

Об обеспечении безопасности дорожного движения на территории Минской области

Обеспечение безопасности дорожного движения – одна из главных задач, стоящих перед государственными органами. Последствия дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранением людей, повреждением материальных ценностей, наносят значительный ущерб экономике государства. По оценкам специалистов, потери, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров, других видов несчастных случаев.

В первом полугодии 2024 года на территории Минской области зарегистрировано 296 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых 55 человек погибли и 320 получили ранения. Произошло более 6 тысяч автоаварий, в результате которых люди не пострадали, однако причинен материальный ущерб.

В сравнении со средними значениями показателей аварийности за аналогичный период 2019-2023 гг. количество ДТП возросло на 3 единицы, раненых – на 10 человек, количество погибших снизилось – на 5 человек, ДТП по вине нетрезвых водителей – на 15 единиц.

Основное количество ДТП приходится на наезды на пешеходов (23%), опрокидывания (17%), наезды на препятствия (16%), причинами которых в основном являются несоблюдение водителями безопасной скорости движения транспортных средств (17%), нарушение правил проезда пешеходных переходов (10%) и маневрирования.

Наибольшее количество погибших в ДТП граждан зарегистрировано в результате наездов на пешеходов и наездов на препятствие (29% и 27% от общего количества погибших соответственно), совершенных из-за нарушения правил дорожного движения пешеходами, а также нарушений правил маневрирования и обгона транспортных средств.

Наибольшее количество ДТП совершено в четверг, среду и воскресенье, со смертельными последствиями – во субботу и четверг. Основную аварийную опасность представляет суточный интервал с 17 до 19 часов.

ПЕШЕХОДЫ

Самым незащищенным участником дорожного движения является пешеход. Водителя, в случае ДТП, может защитить металлический корпус транспортного средства, пешеход такой защитой не обладает. Об этом надо постоянно помнить и при выходе на проезжую часть осознавать ту опасность, которой пеший участник движения подвергает себя.

Так пешеходы порой забывают, что даже на пешеходном переходе они обязаны переходить проезжую часть, убедившись, что этот выход для них безопасен.

С участием пешеходов в текущем году зарегистрировано 68 ДТП, в которых 16 человек погибло и 56 - получило травмы и увечья. По вине самих пешеходов произошло 24 ДТП, в которых 8 человек погибло и 16 получило травмы. Практически

все аварии с погибшими пешеходами случились в темное время суток, многие из пешеходов не были обозначены световозвращающими элементами.

Справочно: 18 апреля 2024 года около 22.15 часов на ул. Гагарина г. Борисова, водитель 1994 г.р., управляя автомобилем «Вольво», двигаясь со стороны

ул. 3-го Интернационала в направлении пр-та Революции, совершил наезд на пешехода, местную жительницу, 1968 г.р., которая переходила проезжую часть в неустановленном месте. СВЭ не обозначена. В результате ДТП пешеход от полученных телесных повреждений скончалась на месте происшествия.

19 июня 2024 года около 22:30 часов на 2-м км автомобильной дороге «Подъезд к г. Воложин №1 от а/д М-6 «Минск - Гродно», водитель 1965 г.р., двигаясь на автомобиле «Тойота» в направлении г. Воложин, совершила наезд на пешехода, жителя д. Капустино, Воложинского района, 1967 г.р., который находился в полосе движения. СВЭ не обозначен. В результате ДТП пешеход от полученных телесных повреждений скончался.

Наибольший уровень пешеходного травматизма отмечается в осеннее-зимний период. Это обусловлено сокращением продолжительности светлого времени суток и нежеланием пешеходов обозначать себя световозвращающими элементами.

Ситуация усложняется еще и тем, что пешеходы, как правило, думают, что тот, кто за рулем, их уже заметил. Проводимый Госавтоинспекцией эксперимент позволил установить, что в темноте из салона автомобиля человек в темной одежде при ближнем свете фар различим лишь на расстоянии 25-30 м. При скорости 60 км/ч за одну секунду автомобиль проезжает около 17 метров, что практически не оставляет шансов водителю остановить транспортное средство избежав наезда.

Правила дорожного движения обязывают пешехода при движении по краю проезжей части дороги в темное время суток обозначить себя световозвращающим элементом (элементами, п.17.1 ПДД).

Фликер (светоотражательный элемент) на одежде – реальный способ уберечься от травмы на неосвещенной дороге. ГАИ рекомендует пешеходам обозначить себя светоотражающими элементами на левой и правой руках, подвесить по одному фликеру на ремень и сзади. Фликеры белого или лимонного цветов имеет наиболее оптимальную светоотражаемость. Кстати, оранжевые зайчики, зеленые белочки, огненно-красные сердечки сложно назвать фликерами. Скорее всего - это яркие сувениры, которые так любят маленькие дети.



