

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ДОКЛАД

**Уполномоченного по правам человека в
Омской области**

**«О соблюдении прав граждан при
обеспечении безопасности дорожного
движения»**

2011 г.

Данный специальный доклад подготовлен в соответствии с пунктом 3 статьи 14 Закона Омской области от 6 июня 2007 г. № 921-ОЗ «Об Уполномоченном Омской области по правам человека».

Доклад составлен на основе обобщения итогов рассмотрения поступивших к Уполномоченному Омской области по правам человека обращений граждан, изучения информации, поступившей из Администрации г. Омска, материалов, предоставленных Управлением ГИБДД полиции УМВД России по Омской области, мониторинга сообщений в средствах массовой информации, включая Интернет-ресурсы, а также анализа законодательства по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Введение

11 мая 2011 года в Российской Федерации началась реализация масштабной международной программы «Десятилетие действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения».

Согласно данным экспертов, в мире на дорогах ежегодно гибнет более миллиона человек, каждый пятый из них – ребенок. Свыше 50 миллионов получают травмы и увечья. С учетом этого международное сообщество приняло решение о выработке общей стратегии и совместных мерах по повышению безопасности на автомобильных дорогах. Цель программы – стабилизировать и сократить прогнозируемый уровень смертности на дорогах во всем мире.

В нашем государстве пик числа дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) пришелся на 2004 год, когда в результате автоаварий погибло 34,5 тыс. человек. В Омской области в 2004 году произошло 3,2 тыс. ДТП, в которых 373 человека погибли и 3809 получили различные травмы.

В последующие годы наметилась устойчивая тенденция к снижению этого трагического показателя. В частности, в 2010 году, по данным Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, число погибших составило 26,5 тыс. человек. А в целом, как сообщалось в мае 2011 года «Российской газетой», динамика сокращения числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий за период с 2004 г. по 2010 г. в нашей стране составила 23 процента. На ближайшее же десятилетие поставлена задача - добиться значительного снижения смертности к уровню 2010 года.

Какими бы кощунственными не казались такие прогнозы, следует все же учитывать, что любая деятельность, связанная с повышенной опасностью для окружающих, а именно к ней относится использование транспортных средств, создает риски, при которых может наступить причинение вреда жизни и здоровью людей. Именно поэтому государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения имеет огромное значение.

Статья 20 Конституции Российской Федерации провозглашает право граждан на жизнь. Указанное право принадлежит каждому от рождения, является универсальным и неотчуждаемым.



К сожалению, неутешительная статистика ДТП, зафиксированных на территории Омской области в 2011 году, свидетельствует о том, что значительное число наших земляков получают травмы и погибают в результате автоаварий. Так, в 2011 году в Омской области произошел по сравнению с 2010 годом рост числа автоаварий с 33768 до 38055, или на 12,7%. Обращает на себя внимание то, что количество ДТП с пострадавшими в прошлом году

составило 2938 – это на 203 происшествия больше, чем в 2010 году. В результате аварийных ситуаций на дорогах погибли 299 человек, а 3920 граждан получили ранения различной степени тяжести. При этом в каждом десятом ДТП пострадал ребенок. Если учесть, что по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Омской области, в 2011 году смерти от несчастных случаев и травм занимали третье место в общем списке причин смертности, а количество людей, погибших в результате ДТП, намного превысило количество граждан, умерших в результате убийств (180 в прошлом году), то становится очевидным, что здоровье и жизнь каждого человека на дороге - пешехода или водителя - подвергаются практически смертельной опасности.

Таким образом, приходится признать: на территории нашего региона в сфере обеспечения безопасности дорожного движения существуют серьезные проблемы, создающие препятствия в реализации основополагающего права каждого человека – права на жизнь.

В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», определяющим правовые основы в указанной сфере, основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения; программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Нетрудно заметить, что права и интересы граждан занимают в этом списке главенствующее место, но пока о полной реализации этих принципов, по крайней мере, на территории Омской области говорить не приходится.

О причинах дорожно-транспортных происшествий в Омской области в 2011 году Российская Федерация, как правопреемник СССР, является участницей Конвенции о дорожном движении, принятой 8 ноября 1968 г. в Вене. Согласно статье 1 данной Конвенции пользователи дороги должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба государственному, общественному или частному имуществу. Данная международная норма, безусловно, учтена в российском законодательстве, в частности в Федеральном Законе «О безопасности дорожного движения» и в «Правилах дорожного движения Российской Федерации», утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Однако же следует отметить, что общая культура поведения на дороге еще далеко не идеальна, и, несмотря на разного рода правила и ограничения, существенная доля происшествий на дорогах, в том числе в Омской области, происходит по вине участников дорожного движения. Так, в 2011 году по причине нарушения водителями «Правил дорожного движения Российской Федерации» произошло 2329 ДТП с пострадавшими, что на 234 происшествия больше, чем в 2010 году. В результате погибло 234 человека, из них 171 (73%) - на дорогах муниципальных районов Омской области. Ранения получили 3391 гражданин, при этом более половины - 2195 (65%) - пострадали на улицах г. Омска. Увеличивается число автотранспорта и возрастает количество ДТП с участием «молодых» водителей, т.е. тех, кто сел за руль менее двух лет назад. Одним из определяющих моментов такого положения является низкое качество подготовки в автошколах. В связи с этим в 2012 году Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации планируется принятие нового документа, регламентирующего порядок получения водительского удостоверения

