

Кому: Начальнику департамента полиции области Абай

От: Руководителя отдела контроля фармацевтической деятельности и мониторинга цен на лекарственные средства и медицинские изделия Департамента Комитета медицинского и фармацевтического контроля Министерства здравоохранения Республики Казахстан по области Абай Нургалиевой Валерии Сергеевны

Дата: 10.10.2024 год

Тема: Проблема безопасности пешеходов на проезжей части дороге и влияющие факторы на дорожно-транспортные происшествия.

Аналитическая записка

По данным Министерства внутренних дел, ежегодно в стране в дорожно-транспортных происшествиях (далее - ДТП) погибают более 2 тыс. человек, свыше 19 тысяч получают увечья и это невосполнимые потери. За последние четыре года ежегодно в результате аварий погибло в среднем более 2 200 наших граждан. Еще более 17 тысяч человек получили травмы различной степени тяжести. К декабрю 2023 года произошло 13 207 ДТП, в которых погибли 2226 человек и пострадали 16 284. С 2020 года число погибших и пострадавших ежегодно только растет, что не может не вызывать тревогу.

В МВД считают, что одной из основных причин дорожных аварий является низкая дисциплина водителей. За 2023 год полицией было пресечено свыше 8,2 миллиона нарушений правил дорожного движения из них оштрафованы более 293,5 тысячи пешеходов. С участием пешеходов произошло 36 процентов всех ДТП, на них также приходится 24 процента от всех погибших и 26 процентов от получивших травмы [2].

По данным портала органов правовой статистики и специальных учетов: "Правовая статистика, дорожно - транспортные происшествия" в разрезе по области Абай по ДТП с 2022 -2024 год наметился рост, если в 2022 году из общего количества ДТП -73, из них наезд на пешехода -21, в 2023 году - 599 ДТП, из них наезд на пешехода- 223, сначала 2024 года - 794 ДТП, из них 252 наезда на пешехода [1].

То есть мы видим рост ДТП и проанализировав по видам, рост наездов на пешехода в том числе.

На рост дорожно-транспортных происшествий повлиял ряд факторов:

- увеличение численности области, в связи с ее созданием;
- рост количества автомобилей;
- состояние инфраструктуры;
- дисциплина водителей;
- невнимательность пешеходов.

Также как известно долгое время имеются проблемы с пешеходными переходами, а именно не регулируемые пешеходные переходы на опасных участках дорог.

На сегодняшний день в области самая страшная проблема пешеходов - это наезд на пешехода. В наездах на пешеходов бывают виноваты обе стороны: пешеход виноват в том, что по правилам дорожного движения (*далее-ПДД*) не убедился в безопасности перехода, даже если он переходит на регулируемом пешеходе. Водитель виноват, что не уступил дорогу пешеходу в случае, когда обязан был это сделать. Виной данных ДТП это низкая культура вождения и низкий уровень обучения ПДД. В городах и других населенных пунктах аварии происходят чаще, так как в них много перекрестков, которые являются потенциальными и реальными конфликтными точками и очагами ДТП, пешеходные переходы находятся зачастую не там, где они нужны, а там, где положено по стандарту. В результате пешеходы вынуждены нарушать ПДД.

Отсутствие либо недостаток освещения также могут стать причиной смертельного ДТП. На примере г.Семей многополосная дорога по улице Ш.Каржаубайулы в местах совсем отсутствует освещение, участки дороги опасны для пешеходных переходов, так как в основном переходы не регулируемые, также с высокой разрешенной скоростью 60 км/час, с ограниченной скоростью 40 км/час только на небольших участках дороги данной улицы, а улица весьма протяженная и захватывает многочисленное пересечение улиц и районов города. Касательно данных дорог в г.Семей их несколько по которым перегоняют автомобили между странами и городами, так как объездной дороги нет, в связи с чем "такие машины" участники ДТП, в том числе наезды на пешеходы, и по статистике это наезды на пешеходы со смертельным исходом, так как автомобили грузовые. На примере улица Бозтаева г.Семей, также многополосная дорога имеющая большинство не регулируемых пешеходных переходов, также с высокой разрешенной скоростью 60 км/час, буквально не давно произошло ДТП со летальным исходом, в данном ДТП участник это водитель грузового автомобиля и пешеход переходящий по разметке не регулируемого пешеходного перехода. По данной улице, прозванной местными жителями "дорогой смерти" участились наезды на пешеходов со смертельным исходом [3].

Смотрев на сегодняшнюю ситуацию в условиях пробок на дорогах и дефицита финансовых средств, всё же защитить пешехода на дороге нужно и необходимо делать это уже сегодня! Тем самым предупредить

ДТП. Пешеходы - большая часть городского населения, их интересы имеют приоритет при планировании развития дорожной сети.

