

ОГЛАВЛЕНИЕ

Общественный транспорт в Томске: проблемы и перспективы (Аналитический отчет по итогам проекта «43-й депутат»)	3
Информация о ДТП на дорогах Томской области в 2006 году	8
Причины и последствия ДТП на дорогах Томской области	10

**ПОВЕСТКА
26-го собрания
Совета
общественных
инициатив при
Государственной
Думе Томской
области**

16 июня 2006 года
г. Томск

Проект внесен председателем
Совета общественных инициатив
на 30.05.06

14-00 – 14-15

Открытие собрания и утверждение повестки дня.

14-15 – 15-45

1. Проблемы безопасности и эффективной организации движения на дорогах Томской области

Сухоплюев Юрий Кузьмич - Заместитель
Главы Администрации (Губернатора) области
по вопросам безопасности и управлению делами

15-45 – 16-00

2. Разное.

Общественный транспорт в Томске: проблемы и перспективы

(Аналитический отчет по итогам проекта «43-й депутат»)

На форуме официального сайта областной Думы в рамках проекта «43-й депутат – общественное мнение» с 3-го апреля по 3-е мая. Аналитический отчет по итогам проекта на тему «Общественный транспорт в Томске: проблемы и перспективы» открывает данный обзор форума. Отчет подготовлен канд. филос. наук, доцентом, зав. кафедрой социологии ФсФ ТГУ Н.В. Поправко и д. полит. наук, профессором, зав. кафедрой политологии ФсФ ТГУ А. И. Щербининым. (абзац с вступительной части)

Как и предполагалось, тема общественного транспорта также вызвала повышенный интерес. Достаточно указать на многие десятки «вхождений» на форум и на без малого 500 заполненных анкет. Это вполне объяснимо: с одной стороны, проблема касается всех томичей, с другой, жизненный опыт и здравый смысл в этом вопросе вполне могут дополнить специальные знания.

Давайте посмотрим на данные анкетного опроса и результаты обсуждения, а также познакомимся с мнением эксперта.

Ответы на вопросы анкеты

Как уже говорилось, социальный состав участников диалога из темы в тему остается в целом неизменным. А это значит, что обобщенный «43-й депутат» не так уж виртуален. Напомним: в составе участников две трети – мужчины. Как и прежде, молодежь от 18 до 35 лет составляет более 80%. По-прежнему уважаемые респонденты имеют средний и выше среднего доход, 2/3 имеют высшее и незаконченное высшее, а 1/3 – среднее и среднее профессиональное образование. Правда, на этот раз доля студентов в числе участников несколько снизилась, но все равно это каждый третий. Остальные представлены рабочими, работниками бюджетной сферы (соответственно второе и третье места по численности), а также государственными и муниципальными служащими, бизнесменами, военнослужащими, работниками МВД, прокуратуры и др.

Первые вопросы анкеты касались общей оценки остроты транспортной проблемы и происшедших в этой сфере изменений. Почти 50% назвали проблему крайне острой. 40% отметили позицию «Проблема есть, но пока терпимо», и только 17% особой проблемы не видят.

При этом четверть опрошенных считает, что за последние 3-5 лет ситуация изменилась в худшую сторону, почти столько же – наоборот – в лучшую. 40% выбрали позицию «В чем-то улучшилась, в чем-то ухудшилась». Остальные (каждый десятый) или не видят изменений, или затрудняются ответить. Из этого можно заключить о взвешенном подходе большинства, с одной стороны, и о двойственности самой ситуации, с другой.

Далее задавались вопросы о конкретных сторонах транспортной проблемы. В их рейтинге первое место с большим отрывом заняла проблема «несоответствия количества и качества дорог» потребностям города (46%). Эта позиция самая емкая, но в то же время несколько общая. Второе и третье места в рейтинге проблем заняли «чрезмерное количество транспорта, ведущее к пробкам и авариям» и «низкая культура пешеходов и водителей, ведущая к повышенной опасности» (по 17% и 15% соответственно). Остальные проблемы («неэффективное регулирование движения», «отсутствие должного контроля со стороны ГАИ/ГИБДД» и др. получили в среднем по 7%).

Как видим, большинство, и с существенным с отрывом, видят корень проблемы в объективной ситуации. Кроме того, многие (15% ответивших) отметили низкую культуру пешеходов и водителей как фактор проблематизма на дорогах.

