

СЕКЦИЯ 1 НАУЧНО-ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО, АДМИНИСТРАТИВНО-ДЕЛИКТНОГО И АДМИНИСТРАТИВНО-ДЕЛИКТНО- ПРОЦЕССУАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

УДК 342.9

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Ю. В. Гончаров

*Могилевский институт МВД (Беларусь),
старший преподаватель кафедры административной
деятельности факультета милиции*

***Аннотация.** В данной статье предлагается рассмотреть актуальные вопросы обеспечения дорожной безопасности велосипедистов. Изучен опыт стран с высоким уровнем защищенности этой уязвимой категории участников дорожного движения, а также рассмотрены возможные пути повышения их безопасности в нашем регионе.*

***Ключевые слова:** безопасность, велосипедист, дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, участник дорожного движения.*

***Annotation.** This article proposes to consider topical issues of ensuring road safety for cyclists. The experience of countries with a high level of protection for this vulnerable category of road users was studied, as well as possible ways to improve their safety in our region.*

***Keywords:** safety, cyclist, traffic, traffic accident, vehicle, road user.*

Дорожно-транспортный травматизм — одна из актуальных проблем современности. Рост количества транспортных средств (далее — ТС), перемещающихся по автомобильным дорогам, а также негативное отношение к соблюдению норм дорожного законодательства у определенной части участников дорожного движения (далее — УДД) непременно ведут к увеличению вероятности совершения дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП).

Смешение в дорожном движении механических и немеханических ТС в сочетании с асоциальным поведением УДД приводит к высокой степени

риска получения травм и смертельных случаев среди незащищенных и уязвимых участников движения, которыми являются пешеходы и велосипедисты [1].

Сложилось так, что в Республике Беларусь велосипедное движение до некоторого времени практически не развивалось. Как правило, велосипедиста можно было встретить преимущественно в сельской местности. В настоящее время в городе двухколесный транспорт очень популярен, привлекает в свои ряды все больше сторонников здорового образа жизни. С учетом этого важно обеспечить комфорт для всех УДД, в том числе и для велосипедистов.

В настоящее время в нашей стране велосипедное движение рассматривается как альтернатива транспортным средствам. Оно экологичное, экономное и более здоровое. В перспективе видится дальнейшее увеличение количества велоучастников в дорожном движении.

Статистические данные показывают, что ежегодно около 7 % раненых и 9 % погибших из общего числа УДД, которые пострадали в ДТП, составляют велосипедисты. Анализ распределения ДТП по времени года свидетельствует о том, что число наездов растет с увеличением интенсивности движения велосипедистов и наибольшее их количество происходит в теплый период года, а именно с июня по сентябрь. Вместе с тем наибольшая тяжесть последствий наблюдается в феврале – марте и октябре – ноябре, когда происходит уменьшение светового дня, к тому же погода вносит свои коррективы, ухудшая и так недостаточную видимость на дороге [2].

Отсутствие светоотражателей и осветительных фонарей на велосипедах, неиспользование защитных велосипедных шлемов, одежды со световозвращающими элементами, несоблюдение элементарных правил безопасного поведения на дорогах усугубляют и без того опасное положение велосипедистов. Данные участники также могут участвовать в дорожном движении, будучи в болезненном, утомленном состоянии или же в состоянии опьянения. Подобное асоциальное поведение велосипедистов зачастую мы можем наблюдать на наших загородных дорогах и, как следствие, там выше тяжесть последствий.

Не редко используется велотранспорт, оборудованный не так, как того требует дорожное законодательство. В Правилах дорожного движения (далее — ПДД) прописано, что, двигаясь на велосипеде в темное время суток, также в условиях недостаточной видимости, велосипед должен быть оборудован спереди и сзади фарами или фонарями, излучающими белый и красный свет соответственно. А вне населенного пункта велосипедист еще должен быть одет в одежду повышенной видимости со световозвращающими элементами. Велосипедист ничего не нарушит, если будет пересекать проезжую часть по велосипедной дорожке, пешеходному переходу или нововведенному в ПДД велосипедному проезду. Он имеет преимущество перед водителем ТС

на пешеходном переходе и велопереезде. Ему разрешено не спешиваться и пересекать дорогу со скоростью идущего пешехода. При этом, согласно ПДД, шлем является обязательным только для пассажира велосипеда в возрасте до семи лет [3].

