

УДК 656.11(575.2)

РАЗРАБОТКА МЕР ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОГО И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

А.М. Насирдинова, Д.В. Глазунов

Рассмотрены основные проблемы улучшения работы автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Кыргызской Республики, отмечены дорожно-транспортные проблемы, влияющие на безопасность дорожного движения, интенсивность транспортных потоков и экологическую безопасность городов нашей страны не только в результате влияния от соблюдения мер, обеспечения безопасности дорожного движения, но и от реконструкции улично-дорожной сети. Разработаны меры по решению этих проблем.

Ключевые слова: общественный транспорт; безопасность дорожного движения; экологическая безопасность; дорожно-транспортная инфраструктура.

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ТРАНСПОРТТУК ЖАНА ЖОЛ ЧАРБАСЫН ӨРКҮНДӨТҮҮ БОЮНЧА ЧАРАЛАРДЫ ИШТЕП ЧЫГУУ

А.М. Насирдинова, Д.В. Глазунов

Бул макалада Кыргыз Республикасынын автомобилдик транспортунун жана жол чарбасынын ишин жакшыртуунун негизги маселелери каралды, жол кыймылынын коопсуздугуна, транспорттук агымдардын интенсивдүүлүгүнө жана биздин өлкөнүн шаарларынын экологиялык коопсуздугуна таасирин тийгизүүчү жол-транспорт жаатындагы көйгөйлөр белгиленди, аларды чечүү жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуучу чараларды сактоонун таасиринин натыйжасы гана болбостон, ошондой эле көчө-жол тармагын реконструкциялоодон да көз каранды болот. Ушул маселелерди чечүү боюнча чаралар иштелип чыкты.

Түйүндүү сөздөр: коомдук транспорт; жол кыймылынын коопсуздугу; экологиялык коопсуздук; жол-транспорттук инфраструктура.

DEVELOPMENT OF MEASURES TO IMPROVE TRANSPORT AND ROAD ECONOMY OF THE KYRGYZ REPUBLIC

A.M. Nasirdinova, D.V. Glazunov

The article considers the main problems of improving the work of road transport and road infrastructure in the Kyrgyz Republic, road traffic problems affecting road safety, traffic intensity and the environmental safety of cities in our country are noted not only as a result of the impact of compliance with measures, road safety, but also from the reconstruction of the road network. It is developed measures to address these problems.

Keywords: public transport; road safety; environmental safety; road and transport infrastructure.

В настоящее время особо остро стоит проблема улучшения работы автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в Кыргызской Республике. Несмотря на большой резонанс и на активную обсуждаемость этой проблемы в СМИ и в других информационных ресурсах, ее решение оставляет желать лучшего. Все службы, занимающиеся решением этих проблем, пы-

таются сдвинуть все это с мертвой точки, но в силу определенных причин, этот процесс идет очень тяжело.

Общественный городской транспорт во многих крупных городах страны практически не развит, отсутствует, или находится в том состоянии, которое осталось со времен Советского Союза. В малых городах обычно в нем нет

необходимости, в средних – чаще всего перевозкой пассажиров занимаются частные извозчики, в столице из около миллиона единиц транспорта менее 1 % составляет общественный транспорт. В столичном городском автопарке насчитываются около 500–600 автобусов и троллейбусов, которые периодически выходят из строя и заменяются новыми. Основную нагрузку в качестве общественного транспорта несут около 3000 частных микроавтобусов.

По информации ГРС в 2014 г. в республике было официально зарегистрировано около 1 050 000 единиц автотранспорта. По мнению эксперта Всемирного банка (ВБ), разработавшего проект Национальной стратегии по дорожной безопасности Кыргызской Республики “Безопасность дорожного движения” при статистике 2190 смертей на миллион автомобилей, проблема с безопасностью дорожного движения в Кыргызстане является одной из худших в мире” [1]. Количество жертв и инвалидов после ДТП по различным оценкам недопустимо высока. В 2017 г. в дорожно-транспортных происшествиях на территории Кыргызстана погибли 907 человек, из них 104 ребенка, в 2016 г. погибли 938 человек. В авариях пострадали 1 622 ребенка. В 2015 г. произошло 1 432 ДТП [2].

