



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2000/34
4 July 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Тридцать пятая сессия, 3-6 октября 2000 года,
пункт 6 b) повестки дня)

СБОР И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

Обмен опытом в области безопасности дорожного движения

Передано правительством Беларуси

**Состояние дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь и меры,
принимаемые Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел
по ее профилактике**

1. В 1999 году в Республике было зарегистрировано 6 709 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых 1 764 человека погибли и 6 690 получили ранения. Это меньше, чем в 1998 году. Таким образом, число дорожно-транспортных происшествий достигло минимальной отметки за последние 27 лет. Только в 1973 году было зарегистрировано меньше ДТП, чем в текущем году.

2. Пик аварийности за прошедшую четверть века пришелся на 1990 год, когда в Республике было зарегистрировано 9 311 дорожно-транспортных происшествий, в которых 2 264 человека погибли и 9 308 получили ранения.
3. Сопоставление данных цифр показывает, что в 1999 году по сравнению с 1990 годом на улицах и дорогах удалось спасти жизнь 500 граждан Республики Беларусь; еще 2 618 человек не получили травм и увечий.
4. Усилия Госавтоинспекции в текущем году находят прямое отражение в следующих, казалось бы скупых, цифрах (в данном случае, как и в других частях текста, текущий год сопоставляется с аналогичным периодом 1999 года). С начала года в Республике произошло 1 008 дорожно-транспортных происшествий (-10,3%), в которых 282 человека погибло (-18,3%) и 952 получили ранения (-13,6%). Во всех областях Республики отмечается сокращение дорожно-транспортных происшествий.
5. На улицах и дорогах 38 районов и городов Республики в январе-марте 2000 года не зафиксировано ни одного смертельного случая в ДТП. В 14 городах и районах с начала года зарегистрировано только по одному дорожно-транспортному происшествию с пострадавшими.
6. Основным условием, способствующим аварийности, по-прежнему является управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения. В январе-марте по вине нетрезвых водителей произошло 75 ДТП (-19,4%), что составило 12,1% от всех дорожно-транспортных происшествий, в совершении которых виноваты водители автотранспорта.
7. Для профилактики дорожно-транспортных происшествий Госавтоинспекцией немалое внимание уделяется выявлению нарушений Правил дорожного движения. С начала 2000 года сотрудниками Госавтоинспекции пресечено более 1 млн. нарушений Правил дорожного движения. Выявлено порядка 20 тыс. фактов управления водителями транспортными средствами в состоянии опьянения, 200 тыс. превышения установленной скорости движения, более 250 тыс. нарушения Правил дорожного движения пешеходами.
8. Что касается дорожно-транспортной дисциплины отдельных категорий участников дорожного движения, то, например, в январе-марте по вине пешеходов произошло 404 (-12%) дорожно-транспортных происшествий, т.е. 40% от всех зарегистрированных происшествий. Увеличилось по сравнению с прошлым годом количество ДТП по вине велосипедистов и мотоциклистов. С участием детей зарегистрировано 103 (-10,4%)

дорожно-транспортных происшествия, в которых 8 (-42,9%) детей погибло, 98 (-7,5%) получили телесные повреждения.

9. Из-за превышения установленной скорости движения зарегистрировано 86 ДТП (-31,2%), в результате выезда на полосу встречного движения – 90 (-28%), из-за нарушения правил маневрирования - 69 (+40,8%), нарушений правил проезда пешеходных переходов – 37 (-27,5%). По причине технической неисправности транспортных средств зарегистрировано 19 ДТП (+11,8%). Неудовлетворительные дорожные условия стали сопутствующей причиной 85 дорожно-транспортных происшествий (-42,2).

10. Число погибших в ДТП всегда занимало одну из самых высоких отметок в списке насильственных смертей. В свое время, в начале 90-х годов, - первую, сейчас – третью.

11. Таким образом, обстановку с обеспечением безопасности дорожного движения в Республике можно охарактеризовать как непростую, но вместе с тем контролируемую Госавтоинспекцией. Предпринимаемые Госавтоинспекцией усилия позволяют обеспечить гарантию безопасности на дороге каждому законопослушному и внимательному участнику дорожного движения.

