

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ПАРЛАМЕНТІ МӘЖІЛІСІНІҢ

Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т

МАЖИЛИСА ПАРЛАМЕНТА
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Нұр-Сұлтан, Парламент Мәжілісі
20 ___ ЖЫЛҒЫ « ___ » _____
№ _____

010000, Нур-Султан, Мажилис Парламента
« ___ » _____ 20 ___ года

Оглашен 10.03.2021 г.

**Премьер-Министру
Республики Казахстан
Мамину А.У.**

Депутатский запрос

Уважаемый Аскар Узакпаевич!

Депутатский запрос фракции «Народной партии Казахстана» касается вопросов обеспечения безопасности дорожного движения.

Не редко средства массовой информации сообщают о дорожно-транспортных происшествиях с дорог страны, в том числе со смертельным исходом, и это вызывает особую обеспокоенность.

Только за начало марта т.г. произошло ряд ДТП, в том числе со смертельным исходом.

Если за 2019 год произошло 16 614 ДТП, в которых ранено - 22 180 человека, 46,1 % которых госпитализировано - это 9 818 человек, (несовершеннолетние 4 076 человек из числа раненых составляют 18,4%). Погибло в ДТП - 2 405 человек, из которых 10,2% - 245 несовершеннолетних.

За аналогичный период 12 месяцев 2020 года, произошло 13 515 ДТП, в которых ранено 17 844 человека, госпитализировано почти половина 43,7 % - 7 787 человек. Общее число погибших в ДТП – 1 997 человек. Несовершеннолетних пострадало 2 956, а это 16,6%, а погибло 184 несовершеннолетних.

Эти цифры по своему размеру почти сопоставимы с потерями страны от коронавируса. (В Казахстане от коронавируса с марта по декабрь 2020 года умерли 2 284 человека. От пневмонии с признаками коронавируса с августа по декабрь скончались 503 человека.)

В отличие от пандемии которая коснулась Казахстана в 2020 году, потери в ДТП происходят ежедневно и на протяжении десятилетий. С этим нужно что то делать.

По количеству произошедших ДТП в этой печальной статистике имеется постоянный лидер, город Алматы и Алматинская область, на которые суммарно приходится почти 40% всех ДТП.

По данным Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры РК в республике за последние годы наметилась определенная тенденция к снижению данной категории происшествий. Но эти цифры все еще остаются высокими и требуют снижения.

Так, по расчетам ВОЗ лучшие страны имеют показатель три смерти, а худшие страны порядка 40 на 100 тысяч населения. Реализованная в Швеции стратегия «Vision Zero», выдвигающая принцип «нулевой терпимости» к смертям на дорогах, позволила ей достигнуть одного из самых низких в Европе показателей смертности от дорожно-транспортных происшествий.

Казахстан в настоящее время имеет показатель около 10,5 смертей на 100 тысяч населения.

Основная масса дорожных происшествий происходят в населенных пунктах, так за 2020 год совершено 10 080 ДТП, что составляет 74,6% от общего количества (за 2019 год – 12 686 ДТП).

Как показывает статистика, смертность из-за столкновений автотранспортных средств, в том числе попутных и боковых составляет 36% от общего числа погибших и занимает первое место по количеству летальных случаев. Далее ДТП, связанные с наездами на пешеходов, а это около 30%. На долю указанных двух видов ДТП приходится более половины (65%, или 1298 человек) от всех погибших.

Причины аварий на дорогах могут быть разными, как плохие погодные условия, невнимательность водителя и вождение в нетрезвом виде, игнорирование ремней безопасности, техническое состояние транспортного средства, а также переход пешехода не в положенном месте. Но, самая распространенная в стране – это несоблюдение скоростного режима. *Из-за превышения скорости, установленной Правилами дорожного движения или дорожными знаками, совершено 3732 ДТП или 27,6% от общего количества ДТП.*

По рекомендациям международных экспертов снижение скорости движения в среднем на 5% может привести к 20% сокращению количества ДТП со смертельным исходом.