Кодексом об административных правонарушениях Республики Беларусь (далее – КоАП Республики Беларусь) предусмотрена ответственность за нарушение правил

дорожного движения пешеходами. Так, при движении пешехода в темное время суток по проезжей части, не обозначив себя фликером, влечет наложение штрафа в размере от 1 до 3 базовых величин. Если нарушение им Правил дорожного движения повлекло создание аварийной ситуации, то размер штрафа составляет от 3 до 8 базовых величин. На сумму от 3 до 5 базовых величин штрафуются пешеход, если он находится на дороге в состоянии алкогольного опьянения. В случае если нарушение Правил дорожного движения повлекло причинение потерпевшему легкого телесного повреждения, либо повреждения транспортного средства, груза, дорожного покрытия, дорожных и других сооружений или иного имущества, виновный подвергается штрафу от 5 до 20 базовых величин.

В крупных городах проблемой остаются наезды на пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах. Несмотря на то, что при этом очевидна вина водителей, которые нарушают требования правил проезда нерегулируемых пешеходных переходов, здесь усматривается и личная беспечность пешеходов. Имея преимущество, пешеход обязан быть предельно внимательным, осторожным, не отвлекаться при переходе проезжей части и своими действиями не создавать препятствия для движения транспортных средств.

Не редко происходят ДТП из-за нарушения водителями правил проезда пешеходных переходов. В текущем году в результате 31 ДТП по указанной причине погибло 4 пешехода, 27 – получило травмы.

Справочно: 26 июня 2024 около 19:55 часов на ул. Советская в д. Носилово, водитель 1961 г.р., управляя автомобилем «Лада Ларгус», совершил наезд на пешехода 2007 г.р., который пересекал проезжую часть дороги по обозначенному нерегулируемому пешеходному переходу. В результате ДТП пешеход с полученными травмами госпитализирован.

Категория велосипедистов также входит в группу риска.

С участием велосипедистов за указанный период на территории Минской области произошло 25 ДТП, в которых 2 человека погибло, 23 – получило травмы. Половина таких ДТП совершается по вине самих велосипедистов.

Справочно: 26 мая на подъездной дороге к д. Валерьяны водитель 2004 г.р., управляя автомобилем «Peugeot», совершил наезд на внезапно выехавшую из лесного массива с правой стороны по ходу движения велосипедиста 1984 г.р. В результате ДТП велосипедист скончался.

В темное время суток велосипедистам необходимо оборудовать свои велосипеды фарами (фонарями), излучающими спереди белый свет, сзади – красный, и помнить, что по проезжей части дороги велосипедисту можно двигаться не далее 1 метра от ее правого края. Хорошую помощь в профилактике ДТП так же послужит жилет повышенной видимости.

ПЬЯНЫЙ ЗА РУЛЕМ

Согласно ст.18.15 КоАП Республики Беларусь предусмотрена градация алкогольного опьянения водителя. Если алкогольное опьянение составляет до 0,8 промилле включительно – правонарушитель лишается водительского удостоверения сроком на 3 года, также придется заплатить и штраф 100 базовых величин, если более 0,8 промилле – лишение прав сроком на 5 лет и штраф в 200 базовых величин.

За повторное управление в состоянии алкогольного опьянения в течение года правонарушитель привлекается к уголовной ответственности, при этом предусмотрена

специальная конфискация транспортного средства, которым управляли в состоянии опьянения, независимо от права собственности.

К сожалению, ни очевидная опасность употребления спиртного для водителя, ни суровые санкции наказания не могут переубедить отдельных граждан отказаться от рюмки перед поездкой и к сожалению, из года в год под колесами очередного пьяного лихача страдают невинные люди.

В текущем году по вине нетрезвых водителей совершено 22 ДТП, в которых 8 человек погибло и 19 получили ранения.

Справочно: 31 мая около 03.30 на ул. 8 Марта в д. Пугачи, водитель 2002 г.р., житель д. Стецки, Воложинского района, неработающий, не имеющий права управления транспортным средством, управляя мотоциклом «Днепр 10», находясь в состоянии алкогольного опьянения (0,98 промилле), не справился с управлением, в результате чего выехал на встречную обочину, где совершил наезд на опору ЛЭП, после чего съехал в кювет, где опрокинулся. В результате ДТП водитель получил незначительные телесные повреждения, а пассажир скончался в реанимационное отделение. Участники ДТП были без мотошлемов.

