

РЕАЛИЗАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Республика Беларусь, занимающая выгодное геополитическое положение, является связующим звеном между Европой и Азией.

В транспортной сети Беларуси, имеющей тесные связи с соседями, важная роль отводится автомобильным дорогам – нашему национальному достоянию. *Через территорию нашей страны проходят два трансъевропейских коридора, определенных по международной классификации под номером II (Восток – Запад) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IX В. Их участками являются автомобильная дорога М1/Е30, которая через Беларусь связывает Российскую Федерацию с Западной Европой, и М8/Е95, соединяющая Финляндию, Литву, Россию, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию.*

От состояния и уровня дорог непосредственно зависят валовой национальный продукт страны, уровень цен, доходы государственного бюджета, степень занятости населения, приток инвестиций и другие экономические показатели.

Еще одна актуальная задача – сделать перемещение людей и грузов максимально безопасным.

СПРАВОЧНО – Дорожная сеть Республики Беларусь

По состоянию на 1 января 2017 г. в Беларуси протяженность сети автомобильных дорог общего пользования составляла **87 031 км** (в том числе республиканских дорог – 15 970 км, местных дорог – 71 061 км). Из общей протяженности твердое покрытие имеют 75 314 км дорог (из них с усовершенствованным типом покрытия – 48 533 км).

Плотность дорожной сети общего пользования составляет 419 км на 1 тыс. км² территории и является одной из самых высоких среди стран-участниц Содружества Независимых Государств (в России – 64 км/1000км², Казахстане – 36 км/1000км, Азербайджане – 219 км/1000км²); выше, чем в Украине (281 км/1000км²), но меньше, чем в Польше (1 319 км/1000км²), Литве (1 270 км/1000км²), Латвии (1 078 км/1000км²).

Протяженность международных автомобильных дорог государств-членов СНГ, проходящих по территории Республики Беларусь, составляет 3 900 км, в том числе **1 600 км на маршрутах международных транспортных коридоров.**

Сегодня в нашей стране доля автомобильного транспорта в общем объеме грузов превышает 40% и постоянно увеличивается. При этом эксплуатируется более 418 тыс. грузовых автомобильных транспортных средств.

Автомобильным транспортом перевозится свыше 58% от общего объема перевозок пассажиров. Всего в республике эксплуатируется более 46 тыс. автобусов, в том числе организациями автомобильного транспорта общего пользования свыше 7,4 тыс.

С октября 2014 г. на некоторых участках республиканских автомобильных дорог максимальная скорость движения транспортных средств была увеличена до 100–120 км/ч. Протяженность республиканских автомобильных дорог с повышенным скоростным режимом составляет почти 1,2 тыс. км.

Наблюдается рост интенсивности движения транспортных средств на дорогах Республики Беларусь, в первую очередь тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (далее – ТКТС). Только за последние 5 лет количество ТКТС выросло более чем в 1,7 раза.

В целях обеспечения сохранности и должного состояния дорожных покрытий требуется восстановление их ежегодного износа.

Действует Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 годы (далее – Государственная программа) определяет мероприятия по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования в нашей стране.

В первую очередь предусмотрены:

- капитальный ремонт 1 907 км, 8 137 пог.м мостов и путепроводов, текущий ремонт 9 630 км и 11 868 пог.м мостов и путепроводов;
- реконструкция и возведение 602 км автомобильных дорог и 2 391 пог.м мостов и путепроводов.

В целом реализация Государственной программы позволит достигнуть положительной динамики изменения основных транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог и искусственных сооружений (ровность, прочность, грузоподъемность и др.).

Государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении

С 1 января 2014 г. введена и уплачивается государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

Введенная государственная пошлина является своего рода **минимальным компенсационным платежом за пользование дорожной инфраструктурой**, который солидарно распределяется между владельцами транспортных средств – участниками дорожного движения.

В других государствах владельцы транспортных средств также обязаны ежегодно производить оплату транспортного налога (*он же дорожный, он же экологический*).

Справочно.

В США транспортного налога как отдельного сбора нет: он включен в стоимость топлива (примерно 15% от цены).

В Великобритании размер дорожного налога зависит от объема двигателя и чистоты выхлопа.

Во Франции действует двухступенчатая система налогообложения автомобилистов.

В Германии при определении размера налога учитывается объем двигателя и чистота выхлопа.