По данным Всемирной организации здоровья (ВОЗ), Кыргызстан стоит на втором месте среди стран Европейского региона по смертности на 100 000 населения – 19,3 чел. (2012 г.), 19,2 чел. (2010 г.) [1]. Травматизм является причиной смерти в возрастной группе от 5 до 29 лет. Ежегодно смертность среди детей составляет 3–4,5 тыс. чел., до 14 лет – 30 % общего количества. Ежегодно от ДТП гибнет более 1200 человек, получают ранения до 10 000 человек. Из года в год эти показатели имеют негативную тенденцию роста. В то же время в Кыргызстане практически не используются научные данные анализа ДТП, которыми занимаются специалисты Кыргызско-Российского Славянского университета и КГТУ им. И. Раззакова. Единую базу данных по правонарушениям и техническим средствам контроля за регулированием дорожного движения начали вводить только в 2019 г., и эта система еще недостаточно развита.

Кроме этого, по заключениям Национального института стратегических исследований Кыргызской Республики: “...на сегодня техни-

ческий регламент по строительству, реконструкции и ремонту дорог не разработан. До сих пор регулирование производилось на основе постсоветских СНиП и ГОСТ, которые, согласно заключению Министерства юстиции КР, имеют только рекомендательный характер” [1]. Также на законодательном уровне отсутствуют стандарты безопасности, методы оценки рисков, нет регламента по проведению мониторинга безопасности дорог, и как следствие – низкий уровень безопасности, вторичные затраты на ремонт дорог и коррупция. Все проводимые работы по установке парковочных мест, ограждений вдоль дорог, установлению рекламных щитов выполняются без учета технических регламентов и требований по землепользованию.

Результаты работ Национального института стратегических исследований позволили сделать вывод, что необходимо выработать целевые программы по БДД для всех учреждений: транспортных, инфраструктурных, правоохранительных, технических, образовательных.

Пока еще, к сожалению, не разработаны дорожно-транспортные, инженерно-технические, инфраструктурные, нормативно-технические и правовые акты, отсутствует культура поведения на дорогах, соблюдение правил дорожного движения. В стране с шестимиллионным населением катастрофически много дорожно-транспортных происшествий, поэтому необходимо принимать безотлагательные меры по их устранению со стороны государственных органов.

Авторы предлагают принять следующие неотложные меры по исправлению сложившейся ситуации.

На законодательном уровне дать оценку, сформировать основной пакет мер и принять стандарты безопасности, разработать методы оценки рисков, технические регламенты по проведению мониторинга безопасности дорог; переработать СНиПы и ГОСТы, которые, согласно заключению Министерства юстиции КР, имеют только рекомендательный характер. Все эти документы должны получить обязательный юридический статус. В “Кодексе об административной ответственности Кыргызской Республики” от 15 июля 2016 года № 117, есть достаточное количество статей, где указаны требования по эксплуатации транспортных средств и выбросов, например, ст. 173, которая содержит требо-

вания ограничения эксплуатации транспортных и других передвижных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах [3].

Всем организациям, в том числе крупным объектам бизнеса, расположенным вдоль дорог, рекомендовать приобрести технические средства регулирования движения, видео- и фото фиксирующее оборудование. Необходимо провести мониторинг ДТП, разработать обучающие программы в образовательных учреждениях.

Необходимо также обратить внимание и на то, что ненадлежащее развитие городского транспорта приводит к большим экологическим проблемам в столице. Превышение предельно допустимого уровня загрязнений приводит к медленному отравлению горожан. Кроме того, в ДТП погибают и остаются инвалидами молодые граждане страны.

