

УДК 340

Антонов Александр Алексеевич

старший преподаватель кафедры специальных дисциплин,
Дальневосточный юридический институт МВД России
amatveev110@mvd.ru

Симакина Ирина Александровна

кандидат юридических наук, доцент, начальник
кафедры специальных дисциплин,
Дальневосточный юридический институт МВД России
amatveev110@mvd.ru

Alexander A. Antonov

Senior Lecturer of the Department of Special Disciplines, Far
Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
amatveev110@mvd.ru

Irina A. Simakina

Candidate of Law, Associate Professor, Head of the Department of Special
Disciplines, Far
Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
amatveev110@mvd.ru

Дорожно-транспортные происшествия: причины и последствия

On the need for a technical inspection of vehicles

***Аннотация.** В предлагаемой вниманию читателей журнала статье приводятся статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях в нашей стране, происшедшие за последние десять лет. В ней авторами проводится анализ понятия и видов дорожно-транспортных происшествий. В контексте изложенного, ими предлагается выработка механизмов определения причин условий дорожно-транспортных происшествий и путей их устранения при совершении отдельных видов ДТП.*

***Ключевые слова:** дорожно-транспортные происшествия, безопасность дорожного движения, причины и условия происшествия.*

***Annotation.** The statistics on road traffic accidents for the last ten years are disclosed. The analysis of the concept and types of road accidents is carried out. A mechanism is being developed to determine the causes of the conditions of road traffic accidents and ways to eliminate them when certain types of road accidents are committed.*

***Key words:** road safety, road traffic accident, causes and conditions of the accident.*

В настоящее время наблюдается резкое увеличение не только количества единиц транспортной техники на дорогах нашей страны, но и плотности, интенсивности движения транспорта, как в городской черте, так и на

магистралях, соединяющих отдельные населенные пункты и регионы. Не умаляя достоинств растущей автомобилизации, следует обратить внимание на негативную сторону данного процесса – растущую аварийность на дорогах.

В данной статье нам хотелось бы остановиться только на некоторых причинах возникновения опасной дорожно-транспортной ситуации, ведущей к дорожно-транспортному происшествию, особенно если при этом могут пострадать люди.

Статистика последних лет однозначно свидетельствует о том, что усилия, направленные государством на снижение количества погибших и пострадавших на дорогах страны, не напрасны и указанная негативная тенденция неуклонно снижается. Так, в настоящее время снижение количества погибших, например, по сравнению с 2009 г. (более десяти лет назад) составляет примерно 30%, т.е., их количество снизилось с 28 тыс. до 17 тыс. Это достаточно хороший результат. Вместе с тем, существующая на настоящий момент статистика относительно числа погибших остается «пугающей»: более 19 тыс. фактов ДТП, в которых погибло более 70 % участников.

Сложившаяся ситуация свидетельствует о необходимости продолжения интенсивной работы в этом направлении. В свою очередь, это требует гибкой и быстрой реакции на изменения, которые неминуемо происходят в нашей стране в сфере дорожного движения.

Анализируя причины дорожно-транспортных происшествий, нельзя не обойти и их виды, в особенности, приводящие к гибели участников дорожного движения. Если мы обратимся к статистическим данным, то увидим, что практически, из года в год основным видом ДТП, в результате которого гибнет наибольшее число его участников, остаются столкновения. Причем, столкновения на загородных дорогах, где скорость транспортных средств даже по правилам дорожного движения больше, чем в городской черте.

В настоящей статье хотелось бы подробнее остановиться только на указанном виде дорожно-транспортного происшествия и способах снижения его количественных показателей.

В первую очередь, при рассмотрении вопроса о снижении количества рассматриваемых нами ДТП важно учитывать место совершения происшествия. Если говорить о загородных участках дорог, то высокой степенью аварийности обладают дороги и отдельные их отрезки, видимость в которых снижена – это повороты, следующие один за другим, спуски и подъемы. В городе наибольшей аварийностью обладают, обычно, плохо освещенные участки дороги, если говорить о столкновениях в ночное время, а также, иные участки, где, как и за городом, низкий уровень видимости.