и предусматривающего более строгие требования к методике приема экзаменов. Справедливым будет отметить, что и сами граждане как пешеходы не всегда соблюдают Правила дорожного движения, создавая тем самым аварийные ситуации. Так, в 2011 году на территории Омской области зарегистрировано 609 автоаварий по вине пешеходов, в которых погибли 74 человека, пострадали 566 человек. К административной ответственности за нарушение нормативных актов, регламентирующих правила дорожного движения, в 2011 году было привлечено 348952 водителя, из них 10614 – лишены права управления транспортными средствами за вождение в состоянии опьянения. Наказание в виде штрафа понесли 41030 пешеходов-нарушителей. Безусловно, в числе причин, вызывающих общий рост количества аварий на автомобильном транспорте, следует назвать и несоответствие дорожно-транспортной инфраструктуры резко возросшим потребностям общества и государства. Заложная градостроителями в недавнем прошлом расчетная пропускная способность улично-дорожной сети оказалась значительно превышенной, не приспособленной к тому количеству автомобилей, которые сегодня используются как гражданами, так и юридическими лицами.

К тому же все крупные города, в том числе и Омск, являются важными узлами региональной и федеральной дорожной системы. При росте автопарка за последние 10 лет примерно на 5 - 7% в год, прирост протяженности автодорог составляет менее чем 1% в год. По оценкам специалистов Министерства транспорта Российской Федерации, отставание дорожно-транспортной сети от имеющихся потребностей составляет приблизительно 20 – 25 лет.

Поэтому не удивительно, что многие трассы Омской области имеют высокую загруженность, территория самого города Омска и подъезды к нему переполнены транспортом.

Есть данные и об увеличении количества автомобилей в нашем регионе: в 2011 году их число возросло с 619389 до 651829, т.е. более чем на 32 тыс. Таким образом, очевидно, что существующая транспортная инфраструктура не поспевает за увеличивающимся числом автомашин, а в совокупности с непрофессионализмом водителей и другими причинами это негативно отражается на безопасности дорожного движения.



Отдельную проблему представляет собой состояние дорог, по которым осуществляется движение автотранспорта. Несмотря на то, что согласно статистике, большинство ДТП обусловлено человеческим фактором, ненадлежащие дорожные условия создают дополнительную угрозу безопасности участников дорожного движения и способствуют росту числа происшествий.

Нередко причинами аварий являются недостатки в обустройстве улично-дорожной сети техническими средствами организации и регулирования движения (освещение, разметка, знаки, светофорные объекты, направляющие пешеходные ограждения), а также неэффективность мероприятий по поддержанию дорожного покрытия в надлежащем для движения транспортных средств состоянии (реконструкция, строительство) либо вообще полное отсутствие таких мероприятий.

В законодательстве Российской Федерации регламентированы вопросы финансирования дорожной деятельности, которая в Федеральном законе от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Федерации» определена как деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Указанный федеральный закон разграничивает полномочия по финансированию такой деятельности между федеральным бюджетом, бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами в зависимости от классификации дорог, которые подразделяются на автомобильные дороги федерального значения; автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения; автомобильные дороги местного значения.

В Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» также проведено разграничение полномочий Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. Компетенция органов местного самоуправления, их расходные обязательства в отношении дорожной деятельности предусмотрены и в Федеральном законе от 6 октября 2003 г. N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Таким образом, если соответствующие дороги находятся в неудовлетворительном состоянии и это стало причиной ДТП, можно определить, какого уровня органы власти не выполнили возложенных на них законом обязанностей по содержанию автодорог в надлежащем состоянии.



В Омской области в 2011 году неудовлетворительные дорожные условия стали сопутствующей причиной 768 ДТП, что составляет более четверти от общего количества автоаварий с пострадавшими. При этом по сравнению с 2010 годом число соответствующих происшествий возросло на 17%, а количество погибших по данной причине увеличилось с 58 до 75 человек или на 29%. Число раненых также возросло:

если в 2010 году пострадали 833 человека, то в 2011 году - 1028 человек, то есть на 23% больше.

Обращает на себя внимание то, что большая часть указанных аварий – 639 (83%) произошла на городских дорогах. И именно в результате этих ДТП 38 человек погибли, а 817 граждан получили ранения различной степени тяжести. Риск возникновения ДТП значительно возрастает в темное время суток. Освещение дорог призвано обеспечить должную видимость водителям, облегчить возможность обзора, как дороги, так и других участников движения.

