятствием для использования велосипеда или хождения пешком являются действительно существующие и осознаваемые ими соображения безопасности. Например, при исследовании использования велосипедного транспорта в Шотландии в качестве основных препятствий для езды на велосипеде респонденты указали такие моменты, как «слишком много автомобилей на дороге», «невнимательные водители», «слишком быстрое движение»¹. В другом исследовании показано, что примерно 90 % родителей беспокоит опасность на дорогах, когда их дети идут в школу, и это беспокойство в значительной степени определяет, пойдет ли ребенок в школу пешком.

Подтверждает это мнение сравнительно более высокий риск погибнуть или получить тяжелую травму в дорожной аварии для велосипедистов и пешеходов, чем для пассажиров автомобиля. Соединенное Королевство и Дания, где система безопасности на дорогах сравнительно лучше организована, риск гибели или травмы для велосипедистов соответственно в 13 и 10 раз выше из расчета на транспортное средство-километр пути².

Таким образом, безопасность уязвимых групп участников дорожного движения является ключевым моментом, определяющим, будет ли увеличиваться объем более простых в управлении и экологических видов транспорта или их объем останется на существующем уровне.

Например, целью как Национальной стратегии развития велосипедного транспорта (National Cycling Strategy) в Великобритании, так и Датского мастер-плана по велосипедистам (Dutch Bicycle

¹ Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: перспективы здравоохранения в Европе. Доклад ВОЗ, 2004 г.

² https://vk.com/topic-77357714_32495169.

Master Plan) является пропаганда использования велосипедов при одновременном повышении безопасности и привлекательности велосипедного транспорта¹.

Помимо уменьшения загрузки дорожной сети, неоспоримым является экологический и оздоровительный эффект от использования велосипедов. В национальном масштабе люди признают энергетическую и экономическую эффективность, выгоды для здоровья и экологические преимущества велосипедного спорта. Исследования эффективности велотранспорта активно ведутся в г. Алматы. К примеру, ассоциациями велосипедистов Алматы «Вело-фонд» и «Вело-Алматы» было практически доказано, что использование велотранспорта в условиях г. Алматы позволяет намного эффективнее и менее затратно добраться до нужного места, чем на автотранспорте.

Вместе с тем, как отмечено выше, большой проблемой на пути развития и культивирования велотранспорта в качестве конкурентоспособной альтернативы моторизованному транспорту является отсутствие или слабо развитая инфраструктура для велосипедистов. Безопасные, удобные и хорошо разработанные велодорожки важны для поощрения использования велосипедов.

Хотелось бы подчеркнуть, что при строительстве элементов дорожной инфраструктуры широкое использование должен получить принцип государственно-частного партнерства. Применение данного принципа в условиях спада темпов экономики трудно переоценить.

По нашему мнению, он применим при строительстве подземных и надземных пешеходных переходов, объектов придорожного сервиса, альтернативных платных дорог (улучшенного качества), установке систем фото-, видеофиксации нарушений ПДД.

Так, строительство подземных (надземных) пешеходных переходов может осуществляться за счет частных инвестиций, с предоставлением права предпринимателю размещать в переходах объекты торговли и сервиса. Государство, в свою очередь, определяет места строительства и принимает на себя обязанность по предоставлению земельного участка, прокладке и подключению инженерных коммуникаций, а также при низкой рентабельности – со-

¹ Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: перспективы здравоохранения в Европе (ВОЗ 2004 г.).

финансирование проекта. Такой подход, по нашему мнению, позволит увеличить количество таких переходов, будет способствовать созданию новых рабочих мест, дополнительных удобств для пешеходов.

Аналогично полагаем взаимовыгодным партнерство в сфере автоматической фиксации нарушений на транспорте. В данном случае строительство таких комплексов будет осуществляться за счет частного инвестора, а результаты работы должны на постоянной и возмездной основе передаваться уполномоченному государственному органу для вынесения предписания. Плата за передаваемые доказательства совершения административного правонарушения будет определяться на основе расчета рентабельности проекта.

ГЛАВА 3. ВОПРОСЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ДЕТСКОГО ТРАВМАТИЗМА И СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГЕ

3.1. ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ В СФЕРЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНОГО ТРАВМАТИЗМА И СМЕРТНОСТИ

Обеспечение права детей на безопасность во всех областях их жизни, снижение смертности и инвалидизации несовершеннолетних от внешних причин – одно из приоритетных направлений современной государственной политики Казахстана в сфере демографической безопасности. Создание семьей, школой, обществом и государством всех необходимых условий для сокращения масштабов детского и подросткового травматизма в ДТП является неотъемлемой составляющей этой общенациональной задачи.

За последние годы приняты серьезные законодательные и организационно-правовые меры по повышению безопасности дорожного движения для детей и подростков:

- ужесточена административная и уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения;

- предусмотрена административная ответственность за нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения;

- усилена административная ответственность за нарушение других правил перевозки людей, в том числе несовершеннолетних пассажиров;

- разработаны Правила организованной перевозки группы детей автобусами, Требования к транспортным средствам для перевозки детей;

Несмотря на принимаемые меры, исключить факты гибели детей не удастся. Количество детей, погибших в ДТП за 2011-2016 гг., составило 1 386, это 10 % от общего количества погибших. В результате принятых в течение четырех лет мер с 2014 по 2015 гг. численность погибших в ДТП детей снизилась на 11,8 % (с 272 до 230). Однако ситуация в этой сфере остается серьезной. Ежегодно происходят ДТП с участием детей и подростков, в которых они получают травмы и погибают.

Согласно статистике, больше всего подвержены опасности дети с 7 до 13 лет, т. е. в возрасте, когда они начинают более самостоятельную жизнь – ходят пешком в школу и обратно.

Количество детей, пострадавших в ДТП

Годы	До 6 лет	От 7-13 лет	От 14-17 лет	Всего
2014	1484	1968	1412	4864
2015	1309	1921	1249	4479

Согласно статистическим данным, ежемесячно погибают 8 детей-пешеходов и получают травмы 183. Ужасающие цифры, безусловно, требуют принятия системных мер по профилактике дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков.

Вместе с тем изучение текущей ситуации показало, что системная и инновационная работа в этом направлении не ведется. Деятельность учреждений образования и дорожной полиции носит эпизодический характер (в виде разовых акций и кампаний), и существенного влияния на ситуацию не оказывает.

Одними из наиболее распространенных причин наездов на детей остаются **переход детьми проезжей части в неустановленном месте** и неожиданный выход на проезжую часть из-за транспортных средств, деревьев и сооружений.

При разработке мер, направленных на снижение детского травматизма, необходимо учитывать целый ряд психофизиологических факторов поведения детей на дороге, обусловленных возрастными особенностями¹:

1. Ребенок до 8 лет еще плохо распознает источник звуков (он не всегда может определить направление, откуда доносится шум), и слышит только те звуки, которые ему интересны.

2. Поле зрения ребенка гораздо уже, чем у взрослого, сектор обзора намного меньше. В 5-летнем возрасте ребенок ориентируется на расстоянии до 5 метров. В 6 лет появляется возможность оценить события в 10-метровой зоне. Остальные машины слева и справа остаются им не замеченными. Он видит только то, что находится напротив.

¹ www.obrkovrr.ru/mat-224.html.

3. Реакция у ребенка по сравнению со взрослыми значительно более замедленная. Времени, чтобы отреагировать на опасность, нужно значительно больше. Ребенок не в состоянии на бегу сразу же остановиться, поэтому на сигнал автомобиля он реагирует со значительным опозданием. Даже для того, чтобы отличить движущуюся машину от стоящей, семилетнему ребенку требуется до 4 секунд, а взрослому – лишь четверть секунды.

4. Надежная ориентация налево-направо приобретает не ранее, чем в семилетнем возрасте.

5. В 6 лет ребенок видит на уровне 105 см от земли, в 10 лет эта цифра достигает 130 см. Ребенку практически постоянно требуется смотреть вверх, чтобы увидеть дорожные знаки и светофоры. Когда ребенок видит сам, он предполагает, что его тоже видят. Но очень часто из-за маленького роста его могут просто не заметить или заметить слишком поздно.

6. Примерно до 11 лет дети не способны анализировать действия на основании абстрактной гипотезы. Все внимание они сосредотачивают на том, что действительно происходит, а не на том, что может произойти. Ребенок, который ходит по одному маршруту, становится менее внимательным. Сначала он готов переоценить опасность, затем постепенно начинает недооценивать ее. На улице, если ребенок пугается приближающейся опасности, он чаще всего поступает неадекватно, импульсивно старается убежать либо остаться на месте, не обращая внимания на ситуацию.

Непосредственная близость детских организаций, в том числе интернатного типа, от проезжей части усугубляет ситуацию с дорожно-транспортным травматизмом детей. При этом дорожный знак «Осторожно, дети!» установлен далеко не везде.

Исследование показало, что в системе школьного образования не существует отлаженного механизма обучения детей правилам, которые должны соблюдать пешеходы, не предусмотрено никакого контрольного среза, позволяющего оценить знания ученика (обязательного зачета). И это при том, что в целях повышения уровня знаний приказом Министра образования и науки Республики Казахстан от 24 августа 2007 г. № 404 по согласованию с министерствами здравоохранения и внутренних дел была утверждена Типовая учебная программа Правил дорожного движения для 1-8 классов общеобразовательных школ. Данным приказом с 2008-09 учеб-

ного года в общеобразовательных школах с 1 по 8 классы предусмотрены занятия по правилам дорожного движения и оказанию первой медицинской помощи.

Кроме того, приказом Министра образования и науки Республики Казахстан от 24 июня 2009 г. № 313 «О подготовке водителей транспортных средств в организациях образования республики» с 2009-10 учебного года в организациях образования предусмотрены курсы по подготовке водителей автотранспортных средств. Обучение вождению старшеклассников в общеобразовательных школах вводится поэтапно, по выбору и личному желанию учащихся.

Однако исполнение норм вышеуказанных приказов органами образования носит формальный характер, в ряде случаев они не исполняются вообще.

Сделать безопасной детскую среду в наш высокотехнологичный век, особенно в условиях мегаполисов, – задача не из легких. Основная цель профилактики детского дорожно-транспортного травматизма – сохранение жизни и здоровья подрастающего поколения, создание условий для обучения детей правилам дорожного движения, что, в свою очередь, будет способствовать снижению уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

Соблюдение правил безопасного поведения должно стать осознанной необходимостью. Для этого необходимо изменить устоявшиеся традиции восприятия проблемы, перейти от эпизодических мероприятий к системной работе, проводимой с детьми и их родителями, выйти за рамки традиционных форм и методов работы как организационных, так и методических и образовательных.

3.2. МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Условно меры по обеспечению безопасности детей можно разделить на следующие группы:

1. Образовательно-воспитательные.
2. Организационные.
3. Технические.

Образовательно-воспитательные меры

Известно, что привычки, закрепленные в детстве, остаются на всю жизнь. Вот почему с самого раннего возраста необходимо учить детей правилам дорожного движения. Знание правил и умение правильно вести себя на дороге – это не формальность, а реальная безопасность. Не следует надеяться на то, что молодой человек каким-то образом самостоятельно научится культуре поведения на дороге.

В формировании навыков безопасного поведения дошкольников на дороге главную роль играют родители.

Далее задача по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма ставится и перед среднеобразовательными школами.

Главная цель учителей начальных классов – доступно разъяснить правила ребенку, а при выборе формы обучения – донести до детей смысл опасности несоблюдения правил, при этом не искажив их содержание. Детей необходимо обучать не только правилам дорожного движения, но и безопасному поведению на улице, дороге, в транспорте. Важно как можно раньше научить детей правилам поведения на улице и дороге. Знакомить с азбукой дорожного движения надо с 1 класса, когда ребенок начинает осознавать окружающий мир, способен запомнить то, что говорят и показывают взрослые. Именно в этом возрасте дети должны получить первые сведения о правилах дорожного движения.

Необходимо учитывать следующую закономерность: чем больше у ребенка сформировано полезных навыков и привычек безопасного поведения на улице, тем легче ему будут даваться знания по дорожной тематике в общеобразовательном учреждении.

Особое место в системе обучения детей необходимо уделить изучению распространенных причин дорожно-транспортных происшествий с их участием:

– выход на проезжую часть в неустановленном месте перед близко идущим транспортом (мало кто из наших детей имеет привычку останавливаться перед переходом проезжей части, внимательно ее осматривать с поворотом головы и контролировать ситуацию слева и справа во время движения);

– выход на проезжую часть из-за автобуса, троллейбуса или другого препятствия (наши дети не привыкли идти к пешеходному

переходу, выйдя из транспортного средства, или осматривать проезжую часть, прежде чем выйти из-за кустарника или сугробов);

– игра на проезжей части (наши дети привыкли, что вся свободная территория – место для игр);

– ходьба по проезжей части (даже при наличии рядом тротуара большая часть детей имеет привычку идти по проезжей части, при этом чаще всего со всевозможными нарушениями).