В конце анкеты был предложен вопрос о наиболее эффективных мерах решения транспортной проблемы. На первое место вышли позиции «строительство новых дорог (магистралей, объездных путей)», «создание новых маршрутов общественного транспорта» и «внедрение новых форм регулирования (подземные и воздушные переходы, эстакады)» - в сумме 46%. Многие (17%) считают, что необходимо также расширять и ремонтировать дороги. И совсем незначительное число респондентов считают, что необходимо более эффективно работать с имеющейся базой: лучше размещать светофоры, жестче контролировать потоки и т.п.

Итоги обсуждения на форуме

Общий тон диалога на форуме совпадает с содержанием ответов на вопросы анкеты. Общее впечатление: столь же высокая активность и заинтересованность участников. Заметим также, что к обсуждению проблемы в СМИ были привлечены представители областной и городской исполнительной власти, представленной первыми лицами, депутаты, эксперты.

Какие проблемы и варианты их решения доминировали на форуме?

1. Проблема дорог. Обсуждение этой темы отличается двумя чертами: относительным единодушием и конструктивным характером критики. Отмечаются узкие дороги, плохие развязки, пробки и т.п. А предложения вполне конкретные. Так, среди мер можно назвать строительство виадуков и подземных тоннелей, расширение существующих улиц и строительство новых. В частности, предлагается расширение проспекта Фрунзе от Троллейбусного парка до Красноармейской еще минимум на 1-2 полосы справа, проспекта Кирова, проспекта Ленина от одноименной площади до Д. Ключевской (этого нет в стратегии Томска на 2006-2008).

Далее, улицу Горького предлагается соединить с улицей Карла Маркса, в результате чего будет вполне прямая параллельная проспекту Ленина дорога. По ул. Гагарина предлагается сделать двустороннее движение, со стороны Заречной сделать нормальную дорогу до ул. Клюева, обустроить одностороннее движение на встречных курсах по проспекту Ленина и Р. Люксембург.

Предлагается также строить новые приспособленные для жителей и транспорта микрорайоны на новых городских площадках. Оптимизировать работу светофоров, увеличивать пропускную способность магистралей, в том числе, «утопить» в асфальт трамвайные рельсы, чтобы автобусы и автомобили могли спокойно двигаться по тем же Советской, Р. Люксембург. Предлагалось, наконец, закрыть проспект Ленина для частных, периодически «пускать» по ж.д. электричку и др.

Особо отмечается тяжесть бремени муниципального финансирования по содержанию дорог, но одновременно существует и критика, что мэрия всерьез этими проблемами не занимается.

2. Проблема электротранспорта. По частоте упоминаний эта тема заняла второе место, но позиции по ней носят полярный характер.

Сторонники говорят, что у электротранспорта есть свои неоспоримые преимущества: беспрепятственный проезд по линии (и оперативность проезда), гораздо большая вместимость (возможно образование поезда из 2-3 вагонов по 150 человек каждый); экологичность. Отмечалось, что при использовании современных вагонов и надлежащем содержании линейных участков трамвай может передвигаться со скоростью до 75 км/ч. Предлагалось также открыть новые маршруты, в

частности, электричку по маршруту Высотный – Южная. Отмечалась и дешевизна электротранспорта.

Противники электротранспорта (их немного больше, чем сторонников) ссылались на отсталость парка, рутинность самого электротранспорта. Были и умеренные мнения, в частности, предлагалось оставить электротранспорт на круге Кирова – Плеханова – Комсомольский и убрать с «Розочки».

3. Проблема маршрутных автобусов. По остроте эта тема не уступает предыдущей. Через весь форум проходит тема замены ПАЗов «длинномерами». При этом мнения заинтересованных и социально ориентированных высказываний также полярны.

Сторонников «длинномеров» вдвое меньше, чем противников. Их аргументы: вместимость, большая безопасность, удобство. Аргументы против длинномеров: неповоротливость на томских улицах, очереди (со ссылкой на отрицательный опыт Новосибирска, Питера, Москвы), старые модели не улучшат экологию и т.п. Был и «политический» аргумент: «длинномеры» – это «корыстная инициатива власти», «передел собственности, под “брэндом” упорядочивания». «Проверенная схема с использованием “43-депутата”» (!?).

Попутно полемизировался вопрос о «пазиках». В их пользу назывались мобильность, охват всех, в том числе отдаленных от основных трасс районы. Противники «пазиков» указывали на убогий сервис и неадекватное поведение на дорогах.

Суммируя сказанное, можно сделать три вывода.