Однако приходится признать, что состояние уличной освещенности на дорогах Омской области оставляет желать лучшего. В 2011 году в Омской области из 768 ДТП, совершению которых сопутствовали неудовлетворительные дорожные условия, 459 автоаварий (60%) произошло по причине отсутствия необходимых линий наружного освещения. При этом, по сравнению с предыдущим годом, число соответствующих дорожных происшествий возросло с 371 до 459, то есть более чем на 20%. Количество граждан погибших в этих ДТП увеличилось более чем на 12%, а раненых - более чем на 16%. Необходимо подчеркнуть, что львиная доля указанных ДТП – 355 (более 95%) произошла на дорогах г. Омска, в результате которых 28 человек погибли, а 386 получили ранения различной степени тяжести.

Согласно «Отчету об исполнении бюджета города Омска за 9 месяцев 2011 года»,

утвержденного Постановлением Администрации города Омска от 27.10.2011 г. № 1362, в рамках адресной инвестиционной программы на строительство линий наружного освещения из городского бюджета выделялось 15414,9 тыс. рублей. Однако израсходовано из указанной суммы на соответствующие цели лишь 145,9 тыс. рублей, или менее 1%.

Даже на магистралях с интенсивным движением транспорта, таких, как Красноярский тракт, Пушкинский тракт, объездная дорога ООО «Омсктехуглерод», ул. Комбинатская, полностью отсутствуют линии наружного освещения на общем протяжении 31 километр. По итогам комплексного обследования выявлена необходимость строительства линий освещения на 93 улицах. Например, в 2011 году одной из основных причин 14 ДТП в районе Красноярского тракта, в которых 1 человек погиб и 14 получили ранения, явилось отсутствие линий наружного освещения. В частности, в районе остановки общественного транспорта «Мебельная фабрика» за период с октября по ноябрь в вечернее время произошли наезды на граждан на пешеходном переходе, в результате которых пострадало 2 человека - 1 получил ранения, а 1 погиб на месте ДТП.



Вызывает обоснованную тревогу, тот факт, что полностью отсутствует освещение на многочисленных улицах г. Омска, например: ул. Потанина, ул. Ермака, от ул. Хабаровская до ул. Кирова, ул. 3-я Молодежная, от ул. 5-я Кордная до объездной дороги ООО «Омсктехуглерод», объездная дорога «Континент», ул. Красный переулок, ул. Калинина, ул. Строителей, пр. Губкина, ул. Барнаульская и других. Следует отметить, что аварийности на дорогах способствует не только отсутствие необходимых линий наружного освещения, но также нехватка и неисправность уличных осветительных объектов.

В 2011 году именно недостаточное и неисправное освещение стало сопутствующей причиной 44 автоаварий. При этом по сравнению с 2010 годом число указанных происшествий возросло более чем в полтора раза. В этих авариях погибли 9 человек, а 57 получили ранения.

Важно отметить, что большая часть указанных дорожных инцидентов (73%) произошла на городских улицах.

В соответствии со Строительными правилами СП 52.13330.2011 «Естественное и искусственное освещение», утвержденными Приказом Министерства регионального развития Российской Федерации 27.12.2010 г. № 783, нормативная уличная освещенность должна составлять 15 люкс, однако ряд улиц общегородского и районного значения не соответствуют данным требованиям.

Например, на улице Заозерная, а так же на дорожном участке от ул. Энтузиастов до пр. Губкина освещение составляет только 5 люкс. Недостаточным так же является освещение на ул. 22 Апреля на участке от ул. Химиков до ул. Нефтезаводской, от ул. 50 лет Октября до ул. Доковской – 6 люкс; пр. Менделеева – 6 люкс; ул. Нефтезаводская: участок от пр. Мира до ул. Энтузиастов – 7 люкс; от ул. Нефтезаводская до микрорайона Николаевка – 8 люкс. Так, одной из сопутствующих причин наезда на пешехода в районе ул. 7-я Заозерная в

октябре 2011 года в вечернее время явилось слабое освещение. Наряду с уличным освещением, дорожная разметка является одним из основных элементов обеспечения безопасности дорожного движения. Она позволяет водителям ориентироваться на дороге, разделяя транспортные потоки по направлениям. Отсутствие дорожной разметки влечет за собой увеличение числа аварийных ситуаций. На территории г. Омска, где протяжённость улиц с асфальтобетонным покрытием составляет 1300 километров, работы по нанесению горизонтальной дорожной разметки проводятся лишь на 195 (15%) из них, при этом с использованием низкокачественных материалов и без регулярного обновления.