Органы внутренних дел не приостанавливают работу по выявлению и пресечению фактов управления транспортом нетрезвыми водителями, однако ее эффективность возможно значительно повысить благодаря активной позиции общественности в своевременном информировании милиции о подобных фактах. Данная информация сможет повысить безопасность на дорогах Беларуси и сохранить жизнь и здоровье граждан.

По сообщениям граждан задержано 90 нетрезвых водителей.

СКОРОСТЬ

Основным критерием культуры вождения является соблюдение ограничения в скорости, установленного Правилами дорожного движения. Каждый водитель обязан неукоснительно выполнять это требование. Сам факт превышения установленной скорости, нельзя объяснить, как некоторые иные нарушения, случайностью или минутной невнимательностью. Даже, не смотря на спидометр (одометр), водитель прекрасно чувствует, насколько быстро он движется. Превышая разрешенную скорость, он допускает сознательное нарушение. Скорость выше нормы не дает практически никакого выигрыша во времени, зато увеличивает нервное напряжение водителя. Начав движение рывком в городе с перекрестка, он, как правило, станет у следующего пересечения улиц перед красным сигналом светофора. В то же время выбравшие скорость с таким расчетом, чтобы приблизиться к нему в момент включения зеленого света, проедут без остановки. Относительно вероятности возникновения аварийной ситуации подсчитано, что на скорости 80 километров в час она почти вдвое выше, чем при предельно допустимой в городских условиях.

Эксперименты показывают, что люди проявляют слишком большую самоуверенность. В условиях дорожного движения она порождает ошибки. Для многих очень сложно оценить разницу в тяжести возможных последствий при столкновении автомобилей на различных скоростях. Когда при проведении одного эксперимента группе водителей предложили ответить на вопрос, при какой скорости они смогут остановить автомобиль так, чтобы полностью предохранить себя от столкновения. Многие назвали скорость около 25 километров в час. Фактически она оказалась равна лишь 7 километрам в час.

Справочно: 17 июня около 21:30 часов на ул. Стахановской в г. Вилейка, водитель 2005 г.р., управляя автомобилем Ниссан, неправильно выбрал безопасную скорость движения, на закруглении дороги влево не справился с управлением, допустил неуправляемый занос, в результате чего выехал за пределы проезжей части влево, где совершил наезд на придорожное дерево. Водитель и пассажиры с телесными повреждениями госпитализированы.

Необходимость поддержания оптимальной скорости регламентирована пунктом 87 Правил дорожного движения, который гласит: «При выборе скорости водитель должен учитывать интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и перевозимого им груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. При этом в темное время суток и в условиях недостаточной видимости скорость движения должна позволять водителю остановить транспортное средство в пределах видимости дороги в направлении движения; при возникновении препятствия, которые водитель в состоянии обнаружить, он обязан принять меры к снижению скорости, вплоть до полной остановки транспортного средства». Для кого-то приведенный текст может показаться общим, не содержащим строгих запретов. Тем не менее, чаще всего в обвинительных заключениях и судебных приговорах водителей, совершивших дорожно-транспортные происшествия, фигурирует нарушение упомянутого пункта. Связано это с тем, что на самом деле перечисленные положения содержат конкретные указания на те факторы, каждый из которых в отдельности или в комплексе определяют скорость, обеспечивающую в соответствующей ситуации безопасность движения.

Правильный выбор скорости движения транспортного средства является одним из наиболее важных условий безопасного вождения.

На выбор безопасной скорости влияет интенсивность движения. Как показали исследования, наиболее безопасной является скорость, равная или близкая к средней скорости транспортного потока. Если же скорость автомобиля отличается от средней, например, на 60 километров в час, то вероятность вовлечения в ДТП для такого автомобиля возрастает, примерно, в тысячу раз по сравнению с теми, которые движутся со средней скоростью транспортного потока. Вождение автомобиля в городах с интенсивным движением транспортных средств и пешеходов требует от водителя большого внимания, дисциплинированности и четкости действий. В этих условиях водитель должен двигаться с такой скоростью, чтобы своевременно обеспечить наблюдение за дорогой, ее состоянием, транспортными средствами, пешеходами, сигналами светофоров.

При движении по обледенелой дороге не следует превышать скорость, надеясь на противоскользящие материалы, которыми посыпают дороги. Иногда случается так, что при торможении песок не удерживается на обледенелом покрытии и свободно сдвигается колесами автомобиля. Также опасен при гололедице свежавывавший снег, который маскирует обледенелое покрытие.