В России размер транспортного налога определяется самостоятельно в каждом субъекте РФ и зависит от мощности двигателя транспортного средства.

В Украине размер транспортного налога зависит от объема двигателя.

Как свидетельствует практика взимания «дорожных налогов», установить их привязку к интенсивности использования транспортного средства объективно сложно, поэтому **ставки «дорожных налогов» преимущественно устанавливаются в зависимости от категорий транспортных средств без привязки к их фактическому пробегу и периодам эксплуатации.**

Платные автомобильные дороги

В Республике Беларусь функционирует **национальная электронная система взимания платы за проезд по республиканским автомобильным дорогам**. С 1 августа 2013 г. она введена в коммерческую эксплуатацию под торговой маркой **BelToll**.

Общая протяженность сети платных дорог составляет 1 613 км.

Для проезда по платным дорогам транспортные средства необходимо оснастить **специальными бортовыми устройствами**. Зарегистрироваться в системе и получить такие устройства можно в специальных пунктах обслуживания, которые расположены во всех областных центрах, на некоторых АЗС вдоль платных дорог и вблизи пограничных пунктов пропуска.

Придорожный сервис

На 1 января 2017 г. на республиканских автомобильных дорогах функционируют 388 автозаправочных станций, 158 газозаправочных пунктов, 71 гостиница, 41 мойка, 88 охраняемых стоянок, 438 предприятий торговли, 566 пунктов общественного питания, 75 станций технического обслуживания.

За последние пять лет сеть объектов придорожного сервиса в основном сформирована. Дальнейшее ее развитие будет осуществляться за счет реконструкции и расширения действующих объектов придорожного сервиса.

В 2016 году утверждена **Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года**, предусматривающая возведение новых объектов придорожного сервиса в непосредственной близости к крупным населенным пунктам, расположенным вблизи автомобильных дорог.

Дорожно-транспортные происшествия: статистика и причины

В Беларуси количество транспортных средств ежегодно увеличивается. За прошедшее десятилетие число автотранспорта в нашей стране выросло почти в полтора раза – с 2,7 до 3,9 млн. единиц. **Уровень автомобилизации достиг значения 371 автомобиль на 1 тыс. жителей.**

Справочно.

В России и Литве уровень автомобилизации составляет 317 автомобилей на 1 тыс. жителей, Украине – 202, Латвии – 468, Польше – 493.

Всего в личной собственности граждан зарегистрировано 3,5 млн. единиц автотранспорта. В том числе: в Брестской области – 637 тыс., Витебской – 403 тыс., Гомельской – 468 тыс., Гродненской – 436,5 тыс., Минской – 543 тыс., Могилевской – 344 тыс., г.Минске – 673,5 тыс. единиц автотранспорта.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) во всем мире являются одной из основных причин травматизма, а также влекут значительные экономические потери. Поэтому **высокий уровень безопасности дорожного движения является одним из важнейших условий устойчивого развития государства.**

Во исполнение Указа Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» (которым также утверждены *Правила дорожного движения*) приняты **Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь** (утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 757 от 14 июня 2006 г.), **Закон Республики Беларусь «О дорожном движении»** № 313-З от 5 января 2008 г. и ряд подзаконных нормативных правовых актов.

По данным МВД, в прошлом году в Республике Беларусь сохранена отмечающаяся на протяжении последнего десятилетия положительная динамика снижения основных показателей аварийности. **Уменьшилось число ДТП с пострадавшими в них людьми:** в 2015 году – 4 151 ДТП, в 2016 году – 3 635 ДТП.

В 2016 году в Беларуси в ДТП погиб 581 человек – это самый низкий показатель за всю историю суверенной Беларуси (максимальное количество погибших было отмечено в 2006 году – 1 726 человек). Аналогичное число смертей на дорогах отмечалось 50 лет назад – в 1960-х годах (в 1966 году – 576), когда уровень автомобилизации был на порядок меньше.

Справочно.

Количество погибших на 1 млн. жителей в Беларуси в 2016 году составило 61 (в 2015 году – 70).

По итогам 2015 года в России этот показатель составлял 157, Латвии – 95, Украине – 93, Литве – 83, Польше – 77, Чехии – 70, Германии – 31.

По данным Минтранса, в 2016 году на республиканских автомобильных дорогах количество погибших из 100 пострадавших в ДТП равнялось 25,7 человека.

Справочно.