Первый: томичи-участники диалога отмечают объективные трудности существующей инфраструктуры, заключающиеся в узости дорог, исторически сложившейся неблагоприятной конфигурации транспортных сетей. Отсюда и пути выхода – создание объездных путей, расширения существующих другие и сходные меры.

Второй: достаточно высока доля (каждый пятый из опрошенных) отметивших социальное звучание проблемы, а именно рост дорогих «маршруток» в ущерб доступному традиционному транспорту.

Третий: по основным техническим вопросам (видам общественного транспорта, прежде всего) разговор выявил неоднозначность и полярность мнений, то есть, в большей мере поставил вопросы, а не ответил на них.

Мнение эксперта

В связи с противоречивостью позиций сошлемся на мнение специалиста. Дело в том, что содержание диалога во многом определил декан дорожно-строительного факультета ТГАСУ, профессор Ефименко Владимир Николаевич, любезно согласившийся высказать свое мнение.

Он сказал, что проблема назрела, но есть объективные – непреодолимые – исторически сложившиеся условия, исключающие возможность ее радикального решения. Это узкие улицы и «неправильная» конфигурация транспортной инфраструктуры. Наличие всего 8 «нормальных» улиц (Ленина, Кирова, Нахимова, Смирнова, Пушкина, Елизаровых, Фрунзе и Иркутский тракт) для полумиллионного города говорит само за себя.

В то же время вопрос стал острым даже не вчера. Хотя масштабно и планомерно обсуждение ведется с 2005 года, и пути решения обсуждаются на разных уровнях, начиная с городского Департамента дорожного строительства. В частности, есть успехи по научному обоснованию необходимых мер: созданные учеными ТГАСУ математические модели анализа, контроля и управления транспортными потоками,

приобретение сходной немецкой программы. Все это дает возможность комплексно планировать и прогнозировать соответствующую работу. В частности, оптимально перемещать остановки, заранее видеть изменения транспортных потоков и др.

Среди основных направлений решения проблемы Владимир Николаевич выделил:

– создание «шлюзов», которые помогут сбросить излишки потоков. Это могут быть новые линии (Московский тракт – Карла Маркса), транспортные параллели (Розы Люксембург – Дальне-Ключевской взвоз), эстакады (на «4-й поликлинике»);

– необходимо не только сохранить, но и кардинально повысить роль электротранспорта – трамваев и троллейбусов, что проверено и принято во всем мире. Один трамвай, как сказал профессор Ефименко, заменяет сотни автомобилей, не говоря о прочих преимуществах. Поэтому необходимо менять саму идеологию развития городского транспорта в этом направлении.

Завершая разговор, мы выражаем искреннюю благодарность Владимиру Николаевичу и всем, кто принял участие в диалоге. Большое всем спасибо!

*Николай Поправко, канд. филос. наук, доцент, зав. кафедрой социологии ФсФ ТГУ
Алексей Щербинин, д. полит. наук, профессор, зав. кафедрой политологии ФсФ ТГУ*

43-ий депутат – общественное мнение. Общественный транспорт в Томске: проблемы и перспективы

Ирина [04.04.2006 10:10]

Дорогие наши власти, а вы спросили у народа: удобно ли ему будет ездить на больших автобусах. Они ведь не будут заходить в отдаленные районы, будут ходить намного медленнее и большим интервалом в движении, чем маршрутки, да и стоимость проезда в нем будет поболее.

Профи [6.04.2006 08:34]

Можно и рельсы трамвайные в асфальт “утопить”, чтобы автобусы и автомобили могли спокойно двигаться по тем же Советской, Р.Люксембург...

Можно, наконец “закрыть” проспект Ленина для частников: пусть передвигаются по параллельным улицам (заодно и тротуары освободят, ведь парковок - то на проспекте нет)...

Можно, как это не покажется бредовым на первый взгляд, и электричку несколько раз “пускать” по ж.д., нужно лишь оборудовать посадочные перроны...

usr [04.04.2006 16:33]

... Мое мнение - ввести на все виды транспорта единый билет, скажем, действующий в течении 2х часов с момента начала использования, в течении этого времени позволить ездить на любом виде транспорта с любым количеством пересадок, ну и естественно расписание подогнать.

Иванов [11.04.2006 15:35]

...трамвай как музей и ностальгию оставить только на круге Кирова-Плеханова-Комсомольский. В остальных местах, как некогда на ул.Советской от политеха - демонтировать! ...

