

Светлана ИСАЕНОК

■ Каждое ДТП с жертвами в Беларуси становится в СМИ новостью государственного масштаба. Почему? Да потому что - к счастью! - это уже событие из ряда вон выходящее. Статистика обнадеживает: в столице количество погибших на дорогах с 2006 по 2018 год удалось снизить в 4,5 раза. Как?

### ОСОБАЯ ФИЛОСОФИЯ

Беларусь несколько лет планомерно меняет подход к пониманию безопасности дорожного движения. Сейчас - новый виток. В дело вступает философия «Доброй дороги».

Итак, цифры: в Минске количество погибших на дорогах с 2006 по 2018 год снизилось со 128 в 2006 году до 28 в 2018-м. Темпы снижения аварийности превышают среднеевропейские. Показатели безопасности на городских улицах - почти как в Берлине, Вене, Праге, Стокгольме.

Изменения на дорогах Минска заметны невооруженным взглядом: стало больше островков безопасности, лежачих полицейских, выделенных полос для поворотов налево, «умных» развязок. Все это, а также многие другие идеи заложены в концепции «Доброй дороги», которую совместно с ГАИ несколько лет назад разработала Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте. Теперь уже можно однозначно заявить: своей цели программа в Минске достигла. А раз так, почему бы не распространить эту инициативу на всю страну?

19 декабря 2018 года Совет Министров Беларуси решил внедрить концепцию по всей республике. По оценкам специалистов, реализация этой программы с 2019 по 2025 год поможет спасти 800 человек.

## Новое правило трех «Д»:

# ДАЙ «ДОБРУЮ ДОРОГУ»

Для этого нужно изменить подход к пониманию безопасности на дорогах.

Что такое философия «Доброй дороги»? Комплекс мер, в котором задействованы не только сотрудники автоинспекции, но и ЖКХ, дорожные службы, школы и вузы, строительные организации. Цель - создать максимально безопасную среду, в которой ошибки участников дорожного движения не приведут к смерти или травмам. Помеются и подходы к исследованию причин ДТП.

- Ведь как бывает, - рассказывает **Дмитрий Навой, начальник отдела организации дорожного движения и дорожной инспекции УГАИ МВД РБ**, - произошло смертельное ДТП, следственные органы занимаются расследованием и поиском виновного. Мы предлагаем подходить к вопросу глобальнее - изучить внешние причины, факторы, которые могли привести к трагедии. Может, там нет освещения? Или остановка расположена неудобно?

Еще один важный аспект «Доброй дороги» - внедрение системы аудита безопасности движения. Причем еще на стадии согласования проекта дороги или микрорайона. Пока инспектор ГАИ не имеет инструментов для такой работы.

### МОЛОДЫЕ ВОДИТЕЛИ И ЖАЖДА СКОРОСТИ

Частая причина аварий - нарушение ПДД. Однако далеко не единственная. Эксперты проанализировали статистику и составили шкалу угроз безопасности дорожного движения Беларуси. В топе причин знаете что? Правильно -

но - скоростные трассы. На них - 66 процентов всех погибших в ДТП. Экономический ущерб от этого фактора оценили в 153 миллиона долларов. Второй по значимости фактор - темное время суток, третий - незащищенные участники дорожного движения, то есть пешеходы и велосипедисты. А еще аварии случаются, потому что люди не сориентировались в незнакомом месте.

- Стоит внимательно посмотреть на систему маршрутного ориентирования в городах. Некоторых ДТП можно было избежать, если бы количество дорожных знаков, рекламы и других информационных источников было бы оптимизировано, а нужная информация доводилась до водителей и пешеходов заблаговременно и в доступной форме, - говорит Навой.

А вот по вине молодых водителей происходит не так уж много ДТП. Да и переход проезжей части в неполюженном месте - фактор в хвосте рейтинга. Но все же на каждой угрозе надо сосредоточить внимание.

### ЧТО ИЗМЕНИТСЯ

■ Аудит и четкая система планирования, конечно, хорошо. Но какие конкретно изменения коснутся автомобилистов? Какие решения, опробованные в Минске, внедрят на всю страну?

### ТРЕУГОЛЬНИКИ ВИДИМОСТИ

Так, появятся островки, которые в районах жилой застройки конструктивно заужают проезжую часть, чтобы машину физически нельзя было припарковать вблизи пешеходного перехода или на нем. Следовательно, ребенка, внезапно выскочившего из-за припаркованной машины, не сожмут.