По мнению авторов, следует провести общественные слушания и принять ряд мер по территориально-пространственному планировочному регулированию, которые найдут отражение и в генплане города:

1. Для безопасного движения в столице следует увеличить количество односторонних улиц, которые позволят на 50 % сократить аварийность на дорогах.
2. Необходимо сократить количество личного транспорта и увеличить количество общественного комфортабельного городского транспорта.
3. Следует ограничить строительство крупных супермаркетов, торговых центров и других объектов в расчетном радиусе друг от друга, где возникает большое скопление людей или вводить пешеходные зоны, где это позволяет дорожно-транспортная сеть улиц.
4. Уменьшить количество высотных зданий с общественными и торговыми функциями на первых этажах в центре города.
5. Увеличить строительство дошкольных и школьных объектов с равным качеством образования, равномерно распределив их по городу, исключив, таким образом, вынужденные передвижения горожан по городу в поисках лучших школ и детсадов.
6. Обеспечить постоянный мониторинг уровня загрязнения атмосферы воздуха, который

должен контролироваться стационарными приборами в разных частях города.

7. Следует разработать жесткую систему снижения показателей ПДК атмосферного воздуха в Бишкеке, где более 82 % выбросов происходит за счет эксплуатации большого количества автотранспорта. Принятие кардинальных мер позволит обеспечить ежегодное снижение токсичных выбросов на 15 %, что вполне реально.

В настоящее время качество атмосферного воздуха, измеренного в различных частях города, показывает наличие угрожающих показателей предельно допустимых концентраций (ПДК) загрязнений, которые в 10 и 100 раз выше нормативных требований. Особенно трудна аэрация из центра города, где ПДК загрязнений всегда в 8 раз выше по сравнению с другими частями города, поскольку центр города находится в котловане, в рельефе чашеобразного вида. Рост населения столицы до миллионной отметки привел к резкому снижению уровня озеленения, хотя сама территория города увеличилась всего на 20–25 %, нормативный уровень зеленых насаждений резко снизился.

Дорожно-транспортная сеть Бишкека, её пропускная способность была разработана еще в 80-х годах прошлого века, и рассчитана приблизительно на 100 000 автомобилей. С 2000 г. дорожная сеть практически не увеличилась, а рост машин увеличился существенно: так в 2018 г. он уже насчитывал более 1 000 000 единиц. Необходимо учесть, что кроме зарегистрированных транспортных средств нашей столицы, огромное количество автомобилей, находящихся на улицах Бишкека, прибывают из регионов. Это также негативно влияет на интенсивность движения и на создание транспортных пробок.

Можно предположить естественное снижение роста количества автотранспорта в связи с его устареванием, однако неизбежно возникнет проблема и с его утилизацией. Бишкек следует обеспечить достаточным количеством комфортабельного и качественного общественного транспорта, в который пересядут горожане. По центру города желательно пускать троллейбусные линии, то есть зеленый транспорт [4]. Такой проект уже разработан, и имеется у авторов проекта. Следует восстановить на всех улицах городов пешеходные тротуары и вернуть их

в границы красных линий, которые являются муниципальными землями.

Следует срочно и жёстко регламентировать нормы выбросов у автомобилей, ввести крупные штрафы вплоть до запрета ввоза автосредств, поскольку они являются основными источниками загрязнения воздушного бассейна города, а при климатических изменениях, которые уже наступили, уже приобретают характер экологической катастрофы для здоровья горожан. Среди заболеваний жителей города на первом месте уже стоят бронхолегочные, которые обогнули сердечно-сосудистые проблемы – это все результат сильного загрязнения окружающей среды.

Непопулярная, но достаточно действенная мера – это поднять пошлину на потребление ГСМ легковыми автомобилями, это вынудит участников дорожного движения перейти на общественный транспорт. Но для этого необходимо создать новый и современный подвижной состав автобусов и троллейбусов высокой пассажироплощадности.