На наш взгляд, для изучения правил дорожного движения в начальной школе необходимо продумать формат, интересный именно для учеников младших классов.

Проблема в том, что в Казахстане самое большое количество несчастных случаев с детьми происходит именно на дорогах. В школах Европы, Америки и Юго-Восточной Азии введен отдельный предмет, посвященный правилам дорожного движения¹. Там детей с малых лет приучают к тому, чтобы они соблюдали культуру поведения на дороге и не создавали рисков для себя и других участников движения. Помимо обязательных уроков, проблеме дорожного движения посвящены и занятия во внеучебное время. Для школьников устраивают конкурсы, викторины на знание Правил дорожного движения, а также организуют выставки рисунков.

Таким образом, обучение детей правилам безопасности дорожного движения – это систематический и целенаправленный процесс, в ходе которого обучаемые получают знания, умения и навыки, необходимые для безопасного движения.

Система преподавания несовершеннолетним теоретических основ безопасности дорожного движения и привития практических навыков их применения в образовательных учреждениях должна быть непрерывной и преемственной. Начальное изучение необходимо организовать уже в 1 классах и далее оно будет совершенствоваться в автошколах. На сегодняшний день такая стройная система отсутствует.

Хотелось бы отдельно остановиться на роли родителей в привитии культуры поведения на дороге.

Безусловно, что культура участника дорожного движения формируется с рождения: ее воспитание начинается уже когда новорожденного забирают домой из роддома. Первая поездка малы-

¹ <https://russian.rt.com/article/78593>.

ша должна проходить только в автолюльке, без исключений. Перевозка ребенка до года вне автолюльки крайне опасна и может привести к трагическим последствиям, что подтверждается данными статистики.

Далее обучение дорожной культуре продолжается в детском саду и школе, где детям преподаются основы безопасного поведения на дорогах¹. Со школьного возраста необходимо учить детей осознавать те последствия, к которым приводят нарушения правил дорожного движения. Главная проблема в том, что пешеходы не всегда ведут себя на дороге по правилам, особенно это касается перехода дороги в неположенном месте. Также мало кто знает, что такое тротуар и можно ли идти по обочине. Важно уделить внимание тому, как безопасно переходить дорогу в темное время суток, потому что большинство пешеходов уверены, что водители их видят издали.

Именно родители могут и должны прививать навык «видеть и быть видимым», объяснить, как важно соблюдать правила дорожного движения.

Родители должны смотреть, какую одежду собирается одеть ребенок, выходя на улицу. Темные цвета делают пешехода незаметным, особенно в пасмурную погоду, в сумерки.

На родителях лежит обязанность обеспечить ребенка светоотражающими элементами. Ими может быть оснащена не только одежда, сумки и обувь, но и санки, коляски, велосипеды.

К примеру, если маленький пешеход на улице не один, лучше обезопасить и его и себя. Необходимо одевать световозвращающие элементы не только на ребенка, но и на себя. Таким образом, ребенок видит положительный пример своего родителя.

Существуют некоторые действия, которые обязательны для родителей при формировании у детей навыка «видеть и быть видимым».

Например, необходимо привлекать ребенка к участию в наблюдениях обстановки на дороге. Показывать ему машины, которых следует остерегаться, которые готовятся поворачивать, едут с большой скоростью. Подчеркивать свои движения: поворот головы для осмотра дороги, остановку для пропуска машины. Если ре-

¹ http://www.fcp-pbdd.ru/press_center/news/overall/36892/

бенок заметил это, значит он обучается на примере родителей. Находясь на улице, надо всегда крепко держать ребенка за руку, даже если взрослый человек находится в нескольких метрах от проезжей части; переходить дорогу только по пешеходным переходам или на перекрестках по линии тротуаров; пользоваться одним и тем же маршрутом, выбирая самое безопасное место для перехода – подземный или регулируемый пешеходный переход. Если после выхода из автомобиля, автобуса или другого транспортного средства необходимо перейти через дорогу, то надо помнить, что опасно обходить стоящий транспорт, в том числе и легковой, с любой стороны. Пешеход должен дойти до пешеходного перехода или (в случае его отсутствия вблизи) дождаться, когда транспорт отойдет. В этом случае пешеход хорошо будет видеть дорогу в обе стороны и сам будет виден водителям.

Такими несложными действиями родители своим примером приучат ребенка соблюдать правила дорожного движения, и никто не в силах будет его переучить.

Таким образом, предлагается следующее:

1. Внедрить в образовательных организациях единую систему обучения, охватывающую все возрастные группы детей и способствующую формированию у них не только теоретических базовых знаний правил безопасного поведения на дороге, но и практических навыков поведения в сложной дорожной обстановке.

2. Расширить практику формирования в образовательных учреждениях отрядов юных инспекторов дорожного движения с целью привлечения детей и подростков к проведению профилактических мероприятий, пропагандистской и просветительской работы в данном направлении.

3. Разработать проекты, которые бы позволили передать знания по ПДД от старшекласников детям дошкольного возраста, ученикам начальной школы.

4. Вести агитацию через СМИ, организовав тематические рубрики, например «Внимание! На дороге наши дети»; развивать социальную рекламу по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, в том числе по безопасности перевозок детей на автотранспорте.

Учитывая трудности финансирования сферы образования в кризисный период, предлагается преподавание по предмету «Без-

опасность дорожного движения» организовать в рамках программы «Основы безопасности жизнедеятельности человека», выделив обязательное количество часов. Принимая во внимание то, что наибольшую опасность в повседневной современной жизни представляют не военные действия, а дороги, данный подход на сегодняшний день является наиболее приемлемым.

По окончанию данного курса необходимо предусмотреть форму оценки полученных знаний, к примеру зачет.

Организационные меры

Другим, давно зарекомендовавшим себя способом обеспечения безопасности детей, является организованная доставка детей в школу и обратно на **школьном автобусе**.

В Казахстане фактически отсутствует организация доставки детей в школу и обратно на специальном транспорте, т.е. на школьных автобусах (за исключением частных школ, где предусматривается развозка детей). Но сказать, что это специальный транспорт однозначно нельзя.

Школьный автобус – специализированное транспортное средство (автобус), соответствующее требованиям к транспортным средствам для перевозки детей, установленным законодательством о техническом регулировании, и принадлежащее на праве собственности или на ином законном основании дошкольной образовательной или общеобразовательной организации.

Школьный автобус должен соответствовать определенным стандартам и быть оборудован в соответствии с требованиями Правил дорожного движения РК и других законодательных актов, регламентирующих правила перевозки группы детей.

При этом автобус не обязательно должен находиться в собственности школы или детского сада, а может принадлежать им на праве аренды. Также автобус должен быть документально оформлен для перевозки детей (при наличии сертификата о соответствии государственным стандартам).

Школьные автобусы – это достаточно удобный вид транспорта для того, чтобы организованно доставлять школьников на занятия. Но бюджет большинства учебных заведений не позволяет содержать достаточно дорогую машину, а власти совершенно не стремятся развивать данное направление. В связи с этим школьники вынуждены добираться до школы любым удобным для них спо-

собом – начиная от поездки на автомобиле родителей до поездки на общественном транспорте или вообще пешком. В больших городах родители всегда в какой-то степени рискуют, отправляя своего ребенка без сопровождения в школу, в связи с чем запуск специального автобуса является важным мероприятием для нашего общества в целом.

Вместе с тем безопасности школьных перевозок во всем мире уделяется самое пристальное внимание. Наибольших успехов в этой области достигли Соединенные Штаты Америки, где школьные автобусы для массовой перевозки детей к местам учебы были внедрены около 100 лет назад.

Зарубежная статистика показала, что школьные автобусы в США – самый безопасный вид транспорта. Аварии с их участием, повлекшие жертвы, случаются в сто раз реже, чем с обычным автотранспортом. Каждый год на дорогах США погибают 800 школьников и 150 тыс. получают травмы. Однако только 2 % случаев приходится на ДТП со школьными автобусами, в 74 % случаев ребенок попадает в ДТП, если он едет в обычном автомобиле. Данная статистика наглядно показывает эффективность государственной политики в области безопасности школьных перевозок. В США государственные, национальные и местные органы власти тесно взаимодействуют друг с другом в сфере организации и обеспечения безопасности перевозок детей школьными автобусами¹.

Кроме того, необходимо отметить, что в США федеральное правительство непосредственно не финансирует школьные перевозки. В настоящее время насчитывается более 500 законов и огромное количество правил, регулирующих основные принципы функционирования системы школьных перевозок. Только федеральное правительство США создало 37 стандартов безопасности для желтых школьных автобусов. Государственным регулированием в США преимущественно занимаются 3 органа власти. Разработано более 60 федеральных стандартов безопасности автотранспортных средств, включая те, которые применяются специально для школьных автобусов. К примеру Федеральные стандарты безопасности автотранспортных средств включают в себя проведение исследований катастроф и аварий с участием школьных автобу-

¹ www.os1.ru/article/passanger/2005_10_A_2006_01_16-15_27_38/

сов; научно-исследовательских работ, направленных на повышение уровня безопасности школьных автобусов, предотвращение несчастий и ранений на коммерческих автотранспортных средствах и т. д.¹

В США используются автобусы Thomas C2. Данные автобусы похожи на междугородные с одной передней дверью и аварийным выходом сзади. Попадаются и маленькие автобусы вместительностью около 20 мест.

Требования к водителю школьного автобуса минимальные. Главное быть 21-летним человеком со стажем вождения не менее 5 лет, но обычно таким людям отдается предпочтение в самую последнюю очередь. Инсулиновый диабетик и имеющий (имевший) проблемы с полицией (аресты и т.д.), не допускаются сразу, а остальные имеют право на учебу. Во время учебы как раз идет проверка по различным базам, в ходе которой отсеиваются не подходящие для этой работы люди.

Все автобусы оборудованы двухточечным (поясным) ремнем. На каждом сиденье по три таких ремня, причем разного цвета. Школьники пользуются ремнями, но не все. Совсем маленькие школьники ездят в специальных детских сиденьях. Все современные автомобили оборудованы ABS. Любопытная деталь: когда водитель убирает ногу с педали газа, двигатель начинает тормозить автобус. Таким образом, накатом подкатиться к светофору не получается. Такой системой оборудованы автобусы Thomas C2, начиная с 2010 модельного года².

Канадское федеральное правительство создает свои стандарты по безопасности для автотранспортных средств, в том числе для школьных автобусов, беря за аналоги стандарты безопасности США.

По немецким законам, обязательность и гарантированная доступность общешкольного образования означает, в частности, и гарантированную досягаемость, т.е. заведомую «преодолимость»

¹ Сиволобов Н.М., Ширяев С.А., Гудков В.А. Технология, организация и управление автомобильными перевозками: Сб. науч. тр. – Омск: Сибир. гос. автомоб.-дорож. акад. (СибАДИ), 2009. № 2. С. 105-107.

² <https://www.drive2.ru/b/727822/>

дороги в школу. Поэтому, кстати, понятие «дорога к школе» (Schulweg) является еще и юридической категорией¹.

По законодательству Германии бесплатная доставка транспортом гарантируется, если кратчайшее расстояние превышает:

- для учеников начальных школ – 2 км;
- для учеников основных и реальных школ (Hauptschule, Realschule) и подобных им (например, Sekundarschule, Mittelschule, Oberschule), а также учеников 5-10 классов объединенных школ (Gesamtschule) и гимназий – 3,5 км;
- для гимназистов старшей ступени (GymnasialeOberstufe), профшкол, школ для взрослых (например, Abendschule, Kolleg) – 5 км².

Плату за перевоз школьников вносят коммунальные школьные власти, так называемые ÖffentlicheSchulträger. Проездные документы выдает, как правило, школа. В некоторых землях они годны по отмеченному маршруту или в отмеченной местности.

Необходимо отметить, что в Республике Казахстан школьные автобусы, двигаясь в общем потоке автомобилей по Правилам дорожного движения РК, не имеют каких-либо преимуществ. Поэтому проблема этого сектора состоит еще и в отсутствии соответствующего отношения участников движения к школьному транспорту.

