

Ю. В. Гончаров
старший преподаватель
кафедры административной деятельности
факультета милиции Могилевского института МВД

О МАЛОИЗУЧЕННЫХ ФАКТОРАХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

ABOUT THE POORLY STUDIED FACTORS OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS

Аннотация. Водители транспортных средств и пешеходы — наиболее многочисленные участники дорожного движения, и, как следствие, наезд транспортного средства на пешехода, по статистике, наиболее распространенная категория дорожно-транспортных происшествий. В связи с этим законопослушное воспитание пешеходов как самой уязвимой категории участников дорожного движения позволит в дальнейшем улучшить состояние безопасности дорожного движения на дорогах Республики Беларусь.

Ключевые слова: водитель, дорога, дорожно-транспортный травматизм, дорожно-транспортное происшествие, меры безопасности, ответственность, пешеход, пешеходный переход, пешеходный травматизм, Правила дорожного движения, проезжая часть, профилактика, статистика, транспортное средство, участник дорожного движения.

Annotation. Drivers and pedestrians are the most numerous participants of traffic and as a result, according to statistics, pedestrian-versus-car accidents are the most widespread category on the roads. That is why traffic education of pedestrians, as the most vulnerable category of road users, will improve the level of road safety on the roads of the Republic of Belarus.

Keywords: driver, road, traffic injuries, traffic accidents, safety measures, liability, pedestrian, pedestrian crossing, pedestrian injuries, traffic rules, roadway, prevention, statistics, vehicle.

Транспорт — неотъемлемая часть современного общества и одна из важнейших областей жизнедеятельности человека. В дорожном движении, где автомобильный транспорт занимает доминирующее положение, в настоящее время осуществляется около 80 % всего объема транспортного обслуживания. Сегодня без автомобиля невозможно обойтись практически ни в одной сфере человеческой деятельности. Особенно активно автомобиль используется человеком в личных целях, что в свою очередь привело к значительному росту автомобильного парка нашей планеты [1, с. 9]. Только в Республике Беларусь на сегодняшний день в пользо-

вании граждан и юридических лиц находится более трех с половиной миллионов автотранспортных средств. Транспортные средства, с одной стороны, призваны помогать человеку в его повседневной деятельности, а с другой — создают ряд проблем, таких как загрязнение окружающей среды, использование значительных площадей земельных угодий, которые могли бы использоваться в сельском хозяйстве, под автомобильные дороги и т. д., но наиболее актуальная и злободневная проблема — дорожно-транспортный травматизм.

Ежегодно на дорогах Республики Беларусь совершается более трех тысяч дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), в которых гибнут и получают травмы водители, пешеходы, пассажиры и иные участники дорожного движения. Следует отметить, что этот показатель аварийности на сегодняшний день гораздо ниже, чем десять лет тому назад.

Рассматривая ситуацию в сфере безопасности дорожного движения более пристально, необходимо особое внимание обратить на вопрос обеспечения безопасности пешеходов как наиболее уязвимой категории участников дорожного движения. Несмотря на улучшение ситуации на наших дорогах по количеству пострадавших пешеходов в ДТП, проблема обеспечения их безопасности не потеряла своей актуальности и требует более тщательного подхода к ее решению.

По статистике дорожной аварийности, примерно треть всех происшествий с человеческими жертвами приходится на ДТП с участием транспортного средства и пешехода, и, как известно, тяжесть таких последствий весьма высокая.

Так сложилось, что в большинстве случаев при совершении вышеуказанных ДТП ответственность за их совершение и наступившие последствия лежит в основном на водителях транспортных средств, а не на пешеходах, которые своим поведением спровоцировали аварию. Статья 948 Гражданского кодекса Республики Беларусь возлагает ответственность за вредные последствия, причиненные деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, таких как использование транспортного средства, и возмещение причиненного ущерба на его владельца [2]. Не следует забывать, что водитель транспортного средства — это лицо, им управляющее, оно обязано соблюдать необходимые меры безопасности при эксплуатации транспортного средства. К тому же водитель должен быть более бдительным и предусмотрительным, и не только по отношению к своим действиям, но и поведению на дороге иных участников дорожного движения, в частности пешеходов.

Водитель, не имеющий медицинских заболеваний и противопоказаний, которые не позволяли бы ему управлять механическим транс-

портным средством, получает медицинскую справку о состоянии своего здоровья, что подтверждает его способность к управлению. Пешеход подобной медицинской справки не имеет. Он может иметь особенности психофизиологического развития и, как следствие, иное восприятие окружающей и дорожной обстановки. Пешеход может иметь плохой слух и зрение, находиться в болезненном и утомленном состоянии, состоянии опьянения и т. д., а водитель, управляющий механическим транспортным средством — источником повышенной опасности, должен это предполагать.

Для того чтобы разобраться в проблеме пешеходного травматизма, необходимо определить ее основные причины. По статистике, преобладающее количество ДТП с участием транспортного средства и пешехода происходит из-за неправильных действий и допущенных нарушений дорожного законодательства водителями. Это может быть их нетрезвое состояние, неправильно выбранный в районе пешеходного перехода скоростной режим, а также нарушение правил проезда пешеходных переходов и др.