Города, созданные изначально для человека, превращаются в города для автомобилей.

Причины травматизма пешеходов на дорогах это факторы:

1.Связанные с условиями передвижения пешеходов по проезжей части:

- использование нерегулируемых пешеходных переходов на многополосных дорогах, которые не позволяют водителям из второй и третьей полосы увидеть пешехода, вступившего на разметку;
- отсутствие у пешеходных переходов элементов активной безопасности для принудительного снижения скорости движения автомобилей при подъезде к пешеходному переходу - с помощью искусственных неровностей и повышения уровня разметки над уровнем проезжей части;
- превышение показателей интенсивности транспортных потоков для многих нерегулируемых и регулируемых наземных пешеходных переходов, что требует строительства регулируемых или подземных (надземных) пешеходных переходов;
- плохую видимость знаков «пешеходный переход» и разметки «зебра» и плохую видимость пешехода водителем в темное время суток - из-за отсутствия дополнительного освещения либо вообще его отсутствия около зоны перехода, плохого обзора дороги;
- недостаточность безопасных пешеходных переходов , что является основной причиной перехода проезжей части в неустановленном месте, отсутствие визуальной информации о месте расположения ближайшего пешеходного перехода;
- отсутствие тротуаров и пешеходных дорожек, что вынуждает пешеходов идти по проезжей части;
- недостаточное применение пешеходных ограждений в местах дорог, опасных для их перехода пешеходами;
- отсутствие информационных указателей для пешеходов о ближайшем пешеходном переходе.

2.Связанные с культурой, воспитанием, с законодательным исполнением требований ПДД:

- неблагоприятная атмосфера взаимоотношений на дороге, сложившаяся между участниками дорожного движения,

которая проявляется в том, что водители не склонны прощать другим ошибки, помогать в затруднениях, воспринимают других участников дорожного движения как соперников в соревновании, не сразу уступают, если не имеют преимущества в движении и совершенно не готовы уступить, если по «Правилам дорожного движения» они имеют преимущество. Это относится, в основном, к водителям, но, иногда - к пешеходам. Например, часто пешеходы вступают на «зебру», не задумываясь о том, что водитель уже очень близко от перехода и вынужден резко тормозить, чтобы пропустить пешехода;

- практическая безнаказанность за нарушение водителем правил проезда регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов из-за отсутствия технических средств видеофиксации нарушений проезда пешеходных переходов, и реальной загруженности полицейских – сотрудников ;
- неправильная оценка пешеходами своей собственной видимости на дороге водителями автомобилей, невнимательность, неправильная оценка возможности автомобиля затормозить, что приводит к неожиданным выходам пешехода на проезжую часть из-за стоящих транспортных средств, сооружений, деревьев, игре на проезжей части, что приводит к ДТП;
- возможность для водителя избежать "адекватного" наказания либо оплатив штраф в небольшом размере не уступив переходу пешехода и совершать дальше данное нарушение, пункт 1,2 статья 600 Кодекса Республики Казахстан от 5 июля 2014 года № 235-V ЗРК "Об административных правонарушениях" (далее - КОАП):
*1. Невыполнение требований правил дорожного движения уступить дорогу пешеходам или иным участникам дорожного движения, за исключением водителей транспортных средств, пользующихся преимуществом в движении, –
влечет штраф в размере десяти месячных расчетных показателей.*
*Действие, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное повторно в течение года после наложения административного взыскания, –
влечет штраф в размере пятнадцати месячных расчетных показателей [4];*
- отсутствие социальной рекламы и образовательных программ в игровой и развлекательной форме для детей, недостаточность наружной рекламы на улицах по проблематике безопасного передвижения по дорогам.

Исходя из принципа равного учета интересов участников дорожного движения, пешеход имеет такое же право на безопасное и быстрое передвижение по улицам, как и водитель автомобиля.

Экономия времени водителей за счет повышения рисков для жизни пешеходов - недопустима.

Если будут в непосредственной близости от перекрестка организованы регулируемые пешеходные переходы - их потребуется от двух до четырех – на каждой дороге, ведущей от перекрестка. Тогда в этом случае водителям снова придется терять время - на пропуск пешеходов и, очевидно, что эффект такого решения будет отрицательным.

В связи с ростом наездов на пешеходов, нерегулируемые пешеходные переходы – места повышенной опасности для пешеходов, именно на них были сбиты большая часть пешеходов из попавших в ДТП.

Нужно ликвидировать опасные для пешеходов переходы на многополосных дорогах, однако взамен должны обустроиваться регулируемые пешеходные переходы, как известно не требует больших затрат в сравнении со строительством подземных или надземных переходов.