Владимир [13.04.2006 16:41] Нужно обратиться к опыту развитых стран

Если посмотреть, как работает общественный транспорт Германии и внедрить это у себя? Деньги за все проданные билеты на все виды общественного транспорта собираются в единую кассу, из которой потом и оплачиваются услуги всех транспортных компаний. Государство добавляет в эту кассу субсидии от себя. При этом график работы транспорта жестко контролируется государством. Транспорт ходит как часы. А население стимулируют пользоваться общественным транспортом.

филимон [13.04.2006 23:54] Общественный транспорт в Томске

...О какой помощи можно говорить, если власть не может справиться с дорожным хозяйством. Приличные остановки только в центре города. Чуть дальше Ленина, по колено в грязи. Зато по центру города длинный автобус раз в час. И чтобы дойти до остановки на такой "поезд" не одну лужу с грязью надо обойти, да еще из дома выйти часа так за два до работы.А не дай бог где авария наверно и поспать можно будет в автобусе, т.к. этому виду транспорта не объехать место аварии, узко сильно.

Господа во власти скажут - а как раньше ездили большие автобусы? Да, ездили, но в те далекие времена не было столько автомобильного транспорта. И то добирались мы до места работы, выходя из дома за 1-1,5 часа. Но добирались за 6 копеек... Что-то власти не испытывают желания компенсировать как предпринимателям, так и пассажирам.

Стройте дороги, мосты, объездные пути для легкового транспорта, а общественный транспорт во всех цивилизованных странах, для простых людей, не очень богатых студентов, которых в нашем городе очень много, но не засоряйте наш уютный маленький город, длинными сараями. ...

...Мне лично понравилось предложение , сделать пр.Ленина односторонним. Начиная с "Черемошек" убрать трамвайную линию, далее "Розочка", в паре Гагарина и Крылова, выход на Советскую и до пр.Нахимова. ...

Morgan [15.04.2006 11:52] Даешь микроавтобусы!

Хочу ездить на микроавтобусах в экспрессном режиме по прямым маршрутам за 15-20 руб.

Михаил [04.03.2006 07:53]

Закупать "большие" автобусы не рационально в условиях узких томских улиц. К тому же их будет меньше на маршруте, и ходить они будут реже. Прекрасно помню, как часами ждали автобуса 12-го, который ездит со Степановки через улицу Елизаровых, до того как появились маршрутки. Я обычный пассажир и не имею отношения к маршрутному бизнесу, но мне кажется что автобусы "ПАЗ" - нормальное техническое решение. ...

Нонсенс [17.04.2006 22:03] ...транспортной проблемы - это неправильная организация транспортного движения в Томске!

...например, возьмем участок дороги пр. Фрунзе от Комсомольского проспекта до поворота на Академгородок. Ходило же давно предложение по соединению двух частей ул.Елизаровых. Это приведет к существенной разгрузке пр.Фрунзе. Да и участок пр. Фрунзе от Шевченко в сторону Академгородка можно расширить. ...пересечение пр.Фрунзе с Шевченко - сейчас там днем пробки в основном из-за того, что въезд на Шевченко со стороны Фрунзе пересекает можно сказать глубокая траншея. ...улицу Горького соединить с Карла Маркса. Будет вполне прямая параллельная дорога пр.Ленина. ул. Гагарина - сделать двустороннее движение. Я вообще не понимаю почему там одностороннее движение, вроде бы ширина дороги позволяет. Со стороны Заречной 4 сделать нормальную дорогу до ул. Клюева. Да и светофоры по-моему не оптимально работают. Часто бывает ситуация, в которой на перекрестке в одном направлении скапливается большая очередь машин, а в противоположном - в десятки раз меньше. ...переустройство дорог и специально оборудование будет стоить дорого, но зато это решит проблему на долгое время.

Томич [18.04.2006 16:00]

...Суть предложения опереться на опыт г. Красноярска (две центральные параллельные улицы работают в противоположных направлениях) - отремонтировать ул. Р. Люксембург и по ней организовать одностороннее движение транспорта от пр. Фрунзе (по Гагарина и далее) до ул. Д. Ключевской, а в обратном направлении уже по пр. Ленина. Представьте пропускную способность этих двух широких улиц (в 4 ряда), удобство, нет необходимости разделять пассажирский транспорт - кого-то оставить на пр. Ленина, кого-то отправить на дублирующую Розочку ...

Дмитрий Мальков [20.04.2006 09:52] Как освободить налоги!