Согласно последним данным Всемирной организации здравоохранения, в 2013 году количество погибших на 100 тыс. жителей составляло в мире в среднем 17,4; в странах Европы – 9,3; Америки – 15,9; Юго-Восточной Азии – 17; Ближнего Востока – 19,9; Африки – 26,6.

Данный показатель смертельного травматизма в ДТП в Республике Беларусь равен 7 чел. на 100 тыс. жителей, что ниже средневропейского значения и показателей соседних стран: Российской Федерации (15,8), Латвии (9,5), Литвы (8,2), Польши (7,6), но остается выше чем у лидирующих стран в части безопасности дорожного движения: Норвегии (2,4), Великобритании (2,7), Швеции (2,8), Германии (4,4).

Распределение погибших в ДТП по категориям (по данным МВД):

- пешеходы – 41,5% (242);
- водители – 28,7% (167);
- пассажиры – 19,8% (115);
- велосипедисты – 8,8% (51);
- возчик гужевого транспорта – 0,2% (1);
- иные участники – 0,9% (5).

Справочно.

Например, в 2016 году в г.Минске наиболее многочисленными категориями погибших в ДТП – пешеходы (56%; 22 человека), водители (23%; 9 человек), пассажиры (13%; 5 человек).

Наименьшее количество людей в результате ДТП погибло в г.Минске (39), Могилевской и Гродненской областях (по 61 в каждом регионе). В 2016 году не допущено гибели в результате ДТП в 17-ти районах республики.

Наиболее распространенные виды ДТП:

- столкновение транспортных средств (39% от общего количества ДТП – 1 429 происшествий);
- наезд на пешехода (37% или 1 349 происшествий);
- ДТП с участием одного транспортного средства, в т. ч. опрокидывания, наезды на препятствия (19% или 700 происшествий).

Причины ДТП:

- по вине водителей всех видов транспортных средств произошло 80% от общего количества ДТП (2 918);
- по вине пешеходов – 14% (516);
- по вине велосипедистов – 4% (138);
- по причине технической неисправности транспортного средства зарегистрировано 2% от общего количества ДТП (66);
- по причине неудовлетворительного состояния дорог – 0,5% (18).

Наиболее тяжелые последствия влекут управление водителями транспортным средством в состоянии опьянения, превышение скорости движения, нарушение правил обгона, проезда пешеходных переходов, перекрестков и маневрирования.

Многих случаев тяжелого травмирования и даже гибели в результате ДТП удалось бы избежать, если бы все водители и пассажиры (в том числе сидящие на задних сиденьях) использовали **ремни безопасности**.

Главные причины ДТП с тяжкими последствиями по вине пешеходов – неиспользование в темное время суток световозвращающих элементов, переход проезжей части в неустановленных местах и на запрещающий сигнал светофора, а также участие в дорожном движении в состоянии опьянения. На изменение подобного опасного поведения могут повлиять находящиеся рядом друзья и близкие. Даже посторонние очевидцы, сообщив о нарушителе в ГАИ, помогут предотвратить аварию и сохранить жизни и здоровье других участников дорожного движения.

Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма

Основные причины детского дорожно-транспортного травматизма:

- нарушение водителями правил перевозки детей (37%);
- непредоставление преимущества детям-пешеходам на пешеходных переходах (17%);
- непринятие мер по обеспечению безопасности детей во дворах (9%).

На протяжении последних 10 лет отмечается сокращение количества погибших и раненых в ДТП детей. **В 2016 году на дорогах страны травмировано в 2 раза меньше детей (332), чем в 2007 году (676).** Количество погибших детей сократилось в 3,5 раза (с 65 до 18).

Снизилась тяжесть получаемых в результате ДТП травм. Если раньше смертельным исходом заканчивалось практически каждое десятое происшествие с участием ребенка, то сейчас – каждое восемнадцатое.

В последнее время существенно **улучшилась дисциплинированность детей на дороге.** Если еще десять лет назад из-за неосторожного поведения детей происходило 80% аварий, то сегодня – только каждая третья.

По каждому факту ДТП с участием ребенка совместно с органами образования проводятся всесторонние проверки. По результатам вырабатывается и реализуется комплекс корректирующих мероприятий по устранению пробелов в воспитательно-профилактической работе, организации надзорных мероприятий, совершенствовании организации дорожного движения.