Для разработки эффективных мер профилактики аварийности на транспорте важно выяснение обстоятельств нарушения правил дорожного движения, т.е. поиск ответа, почему водитель или пешеход нарушили эти правила, и какие причины побудили их пойти на такое нарушение.

К большому сожалению хочется признать, что в настоящее время не малое место в череде ДТП имеют случаи с невнимательностью и нарушением правил дорожного движения пешеходами, а именно хождение по проезжей части в наушниках и увлеченное «местонахождение» в смартфоне при пересечении дороги. В таких ситуациях больше всего страдают наши дети.

Ранее проведенные исследования респондентов в возрасте от 15 до 25 лет и выше, обучающихся в школах, колледжах, институтах, университетах и академиях показали, что только 41,2% знакомы с правилами дорожного движения, 34,2% знают только некоторые пункты правил, 10,4% плохо знают, не знают правила 8,8% опрошенных, а 5,4% вообще не ответили на вопрос. Изучением правил дорожного движения самостоятельно занималось 18,5%, ознакомили родители - 29,2 %, изучение правил в школах меньше трети опрошиваемых - 31,5%.

Развитие необходимой пешеходной инфраструктуры может обеспечить надлежащую безопасность для всех участников дорожного движения, а проводимая работа с подрастающим поколением образовательно-просветительского, культурно-воспитательного характера позволит повысить уровень безопасности на дороге.

Рассмотрим еще один фактор, влияющий на безопасность, это состояние дорожной инфраструктуры.

Принятие комплексных мер по развитию инфраструктуры дорог позволяет снизить % аварийности, травматизма и фатальных исходов.

По информации energurgom.kz Казахстан в 2019 году в рейтинге стран по качеству дорог занял лишь 93 место из 141. В рейтинге оценивалось качество дорожного покрытия по всей территории страны, вне зависимости от того, насколько нагружены или задействованы те или иные участки дороги. Максимальная оценка, которая может присуждаться в рейтинге — 7.0, минимальная — 1.0. Средний показатель за 2019 год составил 4.07. В ТОП-3 стран по самому высокому качеству дорог вошли Сингапур, Нидерланды и Швейцария. Из стран СНГ на 92 месте – Армения, на 99 Россия, 112 – Кыргызстан и на 118 Украина.

Зависимость количества ДТП от состояния дорог бесспорна.

На сегодняшний день в Казахстане почти 25 тысяч километров дорог республиканского значения, 4 участка из которых платные (*протяженностью 682 км*).

Во всем мире на загородные двухполосные дороги обычного типа, имеющие низкие стандарты, чем скоростные магистрали, приходится более половины всех ДТП. Сама конструкция «двухполосок» способна значительно усиливать влияние факторов, провоцирующих аварию. Именно на подобных дорогах такие факторы, как превышение скорости, опасный обгон, гетерогенность и невнимательность участников дорожного движения, ограниченный обзор, различные препятствия на дороге и другие, наиболее полно выражают свою отрицательную роль и приводят к серьезным трагическим последствиям. В том числе аварии связанные с вылетом машины с дороги. Лобовые столкновения представляют собой одну их наиболее тяжелых дорожных проблем на дорогах местного значения.

Во-первых, значительная часть этих дорог изначально были в плохом состоянии из-за не соблюдения минимальных стандартов строительства дорог. В их ряду можно назвать использование некачественных материалов, грубые нарушения технологий строительства дорог, приводящих к быстрому выходу

дорог из строя. Сюда же относится не соблюдение требований по ширине, ровности, разметке, освещению, устройству придорожных знаков и объектов. Во-вторых, в силу того, что эти дороги связывают различные населенные пункты с районными и областными центрами, обеспечивая жизнедеятельность сельского населения, по ним осуществляются наиболее частые, хаотичные частные перевозки пассажиров и грузов.

Помимо этого нужно учесть, что на дорогах местного значения слабо осуществляется контроль за соблюдением ПДД, т. к. на них практически нет современных электронных средств контроля.