Дороги забиты легковушками, паз занимает ненамного больше места чем джип. А людей везет на порядок больше. Так что смотреть надо в эту сторону. Для большого транспортного потока нужны широкие дороги, на них нужны деньги. Где их взять? Логично брать с владельцев личных авто.

Тут уже варианты:

- 1) Ввести доп налог на личные автомобили.
- 2) Сделать въезд в центр на личном авто платным...

Приходовский Михаил [22.04.2006 07:30] Маршрутки и Иркутский тракт.

16 Вариант решения транспортной проблемы района Иркутского тракта Новое сквозное направление маршрутных автобусов «по диагонали» через весь Томск с северо-востока на юго-запад предлагается ввести в ближайшее время. Это не требует больших затрат. А именно, от Иркутского тракта, затем от 4-й поликлиники по Комсомольскому до «дома книги», затем по Фрунзе до мэрии и далее до Лагерного сада и площади Южной. Получается ускоренный выход из этого крупного жилого района, в частности, к 4 университетам (ТГУ, ТПУ, ТУСУР, СГМУ), минув перегруженный участок от телецентра до главпочты, который и так пересекает весь транспорт, идущий в центр города. По предлагаемой схеме - время в пути существенно уменьшается и в часы пик снимается часть нагрузки с существующих пассажирских маршрутов. Скорее всего такой новый маршрут будет пользоваться большим спросом и решит транспортную проблему района Иркутского тракта.

Информация о ДТП на дорогах Томской области в 2006 году

За пять месяцев 2006 года на территории Томской области зарегистрировано 178 дорожно-транспортных происшествий (АППГ-205), в которых получили ранения 196 человек (АППГ-232) и погибло 35 человек (АППГ-37). Таким образом, в сравнении с аналогичным периодом 2005 года количество ДТП сократилось на 13,2%, число раненых - на 15,5%, а число погибших - на 5,4%. Тяжесть последствий (число погибших на 100 пострадавших) составила 15,1.

Рост ДТП отмечается в следующих районах области:

Асиновский район – количество ДТП по сравнению с АППГ увеличилось с 11 до 13 (+18,2%), число раненых с 12 до 14 (+16,7%) человек.

Зырянский район – количество ДТП по сравнению с АППГ увеличилось с 2 до 3 (+50,0%), число раненых с 1 до 2 (+100%) человек.

Молчановский район – количество ДТП по сравнению с АППГ увеличилось с 2 до 5 (+150,0%), число раненых - с 1 до 5 (+400,0%) человек.

Парабельский район – количество ДТП по сравнению с АППГ увеличилось с 2 до 4 (+100%), число погибших - с 0 до 5, количество раненых осталось на уровне АППГ (2 человека).

Первомайский район – количество ДТП по сравнению с АППГ увеличилось с 3 до 5 (+66,7%), число погибших - с 0 до 3, количество раненых осталось на уровне АППГ (5 человек).

Тегульдетский район – количество ДТП по сравнению с АППГ увеличилось с 0 до 2, число раненых - с 0 до 2 человек.

Рост числа погибших в ДТП отмечен в Каргасокском (с 0 до 3 человек), Колпашевском (с 1 до 3 человек), Шегарском (с 1 до 5 человек), Верхникетском (с 0 до 1 человека) районах.

Количество происшествий по вине нетрезвых водителей на территории Томской области по сравнению с АППГ сократилось с 21 до 9 (-57,1%), количество раненых в них людей - с 32 до 9 (-71,9%), а количество погибших осталось на уровне АППГ (2 человека).

Основными видами дорожно-транспортных происшествий стали: наезд на пешеходов – 50,6% от всех ДТП, столкновение – 23,0% от всех ДТП, наезд на стоящее транспортное средство – 5,6% от всех ДТП, наезд на препятствие – 9,0% от всех ДТП.

По вине водителей за пять месяцев 2006 года произошло 127 происшествий (АППГ-158), в которых 29 человек погибло (АППГ - 30) и 151 получили ранения (АППГ - 190). Из них 113 происшествий произошло на транспорте, владельцами которого являются физические лица. В Томской области по вине водителей произошло 71,3 % от всех ДТП.

Основными причинами совершения ДТП стали нарушения водителями следующих требований правил дорожного движения:

- выезд на полосу встречного движения в 20 ДТП (АППГ – 22);
- несоблюдение скоростных режимов движения в 36 ДТП (АППГ – 50);

Кроме нарушений правил дорожного движения водителями, другими причинами, приведшими к ДТП, явились нарушения правил дорожного движения пешеходами в 62 ДТП (АППГ-57), из них пешеходами в нетрезвом состоянии 11 ДТП (АППГ-11). В среднем по области нарушения пешеходами стали причиной 34,8 % от всех ДТП.