- Машины не изменят скорость движения, пропускная способность не пострадает, но у водителя будет возможность заранее заметить человека, - объясняет Навой.

### ДАЕШЬ ВЕЛОБУМ!

Внедрение программы сможет снизить количество пострадавших в ДТП велосипедистов к 2030 году минимум на 25 процентов. Власти хотят создать условия для развития велосипедного движения. В идеале, чтобы в городах с 50 тысячами жителей и больше каждый десятый смог пересечь с авто на велосипед, а в поселках поменьше - даже 15 - 20 процентов населения. В агрогородках и селах - свыше 40 процентов. Для этого нужно развивать инфраструктуру. Планы есть. Главное, чтобы местные власти их воплотили в жизнь.

### ВМЕСТЕ ВЕСЕЛЕЕ

«Добрая дорога» отдает приоритет общественному транспорту. В этом подходе, уверены специалисты, масса преимуществ. Во-первых, снижается количество автомобилей. Во-вторых, уменьшается количество транспорта в центральной части города - заторов станет

меньше. В-третьих, улучшается экология.

Тут загвоздка: как перевернуть сознание горожан? Непросто, однако, уверены в ГАИ, возможно. Дело за транспортными службами, которым поручено сделать работу общественного транспорта эффективной, сами автобусы, троллейбусы - комфортными.

Модернизация уличного освещения - еще один пласт программы. Контроль за освещением трасс следует осуществлять организациям, которые обслуживают электросети. Надо начать с самых азов - повысить качество проектирования систем освещения с учетом особенностей той или иной улицы, перекрестка и т. д.

### ТИШЕ ЕДЕШЬ, ЖИВЕЕ БУДЕШЬ

Согласно концепции «Доброй дороги», в городе, особенно рядом с детьми, не должно быть лихачей. Вообще. Повлиять на тех, кто любит «втопить» педаль газа на пустом проспекте, сложно. Говори - не говори, штрафов - не штрафов, результата ноль. Однако в ГАИ уверены, что способы есть. Засады ДПС и камеры фотофиксации - не единственный инструмент. Еще доказано, что «зеленая волна» на светофорах, грамотно настроенная на скорость 55 км/ч, снижает среднюю скорость потока. Влияет и ширина полос для движения: чем полоса шире, тем выше скорость.

### ТОРМОЗИ ПЕРЕД КОЛЬЦОМ

Опыт западных стран показывает, что на въездах в небольшие населенные пункты эффективно работают транспортные кольца. За городом разрешенная скорость выше. При въезде ее необходимо снижать, что делают далеко не все водители. Однако если впереди круговое движение, хочешь - не хочешь, а на педаль тормоза нажать придется.



### ЖЕРТВЫ ДТП

#### В МИНСКЕ

2006 год	2018 год
128	28

#### В БЕЛАРУСИ

1650	580
------	-----

#### Всего ДТП за 2018 в РБ

99 834

из них с пострадавшими - 3348

Всего легковых автомобилей в республике

2006 год - 1,93 млн  
2018 год - 3 млн

## «ЧЕГО НЕ ХВАТАЕТ? КУЛЬТУРЫ ВОЖДЕНИЯ»

### МНЕНИЕ

**Валентин МИЛОШЕВСКИЙ, член Комиссии ПС по информационной политике:**

- Я за рулем уже 41 год. Несколько лет даже работал профессиональным водителем. Сегодня постоянно передвигаюсь на машине. Прошлым летом проехал семь тысяч километров. В процессе движения, обгона, перестроения порой замечаю, как некультурно ведут себя некоторые водители. Без зазрения совести оставляют машину там, где это запрещено. За рубежом нигде такого не видел. ГАИ нужно больше внимания уделять этому вопросу. Ведь если нарушители будут видеть, что на их действие есть противодействие, они перестанут относиться к этому нарушению так халатно.

Серьезная проблема на белорусских дорогах - наземные пешеходные переходы и животные, которые выбегают на скоростные трассы. Переходы безопаснее делать подземные или надземные. Тут все упирается в финансирование. Но постепенно надо делать. С освещением дорог тоже есть вопросы. Конечно, как в Абу-Даби или в Дубае белорусские города мы вряд ли подсветим. Но хочется верить, что с введением в эксплуатацию БелАЭС сможем себе позволить фонари по-ярче.