По мнению специалиста по транспорту Urban Forum Kazakhstan Романа Барабанова в городах и странах, где стремятся снизить смертность и травматизм в авариях, выставляют приоритеты в создании и финансировании инфраструктуры в таком порядке:

1. Пешеходы и маломобильные группы населения.
2. Велоинфраструктура.
3. Общественный транспорт.
4. Все остальные виды транспорта.

По мнению эксперта, в нашей стране также необходимо закрепить эти приоритеты в законах и стратегиях, так как была поставлена задача по достижению Целей устойчивого развития (ЦУР) ООН, и она является национальным приоритетом. Снижение смертности в ДТП соответствует четырем целям ООН.

После выставления приоритетов необходимо снизить скорость движения и изменить стандарты. При этом не обязательно придумывать что-то новое, можно адаптировать стандарты из таких стран-лидеров в сфере безопасности дорожного движения, как Швеция (родина Vision Zero), Нидерланды, Швейцария.

Кроме того, для разработки более эффективных конкретных мер важен максимальный набор данных о каждом ДТП, открытые геоданные, доступные для скачивания в открытом доступе, тогда институты, страховые компании и независимые эксперты смогут предложить свои меры [2].

Предложения по повышению безопасности пешеходов на дорогах:

1. Оборудовать пешеходные переходы камерами видеофиксации проезда транспортного средства .
2. Ввести ограничения разрешенной скорости при приближении к пешеходным переходам, где зафиксированы наезды на пешеходов, до 40 км/час.
3. Устанавливать на опасных участках проезжей части до пешеходного перехода искусственные неровности, создающие неудобства при проезде на скорости более 40-50 км/час .
4. Поднять уровень дороги, где расположен пешеходный переход с нанесенной разметкой «зебра», на 4 см. над уровнем остальной проезжей части, с плавным переходом к проезжей части, что обеспечит лучшую видимость разметки и заставит водителя дополнительно снижать скорость.
5. Улучшить состояние освещения дорог, пешеходные переходы обеспечить дополнительным освещением в вечернее и ночное время.
6. Внести изменения в КОАП РК: повысить штрафы за нарушения по статье 600 КОАП РК, учитывая особую потенциальную опасность для пешехода данного нарушения правил дорожного движения.
7. Заменить нерегулируемые пешеходные переходы на многополосных дорогах, где происходят наезды на пешеходов, на регулируемые пешеходные переходы, надземные пешеходные переходы.
8. Предусматривать при проектировании и строительстве дорог в населенных пунктах пешеходные ограждения в местах, где запрещен переход, но около дорог имеются общественно значимые объекты инфраструктуры, чтобы снизить мотивацию пешехода перейти дорогу в неполюженном месте. Предусмотреть дооборудование действующих дорог пешеходными ограждениями.
9. Рассмотреть о изменении СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги» п. 5.4.10: «Пешеходные переходы через автомобильные дороги в населенных пунктах располагают через 200-300 м», на

максимальное расстояние между пешеходными переходами в населенных пунктах - от 120 до 150 метров, учитывая, что переход дороги в неполюженном месте пешеходов, становится причиной нарушения правил перехода дороги так как является отсутствием поблизости пешеходного перехода [5].

10. Увеличить в классах школ количество учебных часов по безопасности дорожного движения для практических занятий в игровой форме, еженедельно. Также проводить напоминания студентам колледжей и высших образовательных учреждений и разместить рекламы в общественных местах и около дорог о безопасности дорожного движения.
11. Проанализировать и выявить все участки дорог с происходящими ДТП, а именно наезды на пешеходов и предпринять меры на снижение количества случаев наездов на пешеходов, либо исключения случаев наездов на пешеходов, не уступив им дорогу в положенном месте.

Список использованных материалов:

1. Портал органов правовой статистики и специальных учетов: "Правовая статистика" - " Дорожно - транспортные происшествия": <https://qamqor.gov.kz/> .
2. "Пешеходы, водители или полиция? Кто виноват в беспорядке на дорогах и что с этим делать".TENGRİ NEWS, корреспондент Святослав Антонов: <https://tengrinews.kz/article/peshehodyi-voditeli-politsiya-vinovat-besporyadke-dorogah-2307/> .
3. "Новая жертва дороги смерти " общественно-политическая газета Казахстана "Время", корреспондент Милана Гузеева: <https://time.kz/articles/risk/2024/10/09/novaya-zhertva-dorogi-smerti> .
4. Кодекс Республики Казахстан от 5 июля 2014 года № 235-V ЗРК "Об административных правонарушениях".
5. Единый государственный фонд нормативных технических документов.Казахстанский институт стандартизации и метрологии. "Автомобильные дороги": [СП РК 3.03-101-2013](#).