В целях профилактики ДТП, основное внимание сотрудников ГИБДД обращается на выявление грубых нарушений правил дорожного движения, являющихся основными причинами аварийности. Так, за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии к административной ответственности привлечено 1514 водителей (АППГ-2458), за отказ от мед освидетельствования – 3039 (АППГ-2514), за выезд на полосу встречного движения – 2571 (АППГ-1774), за превышение установленной скорости движения – 33759 (АППГ-28106). Сотрудниками ГИБДД выявлено 15009 нарушителей- пешеходов (АППГ- 14476).

Всего за текущий период 2006 года сотрудниками ГИБДД привлечено к административной ответственности 98575 человек (АППГ-91824).

В текущем году на территории Томской области зарегистрировано 3 дорожно-транспортных происшествия (ДТП), совершенных по вине водителей транспортных средств юридических лиц. В сравнении с аналогичным периодом прошлого года (АППГ) число таких ДТП сократилось на 84,2% (с 19 до 3), а раненых на 96% (с 25 до 1). В то же время, количество погибших возросло на 50% (с 2 до 3 человек).

Количество ДТП, совершенных по вине водителей автобусов за 5 месяцев 2006 года в сравнении с АППГ, сократилось на 62,5% и составило 3 ДТП (АППГ – 8). Число погибших и раненых в них людей так же сократилось на 33,3% (с 3 до 2 человек) и

75% (с 12 до 3 человек) соответственно.

За пять месяцев 2006 года дорожно-транспортных происшествий по вине водителей ТС юридических лиц, совершенных в нетрезвом состоянии не зарегистрировано (АППГ – 2 ДТП, 3 человека ранено).

В текущем году госинспекторами технического надзора подразделений ГИБДД ГОРОВД области проведено 596 плановых проверок автотранспортных предприятий, 1285 проверок транспортных средств, при выпуске их на линию и 85 внеплановых проверок.

За выпуск на линию неисправных транспортных средств, привлечено к административной ответственности 458 должностных лиц предприятий (АППГ-473) и 38 – за выпуск на линию водителей в нетрезвом состоянии (АППГ-42). При проведении проверок выявлено 1057 неисправных транспортных средств. Руководителям юридических лиц выдано 728 предписаний (АППГ-662), за невыполнение которых на 11 должностных лиц материалы направлены в суд (АППГ-13).

Анализ дорожно-транспортных происшествий показал, что за 5 месяцев 2006 года в Томской области произошло 45 дорожно-транспортных происшествий (АППГ-39), в которых сопутствующей причиной явилось неудовлетворительное состояние улично-дорожной сети (25,3 % от общего количества ДТП) в которых погибло 3 (АППГ–5) и получили ранения 60 человек (АППГ–44).

За неудовлетворительное содержание улично-дорожной сети (ст.12.34 КоАП РФ) и умышленное создание помех для движения (ст.12.33 КоАП РФ) в области к административной ответственности привлечено 177 (АППГ–230) руководителей дорожно-коммунального комплекса. За повреждение дорог к ответственности привлечено 290 человек (АППГ-330), за нарушение правил содержания дорог привлечено 92 человека (АППГ-99). Выдано 595 (АППГ-694) предписаний должностным лицам в части касающейся обеспечения безопасности дорожного движения. За невыполнение в установленный срок предписаний ст.19.5 КоАП РФ в суд направлено 15 материалов (АППГ-2).

Информация предоставлена Управлением ГИБДД УВД Томской области

Причины и последствия ДТП на дорогах Томской области

Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) в настоящее время являются одной из важнейших и обостряющихся проблем. Во всем мире ДТП является основной причиной смертности и инвалидности людей в возрасте от 3 до 35 лет и влекут за собой ежегодные потери в размере от 1 до 3% внутреннего валового продукта.

Для мировой экономики уже сейчас ущерб от ДТП составляет около 800 млрд. долларов США в год (в России в 2004 году ущерб составил 369 млрд. рублей, в том числе в результате гибели и ранения людей - 227,7 млрд. рублей). При этом если в экономически развитых странах положение дел в области безопасности дорожного движения последние 30 лет стабилизируется, то в развивающихся государствах ситуация ухудшается за счет резкого роста автомобильного парка и недостаточного финансирования деятельности, направленной на профилактику аварийности.