Правила дорожного движения (далее — ПДД) определяют порядок движения ее участников по автомобильным дорогам Республики Беларусь. Так, в пункте 100 для водителя транспортного средства однозначно прописано: «При повороте налево или направо водитель обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим (пересекающим) проезжую часть дороги (по пешеходному переходу, а при его отсутствии по линии тротуаров или обочин), на которую он поворачивает». Пункт 117 в свою очередь гласит: «Если перед пешеходным переходом остановилось (стоит) или замедлило движение транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся по соседним полосам движения в попутном направлении, должны снизить скорость движения и при наличии пешеходов уступить им дорогу» [3]. Из вышесказанного можно сделать вывод, что водитель осознанно нарушает требования дорожного законодательства из-за излишней уверенности в своих «водительских способностях».

Определенную озабоченность вызывает поведение на дороге непосредственно самих пешеходов. По статистике, практически каждое третье ДТП с участием пешеходов происходит по их собственной вине — это переход через проезжую часть дороги в неустановленном месте, нетрезвое состояние, неожиданный выход из-за транспортного средства либо иного препятствия на дорогу, неподчинение сигналам регулирования дорожного движения. Данным ДТП также способствуют неудовлетворительное состояние проезжей части и погодные условия, а также тем-

ное время суток. Как и водитель на дороге, так и пешеход на пешеходном переходе может быть невнимательным, спешить по личным делам, разговаривать по мобильному телефону, а также находиться в наушниках и слушать музыку, перемещаться по проезжей части в темное время суток без световозвращающих элементов и т. д. Следует отметить, что, помимо прав, дорожное законодательство содержит также ряд обязанностей для пешеходов. Так, в ПДД прописано, что пешеход может переходить проезжую часть дороги по пешеходному переходу, только убедившись, что выход на нее безопасен. Также если в зоне видимости нет пешеходного перехода, то по кратчайшей траектории и в том месте, где дорога хорошо просматривается в обе стороны, при этом убедившись, что выход на проезжую часть дороги безопасен, а своими действиями пешеход не создаст препятствия для движения транспортных средств. Весьма важно то, что при движении по краю проезжей части дороги в темное время суток пешеход должен обозначить себя хотя бы одним световозвращающим элементом [3].

Как показывает практика, каждому пешеходу на дороге нужно быть внимательным, осмотрительным, законопослушным и т. д. Пешеходам необходимо учитывать, что водитель может находиться в состоянии опьянения, превысить скорость, отвлечься от дорожной обстановки и не заметить переходящего дорогу пешехода. Стоит обращать внимание на проезжую часть дороги, которая может быть заснеженной, скользкой, и в такой ситуации даже при огромном желании водителя остановить автомобиль и пропустить пешехода он этого просто не сможет сделать. К тому же если водитель защищен металлическим корпусом автомобиля от получения травм в случае ДТП и безопасно управлять транспортным средством ему помогают различные «электронные помощники», то пешеход ничем не защищен. В данном случае очевидно, что пешеход получит травмы гораздо более серьезные и опасные для здоровья, чем водитель.

В настоящее время служба Госавтоинспекции Республики Беларусь стала более широко применять автоматизированные технические средства фото- и видеофиксации нарушений ПДД, которые «заставляют» водителей соблюдать требования дорожного законодательства. Эффективный же подход в отношении пешеходов по неукоснительному соблюдению ПДД пока еще не найден. Применяемые на сегодняшний день профилактические меры дают определенный положительный результат, но значительно снизить пешеходный травматизм, к сожалению, пока еще не удалось.

Снизить количество ДТП с участием транспортного средства и пешехода, а также тяжесть их последствий возможно посредством дальней-

шего проведения планомерной профилактической работы, направленной на правовое воспитание участников дорожного движения, более активное использование имеющихся форм и методов общей и индивидуальной профилактики, разъяснением в средствах массовой информации жизненно важных положений дорожного законодательства. Дальнейшее проведение специальных комплексных мероприятий по профилактике ДТП с участием пешеходов, а также семинаров, конференций во взаимодействии со всеми заинтересованными в данной работе.

Снижению пешеходной аварийности на дорогах может способствовать поэтапное совершенствование организации дорожного движения, введение административной ответственности за разговор по мобильному телефону при пересечении проезжей части дороги по пешеходному переходу, в том числе увеличение размера штрафных санкций за существующие нарушения ПДД, так как некоторые пешеходы по-прежнему считают, что соблюдение элементарных требований безопасности на дороге для них необязательно. Также научно доказано, что наличие на одежде пешехода светоотражающих элементов в темное время суток позволяет его заблаговременно увидеть и тем самым избежать совершения ДТП.

Таким образом, в настоящее время к малоизученным факторам, приводящим к совершению дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств и пешеходов, можно отнести пренебрежительное, а в некоторых случаях и неадекватное поведение водителей и пешеходов на складывающуюся дорожно-транспортную обстановку, а также низкую мотивацию на соблюдение требований дорожного законодательства.

Список основных источников

1. Врубель, Ю. А. Организация дорожного движения. В 2 ч. / Ю. А. Врубель. — Ч. 1. — Минск : Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. — 328 с.

2. Гражданский кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 7 дек. 1998 г. , № 218-З : принят Палатой представителей 28 окт. 1998 г. : одобр. Советом Респ. 19 нояб. 1998 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 01.01.2020 г. // Бизнес-Инфо — аналитическая правовая система / ООО «Профессиональные правовые системы». — Минск, 2020.

3. О мерах по повышению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 02.01.2020 г. // Бизнес-Инфо — аналитическая правовая система / ООО «Профессиональные правовые системы». — Минск, 2020.