Исходя из вышеизложенного предлагается:

- внедрить школьные перевозки в Казахстане, основной целью которых являются создание условий для школьников, живущих отдаленно от своих школ, обеспечение их безопасности, а также улучшение транспортной ситуации в целом;
- повысить надежность законодательных гарантий безопасности перевозок детей специальным транспортом, включая введение обязанности водителей проходить специальное тестирование с целью подтверждения права на вождение школьных автобусов, предоставить возможность пользоваться выделенными полосами для общественного транспорта;
- ужесточить административную и уголовную ответственность за нарушение водителем Правил дорожного движения или

¹ www.partner-inform.de/partner/detail/2013/1/205/5791/doroga-k-shkole.

² Там же.

эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение вреда жизни и здоровью несовершеннолетнего как специального объекта;

– разработать и внедрить специальные программы по подготовке водителей, управляющих школьными автобусами;

– создать маршрутные сети с учетом использования выделенных полос для движения автобусов;

– определить количество подвижного состава, соответствующего национальным и международным стандартам;

– подробно регламентировать вопросы технического обслуживания школьных автобусов, проведения их инвентаризации, а также проверки водителей.

Технические меры

Меры по ограничению скорости, улучшению видимости, создание участков, свободных от автомобилей, пунктов высадки и посадки пассажиров и организация дежурных регулировщиков движения около школ, а также увеличение времени для перехода на регулируемых перекрестках вблизи школ, оборудование игровых площадок для детей вдали от дорог – все это компоненты пакета мер под названием «Зоны безопасности вокруг школ». Именно комплексное их применение дает положительный результат.

Такие мероприятия проводятся в соседней России: во всех общеобразовательных учреждениях Российской Федерации оформлены паспорта дорожной безопасности, повышена безопасность перевозки организованных групп детей автомобильным транспортом, организуются региональные акции.

В качестве мер по ограничению скорости обычно используются искусственные неровности, заужения проезжей части и т.д. Зоны безопасности должны быть хорошо освещены и оснащены системами видеонаблюдения.

Принимаемые меры положительно отразились на статистике. К примеру, на территории Астраханской области за шесть месяцев 2015 г. на 21,6 % снизилось количество ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет, на 21,8 % сократилось число детей, получивших травмы в результате ДТП.

В Кемеровской области с 2009 г. на дорогах вблизи образовательных организаций введена экспериментальная разметка «Школа». Водители, видя такую разметку, снижают скорость. По дан-

ным ГИБДД, в местах, где была нанесена разметка «Школа», ДТП с участием детей не зарегистрировано.



Кроме этого, по инициативе губернатора Кемеровской области с 2005 г. в Кузбассе введена практика вручения 1 сентября всем первоклассникам области светоотражающих приспособлений (фликеров). Проводится ежегодный областной фотоконкурс «Стань заметней», на родительских собраниях ведется разъяснительная работа о необходимости ношения светоотражающих подвесок в вечернее время. Родительская общественность принимает активное участие по обеспечению детей светоотражающими элементами на одежде, обуви, сумках¹.

Учитывая вышесказанное, предлагаем следующее:

1. Включить в законодательство об образовании и соответствующие технические регламенты обязанность образовательных организаций вести паспорт дорожной безопасности образовательной организации, содержащий сведения об организации дорожного движения вблизи территории детского сада, школы, колледжа и т. п. (включая план-схему района, в котором расположены детский

¹ Ежегодный доклад Уполномоченного по правам ребенка России по итогам деятельности.

сад, школа или колледж, с обозначением путей движения транспортных средств, размещения соответствующих технических средств и расположения парковочных мест, а также маршрутов, по которым следуют дети в школу и из школы домой).

2. Законодательно регламентировать требования к дорожным знакам «Внимание, школа!», «Внимание, детский сад!», а также порядок их установки.

3. Проводить среди родителей агитацию за использование детьми световозвращающих элементов.

4. Ввести единые требования (ГОСТ) к световозвращающим элементам (фликерам), которые позволят отличить их от других элементов с подобными свойствами и сделать пешеходов, особенно несовершеннолетних, более заметными для водителей в темное время суток.

5. Внедрить стандарты производства детской одежды с использованием световозвращающих элементов.

Рекомендовать органам исполнительной власти особое внимание уделить мероприятиям по профилактике детского дорожного травматизма, повышению квалификации воспитателей и педагогов образовательных организаций, в том числе дошкольных, а также компетентности родителей по вопросам формирования у детей и подростков устойчивых установок безопасного поведения на улицах и дорогах.

ГЛАВА 4. ПРОФИЛАКТИКА ПРАВОНАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И МЕРЫ ПОВЫШЕНИЯ ЕГО БЕЗОПАСНОСТИ

4.1. ПРОБЛЕМЫ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Если совершение неосторожных правонарушений на транспорте не обусловлено уровнем профилактики, т. к. они совершаются неосознанно, то сокращение количества умышленных правонарушений напрямую зависит от уровня профилактики со стороны органов местной полиции.

Несмотря на имеющиеся методики по профилактике путем «ручного контроля» на дорогах, внедрение специальных средств фиксации правонарушений, осуществление пропаганды, количество ДТП и пострадавших в них лиц снижается незначительно (3-8 % по различным показателям).

Напротив, в некоторых регионах наблюдается существенный рост этих показателей по сравнению с прошлым годом. Например, по сведениям КПСиСУ, рост количества ДТП наблюдается в Актюбинской (на 18,6 %) и Жамбылской областях (11,2 %), выросло количество пострадавших в г. Алматы, где регистрируется более трети всех ДТП (на 22 человека). Не уменьшается количество водителей, совершивших ДТП в состоянии алкогольного опьянения.



В 2015 г. около 2 млн. граждан, или 11 % населения страны, были привлечены к административной ответственности за совершение правонарушений в сфере БДД. Произошел рост таких административных правонарушений, как пользование водителями телефонами при управлении ТС, с 80 тыс. 108 фактов в 2011 г. до 165 тыс. 285 фактов в 2015 г. Нарушителей, превысивших скоростной режим, стало больше на 30 тыс., чем в 2011 г.; почти в 5 раз увеличилось количество мелких ДТП; в 2 раза стало больше пешеходов-нарушителей. По сравнению с 2014 г. количество фактов управления ТС в состоянии алкогольного опьянения увеличилось в 2 раза.

Из года в год граждане Казахстана на дорогах совершают все больше правонарушений. Пользоваться сотовыми телефонами при управлении ТС, проезжать на запрещающий сигнал светофора, переходить дорогу в неустановленном месте стало входить в привычку.

Ежегодно за совершение ДТП привлекаются к административной ответственности около 70 тыс. человек, 93 % из которых подвергаются штрафам, 6 % лишаются водительских прав, к 1 % применяется административный арест.

Не способствуют оздоровлению ситуации и недостатки административной практики по уже выявленным правонарушениям.

Интересные факты были выявлены прокуратурой Павлодарской области. За период 2013-15 гг. в отделы регистрационно-экзаменационной работы на исполнение поступило **8 тыс. 751** постановление судов о лишении права управления водителями транспортными средствами. Из них одна треть, или **2 тыс. 478**, поступила без приложения водительских удостоверений, т. к. они не были своевременно изъяты у правонарушителей.

Проверка показала, что большинство правонарушителей продолжало ими пользоваться. Об этом свидетельствовало то, что в день возбуждения в отношении водителей административных дел за управление транспортным средством в состоянии опьянения, отсутствие водительских удостоверений не фиксировалось. Не выявлялось это и в дальнейшем при установлении в отношении этих водителей других правонарушений на транспорте. Таким образом, водительское удостоверение при водителе имелось, но ни в первом, ни во втором случае не изымалось. Эти факты свидетельствуют о

наличии в административной практике по таким делам широкого поля для коррупции, подпитываемого ужесточением наказания.

К примеру, постановлением специализированного административного суда г. Павлодара от **13 января 2014 г.** Казбеков С.Е. за совершение правонарушения, предусмотренного ч.1 ст.467 КоАП, лишен права управления транспортным средством сроком на 2 года. Судьба водительского удостоверения не была разрешена судом ввиду отсутствия его в материалах дела.

Далее, **27 мая 2014 г.** Казбеков С.Е., будучи лишенным права управления ТС, продолжая пользоваться своим водительским удостоверением, нарушил ПДД. Сотрудниками ДПС УАП ДВД Павлодарской области в отношении Казбекова С.Е. было возбуждено новое административное дело по ч.1 ст.462 КоАП (*превышение водителями транспортных средств установленной скорости движения транспортного средства на величину от десяти до двадцати километров в час*). Однако вопрос о привлечении его к административной ответственности за управление ТС без водительского удостоверения в обоих случаях не ставился.

Способы профилактики

Нулевая терпимость. Согласно Посланию Президента Казахстана «Стратегия Казахстан-2050», следование принципу «нулевой терпимости к беспорядку» является одной из задач по дальнейшему укреплению государственности и развитию казахстанской демократии. Данный принцип полностью применим в профилактике правонарушений на транспорте, т. к. практически каждое из них совершается на глазах у общественности.

Нулевая терпимость – это отрицательная реакция граждан и нежелание мириться даже с самыми мелкими правонарушениями. Ощущение беспорядка и вседозволенности создает почву для более серьезных преступлений.

Принцип «нулевой терпимости» или «VisionZero» в сфере обеспечения дорожной безопасности был принят Парламентом Швеции еще в 1997 г. Эта специальная программа была направлена на повышение безопасности дорожного движения и снижения смертности в ДТП. Сегодня Швеция по прошествии 20 лет смогла добиться положительных результатов и снизить уровень смертности в ДТП до 5 человек на 100 тыс. населения.

Основным принципом данной программы является недопустимость ДТП со смертельным исходом – нельзя относиться к смертям на дороге как неизбежному злу, связанному с автомобилизацией.

Положительный опыт Швеции был перенят и другими государствами, которые, искоренив у себя в стране мелкие правонарушения, смогли снизить уровень преступности.

Изучение зарубежного опыта показывает, что степень влияния правоохранительных структур на состояние законности различна и определяется традициями, обычаями и менталитетом населения.

Опыт промышленно развитых стран свидетельствует, что эффективность мер, призванных изменить модель поведения участников дорожного движения, в значительной степени зависит от того, насколько строго власть требует их соблюдения.

Поэтому в наших условиях, с использованием положительного опыта Швеции, необходимо усилить профилактику мелких правонарушений в сфере безопасности дорожного движения путем более интенсивного правоприменения, обеспечив неотвратимость наказания.

Исполняемость административных штрафов

Административный штраф является самым «применяемым» видом административного взыскания.

Однако, как показывает практика, эффективность взыскиваемости административных штрафов невысока. Согласно статистике, в среднем взыскиваются лишь 50 % административных штрафов. Это влечет не только отрицательный экономический эффект, но и негативные последствия в виде формирования в обществе чувства безнаказанности и вседозволенности, снижения авторитета закона и в итоге совершение новых, зачастую более тяжких правонарушений.

Как отмечено выше, тенденция роста количества административных правонарушений уже существует.

Прокурорские проверки показали, что одной из причин неуплаты административных штрафов является непринятие уполномоченными органами должных мер по их взысканию, поскольку отсутствуют ведомственные инструкции по взысканию штрафов, должностные лица не обладают необходимыми полномочиями по ограничению должников в получении госуслуг. Существовала тех-

ническая возможность удаления с серверов информации о правонарушении, зафиксированном специальным контрольно-измерительным прибором.

Есть и другие обстоятельства, позволяющие гражданам не оплачивать штрафы:

- должники не имеют стимулов для добровольной и своевременной уплаты штрафов;
- не созданы условия для легкой и быстрой уплаты штрафа;
- отсутствует альтернатива штрафу, когда нет возможности его уплатить;
- недостаточно хорошо организована работа судебных исполнителей, что обусловлено их чрезмерной загруженностью из-за большого количества адмштрафов.

В настоящее время по инициативе Генеральной прокуратуры ведется работа по автоматизации административного производства, включая процессы наложения, уплаты и взыскания добровольно неоплаченных штрафов. Совместно с заинтересованными государственными органами разрабатывается проект Единой автоматизированной информационной системы «**е-штрафы**».

Европротокол. Не секрет, что участники мелких ДТП, зачастую совершенных неумышленно, обоюдно договорившись между собой по сумме ущерба, покидают место ДТП, не вызывая полицию. Причина – нежелание терять драгоценное время долгим ожиданием полиции, участвовать в длительных процедурах судебных разбирательств и платить баснословный штраф. Из-за того, что такие ДТП не регистрируются, посчитать их количество невозможно. А если сумма ущерба ощутима, то виновники аварии намеренно просят полицию привлечь их к административной ответственности, чтобы получить страховую выплату для погашения материального ущерба потерпевшему. В таких случаях во время ожидания полиции на дорогах возникают «пробки». Реальным способом снизить количество таких административных правонарушений служит Европротокол.