12. На основании показателей нынешней дорожно-транспортной ситуации в Республике можно сделать некоторые прогнозы. Происходящее на протяжении последних 9 лет снижение числа дорожно-транспортных происшествий не дает абсолютной уверенности в том, что данная тенденция останется неизменной.

13. Рост числа транспортных средств необратим. Темпы прироста автотранспорта значительны – 11% ежегодно за последние 5 лет. В настоящее время на 1 000 граждан Беларуси приходится уже более 136 личных автомобилей (в 1994 году их было 80).

14. Опыт промышленно-развитых стран показывает, что Беларусь вступила в так называемую стадию "взрывного роста", которая будет продолжаться, по нашим предположениям, до уровня 300-400 автомобилей. Эта стадия является составной частью процесса автомобилизации и характеризуется резким осложнением ситуации в связи с обеспечением безопасности дорожного движения и ростом дорожно-транспортного травматизма.

15. Во-вторых, улично-дорожная сеть Республики не соответствует фактической интенсивности транспортных потоков. Основные автомагистрали перегружены в 2-3 раза.

Плотность дорожной сети в крупных городах фактически осталась на уровне 1970-1980 годов и в большинстве городов не превышает 50% от нормативных требований.

16. В-третьих, остается неудовлетворительным состояние транспортной дисциплины участников дорожного движения. В 1999 году выявлено около 4 млн. нарушений Правил дорожного движения. При этом широко распространены нарушения, связанные с сознательным, умышленным невыполнением установленных требований, включая:

- управление транспортом в нетрезвом состоянии,
- превышение скоростных режимов,
- нарушение правил проезда перекрестков, пешеходных переходов,
- проезд на запрещающий сигнал светофора.

17. В-четвертых, уровень функционирования системы дорожного движения страны остается низким. Многие государственные транспортные предприятия распались либо трансформировались, фактически распалась система государственного регулирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, ориентированная на развитие государственного сектора на автотранспорте.

18. Были упразднены и специально созданные для этой работы соответствующие структуры: ведомственные службы безопасности дорожного движения, пункты предрейсового медицинского осмотра водителей, комиссии общественного контроля за безопасностью дорожного движения и т.д.

19. Прогнозируя развитие ситуации, есть основания предполагать, что в ближайшие годы увеличится число ДТП и число пострадавших в них людей. В связи с этим главной целью ГАИ является обеспечение более высокого уровня защищенности участников дорожного движения от ДТП и их последствий наряду со стремлением завоевать уважение и доверие населения к службе ГАИ.

20. Для этого Управлением ГАИ выработаны нижеследующие приоритетные задачи:

а) Создание и совершенствование эффективной нормативно-правовой базы деятельности ГАИ. Управлением ГАИ МВД разработан проект закона о дорожном движении и обеспечении его безопасности, которым определены правовые и организационные основы общественных отношений, складывающихся в сфере дорожного движения, основные права, обязанности и требования к объектам и субъектам движения. К разработке национальной программы повышения безопасности дорожного движения до 2005 года нами привлечен научный потенциал в лице Национальной академии наук,

Белорусской государственной политехнической академии, Академии Министерства обороны. Со времени начала действия первых Правил дорожного движения нашего государства прошло около 5 лет, и в настоящее время требуется внесение дополнений и изменений, чем мы сейчас и занимаемся. Есть основания считать, что перечисленные вопросы нами будут решены на должном уровне, так как в составе созданного недавно Научно-исследовательского учебно-методического центра МВД начала работать лаборатория безопасности дорожного движения, которая призвана оказывать необходимую помощь в проведении исследований по проблеме безопасности дорожного движения и должна стать ведущим научным подразделением в этой области.

b) Устранение основных источников опасности для участников дорожного движения (в первую очередь, нетрезвых водителей, "лихачей", "дорожных" хулиганов и т.д.).

c) Совершенствование агитационно-пропагандистской работы.

d) Активизация профилактики в автохозяйствах.

e) Совершенствование дорожно-патрульной службы.

21. Все перечисленные вопросы могут быть решены в том случае, если граждане страны проникнутся проблемами безопасности дорожного движения – а, следовательно, и своей безопасности – и начнут своим осознанным поведением способствовать повышению безопасности на дорогах.