Опасность для движения представляют собой опавшие с деревьев листья, лежащие на дорожном покрытии. Попав на такой участок, водитель автомобиля, двигавшегося с большой скоростью, при необходимости торможения может потерять управление и оказаться в кювете или на полосе встречного движения, так как листья под колесами могут снизить коэффициент сцепления одного или нескольких колес.

В дождливую погоду опасны участки, где к главной асфальтированной дороге примыкают второстепенные без покрытия. Грунтовая грязь, которую наносят

транспорт или скот представляет серьезную опасность. Проезжать такие места нужно с небольшой постоянной скоростью, не применяя резких торможений и поворотов рулевого колеса.

Немалые затруднения для водителя представляет выбор скорости движения в тумане. Большинство ДТП в условиях тумана составляют столкновения с движущимся впереди транспортным средством. При этом водители, выбирая безопасную дистанцию, не учитывали, что человеческому глазу все предметы в тумане представляются, примерно, в два раза удаленными, чем в действительности. Скорость движения в тумане во всех случаях должна быть ниже скорости движения при ясной погоде. При выборе ее надо исходить из возможности остановки автомобиля в пределах видимости. Обгон в густом тумане недопустим. В этих условиях надо избегать внезапных торможений. При необходимости остановиться, скорость надо снижать плавно. При этом целесообразно несколько раз нажать на педаль тормоза и тем самым подать сигнал для предупреждения водителей автомобилей, двигающихся сзади. При движении в густой снегопад, метель, в пыльную бурю или сильный ливень надо применять аналогичные меры предосторожности.

Неправильный выбор скорости при движении на поворотах дорог – одна из главных причин таких видов дорожных происшествий, как опрокидывание или столкновение со встречным транспортом. Происшествия на поворотах дорог происходят иногда потому, что водитель, хотя и движется со скоростью допустимой для прохождения поворота без заноса, поздно замечает поворот и для того, чтобы вписаться в него резко поворачивает рулевое колеса. Приближаясь к повороту надо твердо помнить, лучше снизить скорость до въезда на поворот, чем тормозить при прохождении его. На повороте не следует выключать или переключать передачи. Если поворот крутой и в конце его потребуется переключение передач, то лучше это сделать в начале поворота. Торможение и выключение сцепления на повороте может привести к заносу.

Дать конкретные рекомендации о величине скорости для всех случаев невозможно, т.к. безопасная скорость зависит не только от приведенных выше объективных условий, но также от квалификации и личных качеств водителя. Если водитель будет внимательно наблюдать за обстановкой движения и ее изменениями, то он сможет правильно выбрать скорость и обеспечить безопасность движения.

Напомним ответственность за нарушение скоростных режимов.

Согласно ч. 1 ст. 18.12 КоАП Республики Беларусь, превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от десяти до двадцати километров в час – *влечет наложение штрафа в размере до 1 базовой величины*;

- ч. 2 ст. 18.12 - превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от 20 до 30 километров в час – *штраф в размере от 1 до 3 базовых величин*;

- ч. 3 ст. 18.12 - превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от 30 до 40 километров в час – *штраф в размере от 3 до 10 базовых величин*;

- ч. 4 ст. 18.12 - превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения на 40 и более километров в час – *штраф в размере от 8 до 12 базовых величин*;

- ч. 5 ст. 18.12 - действия, предусмотренные частями 2-4 настоящей статьи, совершенные повторно в течение одного года после наложения административного взыскания за такие же нарушения – *штраф в размере от 5 до 15 базовых величин или лишение права заниматься определенной деятельностью сроком до 1 года.*

ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ

Отдельной возрастной категорией участников дорожного движения являются дети.

За 6 месяцев 2024 года на территории Минской области произошло 32 ДТП с их участием, в результате которых 2 ребенка погибло и 34 получило травмы различной степени тяжести.

14 ДТП произошли с участием детей-пассажиров, 11 – с участием детей-пешеходов, с участием детей-велосипедистов – 6 ДТП, 1 ДТП с участием несовершеннолетних водителей.

10 ДТП произошли по вине самих несовершеннолетних участников дорожного движения.

На тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пассажиров влияет обстоятельство, что ряд взрослых при перевозке детей пренебрегают использованием пассивных средств безопасности (автокресел, бустеров, специальных подушек), либо перевозят малолетних детей в детских удерживающих устройствах, не пристегивая их ремнями безопасности. За истекший период 2024 года на территории Минской области сотрудниками ГАИ за нарушение правил перевозки детей к административной ответственности по ч.6 ст.18.13 КоАП Республики Беларусь привлечено 5,7 тыс. водителей, из которых 92 повторно в течении года.