В соответствии с требованиями нормативных документов - ГОСТ Р 51256-99 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования» и ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» дорожная разметка при выполнении ее краской, должна восстанавливаться, если ее износ по площади составляет более 50%. Однако же, каждый горожанин, пешеход он или водитель, не будучи специалистом, пожалуй, может утверждать, что указанное требование выполняется ненадлежащим образом. В областном центре обновление горизонтальной дорожной разметки в 2011 году производилось только в центральной части города - по ул. Ленина, ул. Красный Путь, ул. Березовая, ул. Гагарина, ул. Интернациональная, по Ленинградскому мосту, а так же по ул. 60 лет Победы, ул. Транссибирская, ул. 1-Трамвайная, по Черлакскому тракту. Следует отметить, что на улице 10 лет Октября, отличающейся высокой интенсивностью транспортных и пешеходных потоков, начатые в мае 2011 года сезонные работы по нанесению дорожной разметки до начала зимнего периода так и не завершились в полном объеме, и данный дорожный участок не был приведен в состояние, соответствующее требованиям безопасности. А между тем именно отсутствие дорожной разметки на данной улице только в 2011 году способствовало совершению 7 автоаварий, в которых 8 человек получили ранения.



В целом же в 2011 году на территории Омской области из 768 аварий, совершению которых сопутствовали неудовлетворительные дорожные условия, 395 или более половины ДТП, произошли в том числе и по причине отсутствия в необходимых местах горизонтальной дорожной разметки. При этом по сравнению с прошлым годом, число таких происшествий возросло более чем в полтора раза - в 2010 году их было

214. Произошел и рост числа погибших и пострадавших граждан: с 15 до 26 и с 295 до 542 человек, соответственно.

Важно подчеркнуть, что подавляющее большинство указанных ДТП – 361 (более 90%) - произошло на дорогах в г. Омске, где в ряде жилых массивов, таких как пос. Чкаловский, пос. 40 лет Октября, 18 Военный городок, пос. Николаевка, пос. Лукьяновка, Московка-2, горизонтальная дорожная разметка вообще не наносится. Здесь можно увидеть только разметку «Зебра», обозначающую пешеходный переход, которая появляется, как правило, к 1 сентября, когда в школах начинается учебных год. Так, отсутствие дорожной разметки явилось одной из причин, способствовавших наезду в

вечернее время на пешехода в поселке Чкаловский по ул. 50 лет ВЛКСМ в октябре 2011 года. По аналогичной причине, за период с июня по август 2011 года в поселке Лукьяновка, по пр. Мира, 169, и в поселке Московка, по ул. Сибирский проспект в районе остановки общественного транспорта «ул. Востречева», в результате наезда пострадали 2 человека.

В июне 2011 года на ул. 3-я Енисейская, где отсутствовала горизонтальная дорожная разметка, в вечернее время, произошло опрокидывание автомобиля, водитель которого скончался на месте. В сентябре прошлого года на территории Азовского муниципального района Омской области на автомобильной дороге «Омск-Бакбасар-Шербакуль» произошло опрокидывание автомобиля в кювет, в результате чего погиб 1 человек. Значимую роль в обеспечении безопасного движения на дорогах, вместе с остальными техническими средствами организации и регулирования движения, играют дорожные знаки, которые предупреждают, информируют о дорожной обстановке и правилах движения на конкретных участках. Отсутствие знаков дорожного движения повышает риск аварийности на дорогах. На основе мониторинга улично-дорожной сети г. Омска, проведенного в период с 18 апреля по 4 июня 2011 года с участием представителей отдела ГИБДД полиции УМВД по г. Омску, Управления государственного автодорожного надзора по Омской области Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, а также структурных подразделений Администрации г. Омска выявлена потребность в установке на территории города и области, в том числе в местах интенсивного движения автотранспорта и местах концентрации ДТП 5252 недостающих дорожных знаков, из которых 2179 - знаки приоритета и 538 - знаки, обозначающие «Пешеходный переход». Отсутствие в необходимых местах дорожных знаков в 2011 году способствовало совершению 60 ДТП, в которых пострадали 79 граждан, а 4 человека погибли. Особое беспокойство вызывает обустройство перекрестков знаками приоритета, указывающих очередность проезда транспортных средств. Отсутствие данных знаков дезинформирует водителей о приоритете движения и приводит к неблагоприятным последствиям. Количество автоаварий, произошедших на дорогах Омской области в 2011 году, на совершение которых повлияла указанная причина, возросло по сравнению с предшествующим периодом практически в два раза: с 13 до 25 ДТП. В этих авариях пострадали 43 человека. Более 70% указанных ДТП произошли в черте г. Омска. Например, на спуске с Ленинградского моста вблизи ул. Иртышская набережная отсутствие знака приоритета 2.4 «Уступите дорогу» привело к автоаварии, ущерб от которой в сумме около 200 тыс. рублей по решению суда взыскан с Администрации г. Омска. Всего на указанном перекрестке в прошлом году произошло 12 ДТП, в которых 1 человек погиб и 2 получили ранения различной степени тяжести. Отдельная проблема – обустройство пешеходных переходов.

На дорожных участках, не оборудованных необходимыми знаками «Пешеходный переход», происходит немалое количество аварий. В 2011 году в Омской области было зафиксировано 9 таких ДТП, что в 3 раза превышает статданные 2010 года. Погибли 2 человека и 10 получили ранения различной степени тяжести. Значительное количество автоаварий, одной из причин которых является отсутствие дорожных знаков «Пешеходный переход», происходит в г. Омске на дорогах с высокой интенсивностью транспортных и пешеходных потоков.