Дорожная инфраструктура не всегда соответствует современным требованиям велосипедного движения. Организация дорожного движения в населенных пунктах и на загородных дорогах имеет по-прежнему ряд нерешенных проблем. Так, отсутствие велосипедных и пешеходных дорожек между близлежащими сельскими населенными пунктами, освещенности дорог и перекрестков, а также состояние обочин, неприемлемое для движения на велосипеде, дополнительно способствуют совершению ДТП. Если это случается в темное время суток, а на самом велосипедисте еще и нет жилета, то очень высок риск трагедии. Опять же, по статистике, наибольшее количество телесных повреждений велосипедисты получают в населенных пунктах, а смертельных травм — на автомобильных дорогах.

Многолетние исследования, проводимые ведущими специалистами в области дорожной безопасности, подтверждают тот факт, что чем заметнее автомобиль для велосипедиста и чем заметнее они для конкретного водителя, тем больше вероятность избежать столкновения. В некоторых странах с высоким уровнем дорожной безопасности законодательно закреплено обязательное использование защитного шлема для велосипедистов. И напротив, там, где ношение велосипедных шлемов не является обязательным по закону, процент велосипедистов, их надевающих, как правило, не превышает 10 %.

Резервы снижения количества и тяжести последствий в ДТП для велосипедистов видятся в обоснованном городском и загородном планировании, разработке транспортных планов и планов мобильности, которые могут принять во внимание нужды всех УДД. Решение проблем велосипедной безопасности видится в постановке ряда актуальных задач. Так, положительно скажется обеспечение баланса между функциональностью городской застройки, рекомендованным скоростным режимом и ограниченностью доступа на дорожный трафик пешеходов и велосипедистов, особенно в жилых зонах.

Понижение бордюров, создание необходимого количества и протяженности велодорожек и увеличение количества велопарковок поспособствуют законопослушному поведению велолюбителей и привлекательности велосипедного движения и т. д.

Следующий шаг — это планомерное обеспечение освещенности на улично-автомобильной сети, т. к. для всех пользователей дорог фундаментальное значение имеет возможность видеть и быть видимым, а отсутствие таковой имеет непосредственное влияние на тяжесть последствий.

Велосипедистам не стоит пренебрегать элементарными правилами безопасности, что касается вождения в нетрезвом состоянии. Велосипед должен быть оборудован в соответствии с предъявляемыми требованиями. За городом безопаснее всего передвигаться в светлое время суток, а ночью следует обязательно надевать световозвращающий жилет.

На магистральных автодорогах наиболее приемлемыми и безопасными будут пешеходные переходы, оборудованные под землей. При этом создание безбарьерной среды на скоростных магистралях видится наиболее перспективным, т. к. отсутствие ступеней позволит без труда спуститься и велосипедистам, и людям с ограниченными возможностями.

Практика, опробованная такими европейскими странами с высоким уровнем безопасности, как Нидерланды и Швеция, подтверждает эффективность ограничения скоростного режима не дорожными знаками, а созданием физических условий, которые не позволяют это сделать водителю транспортного средства. То есть в этих странах на въездах в населенные пункты было предложено оборудовать островки безопасности или мини-кольца. При этом сужается дорожная полоса, ширина которой — это инструмент управления скоростью. То есть чем шире полоса, тем большую скорость можно набрать при повороте. Подобные нововведения мы все чаще можем наблюдать на наших улицах и дорогах. Предлагаем сужать полосы движения на въездах в населенные пункты [4].

Таким образом, повышение безопасности велосипедистов на наших дорогах видится в своевременном, обоснованном и планомерном проведении комплекса организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению дорожным движением.

Поэтапное изменение дорожного законодательства также способствует уменьшению количества ДТП с участием данной категории УДД, смертельных случаев и тяжести полученных травм. В данном случае многое зависит непосредственно от заинтересованности самих велосипедистов в своей безопасности.

1. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма / пер. с англ. М. : Весь мир, 2004. 280 с. [Вернуться к статье](#)
2. Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2021 году : аналит. сб. / сост. М. Ю. Сороговец ; под. общ. ред. Ю. Г. Назаренко. Минск, 2021. С. 87–88. [Вернуться к статье](#)
3. Правила дорожного движения [Электронный ресурс] : утв. Указом Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551. Доступ из информ.-поисковой системы «ЭТАЛОН». [Вернуться к статье](#)
4. Навой Д. Травмирование и гибель велосипедистов: что говорит статистика и как ГАИ борется с проблемой [Электронный ресурс] // БЕЛТА. URL:

<https://www.belta.by/interview/view/travmirovanie-i-gibel-velosipedistov-cto-govorit-statistika-i-kak-gai-boretsja-s-problemoj-8269/> (дата обращения: 15.04.2023). [Перейти к источнику](#) [Вернуться к статье](#)