Справочно: 21 января около 14.45 часов на автодороге Н-9618 «Солигорск-4РУ», водитель 1987 г.р., управляя автомобилем Мерседес-Бенц, не справился с управлением, выехал на полосу встречного движения, где совершил столкновение с автомобилем Ниссан Альмера, под управлением водителя 1972 г.р. В результате автоаварии пассажир 2010 г.р. от полученных травм скончался на месте ДТП, еще один 2011 г.р. госпитализирован. Дети перевозились с нарушением правил перевозки пассажиров!

ГАИ напоминает, что за нарушение правил перевозки детей в соответствии с ч.6 ст.18.13 КоАП Республики Беларусь в отношении водителя налагается административное взыскание в виде штрафа в размере до 4 базовых величин.

Не менее важным обстоятельством является утрата у детей за время летних каникул навыков безопасного поведения на дороге в условиях высокой интенсивности движения автотранспорта.

Ошибки несовершеннолетних пешеходов, ставшие причинами ДТП:

- ☐ переход через проезжую часть вне пешеходного перехода;
- ☐ неожиданный выход из-за транспортного средства или других препятствий, ограничивающих обзорность водителю;
- ☐ нахождение на проезжей части без сопровождения взрослых.

Чаще всего дети попадают в дорожные происшествия не потому, что не знают ПДД, а потому, что опасность для них была скрыта (стоящим автомобилем, деревьями, забором, киоском и т.п.)

В этом году с участием несовершеннолетних водителей произошло 1 ДТП:

05 апреля около 03:57 часов на ул. Космонавтов в д. Калюга, водитель 2007 г.р., не имея права управления транспортным средством (в/у не получал), управляя мотоциклом «Днепр МТ-10», не справился с управлением транспортного средства, допустил занос, в результате чего совершил наезд на заборное ограждение и опрокидывание на сложенный деревянный брус. В результате ДТП водитель получил телесные повреждения.

Указанные примеры ДТП свидетельствуют в первую очередь на отсутствие контроля со стороны взрослых в отношении несовершеннолетних!

В случае выявления сотрудниками милиции фактов нарушения ПДД несовершеннолетними, родители могут быть привлечены к административной ответственности по ст.10.3 КоАП.

Поэтому перед тем как отправить ребенка в школу либо просто на улицу, необходимо напомнить ему об основных правилах безопасного поведения на дороге! Нужно добиться того, чтобы ребенок, находясь вблизи или на проезжей части не разговаривал по телефону и не слушал музыку в наушниках, так как это отвлекает его внимание. В обязательном порядке к школьной сумке, одежде необходимо пристегнуть световозвращающие элементы.

Уважаемые взрослые, будьте примером детям, сами не нарушайте ПДД!

ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ НА ДОРОГЕ

В случае вынужденной остановки в темное время суток и в условиях недостаточной видимости необходимо парковаться как можно дальше от проезжей части, обязательно включать аварийную сигнализацию, стояночные огни, а при выходе из машины надевать жилет повышенной видимости. Если произошло дорожно-транспортное происшествие в обязательном порядке необходимо выставить знак аварийной остановки.

ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПРИЗЫВАЕТ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ К МАКСИМАЛЬНОЙ ВНИМАТЕЛЬНОСТИ И БДИТЕЛЬНОСТИ НА ДОРОГЕ!

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДИСЦИПЛИНА

В целях предупреждения правонарушений, совершаемых гражданами на почве употребления спиртных напитков, а также в рамках решения Минского облисполкома от 05.03.2020 № 173 «О мерах по предупреждению гибели граждан» сотрудниками ОВД совместно с представителями районных исполкомов за январь-июнь 2024 года проведено **138** рейдов в организациях и предприятиях области, в ходе которых осуществлен контроль соблюдения Правил дорожного движения их работниками, проведен мониторинг предсменного контроля, проверено соблюдение антиалкогольных требований и трудовой дисциплины.

В результате установлены факты **формального проведения приборного контроля на предмет состояния алкогольного опьянения, а также допуска лиц к работе, находящихся в состоянии алкогольного опьянения либо не прошедших такой контроль.**

Так, в текущем году за управление в состоянии алкогольного опьянения ведомственным транспортом задержано **27** водителей, из которых **17** работники агропромышленного комплекса.

Кроме того, в ходе проведения рейдов установлено **9 фактов** нахождения на рабочем месте лиц в состоянии алкогольного опьянения.

УГАИ УВД Минского облисполкома