Происшествия на дорогах являются одной из серьезнейших социально-экономических проблем и в Томской области.

Ежегодно на дорогах области совершается более 700 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибает около 150 и получают увечья различной степени тяжести свыше 750 человек. В период с 2000 г. по 2005 г. в области зарегистрировано 4239 ДТП, в которых погиб 831 и получили ранения 4798 человек. При этом в 644 происшествиях погибло 47 детей и было ранено -629.

Несмотря на применяемые отдельные меры по предупреждению ДТП в области не

наблюдается стабильного снижения ДТП по основным его индикативным показателям. В тоже время, количество погибших в ДТП возросло со 112 человек в 1999 году до 143 человек в 2005 году. При этом тяжесть последствий (число погибших на 100 пострадавших) возросла с 11,2 в 1999 году до 15,7 - в 2005 году.

За 2005 год на территории Томской области зарегистрировано 684 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибло 143 человека, получили ранения 765 человек. Рост ДТП, а также числа пострадавших в них людей отмечен в 9 районах области.

Основным видами дорожно-транспортных происшествий стали: наезд на пешеходов (44,7%), столкновение (26,2%), опрокидывание (15,8%), наезд на препятствие (7,9%), наезд на стоящее транспортное средство (1,2%).

Согласно методики оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий, разработанной в 2001 году сотрудниками Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта, ущерб от гибели одного взрослого человека составляет 1 516,03 тыс. рублей. Ущерб от легкого ранения - 8,5 тыс. рублей. Ущерб от гибели одного ребенка - 1 746,7 тыс. рублей, от одного ДТП с материальным ущербом - 15,6 тыс. рублей.

Расчет средневзвешенного ущерба от одного ДТП с пострадавшими показал, что: ущерб от одного ДТП с пострадавшими детьми равен 134,64 тыс. рублей, ущерб от одного ДТП с пострадавшими взрослыми составляет 290,95 тыс. рублей.

По статистике, в 2005 г. в Томской области произошло 684 ДТП, в которых погибли 143 человека и ранено 765 человек, количество ДТП с участием детей - 100, при этом погибли 12 детей и ранены 94. Было зарегистрировано 13714 ДТП с материальным ущербом.

Таким образом, в Томской области в 2005 году:

ущерб от ДТП с материальным ущербом составил 213 млн. 938 тыс. 400 рублей;
ущерб от ДТП с погибшими взрослыми людьми – 198 млн. 599 тыс. 930 рублей;
ущерб от ДТП с пострадавшими взрослыми людьми – 5 млн. 703 тыс. 500 рублей;
ущерб от ДТП с погибшими детьми - 20 млн. 960 тыс. 400 рублей;
ущерб от ДТП с пострадавшими детьми - 799 тыс. рублей.

За один год, по усредненным данным, в результате ДТП ущерб области составил более 440 млн. рублей.

В целом динамика изменений показателей аварийности выглядит следующим образом:

Таблица 1

Показатели аварийности по Томской области за 1999 - 2005 гг.

Годы	Количество			Разница в % по сравнению с прошлым годом			Тяжесть последствий ДТП
	ДТП	погибших	раненых	ДТП	погибших	раненых	
1999	801	112	890	-0,8	-28,2	-3,8	11,2
2000	717	120	824	-10,4	+7,1	-7,4	12,7
2001	708	129	832	-1,2	+7,5	+0,9	13,4
2002	714	141	799	+0,8	+9,3	-3,9	15,0
2003	713	150	811	-0,1	+6,3	+1,5	15,6
2004	703	148	767	-1,4	-1,3	-5,4	16,2
2005	684	143	765	-2,7	-3,4	-0,3	15,7

Основной причиной дорожно-транспортных происшествий является нарушение Правил дорожного движения водителями транспортных средств (более чем в 75% ДТП). Это свидетельствует о низком качестве подготовки водителей, приводящем к ошибкам в управлении транспортными средствами и оценке дорожной обстановки, их неудовлетворительной дисциплине, невнимательности и небрежности:

Таблица 2

ДТП, совершенные по вине водителей

Годы	Количество			Разница в % по сравнению с прошлым годом		
	ДТП	погибших	раненых	ДТП	погибших	раненых
1999	642	92	750	1,9	-34,8	-0,5
2000	578	108	696	-10,0	17,4	-7,2
2001	540	105	685	-6,6	-2,8	-1,6
2002	567	120	670	5,0	14,3	-2,2
2003	578	133	687	1,9	10,8	2,5
2004	547	128	624	-5,4	-3,8	-9,2
2005	548	114	654	0,18	-10,9	4,8

Удельный вес дорожно-транспортных происшествий по вине водителей в нетрезвом состоянии из количества ДТП по вине водителей снизился в 2005 году по сравнению с 1999 годом на 7,2%.