Так, на проспекте К. Маркса в 2011 году указанная причина повлияла на совершение 4 ДТП, в которых один человек погиб и 3 получили травмы. Еще 2 автоаварии были зафиксированы на ул. Гусарова и ул. Ленина. В общей сложности в этих ДТП пострадало 7 лиц. На ул. Серова отсутствие знака «Пешеходный переход» явилось сопутствующей причиной ДТП, в котором погиб пешеход. Необходимо отметить, что в настоящее время на территории г. Омска остро стоит проблема обустройства внеуличных пешеходных переходов, решение которой необходимо для обеспечения безопасного перехода граждан через проезжую часть. Потребность в подземных и надземных пешеходных переходах ощущается на многих дорогах с высокой интенсивностью движения и в местах концентрации ДТП. В качестве примера можно привести такие участки как проспект К. Маркса в районе Администрации Ленинского АО г. Омска, проспект Мира в районе КДЦ «Кристалл», ул. Красный путь возле остановки общественного транспорта «Городок Водников». Еще один яркий пример: на улице Конева в районе остановки общественного транспорта «ул. 3-я Енисейская» люди вынуждены переходить проезжую часть с 4-мя полосами движения в каждом направлении с риском для жизни – внеуличного пешеходного перехода здесь не предусмотрено. Светофорные объекты также являются одним из важнейших залогов безопасности на дороге. Наличие светофоров со значительным превышением срока эксплуатации, не отвечающих современным требованиям, неисправности в светофорном оборудовании создают реальную угрозу безопасности участников движения, их жизни и здоровью. На сегодняшний день в г. Омске функционирует 234 светофорных объекта, из них 102 ламповых. Качество трансляции сигналов последних оставляет желать лучшего, они значительно уступают светодиодным светофорам как по удобству в восприятии водителями сигналов, так и по долговечности оборудования. Срок эксплуатации 52 светофоров, или более 20%, вопреки нормативно установленным 10 годам, превышает 20 лет, они технически не соответствуют предъявляемым требованиям. Между тем использование светофоров сверх срока эксплуатации сопряжено с частыми сбоями в их работе, что влечет отключение светофорных объектов либо вызывает перебои в режимах транслируемых сигналов, их плохую различимость, а это, в свою очередь, снижает безопасность дорожного движения и зачастую приводит к ДТП. Так, в 2011 году на пересечении ул. Маяковского – ул. Куйбышева, где расположен светофорный объект, введенный в эксплуатацию в 1983 году, произошло 25 ДТП, в которых получили телесные повреждения 5 человек. На пересечении ул. 8 Восточная – ул. Барнаульская находится светофор, действующий с 1986 года, и на данном дорожном участке произошло 47 автопроисшествий, в которых пострадало 6 человек. Кроме этого, необходимо отметить, что на данных светофорных объектах отсутствуют выделенные фазы для пешеходов, а на соответствующих участках дороги отсутствуют дорожные знаки «Пешеходный переход», что также негативно влияет на дорожную обстановку.



Различные неисправности в работе светофоров способствовали совершению 5 ДТП, в результате которых 6 человек получили ранения различной степени тяжести. Так, на перекрестке ул. Кирова – ул. 27 Рабочая, за период с сентября по ноябрь 2011 года, в вечернее время, произошло 2 ДТП, в результате которых пострадало 2 человека. Вышедший из строя светофор на пересечении ул. Волгоградская – ул. Дергачёва в период с июня по август 2011 года повлиял, в числе прочих причин, на совершение 11 ДТП, в

одном из которых погиб человек. Следует указать, что и общее количество светофоров, эксплуатируемых на дорогах г. Омска, является недостаточным.

В соответствии с требованиями ГОСТа Р 52289-2004 перекрестки с интенсивным движением транспортных потоков и места концентрации ДТП должны оборудоваться светофорными объектами, однако указанное предписание реализуется не в полном объеме.

Статистика аварийных ситуаций и мониторинг загруженности дорог свидетельствуют о том, что в г. Омске необходимо создание не менее 20 новых светофоров, в том числе на таких высокоаварийных участках дороги, как Красноярский тракт – пр. Менделеева (в 2011 году произошло 52 ДТП, в которых 4 человека пострадали), ул. Чернышевского – ул. Октябрьская (41 автоавария, 2 пострадавших), ул. Перелета - ул. Степанца (37 происшествий, пострадало 5 лиц) и ряде других улиц.

Необходимо подчеркнуть, что на протяжении последних 20 лет объемы работ по строительству и ремонту дорог как в стране в целом, так и в Омском регионе, не соответствовали темпам автомобилизации. Такое положение существенно повышает риск возникновения ДТП.

Ряд участков местных дорог, в том числе находящихся в границах населенных пунктов, где финансирование дорожной отрасли осуществляется из местных бюджетов, являются крайне небезопасными.