Еще в 2009 г. Глава государства на V съезде судей отмечал важность сокращения споров, подлежащих рассмотрению в судебном порядке, необходимость внедрения альтернативных способов их разрешения, в том числе примирительных процедур (медиации).

В Европе на протяжении последних 30 лет успехом пользуется Европротокол. В России Европротокол внедрен еще в 2009 г., на Украине – в 2011 г. У нас в стране об этом впервые на пресс-конференции заговорили в ноябре 2013 г. представители АО «БТА Страхование», предложившие внедрить Европротокол в Казахстане¹.

Европротокол – это специальный бланк унифицированного образца, который заполняется водителями-участниками ДТП на месте аварии. В дальнейшем заполненный бланк представляется в страховую компанию и служит основанием для выплаты страхового возмещения.

Понятие Европротокола содержит в себе два значения.

Первое – это документ в виде извещения о ДТП, заполняемый непосредственно самими участниками ДТП.

Второе – это система, позволяющая оформлять документы без присутствия сотрудников полиции.

Преимуществами применения Европротокола станут уменьшение сроков регулирования страховых случаев, сокращение числа судебных разбирательств, упрощение процедуры возмещения ущерба потерпевшим в ДТП.

Между тем упрощенный порядок рассмотрения ДТП может быть применен, если в аварии не пострадали люди, объем материального ущерба не превысил предельную сумму, если между водителями не возникло разногласий по происшествию.

Практика зарубежных стран показывает, что в условиях интенсивности дорожного движения в мегаполисах Европротокол необходим в целях:

- предотвращения автомобильных «пробок»;
- сокращения времени для оформления материалов ДТП;
- упрощения процедуры получения страховых выплат;
- снижения нагрузки на полицию и административные суды.

Рост автопарка населения и другие факторы привели к увеличению количества мелких ДТП. Поэтому вопросы внедрения упрощенной процедуры возмещения ущерба, добровольного регулирования дорожных конфликтов сегодня приобрели особую актуальность и требуют своего решения. Европротокол позволит суще-

¹ www.allinsurance.kz/index.php?option=com_content&view...evropa-i.

ственно снизить нагрузку на местную полицию, которая, освободившись от такой «рутины», перенаправит свои усилия на профилактику более серьезных правонарушений.

В ноябре 2015 г. Генеральной прокуратурой Казахстана Правительству страны было предложено внедрить новый стандарт оформления ДТП – Европротокол. Остается теперь дождаться политической воли государства.

Немаловажной мерой является формирование правовой культуры населения, которая будет способствовать обеспечению участия граждан в профилактике правонарушений.

4.2. МЕРЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Использование системы управления рисками в отношении всех элементов, влияющих на дорожную безопасность (человек, дорога и транспорт)

Каждое ДТП совершается, как правило, в результате неблагоприятного сочетания нескольких факторов, тесно связанных друг с другом. Оценить в каждом случае долю участия составляющих комплекса «водитель – автомобиль – дорога – среда» могут только специалисты, оснащенные современными приборами и оборудованием.

Так, в результате исследований условий движения на дорогах установлено, что влияние дорожных условий на процесс возникновения ДТП следует рассматривать в качестве фактора, стимулирующего ошибки водителей в выборе режима движения автомобиля, снижение надежности его работы ввиду неверного восприятия дорожных условий.

Предлагается разделение водителей на группы по возрасту, стажу и безаварийности (это можно фиксировать в виде цветных водительских удостоверений – зеленые получают опытные безаварийные водители, красные – без достаточного стажа, имеющие на своем счету нарушения ПДД, желтые – водители, имеющие средние показатели).

Нахождение в той или иной группе должно влиять на:

- определение стоимости страховки ГПО;
- периодичность проверки знаний ПДД и навыков вождения;

– определение возможности управления ТС, относящимся к той или иной группе (нельзя допустить к управлению автобусом, большегрузным автомобилем или мощным ТС лицо, не достигшее определенного возраста, не имеющее необходимого стажа, допускающее грубые нарушения ПДД);

– определение возможности передвижения по участкам дорог, относящихся к той или иной степени риска (горные перевалы, обледенелые участки, в условиях ограниченной видимости).

Изучение особенностей каждого водителя с целью выдачи различных разрешений уже применяется в мировой практике.

В 1987 г. в Новой Зеландии была впервые введена система дифференцированных водительских удостоверений для всех категорий автотранспортных средств. С тех пор их примеру последовали Австралия, Канада и Соединенные Штаты. Система дифференцированных водительских удостоверений обеспечивает поэтапное получение полноценных водительских прав.

В Австралии, к примеру, при аккредитации водителей общественного транспорта изучается их криминальная история для того, чтобы учесть риск повторных нарушений.

В Норвегии водители общественного транспорта наряду с водительским удостоверением имеют специальный рабочий билет, подтверждающий состояние здоровья и поведение.

В зарубежных странах проводился анализ с целью выявления причин попадания в ДТП молодых водителей в возрасте до 25 лет. Результаты этих исследований повлияли на возрастные ограничения для получения полного водительского удостоверения без всяких ограничений. В Великобритании – 20 лет, в Германии – 21 год, в Австралии – 22 года.

Начиная с 1989 г., в Новой Зеландии, Австралии, Швейцарии проводили обширное исследование, которое завершил доктор психологии Роберт Ислер. Итогом его исследования стало понимание, что фронтальная лобная доля мозга, отвечающая за формирование таких важных функций, как самоконтроль, мотивация, проницательность, предвидение опасности, импульсный контроль, оперативная память, визуальный поиск, формируется лишь к 25 годам. То есть речь идет о тех функциях, которые необходимы водителю для безопасной езды. По этой причине страны, проводившие это исследование, увеличили возраст, который необходимо достичь

для получения водительского удостоверения, и существенно ужесточили саму форму контроля допуска и подготовки водителей. Принятое решение позволило этим странам существенно снизить показатели по количеству ДТП и повысить общую культуру водителей¹.

Также предлагаем разделить участки дорог по степени опасности аналогично водительским удостоверениям на три типа: зеленые, желтые и красные. Дорога может переходить из одной группы в другую, в том числе и при изменении погодных условий.

Это можно использовать для:

- ограничения по ним движения тех или иных водителей (см. выше) или ТС;
- установления периодичности инспектирования **участков дорог** в зависимости от группы риска;
- решения вопроса о принятии мер по ремонту, реконструкции или утилизации.

Разделение участков дорог путем инспектирования дорожной безопасности

Задача данного мероприятия – выявить и устранить источники опасности на действующих дорогах. Инспектирование дорог на предмет безопасности позволяет систематически проверять состояние дорожного покрытия, установленные дорожные знаки и конструктивные элементы, объекты окружающей среды, которые потенциально могут быть опасны для водителей. Технически инспектирование осуществляется по той же схеме, что и аудит, только не на начальной стадии дорожного проекта, а на уже введенной в эксплуатацию дороге.

Протяженность дорог в средней европейской стране исчисляется в десятках тысяч километров, из которых только небольшой процент относится к магистральным. Перед органами, осуществляющими контроль за дорогами, встает проблема – как организовать регулярную (раз в 2-4 года) проверку всей дорожной сети. В Европе существует несколько подходов к этому.

В Германии инспекции дорожной безопасности разделяются на плановые регулярные, специализированные (для проверки конкретных объектов дорожной инфраструктуры) и произвольные.

¹ Мокина А. Указ. раб.

Такое разделение обусловлено тем, что разные дорожные объекты требуют разной периодичности проверок, например запрещающие знаки должны проверяться чаще, чем указатели направления.

Другая методика применяется в Норвегии – там все дороги разделены на «красные», «зеленые» и «желтые» по степени опасности, исходя из количества ДТП с травмами. На «красных» дорогах инспекции проводятся чаще, чем на остальных. «Красных» дорог в Норвегии 10 %, «зеленых» – 50 %, «желтых» (наиболее безопасных) – 40 %.

Инспектирование дорожной безопасности, в отличие от аудита, не требует наличия чертежей дорог и моделей ДТП. Анализ делается на основе непосредственных впечатлений инспектора от дороги.

Вместе с тем результаты отечественных и зарубежных исследований свидетельствуют, что значительная часть ДТП происходит вследствие влияния отдельных неблагоприятных факторов дорожных условий или их сочетаний.

Кроме того, необходимо отметить, что в качестве инструмента для оценки влияния мероприятий по улучшению дорожных условий на обеспечение безопасности дорожного движения в дорожных организациях используется разработанная Техническим научно-исследовательским центром Финляндии специальная компьютерная программа «TARVA». При работе с данной программой на основе различной информации об участке дороги, в том числе интенсивности движения, показателях аварийности, характеристиках элементов плана и профиля и так далее, определяется текущий уровень безопасности, наиболее безопасный скоростной режим.

При использовании системы управления рисками в отношении ТС, кроме указанных выше ограничений, в зависимости от отнесения к той или иной группе, может быть принято решение об:

– установлении более частой периодичности технического осмотра;

– ужесточении требований к техническому состоянию ТС.

Критериями для отнесения автомобилей к той или иной группе могут служить:

– наличие либо отсутствие элементов безопасности;

– грузоподъемность и нагрузка на ось;

– количество перевозимых пассажиров;

- род перевозимого груза (бензовозы и т.д.);
- вид используемого топлива (бензин/дизель/газ);
- удельная мощность двигателя;
- экологический класс;
- год выпуска и др.

Развитие общественного транспорта

Повышение уровня автомобилизации в нашей стране – явление неоднозначное. С одной стороны, это свидетельствует об улучшении благосостояния наших граждан, способствует быстро-му и удобному перемещению, с другой – создает множество новых проблем, связанных, в частности, с безопасностью дорожного движения.

Одна из них – увеличение интенсивности движения на улицах городов, где стали обычным явлением заторы и «пробки», которые провоцируют водителей нарушить правила дорожного движения: проскочить на «желтый» свет светофора, выехать на встречную полосу движения и т.п.

Основная причина возникновения «пробок» на дорогах – использование автомобилей, особенно в больших городах (Астана, Алматы), по принципу 1 автомобиль – 1 человек (водитель). Подобный принцип передвижения существенно перегружает дорожную сеть не только населенных пунктов, но и пригородные дороги крупных мегаполисов. Выходом из данной ситуации служит групповое перемещение людей на общественном транспорте. Как справедливо отметил Э. Пеньялоса, колумбийский политик и урбанист, мэр г. Боготы в 1998-2001 гг., «продвинутый город не тот, где даже бедные люди ездят на автомобилях, а тот, где даже богатые используют общественный транспорт».

Однако общественный транспорт не очень популярен среди наших граждан. При наличии возможности люди стараются использовать личный, служебный индивидуальный автотранспорт или такси. Это обусловлено рядом причин. Во-первых, здесь остро стоит вопрос престижа. Многие считают несолидным ездить на работу в общественном транспорте.

Во-вторых, низкая скорость передвижения общественного транспорта, многочисленные остановки, многолюдность в «часы пик».

В-третьих, малочисленность маршрутов в отдельных районах города, свое собственное расписание у каждого маршрута.

Все эти причины легко устранимы. Для быстроты движения автобусов создаются специальные полосы для них, вводятся новые экспресс-маршруты с небольшим количеством остановок, периодически обновляется парк автобусов.

На сегодня в Астане имеется 11 полос для общественного транспорта, что позволило увеличить его скорость на 12-15 %. В 2017 году планируется выделить специальные полосы еще на 13 участках. При этом хотелось бы отметить, что данные полосы расположены с краю дороги, что не совсем удобно для движения как самих автобусов, так и для другого вида автотранспорта. В частности, из-за запрета выезжать на автобусную полосу сократилось количество фактически используемых рядов, особенно на узких дорогах. Многие автомобилисты отметили высокую вероятность увеличения «пробок» на дорогах, а также неудобство при повороте направо, парковке, высадке пассажиров и т.д.

На наш взгляд, целесообразно обратить внимание на опыт зарубежных стран, в частности Израиля. Общественный транспорт в Израиле является наиболее распространенным средством передвижения. Удобства пользования этим видом общественного транспорта заключается в том, что автобус практически никогда не стоит в пробках, так как на крупных шоссе для него существует отдельная полоса. Причем она может находиться посередине дорожного полотна.

Также возможным решением вышеназванной проблемы стал бы запрет движения по спецполосам для других видов автотранспорта только в определенное время суток, к примеру в "час пик".

