

Информационный материал к единому дню информирования населения

«О 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 ДТП, в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров, других видов несчастных случаев.

За 8 месяцев текущего года на территории Минской области произошло 402 дорожно-транспортных происшествия (далее – ДТП), в которых 82 человека погибло и 421 получило ранения. Произошло более 10 тысяч автоаварий в результате которых люди не пострадали, однако причинен материальный ущерб.

Основное количество ДТП приходится на наезды на пешеходов (24%), лобовые столкновения и опрокидывания (по 13%), причинами которых в основном являются несоблюдение водителями безопасной скорости движения транспортных средств (17%), правил проезда пешеходных переходов и нарушение правил дорожного движения пешеходами (по 10 %).

Наибольшее количество погибших в ДТП граждан пришлось на лобовые столкновения и наезды на пешеходов (по 29 %), произошедшие из-за нарушения правил дорожного движения пешеходами (22 %) и несоблюдение водителями безопасной скорости движения транспортных средств (16 %).

Наиболее неблагоприятными по количеству ДТП и погибших днями недели являлись пятница и суббота, а суточными часовыми интервалами по количеству ДТП – 7-8 и 17-21 час.

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 за 8 месяцев т.г. зарегистрировано 97 ДТП, в которых 24 человека погибли и 77 - получили травмы и увечья. По вине пешеходов произошло 40 ДТП, в которых 18 человек погибло и 24 получили травмы. Практически все аварии случились в темное время суток, причем ни один из погибших пешеходов не был обозначен световозвращающими элементами.

08.08.2021 около 01.00 часов неустановленный водитель, управляя автомобилем и двигаясь по 61-км автодороги Р-59 «Логойск-Смолевичи-Марьина Горка» по ул. Центральной д.Барсуки Червенского района, совершил наезд на пешехода. Водитель с места происшествия скрылся. Пешеход от полученных травм скончался на месте происшествия. В ходе проверки было установлено, что пешеход находился в состоянии алкогольного опьянения (2,96 промилле) и не был обозначен световозвращающим элементом. В ходе оперативно-розыскных мероприятий автомобиль был установлен. Водителю грозит уголовная ответственность за оставление человека в опасности и ДТП повлекшее по неосторожности смерть человека.

Наибольший уровень пешеходного травматизма отмечается в осеннее-зимний период, когда доля аварий с участием пешеходов достигает 60-70% от всех ДТП. Такое положение в основном 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, повесить 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.



Что касается ответственности пешеходов согласно Кодексу об административных правонарушениях Республики Беларусь, то она такова:

- в отношении пешехода, который в темное время суток движется по проезжей части, не обозначив себя фликером, применяются штрафные санкции 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.

Из-за нарушения водителями правил проезда пешеходных переходов не редко происходят ДТП. В текущем году в результате 41 ДТП по указанной причине погибло 2 пешехода, 40 – получили травмы.

02.09.2021 около 21:00 38-летний водитель, управляя автомобилем Рено и двигаясь по ул.Волынца г.Молодечно, при повороте совершил наезд на 39-летнего пешехода, которая переходила проезжую часть по регулируемому пешеходному переходу. В результате ДТП пешеход получила травмы и была госпитализирована.

Категория велосипедистов также входит в группу риска, если они не обозначены световозвращающими элементами.

С участием велосипедистов за указанный период на территории Минской области произошло 36 ДТП, в которых 3 человек погибло, 33 –

получили травмы. Из общего количества ДТП с участием велосипедистов - 21 ДТП произошли по вине самих велосипедистов.

07.09.2021 около 11.05 часов на 85-км автодороги Р-58 «Минск-Калачи - Мядель» 72-летний водитель, управляя автомобилем «Рено», совершила наезд на 67-летнюю велосипедистку, которая двигалась в попутном направлении и в момент ДТП начала пересекать проезжую часть, не убедившись в безопасности маневра. В результате происшествия велосипедистка от полученных травм скончалась на месте.

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.

ПЬЯНЫЙ ЗА РУЛЕМ

С 01.03.2021 вступила в силу новая редакция КоАП Республики Беларусь. Согласно ст.18.15 Кодекса об административных правонарушениях 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 33 ДТП, в которых 9 человек погибло и 33 получили ранения.