Вызывает тревогу состояние участков

автодорог «Омск – Муромцево», «Исилькуль – Называевск», «Тюкалинск – Большие Уки», «Тара – Знаменское – Тевриз».

Следует отметить, что до настоящего времени во многих районах Омской области – Горьковском, Оконешниковском, Русскополянском, Муромцевском, Нижнеомском, Павлоградском, Знаменском, Тевризском, Большеуковском и других, некоторые местные дороги не приняты на баланс соответствующих администраций и являются по сути бесхозными, что крайне негативно отражается на их состоянии и уровне безопасности.

Ненадлежащее состояние дорожного покрытия (выбоины, ямы, трещины, низкие сцепные качества) создает угрозу жизни, здоровью и имуществу участников дорожного движения.

В 2011 году в Омской области сопутствующими причинами более 9% аварий были названы дефекты дорожного покрытия. При этом по сравнению с 2010 годом число таких ДТП возросло с 14 до 72, то есть более чем в 5 раз. Во столько же раз увеличилось количество погибших - с 1 до 5 человек, число раненых возросло с 26 до 94 лиц, то есть более чем в 3,5 раза. Большинство указанных аварийных ситуаций произошло на территории г. Омска. Так, например, из-за дефектов дорожного покрытия только по ул. Лукашевича зарегистрировано 36 ДТП, в которых 3 человека погибли и 44 получили ранения.

Низкие сцепные качества дорожного покрытия явились одной из причин 153 ДТП (21%). И здесь просматривается крайне негативная тенденция к увеличению автоаварий: в 2011 году их стало больше на 32%. А пострадало в таких ДТП 225 человек, что на 45% больше,

чем в 2010 году. Причем только в г. Омске в этих авариях 150 человек получили травмы. В частности, низкие сцепные качества дорожного покрытия привели к тому, что лишь на одной ул. Дианова в прошлом году было зарегистрировано 6 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали 10 человек.



Для снижения тяжести последствий от автоаварий и ограничения движения пешеходов в неустановленных местах с высокой интенсивностью движения и местах концентрации ДТП, опасные для движения участки улиц и автомобильных дорог городов и других населенных пунктов, в том числе проходящие по мостам и путепроводам, в соответствии с нормативными требованиями, должны оборудоваться ограждениями. Отсутствие необходимых дорожных ограждений также способствует возникновению аварийных

ситуаций. Например, в 2011 году отсутствие направляющих пешеходных ограждений по пр. Мира явилось одной из причин 4 ДТП, в которых 1 человек погиб и 3 получили ранения.

В соответствии с требованиями ГОСТа - Р 52289-2004 на территории г. Омска требуется дополнительно установить более 150 км пешеходных ограждений в 919 местах, в том числе на пр. К. Маркса, ул. Б. Хмельницкого, ул. Масленникова, ул. 70 лет Октября, пр. Мира, ул. Нефтезаводская, пр. Космический, ул. Кирова и на других улицах. Утвержденный Постановлением Мэра города Омска от 06.09.2007 № 725-П «План мероприятий по развитию дорожно-транспортной сети города Омска на период до 2016 года «Дороги города», а также долгосрочная целевая программа Омской области «Модернизация и развитие автомобильных дорог Омской области (2010 - 2025 годы)», утвержденная Постановлением Правительства Омской области от 15.09.2009 № 168-П, к сожалению, во многом так и остаются лишь планами, причем не в полной мере отвечающими сложившимся потребностям мегаполиса и муниципальных районов. К сожалению, практически ежегодно в данные акты вносятся изменения, которые касаются исключения из списка ранее запланированных мероприятий и увеличения сроков реализации остающихся.

А ведь очевидно, что нынешнее состояние автомобильных дорог на территории нашей области обусловлено недостаточным объемом финансирования, направляемого на их содержание и ремонт.

Так, по данным Управления дорожного хозяйства Омской области, в 2011 году в рамках реализации программы «Модернизация и развитие автомобильных дорог Омской области (2010 - 2025 годы)» на содержание автодорог с учетом содержания искусственных сооружений было выделено лишь 484,68 млн. руб., что составило 46 тыс. руб. на содержание 1 километра автодороги в год или только 9,2% от норматива, утвержденного Постановлением Правительства Омской области от 26.11.2008 года № 194-п «О нормативах финансовых затрат на капитальный ремонт, текущий ремонт, содержание автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, относящихся к собственности Омской области, и правил расчета размера ассигнований областного бюджета на указанные цели».