Введение муниципальной пошлины – “экологическая пошлина (сбор)”, на всех заправках, расположенных в городской черте, поможет постепенно выдавить АЗС с территории города, уменьшить количество легковых авто, как результат, резко сократить количество ДТП, минимизировать дальнейшее сокращение зелёных насаждений для расширения “автомобильного” пространства, пересадить молодежь на велосипеды, тем самым резко поднять уровень их здоровья.

Введение экопошлины должно проводиться зимой, после предварительных измерений датчиками ПДК воздуха, когда к 80 % выбросов от автомобилей добавятся выбросы от ТЭЦ, печного отопления в частном секторе, бань. Для осуществления этого мероприятия лучше всего использовать силы НПО, зеленых партий и экоактивистов, которые должны поддерживаться государственными органами. Проведение этого мероприятия практически не потребует бюджетных затрат, все будет основано на сознательных и оправданных действиях.

Опыт зарубежных стран показывает, что там поступают ещё жестче, например, за въезд

в центр города взимается определенная плата, а вот общественный транспорт может быть бесплатным. Это резко уменьшает количество автомобилей, особенно в центре города.

Нужно пропагандировать принятое во всем мире понятие “пешеходный город”. Во многих европейских странах появились пешеходные города, когда население сознательно отказывается от автомобилей, кроме специального транспорта. Это приводит к огромной экономии средств и организации экогородов, особенно это актуально для горной местности.

В настоящее время в малых и средних городах республики нет внутригородского транспорта, это и нужно поддерживать. Можно предлагать альтернативный транспорт: от живого транспорта до велосипедов. Нужно использовать опыт Таджикистана, где в сёлах милиционерам, участковым врачам, медицинским сёстрам администрация выдает в качестве транспорта велосипеды.

В данной статье авторы предлагают варианты решения задач и приблизительный план мероприятий, которые будут зависеть от полномасштабных исследований ряда специалистов. Контроль, учет, качество потребления является основой для любых поставленных задач, исполнение которых даст ощутимый результат в ближайшие годы (таблицы 1–4, задачи 1–4).

Задача 5: Мобильность

- a. Билетирование.
- b. Равномерное распределение маршрута.
- c. Стимулирующие меры и штрафные санкции.

Задача 6: ЛОВЗ.

- d. Во всех объектах нового строительства и организации благоустройства ввести обязательные требования, отмеченные в актах приемки работ с учетом ЛОВЗ.
- e. Организация спец. транспорта.
- f. Оборудование общественного транспорта для ЛОВЗ.
- g. Стимулирующие меры и штрафные санкции

Таблица 1 – Приблизительный план и оценка сокращения вредных выбросов при следующих мерах для города Бишкек

№п/п	Мероприятия	Потребление			Снижение вредных выбросов по годам		
		контроль	учет	качество	2019	2022	2022–2025
1	2	3	4	5	6	7	8
Задача 1: Горюче-смазочные материалы. Снижение вредных выбросов							
1	Поднять пошлину на потребление ГСМ легковыми автомобилями	Закупаемые и завозимые	+	+	15 %	30 %	45 %
2	Качество бензина, альтернативные источники топлива	Закупаемые и завозимые	+	+	15 %	30 %	45 %
3	Определение нормы выбросов. Тех. регламент, СНиП, положения и т. д.	Нормы выбросов	+	+	Ввод. нормы	Нормативные требования	Нормативные требования
4	Штрафные санкции	Визуальная фиксация	+	+	Пополнение бюджета	Пополнение бюджета	Пополнение бюджета
		Видео-фото фиксация	+	+	Пополнение бюджета	Пополнение бюджета	Пополнение бюджета
5	Стимулирующие меры	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка

Таблица 2 – Транспорт в городах Кыргызской Республики

№п/п	Мероприятия	Контроль	Учет	Качество	Налоги	2018–2022 гг.	2022–2025 гг.
Задача 2: Транспорт							
1	Частный транспорт	+	+	+	Ввести налог на заезд в центр города	Платные парковки	Сокращение количества парковок
2	Любой общественный транспорт	+	+	+	Без налога	Бесплатные парковки	
3	Автобусы	+	+	+	Без налога	Бесплатные парковки	
4	Троллейбусы ¹ . По проектному предложению по центру г. Бишкек	+	+	+	Без налога	Бесплатные парковки	
5	Альтернативный транспорт.	+	+	+	Без налога	Бесплатные парковки	
6	Зеленый транспорт	+	+	+	Без налога	Бесплатные парковки	
7	Стимулирующие меры	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка.	Ценовая, налоговая поддержка

¹ Проект разработан чешской компанией по зелёному транспорту для города Бишкек в 2015 г.