Популяризации общественного транспорта в Казахстане послужило бы оборудование в крупных городах так называемых перехватывающих парковок, которые имеют широкое распространение в крупных городах России, Венгрии, Нидерландов, Англии, Германии. Перехватывающая парковка обычно располагается вблизи автотранспортных путей следования людей из места проживания к месту работы (например, около конечных станций метро). Так, работающий гражданин выезжает из спального района на личном автомобиле, доехав до нужной станции метро или до автобусной остановки, он оставляет машину на перехватывающей сто-

янке, пересаживается на общественный транспорт и без пробок и заторов доезжает до места назначения. Перехватывающие стоянки пользуются большой популярностью, и зачастую заполнены до отказа. Они могут быть платными и бесплатными.

Введение таких парковок в крупных городах Казахстана позволило бы значительно разгрузить дорожный трафик, а также регулярно пополнять городской бюджет или Дорожный фонд за счет оплаты автовладельцами места на перехватывающей стоянке.

Для удобства людей, ожидающих общественный транспорт, в некоторых городах (Астана, Караганда) были установлены теплые остановки. Учитывая суровый климат центральной и северной областей Казахстана, данное новшество совсем не лишнее и уже положительно оценено горожанами.

Использование общественного транспорта также имеет свои плюсы: относительно низкая стоимость проезда, отсутствие проблем, связанных с использованием личного автомобиля (налоги, техобслуживание, парковка и т.д.), низкий уровень риска стать участником ДТП.

Проведенное Институтом «World Resources Institute» исследование «Безопасность дорожного движения в системах с приоритетом автобусного транспорта»¹ наглядно демонстрирует, что системы с приоритетом автобусного транспорта приводят к значительному повышению безопасности дорожного движения и сокращению числа ДТП с тяжелыми травмами и смертельным исходом более чем на 50% на тех улицах, где такие системы реализованы. Исходя из этого на долю такой характеристики, как повышенная безопасность, обычно приходится от 8% до 16% от общего объема экономических преимуществ, получаемых за счет внедрения данных систем общественного транспорта.

Подводя итог сказанному, необходимо отметить, что следует стимулировать и поощрять групповое передвижение в мегаполисах, расширить использование интеллектуальных транспортных систем, шире использовать общественный транспорт, особенно на улицах с малой пропускной способностью, рекомендовать органи-

¹ Безопасность дорожного движения в системах с приоритетом автобусного транспорта: Рекомендации по учету вопросов безопасности дорожного движения на всех этапах планирования, проектирования и эксплуатации автобусных коридоров городского значения, 2014.

зациям-работодателям осуществлять развозку работников до работы и с работы на специальном автобусе.

Развитие велосипедной инфраструктуры

В пределах любого транспортного коридора велосипедистам можно предоставить несколько вариантов передвижения с учетом потребностей в доступности для всех потенциальных пользователей. Проектировщики и строители дорог должны помнить, что выбор и реализация проекта затронут уровень использования, типы пользователей, уровни доступности и подвижности для велосипедистов. Например, дорога с четырьмя полосами шириной по 3,6 м без покрытия на обочинах и ограничением скорости в 85 км/ч привлечет только самых уверенных велосипедистов. Та же самая дорога с обочинами шириной 1,5 м или велосипедной дорожкой могла бы обеспечить достаточное «удобное операционное пространство» для многих взрослых велосипедистов, но не будет удобна для детей или менее уверенных взрослых пользователей.

В зарубежных странах велосипедный транспорт пользуется очень развитой инфраструктурой.

К примеру, в Германии и Амстердаме в целях стандартизации проектирования введены три категории пользователей велосипеда (А, В, С).

А – опытные велосипедисты, используют велосипеды вместо автомашин. Они требуют удобства и скорости и хотят иметь прямой доступ к месту назначения с минимумом обходов или задержек, нуждаются в достаточном операционном пространстве, чтобы устранить негативное воздействие автомашин.

В – основная группа, менее уверенные взрослые велосипедисты, могут использовать велосипеды как локальное транспортное средство, например, доехать до магазина или посетить друзей, но предпочитают избегать дорог с высокой интенсивностью движения автомашин, если ширина проезжей части недостаточна. Таким образом, основная группа велосипедистов требует удобств и предпочитает специально выделенные полосы движения или отдельные велосипедные дорожки.

С – дети, едущие самостоятельно или с родителями, требуют обеспечения доступности в районе проживания – школ, магазинов, что обеспечивается специальными велодорожками.

Жилые улицы с низкими скоростями движения автомашин, с выделенными полосами и более загруженные улицы с четкой маркировкой покрытия позволят детям, особенно подросткам, не выезжать на проезжую часть, предназначенную для движения автотранспорта. Разделение велосипедистов на три категории полезно для проектирования.

Положительные последствия строительства велодорожек:

1. Сокращение автотранспорта на дорогах и соответственно уменьшение «пробок» и заторов.
2. Значительное уменьшение вредных выбросов.
3. Привлечение большего числа казахстанцев к здоровому образу жизни
4. Сокращение дорожно-транспортных происшествий с участием всех субъектов дорожного движения.

Все шоссе, кроме тех, на которых движение велосипедистов юридически запрещено, должны быть спроектированы и построены согласно предположению, что они будут использоваться велосипедистами. Поэтому их интересы нужно учитывать на всех этапах планирования, проектирования и реконструкции дорог.

Большинство велосипедистов сегодня пользуется обычными дорогами без специально выделенного для них пространства. Велосипедисты в принципе могут передвигаться почти на всех дорогах, а также по специально выделенным полосам движения и дорожках использования и даже по тротуарам, где это разрешено.

Многие взрослые велосипедисты менее уверены и предпочитают использовать дороги с более удобным пространством, возможно, специально выделенным для велосипедистов, или отдельные дорожки вдали от движения автомашин.

Дети также могут быть уверенными велосипедистами и иметь хорошие велосипеды, но опасность заключается в том, что они не всегда готовы учитывать дорожную обстановку.

Тем не менее, всем вышеперечисленным категориям велосипедистов необходимо предоставить инфраструктуру с ровной поверхностью, с аксессуарами дороги, максимально совместимыми с велосипедом как транспортным средством, такими, как, например, безопасные для велосипеда решетки водостока.

Таким образом, обеспечение безопасности велосипедистов, их обучение, поощрение, разработка дорожных правил для дорог со

смешанным (велосипеды и автомобили) движением должны быть объединены со средствами обслуживания, чтобы сформировать разносторонний подход общества к использованию велосипеда.

По результатам изучения и анализа мирового опыта использования велотранспорта, в том числе при проектировании и использовании дорожной инфраструктуры предлагается следующее:

1. Рассматривать улучшение условий движения для велосипедистов как на стадии начального планирования и проектирования дороги, так и при их реконструкции. Эти планы должны быть совместимыми с потребностями других видов транспорта и основаны на мировом опыте.

2. Обустроить у всех мест массового скопления (отдыха) людей велопарковки.

3. Предусмотреть законодательный запрет на управление велосипедом без шлема независимо от возраста.

4. Разгрузить проезжую часть дороги от автотранспорта, в том числе путем строительства подземных и надземных многоуровневых паркингов.

5. Обязать местные исполнительные органы широко пропагандировать использование велотранспорта как одну из составляющих здорового образа жизни.

Остается не самым популярным и общественный транспорт. При наличии возможности люди стараются использовать личный или служебный индивидуальный автотранспорт. Отсутствие со стороны государства мер по популяризации общественного транспорта, устаревающий парк автобусов, трамваев и троллейбусов не лучшим образом сказываются на отношении населения к необходимости использовать их как альтернативу индивидуальному транспорту. Немаловажный аргумент не в пользу общественного транспорта – низкая скорость передвижения.

Создание дорожных фондов

Кроме вопросов строительства новых дорог и магистралей не менее остро стоит вопрос текущего содержания дорожной сети. Главной причиной неудовлетворительного уровня проводимых работ является недофинансирование.

Для обеспечения дополнительного финансирования текущего содержания дорожной сети целесообразно учредить дорожные фонды, которые будут пополняться платежами в сфере автомо-

бильного транспорта. Для раздельного содержания дорожных сетей республиканского и местного значения необходимо рассмотреть вопрос о создании республиканского и территориальных дорожных фондов.

Преимущество дорожного фонда заключается в возможности привлечения неналоговых поступлений. В качестве неналогового поступления в дорожный фонд можно рассмотреть средства от повышенных страховых взносов за страхование ГПО водителями, входящими в группы повышенного риска.

В качестве источников пополнения фондов предлагаются:

1. Базовые ассигнования, предусмотренные в бюджетах соответствующих уровней (РБ/МБ) на содержание дорог.
2. Транспортный налог.
3. Штрафы за нарушения ПДД.
4. Плата за проезд, в том числе тяжеловесного и негабаритного транспорта,
5. Поступления от повышенных страховых взносов.
6. Другие платежи по усмотрению соответствующих уполномоченных органов в зависимости от временных и региональных особенностей.

Другими источниками могут быть также: оплата неустойки недобросовестными подрядчиками по договорам подряда, касающимся дорожной инфраструктуры, суммы возмещения убытков от повреждения элементов инфраструктуры, плата за размещение рекламных объектов в полосе отвода и т.д.

Здесь необходимо обратить внимание на опыт Российской Федерации, в которой дорожные фонды учреждены в 2011 г. Целью перехода РФ на такой механизм является обеспечение 100-процентного нормативного финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог федерального значения.

Реинвестирование средств от штрафов в правоприменительную деятельность (в том числе в эксплуатацию камер фиксации скорости) будет подкреплять тезис о том, что цель такого контроля – повысить дорожную безопасность и поддержку гражданами. Кроме того, осознание гражданами того, что оплата штрафов и транспортного налога направляется на содержание и ремонт дорог создаст дополнительный стимул к своевременному исполнению соответствующих обязательств перед бюджетом.

4.3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПОСТАВАРИЙНЫХ ПРОЦЕДУР

На сегодняшний день в ПДД предусмотрено более 10 последовательных шагов, которые обязан выполнить водитель, попавший в ДТП. Очевидно, что он зачастую находится в шоковом состоянии, при котором выполнить все действия, ничего не упустив, практически не возможно, тогда как каждый необдуманный шаг в критических ситуациях может привести к серьезным последствиям.

В этой связи полагаем необходимым упростить регламентацию поставарийного поведения до одного действия – звонка в службу экстренного вызова. Все остальные действия, необходимые в конкретном случае, водитель или другой участник ДТП будет осуществлять по инструкции оператора службы экстренного вызова.

Немаловажным элементом безопасности дорожного движения является оказание своевременной медицинской помощи пострадавшим.

В соответствии с п. 11 ст. 29 Закона «О дорожном движении» медицинская помощь пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях включает оказание:

- 1) доврачебной помощи на месте дорожно-транспортного происшествия и в пути следования в медицинскую организацию в течение первого часа;
- 2) квалифицированной медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия, в пути следования в медицинскую организацию и в медицинской организации;
- 3) специализированной и высокоспециализированной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии в профильных медицинских организациях.

Опыт развитых зарубежных стран по организации помощи пострадавшим в ДТП показывает, что важнейшее значение имеют три взаимосвязанных фактора:

- 1) своевременное информирование о дорожно-транспортном происшествии (связь);

2) постоянная готовность больниц, расположенных вдоль автотрасс, к оказанию высококвалифицированной медицинской помощи;

3) соблюдение правила «золотого часа» при оказании медицинской помощи пострадавшим при ДТП. Для этого во многих странах задействуются вертолеты и реанимобили.

Как показывает зарубежная практика, наиболее эффективная медицинская помощь оказывается в течение первых 30 минут после получения травмы. Отсутствие помощи в течение первого часа увеличивает количество смертельных исходов на 30 %, до трех часов – на 60 %, до шести часов – на 90 %.

Поэтому особую актуальность приобретает обучение лиц по оказанию первой медицинской помощи в рамках общеобразовательных учебных программ обучения основным правилам обеспечения безопасности дорожного движения и подготовки водителей транспортных средств в соответствии с пп. 1 п. 2 ст. 32 Закона «О дорожном движении». Обязанность водителей-участников ДТП принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим закреплена в пп. 8 п. 1 гл. 2 «Обязанности водителя» Правил дорожного движения. Ответственность в виде штрафа в размере 5 МРП за невыполнение водителем обязанностей, предусмотренных законодательством Республики Казахстан в сфере дорожного движения, в связи с дорожно-транспортным происшествием, участником которого он является, предусмотрена ч.1 ст. 611 КоАП. Таким образом, законодательство полностью регламентирует вопросы оказания медицинской помощи.

Вместе с тем отказ от обучения в автошколах на фоне отсутствия регулярной проверки этих знаний может повлечь полную неготовность водителей оказывать первую доврачебную помощь.

Как ранее отмечалось, по сведениям МЗ, в дорожных авариях ежегодно в республике гибнет около 3 тыс. человек, более 25 тыс. получают травмы и около 1 тыс. становятся инвалидами.