Пропускная способность существующей улично-дорожной сети, явно не рассчитанной на то количество транспорта, которое эксплуатируется сегодня, а также недостатки в организации дорожного движения приводят к образованию многочисленных пробок на омских улицах. Многие водители, не желающие терять время в заторах, нередко пытаются объехать «стоящий» участок, в том числе по встречной полосе, создавая тем самым

аварийные ситуации и ДТП, в которых страдают люди. Поэтому очевидно, что для снижения напряженности на дорогах г. Омска необходимо строительство двухуровневых развязок на участках улиц и перекрестках с интенсивным движением. Например, по ул. Заозерная – проспект Королева (263 ДТП, 2 погибших и 9 раненных), ул. 70 лет Октября – ул. Конева (в 2011 году произошло 187 аварий, в которых 16 человек получили ранения различной степени тяжести) и ряде других улиц. Кроме этого, для уменьшения количества заторных ситуаций необходимо провести реконструкцию нескольких городских улиц. К примеру, ул. 24-я Северная (в прошедшем году произошло 188 ДТП, в которых 21 человек получил ранения различной степени тяжести) и ул. Завертяева (114 ДТП, 6 раненных). Не менее важным мероприятием по исключению городских пробок является разработка комплексного решения по созданию кольцевой объездной дороги, обеспечивающей движение высокоинтенсивных транзитных транспортных потоков без заезда в город. Таким образом, в числе причин, способствующих росту ДТП, влекущих причинение вреда жизни и здоровью граждан, вследствие ненадлежащего состояния автомобильных дорог, выделяются следующие:

нарушение требований к освещенности дорог;
нарушение правил, регламентирующих дорожную разметку;
отсутствие знаков дорожного движения;
недостаточное количество или обустройство пешеходных переходов не в полном объеме;
отсутствие светофорного оборудования либо его неисправность;
ненадлежащее состояние дорожного покрытия;
слабая организация дорожного движения в условиях интенсификации транспортных потоков и отставания инфраструктуры населенных пунктов от возросших потребностей общества.

О

федеральных

дорогах

Перечень проблем в сфере реализации прав граждан при обеспечении безопасности дорожного движения в Омской области не будет полным без упоминания о ситуации на федеральных дорогах, проходящих по территории нашего региона. Основная часть федеральных дорог строилась в 60 - 80 годах прошлого века, когда дорожное покрытие рассчитывалась с учетом использовавшегося тогда транспорта и объемов перевозок. Однако на сегодняшний день существенно увеличилось и количество автотранспорта, и его модификации, и объем грузопотока. При этом значительную часть составляет тяжеловесный транспорт, за счет регулярного движения которого значительно превышает нагрузку на дорожное покрытие, что влечет его преждевременный износ. Среди основных недостатков на указанных дорогах можно отметить такие как: деформированная и неукрепленная обочина; дефекты проезжей части; несоответствующая категории дороги ширина дороги; недостаточная освещенность и другие. На территории Омской области проходят три автомобильные дороги общего пользования федерального значения, общей протяженностью 729 км: автомобильная дорога М-51 «Байкал» (протяженность 358,13 км.), 1 Р 402 «Тюмень - Омск» (протяженность 234 км) и М-38 «Омск - Павлодар до границы Республики Казахстан» (протяженность 178 км). В 2011 году на указанных федеральных автодорогах по сравнению с 2010 годом произошел рост числа автоаварий со 147 до 181 или на 23%. При этом более чем в полтора раза увеличилось число погибших – с 42 до 70. Возросло количество лиц, получивших ранения различной степени тяжести - с 209 до 270, то есть на 29%.

В 11 случаях совершению ДТП на федеральных трассах способствовали неудовлетворительные дорожные условия. По сравнению с 2010 годом, число погибших в авариях, совершению которых способствовала данная причина, в 2011 году увеличилось на 11% и составило 10 человек. Более чем в 4 раза возросло количество лиц, получивших ранения – с 4 до 19. Крайне напряженная обстановка складывается на трассе «Тюмень - Омск». Из 181 автоаварии,



зарегистрированной в прошлом году на указанных дорогах федерального значения, 86 или более 47% произошли именно на этой трассе, где в ДТП погибли 46 человек и 107 получили ранения различной степени тяжести. В связи с этим стоит отметить, что данная трасса имеет ряд существенных дефектов, способствующих совершению ДТП. Во-первых, ширина проезжей части на 3 участках соответствующей дороги общей протяженностью 48 километров составляет менее 7 метров, что не соответствует нормативам для данной категории автомобильных дорог по СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги», утвержденным Постановлением Госстроя СССР от 17.12.1985 г. № 233, и по этой причине, конечно же, негативно влияет на безопасность дорожного движения.

Так, за период с марта по ноябрь 2011 года на 485 и 498 километрах автодороги федерального значения «Тюмень-Омск» (Тюкалинский район Омской области) сопутствующей причиной двух произошедших столкновений автомобилей явилась именно недостаточная ширина проезжей части, в результате 5 человек погибло и 2 получили ранения.

Еще одной причиной, которая способствовала совершению автоаварий на данной автотрассе, являются неукрепленные и зауженные обочины, что способствует опрокидыванию и столкновению транспортных средств. Например, за период с ноября по декабрь прошлого года на данной автодороге указанная причина в числе прочих привела к 2 ДТП, в которых погиб 1 человек и 3 получили ранения.

