

*Аканов Д.К. Орозакунова Б.К. Мамытов А.Б. Калпаков С.Р.*

**БИШКЕК ШААРЫНДА ЖОЛ КЫЙМЫЛДАРЫН УЮШТУРУУНУН ЖАНА АНЫН  
КООПСУЗДУГУНУН КАМСЫЗДОО ПРОБЛЕМАЛАРЫН АКТУАЛДАШТЫРУУ**

*Аканов Д.К. Орозакунова Б.К. Мамытов А.Б. Калпаков С.Р.*

**АКТУАЛИЗАЦИЯ ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В г. БИШКЕК**

*D.K. Akanov, B.K. Orozakunova, A.B. Mamytov, S.P. Kalpakov*

**MAINSTREAM ORGANIZATION AND DRIVING SAFETY IN BISHKEK**

УДК: 625.096:351.811.122

*Бишкек шаарында жол кыймылын эффективдүү уюштурууга керектүү болгон негизги талаптар баяндалган.*

*Координациялык жана адаптивдик светофордук башкарууну колдонуу сунушталган.*

*В статье изложены комплекс мероприятий, необходимые для эффективной организации и безопасности дорожного движения в г. Бишкек. Предложены применение координированного и адаптивного светофорного регулирования.*

*The paper presents a set of measures necessary for the efficient organization and road safety in Bishkek. Proposed the use of coordinated and adaptive traffic signalization.*

В нашей стране проблемы организации и безопасности дорожного движения в крупных городах не теряют своей актуальности на протяжении последних лет в связи с продолжающимся ростом автомобилизации и мощной инерционности инфраструктуры систем. Эти проблемы можно сгруппировать по следующим основным направлениям.

1. Недостаточная пропускная способность улично-дорожной сети (УДС).
2. Массовое несоблюдение правила дорожного движения (ПДД)
3. Создание городской инфраструктуры без учета транспортных потребности.
4. Низкое качество работы общественного транспорта.

Рассмотрим пути решения этих проблем и практику деятельности в этих направлениях в г. Бишкек. Повышение пропускной способности УДС достигается следующими путями. Использование для движения всей ширины проезжей части дороги, а для остановки и стоянки транспорта организация внеуличных парковок. При этом современная градостроительная практика исходит из максимизации выделения площадей под застройку и минимизации ширины улиц. А тем временем машины на проезжей части уже ставят на стоянку в

два ряда, а существующей парковочной политики в городе, впрочем, как и в стране, так и нет. В этой связи стоит напомнить, что возделенная тема ограничения доступа транспорта в центре города в первую очередь решается именно парковочной политикой: сколько есть парковочных мест в данном районе, столько сюда и приедет машин. Для этого, правда, необходимо выполнить приведение ширины полос движения к разумной величине, соответствующей скорости транспортного потока в городе. Это один из обязательных условий внедрения АСУДД, т.к. только в этом случае мы можем организовать четкое разделение транспорта по направлениям.

Завышение ширины полосы движения приводит к движению транспорта в большее количество рядов, повышению числа конфликтов, росту ДТП. Если не ведется работа по продлению устаревших норматив на республиканском уровне, ведь можно ввести местные нормы. В городе значительное количество улиц только с движением легкового транспорта и в этом случае ширина полосы 3,5м при скорости потока 40 км/ч выглядит архаично. Но к мнению специалистов не прислушиваются. Применение координированного и адаптивного светофорного регулирования может дать до 20% увеличения пропускной способности УДС. В Бишкеке таких систем не строят по причине дороговизны. В то же время если не смотреть далеко на запад, то в Финляндии даже в деревушке если есть светофор, то он с адаптивным регулированием. Обеспечение значение коэффициента загрузки УДС в пределах 0,7-0,8 позволяет эффективно регулировать транспортные потоки. При исчерпании пропускной способности и приближении этого значения к единице даже самая дорогостоящая АСУДД бесполезна. Снижение загрузки УДС обеспечивается разделением местных и транзитных потоков, транспортной специализацией улиц. К сожалению, вместе создания транзитных маршрутов в нашем городе мы только теряем такие возможности. Примеры достаточны. Из

последних: выделение земельных участков для строительства очередного комплекса становится невозможным ведением здесь многоуровневой развязки. А в одном направлении здесь приходит внутренняя дуговая магистраль, а в другом – основной маршрут из центра в районы массовой жилой застройки и выход кольцевой.

Методы обеспечения соблюдения ПДД широко известны и их реализации в странах с высоким уровнем автомобилизации уделяется самое пристальное внимание. Не требуется пояснений почему, пока не будет пресечено массовое нарушение ПДД, не может быть обеспечена ни безопасность, ни должная организация дорожного движения. Для обеспечения соблюдения ПДД в нашей стране необходимо: ликвидировать необязательность некоторых категорий участников движения соблюдать ПДД (естественно, кроме автомобилей с сиреной и специальными сигналами). Законодатель упустил главное предназначение ПДД – обеспечение безопасных условий движения для всех ее участников. С этой точки зрения до сих пор никто в мире не смог доказать, что нетрезвый сотрудник прокуратуры или депутат за рулем не опасен для общества. При этом вопрос, а какие слои нашего общества должны задавать тон нетерпимости к нарушениям ПДД и этике на дороге отпадает сам собой. Вот уже несколько лет, после длительных раздумий, видео фиксация стала законодательно легальной в КР. Во всех странах ее цель – автоматизировать процесс возмездия и убрать инспектора с дороги. У нас это воспринято как то своеобразно и инспекторы ДПС массово осваивают науку художественной съемки. При выполнении дипломного проекта студенты посчитали, что около трети водителей проезжает перекресток на красный свет и установка автоматической системы видео-фиксации окупается за полгода без учета снижения числа ДТП. Это типичный инвестиционный проект и забота государства реализовать его. Провести реформу ДПС. Методы работы ДПС не претерпели изменений за последние 75 лет. Гигантский временный отрезок, за который кардинально изменились общество, экономика и техника. Невозможно веками надеяться на жезл и густые кусты. Вообще отличия от мировой практики, (на деле доказавшей свою эффективность) когда главный акцент в обеспечении БДД падает на предупредительную работу, у нас вся борьба сосредоточено на дороге. А ведь это уже поздно. Основная работа по обеспечению БДД должно происходить на этапах формирования общественного мнения к проблеме БДД, допуска к профессии, допуска на рынок перевозок, контроля работы перевозчика. Практически ничего этого нет или все заканчивается на уровне разговоров. За многие годы обсуждений законодатель так и не ввел обязательного использования томографов и обработки результатов контроля. Много разговоров о низком качестве подготовки водителей, в ДПС доносятся грозные