Регулярно проводятся мероприятия, направленные на **упреждение происшествий, создание условий для дальнейшего повышения безопасности детей на дороге.**

Все школы и детские сады обеспечены техническими средствами, ограничивающими въезд транспортных средств на территорию. На

прилегающей территории установлены и обновлены дорожные знаки и дорожная разметка, оборудованы парковки.

Наряду с традиционными решениями **применяются передовые технические средства организации дорожного движения и технологии, а также нестандартные технические мероприятия для обеспечения лучшей информированности водителей.**

За каждым учреждением образования закреплен сотрудник ГАИ для проведения профилактической работы.

Для обучения детей навыкам безопасного поведения в школах оборудован автогородок либо площадка. В целях эффективного изучения учащимися ПДД используются интерактивная компьютерная программа, профилактические видеофильмы. Издано более 100 видов детской печатной продукции (комплекты плакатов, изображений дорожных знаков, билеты для велосипедистов, мини-книжки, листовки).

Родители и дети могут найти разнообразные профилактические материалы на **детском правовом интернет-сайте mir.pravo.by.**

В школах организована работа отрядов **юных инспекторов движения** (далее – ЮИД). Ежегодно в городских, районных, областных и финальном туре республиканского слета-конкурса ЮИД принимают участие около 3 тыс. отрядов. Последний республиканский слет-конкурс отрядов ЮИД прошел в мае 2016 г. в Гомельском районе.

Ежегодно проводятся **республиканские творческие конкурсы для детей и подростков «Соблюдаем законы дорог!» и «Безопасный переход»** (конкурсы *«Юный модельер» и «Художник по костюмам», пропагандирующие световозвращающие элементы, а также конкурсы анимационных сюжетов и видеороликов по профилактике ДТП).*

В период школьных каникул профилактическая работа проводится в оздоровительных лагерях.

В стране продолжается **реализация проекта международной технической помощи «Профилактика детского травматизма» при поддержке Детского фонда Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ) в Республике Беларусь.**

Дважды в год (перед началом летних каникул и началом учебного года) проводится **республиканское комплексное мероприятие «Внимание – дети!».**

В начале февраля 2017 г. в российских, казахстанских, а затем и в белорусских социальных сетях и телефонных мессенджерах распространилась информация о якобы набирающей популярность у детей **игре «Беги или умри».** Предполагается, что дети, получив команду из соцсетей, перебегают дорогу на красный свет на минимальном расстоянии от движущихся машин.

По этому поводу в Следственном комитете Республики Беларусь 6 февраля 2017 г. заявили, что «каждый случай детской смерти или суицида в комитете находится под особым контролем. Какой-либо информации об игре «Беги или умри» в уголовных делах или материалах проверки Следственного

комитета не имеется». В свою очередь в ГАИ сообщили: «Преднамеренных случаев риска, связанных с тем, чтобы дети либо хотели совершить суицид, или, выполняя чьи-то «инструкции», выбегали на дорогу, не было ни в минувшем году, ни с начала 2017 года».

Тем не менее, в МВД напоминают: родителям необходимо рассказывать детям о правилах безопасности (как на дороге, так и в общении с незнакомцами на улице и в соцсетях), а водителям – быть внимательными, особенно возле школ, детских садов и во дворах.

Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения

В последние годы приняты последовательные меры по ужесточению ответственности нетрезвых водителей.

Справочно.

Введена уголовная ответственность за повторное в течение года управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Увеличен минимальный срок лишения права управления за нетрезвое вождение с 1 до 3 лет.

Снижена допустимая концентрация алкоголя с 0,5 до 0,3 промилле.

Введена конфискация транспортного средства в случае повторного в течение года управления автотранспортом в состоянии опьянения.

Размер штрафа за нетрезвое вождение увеличен до 100 базовых величин.

Ужесточена уголовная ответственность нетрезвых водителей, совершивших ДТП с тяжкими последствиями: максимальный срок лишения свободы в случае причинения тяжкого телесного повреждения или гибели человека увеличен до 7 лет, в случае гибели двух и более лиц – до 10 лет.

Результатом стало **неуклонное сокращение числа ДТП по вине таких лиц** (2005 год – 822, 2016 год – 364) и **количества фактов управления транспортным средством в состоянии опьянения** (2005 год – 75,2 тыс., 2016 год – 26,4 тыс.).

Справочно.