В третьих, на автомобильной дороге 1 Р 402 «Тюмень - Омск» федерального значения автоаварии происходят в том числе и ввиду отсутствия линий наружного освещения на местах расположения транспортных развязок, населенных пунктов и остановочных комплексов.

Так, недостаточное освещение способствовало совершению только в ноябре 2011 года двух ДТП на данной трассе, в результате которых 1 человек погиб и 1 получил ранение.

Заключение

В статье 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» сформулировано содержание основных терминов, используемых в указанной сфере. Так, дорожное движение, как сказано в законе, представляет собой совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Безопасность же дорожного движения – это состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

На федеральном уровне есть утвержденная постановлением Правительства РФ от 20.02.2006 г. № 100 целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах». Основные цели и задачи ее предусматривают сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП, приближение к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снижение показателей аварийности и уменьшение связанной с этим социальной остроты проблемы. Сокращение количества жертв ДТП предусмотрено и в региональной целевой программе «Обеспечение безопасности дорожного движения в Омской области на 2007 – 2012 годы», утвержденной Законом Омской области от 24.07.2006 г. № 775-ОЗ. В указанной программе также сформулированы такие задачи как предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении, сокращение детского дорожно-транспортного травматизма, совершенствование организации движения транспорта и пешеходов. Безусловно, и та, и другая программа реализуются, выполняются многочисленные мероприятия, работа ведется по разным направлениям, и, вероятно, есть положительные результаты.

Однако же с учетом приведенных в настоящем докладе данных об условиях, в которых произошли в 2011 году ДТП в Омской области, цифр, характеризующих статистику этих ДТП, количество погибших и пострадавших в них людей, можно утверждать, что степень защищенность граждан Омской области на дорожном транспорте является не высокой.

И если при принятии региональной программы «Обеспечение безопасности дорожного движения в Омской области на 2007 – 2012 годы» предполагалось, что одним из конечных результатов ее реализации станет снижение к 2012 году, по сравнению с 2004 годом, числа погибших в результате ДТП в 1,5 раза, то по итогам 2011 года такой прогноз представляется, к сожалению, неоправданно оптимистичным. Ведь, напомним, в 2004 году погибло 373 человека, а в 2011 году - 299 граждан.

Основные причины неудовлетворительного положения дел в сфере безопасности дорожного движения сводятся к следующему:

нарушение Правил дорожного движения водителями и пешеходами; неудовлетворительное состояние дорожной сети; несоответствие дорожно-транспортной инфраструктуры возросшим в последние годы потребностям общества и государства.

Очевидно, что дорожное движение в его нынешнем виде создает серьезную угрозу для граждан в реализации их основного конституционного права – права на жизнь и пока соблюдение интересов граждан как одного из принципов обеспечения безопасности дорожного движения не нашло своего полноценного воплощения в нашем обществе. Для преодоления сложившейся ситуации необходимо, прежде всего, серьезный анализ недостатков в работе всех органов власти и организаций, осуществляющих свою деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а уже затем - разработка конкретных планов действий с учетом компетенции. Тем не менее, бесспорно, что потребуется координация деятельности всех ведомств, призванных решать вопросы обеспечения безопасности дорожного движения. Должны быть усилены надзорные функции как органов ГИБДД, так и органов исполнительной власти регионального и федерального уровня, осуществляющих свою деятельность в указанной сфере, в части ответственности собственников дорог за их надлежащее состояние.

Представляется, что и внедрение современных технических средств контроля за состоянием дорожного движения, в том числе в системе ГИБДД, способно повлиять как на процессы повышения эффективности организации работы дорожного транспорта, так и принятия оперативных мер по обеспечению безопасности участников дорожного движения.

Возможно, нуждается в корректировке законодательная база, регламентирующая правоотношения в данной сфере. И, разумеется, любые мероприятия, связанные с созданием условий по безопасности дорожного движения, требуют соответствующего финансирования и ресурсного обеспечения.

Однако до настоящего времени в областном центре не принята целевая программа «Обеспечение безопасности дорожного движения в городе Омске». Широко известно высказывание Уинстона Черчилля о том, что за безопасность надо платить, а за ее отсутствие расплачиваться. Вряд ли кто-нибудь станет спорить с тем, что жизни наших земляков, погибших в автоавариях, и здоровье людей, пострадавших в ДТП, слишком высокая цена за отсутствие системных решений в сфере безопасности дорожного движения.

Согласно Закону Омской области от 22 ноября 2011 г. N 1403-ОЗ «Об областном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов» на 2012 год на нужды дорожного хозяйства Омской области предусмотрено 2,7 млрд. рублей, что в полтора раза больше, чем в 2011 году, когда на указанные цели выделялось 1,7 млрд. рублей. Хотелось бы верить, что данные денежные средства будут освоены в полном объеме и это позволит улучшить состояние автомобильных дорог в регионе, снизит количество ДТП, что, в свою очередь, будет способствовать эффективной реализации прав граждан в сфере безопасности дорожного движения.

Уполномоченный
Омской
области
по правам человека В.В. Пронников