речи в адрес автошкол, но ведь экзамен на получение водительского удостоверения и ДПС заставляют его выполнять. Надо ликвидировать размазанность ответственности и передать окончательную аттестацию водителей автошколам с соответствующей ответственностью за результат. Причем снижение управляемости постоянно усугубляется, например, такими сомнительными решениями как установка в городе более 500 знаков 3.29, 3.30. Последние годы в республике проводятся большие мероприятия по улучшению деятельности автошкол, особенно частных. Один из острейших вопросов для городов на современном этапе – приоритеты градостроительной политики. Прописанные в любом учебнике по градостроительству истины остались в прошлом веке и транспортные проблемы с первого места переместились на последнее. Последующим поколениям остается тяжелое наследство, ведь им придется затратить немало средств на реорганизацию транспортного пространства. В области градостроительной политики на ее эффективное функционирование должна возлагаться большие надежды. Оценка вариантов строительства транспортных объектах производить не по минимальной стоимости строительства, а по общепризнанной в мировой практике методике, учитывающей помимо стоимости строительства транспортной эффективности. Качество содержание дороги в зимний период и условия движения во время выпадения осадков гарантируют безопасность при максимальной скорости не более 60км /ч. А что бы было, если на дороге 110! И это при отсутствии контроля скоростного режима! При проектировании градостроительных объектов необходимо предусматривать реалию емкость парковочных мест. К этой фразе добавить нечего. Достаточно просмотреть на территорию бизнес центров и новых жилых домов.

Развитие общественного транспорта и повышение качества его работы является реальной альтернативой использованию автомобиля для поездок в городе. Наиболее актуальными задачами в этом направлении является повышение качество его работы за счет выполнения следующих мероприятий: соблюдение графиков движения и повышение скорости сообщения за счет организации выделенных полос для нерельсовых транспортов. Ведение режимов приоритетного светофорного регулирования для общественного транспорта. Это не только необходимое условие минимального уровня качество обслуживания населения, но и эффективность использования, ПС реальная альтернатива увеличения парка общественного транспорта. Полоса для общественного транспорта не нуждается в горячем и водителях - это наиболее экономный вариант развития ДПС. Здесь важно не просто развесить соответствующие дорожные знаки на нескольких улица, а обеспечить реальное отсутствие помех движению на основных маршрутах от начального до конечного пунктов. Можно констатировать, что в

проектах новых жилых массивов и промышленных зон вообще отсутствуют места общественному транспорту. Это и понятно, ведь Генплане города предусмотрено резкое сокращение поездов на общественном транспорте. Снижения наполняемости подвижного состава в «час пик» за счет увеличения количества подвижного состава и его вместимости. Причем для увеличения количества подвижного состава ни в коем случае нельзя жертвовать уровнем его комфортности. В этом плане надо иметь четкий курс городских властей на закупку только низкочастотного подвижного состава достаточно высокого класса экологичности. Строительство транспортно-пересадочных узлов позволяет существенно снизить время поездки пассажира. По многочисленным исследованиям именно этот показатель пассажир выбирает в качестве основного при оценке качества работы общественного транспорта. По экономическим соображениям и условиям комфорта поездки скорость сообщения на городском транспорте нецелесообразно повышать выше 25км/ч. Соответственно, резерв повышения скорости можно найти только в сокращении времени пересадки.

Таким образом, для достижения стабильной положительной динамики в работе по организации и безопасности дорожного движения необходимо выполнение комплекса мероприятий, изложенных в данной статье. Всем хочется чудо и можно еще долго его ждать, тем более что все знают, что его не будет как минимум. Для реализации комплекса мероприятий основным препятствием является отсутствие четкой транспортной политики, в русле принимаются решения и размытость ответственности в области организации и безопасности движения между разными уровнями и органами власти.

#### **Литература**

1. Мамытов А. Б., Орозакунова Б. К., Вестник ИГУ, Каракол, 2011 г. стр. 138-142
2. И.Н. Пугачев, А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. Организация и безопасность дорожного движения М: Издательский центр «Академия», 2009.
3. Г.И. Клинковштейн, М.Б. Афанасьев. Организация дорожного движения М: «Транспорт», 2001.
4. Н.В. Пеньшин, В.В. Пудовкин, А.Н. Колдашов, А.В.Ященко. Организация безопасности движения. Тамбов Издательство ТГТУ, 2006.

**Рецензент: к.т.н. Токтакунов Ж.Ш.**

---