В зависимости от места совершения ДТП список лиц и органов, оказывающих помощь пострадавшим, помимо водителей-участников ДТП, может быть разным.

Так, если ДТП произошло за пределами населенного пункта, задействованными могут оказаться:

- трассовые медико-спасательные пункты Центра медицины катастроф КЧС МВД;
- санитарная авиация;
- медицинские стационары.

Если ДТП совершено в населенном пункте или на прилегающих территориях, то первыми прибывают на место бригады скорой медицинской помощи, которые доставляют пострадавших в медицинские стационары.

Вместе с тем исследование показало, что недостаточный уровень координации и взаимодействия заинтересованных органов, отсутствие критериев, определяющих способы транспортировки, способствуют высокой тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (соотношение числа погибших к числу пострадавших).

Зачастую вопрос сохранения жизни и снижения тяжести последствий пострадавшим в результате ДТП решают считанные минуты, именно в этих случаях необходимо оперативное реагирование сил спасения, которые в свою очередь должны быть оснащены современными специализированными транспортными средствами и аварийно-спасательным оборудованием.

Всего в 2015 г. по республике установлено 108 фактов несвоевременного прибытия бригад СМП на место ДТП. При этом отмечается, что в 70-77 % случаев смерть наступает на месте дорожно-транспортного происшествия и/или при транспортировке.

Таким образом, вопросы своевременности и полноты оказания необходимого объема первой медицинской, в том числе доврачебной помощи пострадавшим в ДТП являются актуальными.

В соответствии с поручением Главы государства, озвученным в Послании народу Казахстана от 28 января 2011 г. «Построим будущее вместе!» и Указом Президента Республики Казахстан от 29 ноября 2010 г. № 1113 «Об утверждении Государственной программы развития здравоохранения Республики Казахстан "Саламатты Қазақстан" на 2011-2015 годы» в рамках развития экстренной медицинской помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, в том числе и при дорожно-транспортных происшествиях на трассах Республики Казахстан на Комитет по чрезвычайным ситуациям Министерства внутренних дел Республики Казахстан было возложено создание 40 Трассовых

медико-спасательных пунктов (*далее – ТМСП*). Работа была начата еще в 2011 г.

Совместно с министерствами внутренних дел, здравоохранения, транспорта и коммуникаций, по результатам анализа статистики дорожно-транспортных происшествий на аварийно-опасных участках дорог республиканского значения определены места дислокации ТМСП. Утверждены нормативные документы, регламентирующие функционирование ТМСП, в которых определена схема оповещения и взаимодействия трассовых пунктов с подразделениями дорожной полиции, дежурными службами дорожно-эксплуатационных пунктов и медицинских организаций посредством службы 112. В 2012-13 гг. было создано 26 трассовых пунктов, в 2014 г. – 14.

7 ТМСП размещено в Карагандинской области («Акштатау», «Аксу-Аюлы», «Балхаш», «Сарышаган», «Матак», «Актубек», «Молодежный»), 6 – в Алматинской области («Таргап», «Ушарал», «Жана-арна», «Курты», «Сарканд», «Шелек»), 4 – в Восточно-Казахстанской области («Семеновка», «Привольное», «Жарма», «Семей»), 3 – в Жамбылской области («Шыганак», «Луговой», «Толе би»), 3 – в Южно-Казахстанской области («Тортколь», «Казыгурт», «Кызыласкер»), 3 – в Кызылординской области («Шиели», «Джусалы», «Айтекеби»), 3 – в Актюбинской области («Карабутак», «Кандыагаш», «Калыбай»), 3 – в Акмолинской области («Анар», «Макинск», «Жаксы»), всего по 2 – в Павлодарской («Калкаман», «Шидерты») и Мангистауской («Бейнеу», «Мунайшы») областях, по 1 – в Атырауской («Доссор»), Западно-Казахстанской («Чапаево»), Костанайской («Щербаково») и Северо-Казахстанской («Келлеровка») областях.

ТМСП призваны максимально быстро провести спасательные работы, в том числе по деблокированию пострадавших, оказать экстренную медицинскую помощь и, поддерживая жизнеспособность, эвакуировать их в лечебное учреждение, соблюдая принцип «золотого часа».

Необходимо отметить, что п. 5.1.2 Программы «Денсаулық» на 2016-2019 гг. «Развитие межсекторального взаимодействия» предусмотрено продолжить мероприятия по предупреждению ДТП, развитие системы трассовых медико-спасательных пунктов на аварийно-опасных участках дорог республики.

Однако система ТМСП находится не в ведении системы здравоохранения, а относится к ГУ «Центр медицины катастроф» (с филиалами в каждой области), входящего в состав Комитета по чрезвычайным ситуациям МВД. Переподчинение данного учреждения состоялось во исполнение Постановления Правительства РК от 17 августа 2007 г. № 704 «О передаче и переименовании ГУ "ЦМК" МЗ РК из ведения МЗ РК в ведение МЧС РК». Вследствие этого, как показало исследование, денежные средства в рамках данной программы на развитие и расширение сети ТМСП не предусмотрены.

Хуже того, из-за отсутствия постоянной практики медицинские работники рискуют потерять свою квалификацию. Ротация их с работниками близлежащих лечебных учреждений не представляется возможным, т.к. эти объекты относятся к различным ведомствам.

Таким образом, назрела необходимость передачи Центра медицины катастроф вместе с этими объектами обратно в ведение Министерства здравоохранения.

Санитарная авиация. На сегодняшний день по линии санитарной авиации задействовано 17 самолетов и 18 вертолетов. Для оказания медицинских услуг бригадами Республиканского центра санитарной авиации за 11 месяцев 2015 г. выполнено 2020 вылетов. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество вылетов увеличилось на 281, или более чем на 14 %.

Всего за вышеуказанный период специалистами санавиации было оказано 2539 медицинских услуг, из них 1962 транспортировки пациентов, 441 консультация и 136 операций.

При этом из г. Астана осуществлено 557 вылетов, из г. Алматы – 205, в регионах – 1244, межрегиональных – 14.

За 11 месяцев 2015 г. мобильными бригадами санитарной авиации оказана медицинская помощь 234 пострадавшим в результате ДТП (за 11 месяцев 2014 г. медпомощь была оказана 171 пострадавшему в ДТП).

Можно предположить, что количество спасенных и соответственно выживших благодаря силам санавиации могло быть и больше, если бы для взлета и посадки вертолетов на объектах здравоохранения и ЧС были предусмотрены соответствующие вертолетные площадки. Как показало исследование, что в ТМСП суще-

ствует нехватка вертолетных площадок, вследствие чего вертолеты санитарной авиации зачастую могут доставлять пострадавших, нуждающихся в срочной доставке в медицинские стационары, только от аэропорта до аэропорта, что соответственно существенно увеличивает время доставки.

К службе скорой медицинской помощи Республики Казахстан относятся: областные и городские станции скорой медицинской помощи, имеющие в своем подчинении сеть подстанций в городах областного значения и отделения скорой медицинской помощи в районных центрах, а также пункты оказания скорой медицинской помощи при врачебных амбулаториях, медицинских пунктах.

Между тем оказание такой помощи было бы более эффективным, если на место ДТП будут выезжать специализированные «травматологические» бригады, обладающие специальными навыками.

Для определения перечня мер по предупреждению и профилактике дорожной безопасности по республике необходимо, чтобы каждая ситуация с аварийностью на дорогах анализировалась, выявлялись имеющиеся проблемы, устанавливались причины аварии, соответственно, принимались меры для их разрешения и устранения.

При этом принимаемые меры должны носить упреждающий характер.

В этой связи предлагается:

1. Упростить поставарийную регламентацию действий участников ДТП до одного действия – звонка в службу экстренного вызова.

2. Предусмотреть механизм обязательного специализированного обучения всех водителей оказанию первой доврачебной медицинской помощи и соответствующую проверку знаний. Обучать водителей автобусов, карет скорой помощи и сотрудников местной полиции навыкам так называемых парамедиков, с дальнейшей материальной стимуляцией.

3. Передать ТМСП в ведение МЗ.

4. Принять меры по обустройству вертолетных площадок при объектах здравоохранения, задействованных в оказании медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

5. Рассмотреть возможность специализации бригад скорой медицинской помощи при выезде на ДТП.

4.4. УЧРЕЖДЕНИЕ ИНСТИТУТА УПОЛНОМОЧЕННОГО ПО ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Действующее законодательство в сфере БДД наделило координирующей ролью МВД, при том, что ответственность за безопасность дорожного движения на местах возложена на местные полицейские службы (далее – МПС).

Двойственность организационно-штатного построения МПС, обусловленная, с одной стороны, ее вертикальным подчинением МВД, с другой – назначением его руководства местными акимами, может, по нашему мнению, вызвать конфликт интересов и затруднить оперативность координации. Другим сильным аргументом в пользу местных исполнительных органов является распоряжение бюджетными средствами, выделяемыми на обеспечение безопасности дорожного движения из бюджета соответствующего уровня.

Поэтому функцию централизованной координации предлагается возложить на независимый орган, каковым может стать **Уполномоченный по дорожной безопасности**, назначаемый и подготовленный Президенту Республики Казахстан.

В целом институт Уполномоченного – это независимое публичное должностное лицо, осуществляющее контроль за соблюдением законных прав, свобод и интересов граждан в деятельности органов исполнительной власти и должностных лиц. Принадлежность к представительной государственной власти, общественным институтам, государственно-общественный статус, независимость, рекомендательные и контрольные функции за действиями и решениями органов исполнительной власти и должностных лиц, направленность на защиту прав человека – это и есть существенные признаки института Уполномоченного.

Изучив зарубежный опыт института Уполномоченного по правам (западная терминология – Омбудсмен), исходя из принадлежащих им полномочий, можно выделить следующие модели:

– базовая – включает полномочия, которые возложены практически на все подобные учреждения, за исключением полномочий

государственно-властного характера (Дания, Норвегия, Соединенное Королевство Великобритании);

– модель «Верховенство закона» – включает дополнительные меры контроля, которые целенаправленно служат обеспечению соблюдения основных прав и свобод человека;

– модель «Права человека» – включает дополнительные меры контроля, которые целенаправленно служат обеспечению соблюдения основных прав и свобод человека (Грузия, Российская Федерация, Украина).

Многолетний опыт деятельности института Уполномоченного по правам человека показывает, что данный институт призван защищать права человека от посягательств государственных должностных лиц, обеспечивать развитие законодательства и правоприменительной практики, разрабатывать и внедрять просветительские программы. Вся деятельность Омбудсмена строится в соответствии с международными обязательствами Республики Казахстан по ратифицированным конвенциям ООН и со ссылкой на мировую практику работы подобных учреждений. Омбудсмен также тесно сотрудничает с неправительственными организациями, средствами массовой информации и международными организациями. Принципами работы Омбудсмена являются гласность, объективность и беспристрастность.

Данные принципы работы Омбудсмена органично закреплены в законодательстве Республики Казахстан – учреждение Омбудсмена соответствует Парижским Принципам о статусе национальных учреждений.

Финансирование деятельности Омбудсмена осуществляется, согласно законодательству, из республиканского бюджета, что также является гарантией его независимости.

Следует особо подчеркнуть, что Омбудсмен неподотчетен кому бы то ни было и всякое вмешательство в его деятельность запрещено. Данная правовая норма находится в прямом соответствии с Парижскими принципами и международной практикой и является твердой гарантией независимости нового учреждения в Казахстане.

Омбудсмен наделяется широкими полномочиями по защите и поощрению прав и свобод человека. Речь идет не только о правах и свободах граждан РК, но также и о правах и свободах иностранных

граждан и лиц без гражданства, находящихся под юрисдикцией Республики Казахстан.

Широкий характер полномочий Омбудсмена, его независимость и неподотчетность, высокий общественно-политический статус, а также организационно-правовое и финансовое обеспечение его деятельности, закрепленные законодательным путем, являются залогом реального влияния Омбудсмена на улучшение ситуации по защите прав и свобод человека, а также развития международного сотрудничества в данной области. Еще раз следует подчеркнуть соответствие учреждения Омбудсмена Парижским Принципам о статусе национальных учреждений, чему придается особое значение.

Омбудсмен как государственный институт, созданный для защиты прав человека с целью обеспечения надлежащего государственного управления, способствует тому, чтобы государственная администрация несла ответственность за свои действия.

Подобными функциями по защите прав владеют Омбудсмены других отраслей. На сегодняшний день в Казахстане существуют Уполномоченный по защите прав предпринимателей, страховой, инвестиционный, банковский омбудсмен, бизнес-омбудсмен.