Таблица 3 – Дороги в городах Кыргызской Республики

№п/п	Мероприятия	Мониторинг			Необходимые меры	2018–2022 гг.	2022–2025 гг.
		контроль	учет	качество			
Задача 3: Дороги							
1	Магистральные улицы. Высшей категории	+	+	+	Платные дороги		
2	Для города Бишкек увеличить количество одностороннего движения на улицах, что сокращает аварии на 50 %	+	+	+	-		
3	Восстановить на улицах пешеходные тротуары и вернуть в границах красных линий, муниципальные земли	+	+	+	Штрафные санкции		
4	Велодорожки	+	+	+	-		
5	Пешеходные улицы	+	+	+	-		
6	Паркинг ²	+	+	+	Эко пошлина		
7	Нормативные показатели	+	+	+	Налог		
8	Расписание. Маршрут	+	+	+	Расчёт пассажиро-потока		
9	Стимулирующие меры за установку видео- и фотофиксирующего оборудования	+	+	+	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка
10	Штрафные санкции	+	+	+			

Таблица 4 – Безопасность на дорогах Кыргызской Республики

№п/п	Мероприятия	Контроль	Учет	Качество	Налог	2018–2022 гг.	2022–2025 гг.
Задача 4: Безопасность. Уменьшение количества ДТП							
1	Односторонние улицы	+	+	+	-	Сокращение аварий на 50 %	Сокращение аварий на 50 %
2	Светофоры	+	+	+	-	Повышение безопасности	Повышение безопасности
3	Нарушение ПДД	+	+	+	-		
4	Подземные переходы	+	+	+	-		
5	Стимулирующие меры					Ценовая, налоговая поддержка	Ценовая, налоговая поддержка
6	Штрафные санкции	+	+	+	+	+	+

¹ Проект разработан.

Задача 7: Создать проект Концепции развития общественных пространств дорожно-транспортной инфраструктуры, которая должна учесть все указанные выше задачи, а также создание зеленого каркаса.

- h. Общественные пространства.
- i. Типы и защитные меры общественных пространств вдоль дорог, согласно СНиПу, ГОСТу, техрегламентам и дизайну городской среды.
- j. Капитализация объектов по самоокупаемости.
- к. Стимулирующие меры и штрафные санкции.

Для осуществления всех перечисленных мероприятий авторы предлагают Министерству транспорта и дорог Кыргызской Республики разработать технический регламент, который позволит обозначить основную стратегию развития, в котором будет указано, кто на постоянной ос-

нове будет должен проводить мониторинг работы городского транспорта.

Литература

1. Национальный институт стратегических исследований Кыргызской Республики // Масштабы, последствия и меры профилактики ДТП в Кыргызской Республике, file:///C:/Users/admin/Downloads (Дата обращения: 15.08.18.)
2. Информационное агентство Sputnik. URL: <https://ru.sputnik.kg/incidents/20180119/1037326719/skolko-chelovek-pogibli-v-dtp-v-2017-godu.html/> . (Дата обращения: 15.08.18.)
3. Кодекс об административной ответственности в Кыргызской Республике от 15 июля 2016 года № 117. URL: <http://www.ecology.gov.kg/page/view/id/112> (Дата обращения: 1.08.18 г.)
4. Неопубликованный материал из архива компании “Марка аудит”. Проект разработан чешской компанией по зелёному транспорту для города Бишкек в 2015 году.