Таблица 3

ДТП, совершенные по вине водителей в нетрезвом состоянии

Годы	Количество			Разница в % по сравнению с прошлым годом		
	ДТП	погибших	раненых	ДТП	погибших	раненых
1999	153	28	198	7,0	-20,0	12,5
2000	133	22	168	-13,1	-21,4	-15,2
2001	123	22	148	-7,5	-	-11,9
2002	122	24	147	-0,8	9,1	-0,7
2003	119	28	144	-2,5	16,7	-2,0
2004	110	21	136	-7,6	-25,0	-5,6
2005	82	13	98	-25,4	-38,0	-27,9

Как и многие другие бедствия, ДТП отражаются на положении конкретных групп населения, причем наиболее уязвимыми участниками дорожного движения являются пешеходы - из-за отсутствия средств защиты, которые помогли бы им уменьшить тяжесть последствий аварий на дорогах. В таблице 4 приведены данные по дорожно-транспортным происшествиям, совершенным по вине пешеходов.

Таблица 4

ДТП, совершенные по вине пешеходов

Годы	Количество			Разница в % по сравнению с прошлым годом		
	ДТП	погибших	раненых	ДТП	погибших	раненых
1999	232	29	209	-18,0	-17,1	-22,0
2000	205	22	184	-11,6	-24,1	-12,0
2001	222	41	188	8,3	86,4	2,2
2002	205	30	181	-7,7	-26,8	-3,7
2003	187	29	171	-8,8	-3,3	-5,5
2004	194	32	173	3,7	10,3	1,2
2005	179	37	151	-7,7	15,6	-12,7

Особую тревогу вызывает высокий уровень детского дорожно-транспортного травматизма.

Таблица 5

ДТП, совершенные с участием детей

Годы	Количество			Разница в % по сравнению с прошлым годом		
	ДТП	погибших	раненых	ДТП	погибших	раненых
1999	151	13	146	-6,2	18,2	-4,6
2000	128	15	121	-15,2	15,4	-17,4
2001	114	5	113	-10,9	-66,7	-6,6
2002	102	4	102	-10,5	-200,0	-9,7
2003	102	7	98	-	75,0	-3,9
2004	98	4	101	-3,9	-42,9	3,4
2005	101	12	95	3,0	200,0	-5,9

Быстрый рост численности автомотопарка за последние годы и массовое включение в дорожное движение новых водителей и перевозчиков привели к существенному изменению характеристик и усложнению условий дорожного движения: увеличилась плотность транспортных потоков, возросла интенсивность движения, что оказало негативное влияние на рост аварийности. В таблице 6 приведены данные роста количества автотранспортных средств.

Особенно тревожной является ситуация с ростом числа автототранспорта, находящегося в частном владении. С каждым годом увеличивается число ДТП по вине владельцев индивидуальных транспортных средств. Это объясняется не только увеличением плотности транспортного потока, уровнем профессиональной подготовки водителей, но и рядом других факторов, среди которых важное место занимает низкий уровень транспортной культуры участников дорожного движения.

Таблица 6

Сведения о количестве транспортных средств в Томской области

Годы	Количество транспортных средств						Транспорт индивидуальных владельцев					
	В том числе						В том числе					
	Всего (авто, мото, прицепы)	легковых	грузовых	автобусов	мото		Всего (авто, мото, прицепы)	легковых	грузовых	автобусов	мото	
1999	197448	119792	34036	5304	26611		160961	113513	10895	2323	26349	
2000	211560	138153	33614	4142	23386		175887	132198	10845	1314	23164	
2001	195359	127720	30106	4284	22514		164292	121176	12176	1508	22307	
2002	216340	139909	38106	5190	21420		181455	133161	15760	1991	21212	
2003	208291	141562	37435	5167	12218		174432	134601	16272	2007	11909	
2004	216293	149282	37684	5218	11930		174006	142244	17535	2084	11671	
2005	223840	157068	37904	5212	11450		191874	149770	18471	2226	11214	

Информация предоставлена Управлением ГИБДД УВД Томской области