В соседней Российской Федерации (далее – РФ) также успешно внедрен и эффективно осуществляет свою деятельность Уполномоченный по защите прав предпринимателей. Кроме того, существуют такие институты, как Уполномоченный по правам студентов в РФ, Уполномоченный по правам человека при Президенте РФ, Уполномоченный при Президенте РФ по правам ребенка.

В РФ законопроект об институте Уполномоченного при Президенте РФ по защите прав автовладельцев уже внесен в Государственную думу. В случае одобрения документа новая должность появится в стране с 1 июля 2017 г. Омбудсмен будет призван рассматривать жалобы владельцев и водителей транспортных средств, участвовать в рассмотрении дел арбитражными судами, он вправе запрашивать и получать необходимые документы и сведения, а также создавать экспертные и консультативные советы, рабочие группы и иные совещательные органы. Решать такие непростые вопросы автомобилистов, как цены и доступность платных парковок, работа службы эвакуаторов, правомерность тех или иных штрафов при видеофиксации на дорогах, доступность полисов

ОСАГО и многое другое. Проект предлагает назначать на должность Омбудсмана граждан РФ не моложе 30 лет с высшим образованием. На новую должность Уполномоченный по правам автоладельцев будет назначаться на пять лет указом Президента страны.

Необходимость выделения специального должностного лица в указанной сфере признано и международными организациями. Так, при Экономической комиссии ООН для Европы (ЕЭК ООН) действует Специальный посланник по БДД (Жан Додт), основными функциями которого являются:

- содействие глобальному партнерству в разработке и осуществлении стратегий и мероприятий по повышению безопасности дорожного движения (*Специальный посланник будет поддерживать достижение общей цели Десятилетия, путем использования его профессиональных знаний и опыта*);

- разъяснение с правительствами, гражданским обществом и частным сектором в целях повышения безопасности дорожного движения, особенно в странах с высоким уровнем ДТП со смертельным исходом и травм (*Специальный посланник выступает за безопасность дорожного движения, выявление достижений и проблем на глобальном, региональном и национальном уровнях, в зависимости от обстоятельств*);

- участие в глобальных и региональных конференциях и совещаниях по вопросам безопасности дорожного движения;

- призыв к присоединению и более эффективному осуществлению правовых документов по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций.

Основная и техническая поддержка функций Специального посланника предоставляется ЕЭК ООН, а также прямые затраты на оказание поддержки со стороны секретариата и другие материально-технические затраты покрываются за счет внебюджетных средств.

В свою очередь в качестве казахстанской модели мы предлагаем создать институт Уполномоченного по безопасности дорожного движения. Необходимо отметить, что подобный институт в зарубежных странах отсутствует.

Деятельность данного должностного лица не будет ограничиваться лишь правозащитной функцией. Создание института Уполномоченного по безопасности дорожного движения, являющегося

ядром в реализации государственной политики, даст импульс для формирования двух главных, на наш взгляд, направлений (тенденций): а) подконтрольность использования властных полномочий государственных органов и б) повышение уровня координации работы всех центральных и местных органов, осуществляющих деятельность в сфере безопасности дорожного движения.

Одним из основных направлений деятельности Уполномоченного будет являться осуществление координации деятельности всех центральных и местных исполнительных органов, определение направлений в законотворческой деятельности в части, касающейся реализации и обеспечения безопасности дорожного движения, а также в анализе соответствия разрабатываемых норм и положений национального законодательства международным стандартам в сфере дорожного движения.

В перспективе в соответствии с нормативной правовой базой Омбудсмен по БДД будет осуществлять сотрудничество с другими институтами зарубежных государств, международными организациями в сфере безопасности дорожного движения, участвовать в работе международных форумов как официальный представитель Казахстана, вести постоянную работу с государственными органами по присоединению и последующей имплементации международных конвенций и договоров.

В целом основными вопросами, относящимися к компетенции Омбудсмана по БДД, являются:

- контрольная, т.е. осуществление независимого контроля за соблюдением прав и интересов участников дорожного движения государственными органами, органами местного самоуправления, должностными лицами, государственными служащими;
- консультационная, т.е. информирование указанных органов о положении касательно БДД, доступность информации для граждан;
- координационная, т.е. организация согласованных действий различных органов по обеспечению БДД;
- экспертная, т.е. проведение экспертиз проектов нормативных правовых актов, касательно БДД.

Уполномоченный по БДД будет содержаться за счет дорожного фонда. В данном случае, предполагаемый дорожный фонд образуется за счет таких источников как базовое ассигнование содер-

жания автомобильных дорог, штрафы, повышение платы за страхование и т.д. Учитывая тот факт, когда участники и субъекты (государственные органы и др.) дорожного движения сталкиваются с нарушением своих прав, бюрократическим давлением, коррупцией, административными барьерами, необходимо решать возникшие проблемы через независимое и неподотчетное ни одному государственному органу должностное лицо с полномочиями и функциями Омбудсмана.

Одним из действенных инструментов в руках Уполномоченного будет ежегодный доклад о состоянии БДД в регионах и на дорогах страны перед Правительством и Главой государства.

Бюджетных средств на финансирование деятельности Уполномоченного по дорожной безопасности и его аппарата не требуется, т. к. мы предлагаем это делать за счет средств, аккумулируемых в дорожном фонде, который может дополнительно пополняться за счет неналоговых источников. Такой подход обеспечит независимость Уполномоченного от ведомственных интересов государственных органов при подготовке доклада.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как уже неоднократно было сказано и подтверждено специальными исследованиями, основной причиной дорожно-транспортных происшествий является так называемый «человеческий фактор». В числе первых в Национальной концепции безопасности дорожного движения поставлена задача минимизировать влияние человеческого фактора на безопасность дорожного движения и добиться неукоснительного исполнения ПДД. К сожалению, низкий уровень правовой культуры, излишнюю самонадеянность и небрежность невозможно искоренить только лишь правовыми мерами. Необходима качественная переоценка ценностей в сознании каждого отдельно взятого гражданина.

В Концепции помимо законодательных предлагаются образовательно-воспитательные меры в отношении водителей и пешеходов. Отдельно в Концепции идет речь о мерах по обеспечению безопасности детей. При этом во главу угла ставится правовое просвещение в рамках среднего школьного образования – изучение правил вождения велосипеда, поведения пешехода и пассажира и др.

Следует подчеркнуть, что в Концепции отсутствует ужесточение ответственности за умышленные правонарушения на транспорте как мера, способная повысить соблюдение правил дорожного движения водителями и пешеходами. Это обусловлено тем, что административно-правовая политика государства идет по пути гуманизации наказаний за правонарушения, т. к. запугивание и ужесточение санкций за правонарушения малоэффективно. Необходима добрая воля людей, понимающих, что неукоснительное соблюдение правил дорожного движения выгодно в первую очередь им самим. На наш взгляд, это основное условие успешной реализации Концепции и достижения ее основной цели – снижение смертности от ДТП к 2020 году до 6 человек на 100 тысяч населения.

Приложение
Проект

**АКАДЕМИЯ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ПРИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
МЕЖВЕДОМСТВЕННЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ**

**НАЦИОНАЛЬНАЯ КОНЦЕПЦИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Косшы 2016

Содержание

1. Паспорт
2. Введение
3. Анализ ситуации
4. Мировая практика в сфере безопасности дорожного движения
5. Цели и задачи Концепции
6. Механизмы реализации Концепции
7. Ожидаемые результаты

1. Паспорт

Наименование: Национальная Концепция безопасности дорожного движения

Основной разработчик: Академия правоохранительных органов.

К разработке привлекались: МВД, МОН, МИР, МНЭ,МЗ, ВОЗ, проект ООН НИИТК, НИИТО.

Основные исполнители:

Участники дорожного движения (пешеходы, водители или пассажиры).

Гражданское общество.

Уполномоченный по дорожной безопасности.

Министерство внутренних дел и местная полиция.

Министерство образования и науки и организации образования и автошколы.

Министерство здравоохранения и социального развития, организации здравоохранения.

Местные исполнительные органы.

Организации, осуществляющие проектирование, строительство и аудит безопасности дорожной инфраструктуры, экспертные организации.

Неправительственные организации.

Страховые организации и их объединения.

Сроки реализации: 2017-2020 годы.

Сокращения:

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

ПДД – Правила дорожного движения

ТС – транспортное средство

СУР – Система управления рисками
ВОЗ – Всемирная организация здравоохранения
МВД – Министерство внутренних дел Республики Казахстан.
МПС – местная полицейская служба
СМИ – средства массовой информации

2. Введение

В 2010 году правительства стран всего мира провозгласили Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Цель Десятилетия (2011–2020 гг.) — стабилизация, а затем сокращение прогнозируемого уровня смертности в результате ДТП, что позволит за десятилетний период сохранить пять миллионов жизней.

Для содействия странам в принятии мер по сокращению смертности на дорогах и для обеспечения достижения целей Десятилетия ВОЗ был подготовлен Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг.

Несмотря на то, что Казахстан с 2009 года улучшил показатель смертности от ДТП с 30,6 до 14,9 погибших на 100 тыс. населения, это число, по-прежнему, самое большое среди стран Европейского региона и превышает аналогичные показатели таких стран СНГ, как Кыргызстан, Российская Федерация, Таджикистан и Армения.

Настоящая Национальная концепция является выражением политической воли государства и программным документом, определяющим основные направления деятельности, в том числе нормотворческой, всех государственных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Национальная концепция разработана на основе отечественного и зарубежного опыта, Глобального плана, в том числе с использованием исследований Всемирной организации здравоохранения.

3. Анализ ситуации

По данным ВОЗ ДТП на дорогах ежегодно в мире приводят к 1,3 млн. случаев смерти, 25 млн. травм и огромному экономическому бремени, которое может достигать 3% ВВП страны. Всемирный банк оценивает глобальные экономические потери в 500 млрд. долларов ежегодно, или 1,4% от мирового ВВП.

С 2011 по 2015 годы на территории Республики произошло 88 тыс. 814 ДТП, в которых погибло 13 тыс. 894 человек, из них пешеходов более 5 тыс. Ранения получили более 25 тыс. человек.

Экономические потери от ДТП Азиатский банк развития оценивает в 1 052 млрд. тенге или 3,5% ВВП 2012 года .

С учетом же сложившейся тенденции, в случае непринятия системных мер Казахстан до 2022 года может потерять 21 тыс. человек погибшими и 266 тыс. ранеными, что эквивалентно 19% ВВП 2012 года.

Ежегодно на дорогах страны в среднем погибает 160 детей в возрасте до 17 лет.

На сегодняшний день, согласно официальной статистике, наблюдается положительная тенденция: по состоянию на 2015 год уровень смертности снизился до 14,9 на 100 тыс. населения.

По данным ВОЗ половина всех случаев смерти на дорогах мира происходит среди наименее защищенных пользователей дорог - мотоциклистов (23%), пешеходов (22%) и велосипедистов (4%).

В Казахстане в результате ДТП больше всего погибают пассажиры (36,5%), пешеходы (34%), меньше всего сами водители (29,5%), т.е. практически в равных долях.

Ежегодно в стране 226 тыс. граждан получают водительские удостоверения. Обучение происходит в 901 автошколе. В первый год управления механическими ТС 827 выпускниками автошкол совершены ДТП различной тяжести.

Продолжается развитие дорожной инфраструктуры. В 2015 году она состояла из 23,6 тыс. км, из них 1 категории – 1,8 тыс. км, 2 категории – 4,8 тыс. км, 3 категории – 15,2 тыс. км и 4 категории – 1,7 тыс. км.

На реализацию проектов в автодорожной отрасли в рамках Государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы жол» в 2016 году, в том числе из Национального фонда выделены средства на сумму 151,3 млрд. тенге, в том числе на строительство и реконструкцию коридоров: Центр-Юг – 63 млрд. тенге; Центр-Восток – 60,5 млрд. тенге; Центр-Запад – 2 млрд. тенге.

В целом на строительство и реконструкцию дорог за последние 5 лет затрачено 1,8 трлн. тенге, что в 6 раз превышает бюджет Астаны на 2016 год.

Растет автомобилизация страны – по состоянию на 1 января 2016 г. на территории Казахстана зарегистрировано 4,3 млн. механических ТС.

Для сравнения, в 2005 г. автопарк страны составлял 1,6 млн. механических ТС, или почти в 3 раза меньше, чем сегодня.

4. Мировая практика в сфере безопасности дорожного движения

Анализ зарубежного законодательства говорит о том, что правовое регулирование дорожного движения и обеспечения его безопасности в Казахстане в целом соответствует принципам, установленным международными нормативными документами. Законы о дорожном движении, в которых регулируются и вопросы обеспечения его безопасности, действуют в Австрии, Болгарии, Великобритании, Дании, Украине, Белоруссии и Эстонии. В Испании аналогичный документ называется «Основной закон о движении механических транспортных средств и о безопасности дорожного движения».