В 2016 году за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передачу управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования), к административной ответственности привлечено 25 тыс. лиц (в 2015 году – 28,2 тыс.). По фактам совершения данного правонарушения повторно в течение года возбуждено 1 424 уголовных дела (в 2015 году – 1 837).

Уровень защищенности участников дорожного движения повысили последние изменения Правил дорожного движения: в частности, требования об обязательном использовании детских удерживающих устройств при перевозке в автомобилях детей в возрасте до 12 лет, а также зимних шин в период с 1 декабря по 1 марта.

На территории Республики Беларусь функционирует **единая система фотофиксации нарушений скоростного режима.**

Справочно.

С июля 2012 г. введены в эксплуатацию и функционируют свыше 300 датчиков контроля скорости.

В 2016 году с помощью работающих в автоматическом режиме датчиков контроля скорости зафиксировано свыше 1 млн. нарушений скоростных режимов (в 2015 году – 0,9 млн.).

В прошлом году сотрудниками ГАИ пресечено 308 тыс. нарушений скоростного режима (в 2015 году – 423,3 тыс.), 343 тыс. фактов невыполнения водителями требований сигналов регулирования дорожного движения, правил проезда пешеходных переходов, обгона, маневрирования и иных нарушений Правил дорожного движения, являющихся основными причинами дорожно-транспортного травматизма (в 2015 году – 353 тыс.), 59 тыс. фактов управления транспортным средством лицом, не имеющим права управления (в 2015 году – около 62 тыс.), 336,5 тыс. нарушений ПДД пешеходами и иными участниками дорожного движения (велосипедистами, водителями, пассажирами) (в 2015 году – 337 тыс.).

Доказали свою высокую эффективность меры по популяризации использования световозвращающих элементов. **В 2016 году на дорогах страны погибло в 3 раза меньше пешеходов в темное время суток, чем в 2005 году** (2005 год – 545, 2016 год – 184).

С учетом поступающих предложений граждан и зарубежного опыта при строительстве и реконструкции участков улично-дорожной сети реализуются эффективные **инженерные решения, способствующие предотвращению ДТП.**

Принятые меры по разграничению путей передвижения велосипедистов и автотранспорта с созданием инфраструктуры для велодвижения дали свой эффект в виде последовательного снижения количества ДТП с участием двухколесного транспорта и погибших велосипедистов. **В 2016 году в Беларуси погибло в 3 раза меньше велосипедистов, чем в 2005 году** (2005 год – 151, 2015 год – 51).

По оценкам экспертов, **практика инженерного обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь соответствует передовым мировым стандартам.**

На региональном уровне реализуются комплексы мероприятий по сокращению уровня дорожно-транспортного травматизма.

В 2016 году ГАИ организовано проведение серии **тематических республиканских профилактических акций** («Мотодвижение без нарушений!», «Колес меньше – опасности больше!», «Остановим беду вместе!», «Время стать заметным!», «Обеспечь безопасность ребенка в автомобиле на 100%!»).

Ежемесячно проводились профилактические мероприятия в рамках **единого дня безопасности дорожного движения.**

В рамках **информационно-разъяснительной работы** организовано свыше 10 тыс. выступлений по вопросам профилактики дорожно-транспортного травматизма в печатных изданиях, более 18 тыс. – на телевидении, свыше 60 тыс. – по радио. Кроме того, более 35 тыс.

информационных материалов размещено в сети Интернет. Сотрудниками ГАИ в трудовых коллективах проведено 43 тыс. профилактических выступлений, в учреждениях образования – свыше 30 тыс.

Изготовлено более 2 тыс. видов печатной продукции и материалов наглядной агитации общим тиражом свыше 250 тыс. единиц. На улично-дорожной сети установлено и обновлено более 550 информационных щитов, растяжек и биллбордов с информацией о проводимых мероприятиях и социальной рекламой профилактического характера.

По данным Управления Государственной автомобильной инспекции милиции общественной безопасности Министерства внутренних дел Республики Беларусь, **принятые в Беларуси в период с 2006 по 2016 год меры по повышению безопасности дорожного движения позволили сохранить 6 тыс. жизней и здоровье 20 тыс. человек.** По уровню безопасности дорожного движения наша страна вышла на европейский уровень.

Приведенные факты свидетельствуют об эффективности проводимой в Беларуси социально ориентированной дорожно-транспортной политики, в том числе в области обеспечения безопасности на дорогах.