17.07.2021 около 23.00 часов водитель 1982 г.р., управляя автомобилем Опель Астра, двигаясь на 437 км автодороги М-1 «Брест-Мингск-гр.РФ» территория Борисовского района в направлении г.Минска, на ремонтируемом участке дороги, выехал на полосу встречного движения, где совершил столкновение с двигавшимся во встречном направлении автомобилем Форд. В результате ДТП водитель автомобиля и пассажир автомобиля Опель получили травмы, а годовалый ребенок от полученных травм скончался в медучреждении. В

ходе проверки установлено, что погибший ребенок в момент совершения ДТП находился на заднем пассажирском сидении в автокресле, однако ремнем безопасности пристегнут не был. Необходимо добавить, что управлял этим автомобилем отец ребенка, который находился в состоянии сильного опьянения из-за чего выехал на полосу встречного движения. Сам же виновник ДТП не пострадал.

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 сообщению граждан, задержано 299 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, 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.

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 свежеснеженный 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 потребуются 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.

ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ

Отдельной возрастной категорией участников дорожного движения являются дети.

За 8 месяцев т.г. на территории Минской области произошло 51 ДТП с их участием, в результате которых 1 ребенок погиб, 58 – получили травмы различной степени тяжести.

21 ДТП произошли с участием детей-пассажиров, 14 – с участием детей-пешеходов, с участием детей-велосипедистов – 15 ДТП, 1 ДТП с участием несовершеннолетнего нетрезвого водителя. 14 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 т.г. на территории Минской области сотрудниками ГАИ за нарушение правил перевозки детей привлечен к административной ответственности по ч.6 ст.18.13 КоАП Республик и Беларусь 6431 водитель, из которых 44 повторно в течении года.

05.09.2021 около 21:00 на 23-м км автодороги «Минск-Витебск» 37-летний минчанин, управляя автомобилем «Ауди», совершил наезд на лося, который перебежал проезжую часть. В результате автоаварии водитель и 13-летняя пассажирка травмированы. Девочка находилась на заднем сиденье и была пристегнута ремнем безопасности. Ехали рядом с ней и двое малолетних детей – 3 и 5 лет. Малыши перевозились в специальных удерживающих устройствах и в результате аварии не пострадали.

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

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 последнее время участились случаи наездов на детей-пешеходов во дворах жилых домов.

22.08.2021 около 18.00 водитель 1992 г.р., управляя автомобилем Форд, двигаясь задним ходом по двору на ул.Центральной д.Канютичи, совершил наезд на ребенка 2020 г.р. В результате ДТП ребенок получил травмы и был госпитализирован.

Причинами аварий с несовершеннолетними велосипедистами явились: незнание Правил и невнимательность самих детей. Условие для совершения аварий - нахождение детей-велосипедистов до 14-летнего возраста на дорогах общего пользования без взрослых. И как раз приведенная фабула ДТП тому подтверждение:

25.07.2021 около 14.10 в д.Комаровка Логойского района водитель 1987 г.р., управляя автомобилем Хендай, совершил наезд на несовершеннолетнего велосипедиста 2010 г.р., который двигался в попутном направлении и начал осуществлять маневр поворота налево. В результате ДТП ребенок получил травмы и был госпитализирован.

В этом году с участием несовершеннолетних водителей произошло 1 ДТП:

07.03.2021 около 04.40 в Пуховичском районе несовершеннолетний водитель 2003 г.р., не имея права управления ТС, управляя автомобилем Додж Гранд Караван в состоянии алкогольного опьянения (1,41 промилле), не правильно выбрал скорость движения, не справился с управлением, съехал в кювет, где совершил наезд на земляную насыпь, затем ТС отбросило на проезжую часть. В результате ДТП водитель и пассажир 2003 г.р. получили травмы. Ни водитель, ни пассажир не были пристегнуты ремнями безопасности.

Указанные примеры ДТП свидетельствуют о недисциплинированности и невнимательности самих детей, а также об отсутствии 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.