В Болгарии, Дании, Испании, Украине и Финляндии закон о дорожном движении является единственным законом, регулирующим отношения в этой сфере. В Германии, кроме основного закона «О безопасности дорожного движения», действует Кодекс положений о допуске к дорожному движению.

Законы в виде отдельных актов существуют в Швеции. Они определяют порядок подготовки водителей и изъятия водительских удостоверений; основные требования, касающиеся автошкол; штрафы за нарушение правил стоянки; принудительную эвакуацию транспортных средств; перевозку опасных грузов; штрафы за превышение максимально допустимого веса.

В Эстонии приняты законы в отношении каждого вида транспорта (общественного, грузового и т.д.), а также закон о дорогах. Отдельными законами также регулируются: нарушения норм административного права; страхование на транспорте; ответственность владельцев или администраторов дорог и участников дорожного движения за содержание, эксплуатацию и охрану дорог, а также стоянку транспортных средств.

Некоторые страны ограничились принятием только ПДД. Причем обычно они не составляют единого правового акта. Отдельно регулируются правила нанесения дорожной разметки, ис-

пользования дорожных знаков, применения закона о механических транспортных средствах (Австрия); правила регистрации автомобилей и связанная с этим учетная документация, техосмотр, световое регулирование, нанесение дорожной разметки, дорожное строительство, вопросы пересечения дорог, процедура допуска к движению автомобилей большой грузоподъемности и габаритных размеров (Болгария); правила регистрации механических транспортных средств, их оборудования, выдачи водительских удостоверений, подготовки водителей (отдельно для каждой категории, здесь же содержатся санкции по отношению к инструкторам по вождению); отдельно действует акт о дорожных знаках и сигналах (Дания).

Определенный интерес представляет нормативная правовая система в сфере безопасности дорожного движения Франции. Главенствующими документами здесь являются ПДД, Правила содержания и технического обслуживания автодорог, ведомственная инструкция по дорожным знакам и сигналам и Уголовный кодекс. Они подразделяются на законодательную и регламентирующую части, а также содержат комплекс положений, регулирующих все вопросы, связанные с дорожным движением.

В некоторых странах, таких как Азербайджан, Италия, Китай, Турция и Япония, ПДД входят составной частью в законы о дорожном движении. В других странах, таких как Великобритания, Венгрия, Германия, Индия, Ирландия, Индонезия, Латвия, Литва и Эстония, наряду с законами о дорожном движении имеются отдельно и ПДД.

Казахстаном ратифицирован ряд международных актов:

1. Европейское соглашение от 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ);
2. Соглашение от 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колёсных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колёсных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний;
3. Конвенция о дорожном движении от 1968 года;
4. Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 1968 года;

5. Европейское соглашение от 1970 года, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР);

6. Европейское соглашение от 1975 года о международных автомагистралях (СМА);

7. Соглашение от 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колёсных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров и т.д.

При реализации Концепции будет внедрен следующий опыт стран ОЭСР:

1) введение психолога в штат автошколы для адаптации водителя к дорожной среде и выявления психологических расстройств и отклонений, относящихся к противопоказаниям к управлению автотранспорта;

2) внедрение нового стандарта оформления ДТП – Европротокола, в целях уменьшения сроков регулирования страховых случаев, сокращения числа судебных разбирательств, упрощения процедуры возмещения ущерба потерпевшим в ДТП;

3) эффективная программа управления скоростным режимом, включающая в себя следующие элементы:

- ограничение лимита скорости в городской зоне до 50 км/ч, а для территорий, где подвергаются риску уязвимые пользователи дорог, рекомендуемая создание зон с ограничением до 30 км/ч;

- инфраструктурные улучшения с созданием безопасных «интуитивно понятных» дорог, где конструкция, разметка и оформление дороги обеспечивают непрерывные визуальные указания по выбору безопасной скорости, а также делают превышение скорости неудобным;

- обеспечение достаточного уровня традиционного и автоматического (электронного) контроля скорости, с использованием мобильных камер и секционного контроля скорости (замер средней скорости на определенном отрезке дороги);

4) включение в планировку проектируемой, строящейся и используемой дорожной сети и отдельных дорог приемов снижения интенсивности движения автомобильного транспорта, т.н. «успокоения движения», сочетающих в себе технические и архитектурно-планировочные решения;

5) оснащение на первоначальном этапе общественного и перевозящего опасные грузы транспорта электронными ограничителями скорости для обратной связи с водителем или для принудительного ограничения скорости автомобиля;

6) использования световозвращающих материалов и защитных покрытий (одежды, элементов одежды) – в целях повышения уровня видимости и заметности участников дорожного движения за счет увеличения расстояния до момента их обнаружения;

7) повышение надежности законодательных гарантий безопасности перевозок детей специальным транспортом, включая введение обязанности водителей проходить специальное тестирование с целью подтверждения права на вождение школьных автобусов, предоставление возможности пользоваться выделенными полосами для общественного транспорта;

8) включение в законодательство об образовании и соответствующие технические регламенты обязанности образовательных организаций вести паспорт дорожной безопасности образовательной организации, содержащий сведения об организации дорожного движения вблизи территории детского сада, школы, колледжа и т.п. (включая план-схему района, в котором расположены детский сад, школа или колледж, с обозначением путей движения транспортных средств, размещения соответствующих технических средств и расположения парковочных мест, а также маршрутов, по которым следуют дети в школу и из школы домой);

9) внедрение практики проведения сплошных проверок, с привлечением сотрудников медицинских учреждений и представителей СМИ;

10) применение на системной основе аудита безопасности дорожного движения для учета человеческого, а также природных и техногенных факторов при проектировании, строительстве и эксплуатации дорожной сети и отдельных дорог;

11) переход на групповое перемещение на общественном транспорте или применение немоторизованных видов транспорта - велосипедов, либо пешие передвижения для снижения плотности трафика;

12) использование Системы управления рисками в отношении всех элементов, влияющих на дорожную безопасность (человек, дорога и транспорт);

13) обеспечение дополнительного финансирования текущего содержания дорожной сети путем учреждения дорожных фондов, пополняемых платежами в сфере автомобильного транспорта и неналоговыми поступлениями.

5. Цель и задачи Концепции

Цель Концепции: координация усилий как государственного, так и неправительственного сектора, позволяющая к 2020 году снизить смертность от ДТП до 6 человек на 100 тыс. населения.

Задачи Концепции:

1) Минимизировать влияние человеческого фактора на безопасность дорожного движения, добиться неукоснительного исполнения правил дорожного движения.

2) Построить и модернизировать дорожную инфраструктуру, способную не допустить или снизить тяжесть последствий от дорожно-транспортного происшествия.

3) Добиться соответствия отечественного автопарка международным стандартам безопасности.

4) Усовершенствовать поставарийные процедуры, направленные на минимизацию последствий.

Реализация Концепции строится на следующих основных принципах:

1) Приоритет ценности человеческой жизни над экономическими интересами. Учет факторов уязвимости человеческого организма перед транспортными средствами.

2) Создание благоприятной и безопасной для человека среды в населенных пунктах.

3) Соблюдение паритета интересов всех участников дорожного движения.

4) Участие гражданского общества в обеспечении безопасности дорожного движения (в т.ч. воспитание «нулевой терпимости»).

5) Неотвратимость и солидарность ответственности всех субъектов дорожной безопасности.

6) Комплексность подхода к решениям проблем дорожной безопасности. Использование прогнозно-аналитических методов.

7) Консолидация усилий государственных и неправительственных организаций по достижению целей Национальной концепции и сотрудничество с международными организациями.

8) Обеспечение достоверности и объективности статистики дорожно-транспортных происшествий.

9) Внедрение оценки воздействия и аудита на всех этапах проектирования – строительства – эксплуатации объектов дорожной инфраструктуры.

10) Эффективность системы управления рисками. Переход от индивидуального автотранспорта к новым более устойчивым видам передвижения (общественный транспорт, немоторизированные передвижения).

11) Качественность и своевременность оказания медицинской помощи пострадавшим при ДТП.

12) Внедрение информационных технологий и интеллектуальных систем.

6. Механизмы реализации Концепции

Для достижения целей и задач Концепции будет реализована работа в следующих направлениях.

Первое. Человеческий фактор

Реализация комплекса законодательных, образовательно-воспитательных и организационно-технических мер, направленных на уменьшение роли человека в совершении ДТП: воспитание культуры поведения на дороге, повышение качества обучения водителей, формирование безопасной пешеходной инфраструктуры, обеспечение безопасности детей и подростков.

Второе. Дорожная инфраструктура

Обеспечение безопасности в технических регламентах в сфере строительства, модернизации и эксплуатации автомобильных дорог, путем внедрения системы аудита безопасности нормативной, проектной и эксплуатационной документации, инспектирование дорожной инфраструктуры и использование СУР.

Третье. Транспортные средства

В целях обновления автомобильного парка предусмотреть введение механизмов, в т.ч. налоговых, направленных на уменьшение количества старых автомобилей и улучшение его технического состояния. Внедрение концептуальных подходов стимулирования использования общественного транспорта и других альтернатив-

ных способов передвижения (пешая ходьба). Расширение использования интеллектуальных транспортных систем.

Четвертое. Поставарийные процедуры

В целях совершенствования необходимых процедур упростить регламентацию поведения водителей после совершения ДТП, ввести обязательность получения навыков парамедика, передать все функции по оказанию медицинской помощи пострадавшим при ДТП в систему здравоохранения, разработать для водителей методики фиксации следов и вещных объектов после ДТП.

Пятое. Координация взаимодействия. Уполномоченный по дорожной безопасности.

С целью достижения оптимального уровня координации между всеми субъектами обеспечения дорожной безопасности внедрить институт Уполномоченного по дорожной безопасности, назначаемого и подотчетного Президенту Республики Казахстан.

7. Ожидаемые результаты

1. Разработка и внедрение СУР в поведении водителей. Система будет влиять на стоимость страховки и периодичность проверки знаний ПДД, а также на управление определенными видами транспорта и т.д. Это, в свою очередь, будет дисциплинировать водителей, стимулировать их к более четкому соблюдению правил дорожного движения.

2. Создание дорожного фонда. Именно из таких фондов, пополняемых за счет транспортного налога, штрафов за нарушения ПДД, платы за проезд, в том числе тяжеловесного и негабаритного транспорта и т.д., будет обеспечиваться дополнительное финансирование текущего содержания дорожной сети. Это позволит ослабить нагрузку на местные и республиканский бюджеты, содержать в порядке дорожную инфраструктуру, своевременно производить ремонт дорожного полотна и т.д.

3. Введение рейтинговой оценки деятельности автошкол. Такая система повысит требования к преподавателям/инструкторам) автошкол, к самому процессу преподавания и уровню знаний курсантов, что в конечном итоге улучшит качество обучения водителей.

4. Модернизирование дорожной инфраструктуры. Наличие освещения, светофоров, зон «успокоения движения», использова-

ние кольцевого движения позволят снизить количество ДТП, особенно с тяжкими последствиями.

5. Упрощение процедуры оформления ДТП в соответствии с лучшей мировой практикой. Введение европротокола предотвратит возникновение автомобильных «пробок»; сократит время на оформление материалов ДТП; упростит процедуры получения страховых выплат; снизит нагрузку на полицию и административные суды.

6. Усовершенствование поставарийных процедур, направленных на минимизацию последствий ДТП. Упрощение регламентации поставарийного поведения до одного действия – звонка в службу экстренного вызова, вместо 10, которые обязан выполнить водитель, попавший в ДТП, предотвратят совершение им необдуманных шагов, могущих повлечь серьезные последствия.

7. Внедрение международной системы оценки безопасности дорожной инфраструктуры EuroRAP и IRAP, что позволит идентифицировать аварийно-опасные участки и определить необходимые инвестиции для локализации данных зон.

8. Развитие немоторизованных видов передвижения (велотранспорта, пешего хождения) в Казахстане на уровне мировых стандартов приведет к снижению дорожного трафика и нагрузки на автодороги, будет способствовать ведению здорового образа жизни.

Перечень НПА

КОАП, О дорожном движении, ПДД, Об образовании, Кодекс о здоровье народа и системе здравоохранения, Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств.

Байжанов У.С.

**«Сәтті сапар!»
Актуальные вопросы
безопасности дорожного движения**

Научно-практическое издание

Подписано в печать 24.05.2017. Формат 60х84/16.
Усл. печ. л. 9,06. Тираж 100 экз. Заказ № 87.

Отпечатано в типографии Академии правоохранительных органов
при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан
с. Косшы, ул. Республики, 16