Кроме этого, нередко дорожные знаки установлены на плохо видимых участках или частично скрыты посторонними предметами (свисающими ветвями деревьев, заборами, столбами освещения, билбордами и т.п.). Нередко можно заметить, что таблоиды (а также другие светящиеся объекты у дорог) излучают схожие со светофорами цвета, вводя в заблуждение участников движения.

В 2021 году еще 18 трасс будет платными, а до 2024 года планируется довести протяженность до 11 тысяч километров.

Несомненно, платные дороги предполагают преимущества, как придорожный сервис, хорошее дорожное покрытие, своевременную расчистку и т.д. Автомобилисты вправе требовать для себя лучшие и безопасные условия.

Вместе с тем, несвоевременное выполнение правил содержания автодорог, обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспортных средств, служило дополнительной причиной происходящих ДТП.

Создание комфортных и безопасных условий для жизни граждан одно из направлений в программе Народной партии Казахстана, и в этой связи имеется ряд предложений:

Чтобы вежливое и доброжелательное отношение всех участников дорожного движения друг к другу стало, в конечном итоге, общепринятой социальной нормой поведения, необходимо продолжить активную и целенаправленную работу государственными и общественными органам, предприятиями и организациями по повышению правового сознания и правовой культуры граждан, их воспитанию в духе неукоснительного соблюдения ими правил дорожного движения. Необходимую работу нужно проводить на постоянной основе и не ограничиваться формальным проведением ряда мероприятий с периодичностью несколько раз в год, особое внимание уделить в этом вопросе подрастающему поколению.

Для снижения последствий, вероятности инвалидности и страдания выживших в дорожно-транспортных происшествиях, повысить качество и оперативность медицинской помощи пострадавшим.

В целях профилактики и повышения уровня безопасности дорожного движения считаем необходимым установить приборы освещения и контроля скорости на особо аварийных участках автомобильных дорог. Особое внимание обратить на дороги районного и областного значения.

Для снижения ДТП с участием пешеходов, в населенных пунктах увеличить количество надземных и подземных пешеходных переходов соответствующим современным требованиям безопасности, установить приборы освещения и контроля скорости на особо аварийных участках автомобильных дорог.

Существует ряд вопросов, решение которых позволит дополнительно повысить безопасность дорожного движения и снизить аварийность на дорогах:

Как продолжается работа по дальнейшей гармонизации отечественного законодательства с международными нормами в области безопасности дорожного движения? В частности, в законодательстве, правоприменительной практике в качестве необходимости обеспечения безусловного равенства прав, обязанностей и ответственности водителей, пешеходов, и всех других участников дорожного движения?

Какие в настоящий момент разработаны меры по снижению детской смертности на дорогах и как они реализовываются?

Как проводится анализ причин побудивших участников дорожного движения пойти на нарушения и как на этой основе проводится разработка эффективных мер профилактики аварийности на транспорте?

Какие достигнуты результаты в развитии и продвижении в Казахстане стратегии «Vision Zero», принципа «нулевой терпимости» к смертям на дорогах?

Какие меры применяются для снижения количества ДТП и летальных исходов, с учетом анализа статистических данных ситуации повышенной аварийности регионов?

На каком этапе находится оцифровка дорог и какие конкретные результаты позволило это получить?

Какие положительные изменения в качестве построенных дорог благодаря этой работе было достигнуто и как это повлияло на безопасность дорожного движения?

Просим Вас рассмотреть данный депутатский запрос и представить ответ в установленные законодательством сроки.

С уважением,

**Депутаты фракции
«Народной партии Казахстана»**

**С.Н. Решетников
Ж.А. Ахметбеков
Ф.К. Каменов
А.О. Конуров
Г.З. Кулахметов
А.А. Милютин
А.М. Паяев**

А.А. Скакова
Е.В. Смайлов
И.В. Смирнова

Исп. С.Максут
т.74-67-82