Как мы знаем, одной из задач производства по делам об административных правонарушениях является выявление причин и условий, способствовавших его совершению (ст. 24.1 КоАП РФ) [1]. Следовательно, одной из задач ГИБДД должно быть не только определение места совершения дорожно-транспортных происшествий, но и изучение таких мест, и выдвижение предложений по снижению аварийности в таких местах. Примером технических решений в таких ситуациях могут быть:

- увеличение количества полос на проезжей части как в одну, так и в обе стороны движения;
- оборудование дополнительных разделительных полос, даже вне автострад и проспектов;
- обустройство развязок, расположенных на разных уровнях, когда въезд и выезд разделены по высоте полос движения;
- создание дополнительных полос движения перед пересечениями и на подъемах;
- устройство заездных карманов;
- повышение уровня освещенности дорог и т.д.

Исходя из задач производства по делам об административных правонарушениях, требований приказов и всего вышесказанного, можно предложить следующую общую схему разработки мероприятий по повышению безопасности дорожного движения в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий в виде столкновений:

1. Выявление мест концентрации ДТП предполагает, что на каждом аварийно-опасном участке устанавливается не только статистическое количество происшествий, но и преобладающий вид дорожно-транспортного происшествия.

2. Анализ причин и факторов аварийности – выявляется повторяемость причин возникновения дорожно-транспортных происшествий (например, недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги из раза в раз оказываются в таком перечне) и условий их возникновения (например, состояние погоды и покрытия проезжей части, так же являются частыми условиями возникновения ДТП).

3. Разработка комплекса мероприятий по улучшению состояния безопасности дорожного движения, включающего мероприятия по устранению причин и условий совершения правонарушений в выявленных местах.

4. Создание карты прогноза мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

5. Реализация предложенных мероприятий.

6. Оценка эффективности реализованных мероприятий методом сравнительного анализа количества дорожно-транспортных происшествий до проведения мероприятий и после их проведения.

Также, следует иметь в виду, что при выборе мероприятий учитываются такие их разновидности, как проведение одиночных и комплексных мероприятий. Как следует из названия, первые должны способствовать предотвращению отдельных видов дорожно-транспортных происшествий, например, как в рассматриваемом нами случае – столкновений на конкретном участке дороги. Вторая группа мероприятий направлена на предотвращение совершения всех дорожно-транспортных происшествий в локальном месте.

Прогнозируемое снижение аварийности после реализации планируемых мероприятий устанавливается расчетным путем. В качестве показателя, характеризующего ожидаемое изменение аварийности в результате проведения

мероприятий, рекомендуется использовать среднюю вероятность снижения количества дорожно-транспортных происшествий.

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий назначаются с учетом планов проведения работ по капитальному ремонту и ремонту соответствующих участков автомобильных дорог.

Приоритетность мероприятий определяется:

- степенью опасности мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, характеристиками стабильности их местоположения;
- наличием недостатков транспортно-эксплуатационного состояния дорог, выявленных по карточкам учета дорожно-транспортных происшествий, и других дефектов дороги, влияющих на безопасность движения, установленных в результате анализа исходных данных;
- соответствием выбранных мероприятий актам технического регулирования.

Оценка эффективности мероприятий после их реализации осуществляется на основе сопоставления наблюдаемого уровня аварийности до выполнения соответствующих дорожных работ с уровнем аварийности после их проведения. Также, на наш взгляд, можно проводить сопоставление анализов выявленных причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий до проведенных мероприятий и после их проведения. Если подобное сопоставление выявит симметричность причин условий, это будет говорить о неэффективности проведенных мероприятий.

Вернемся к статистике. Суммарное количество только пострадавших в результате столкновений за год обычно превышает 100 тыс. человек. В эту цифру входят лица, пострадавшие в результате столкновения: водители и пассажиры транспортных средств.

Особо опасными являются столкновения, которые произошли на загородных трассах, где скорости автомобилей, участвующих в происшествиях, велики. Анализируя весь спектр причин столкновений за городом, можно сделать вывод о том, что попытка заставить водителей ездить только с допустимыми скоростями (а это или 90 км/ч, или 110 км/ч) не приводит к желаемым результатам. По нашему мнению, самым эффективным направлением в уменьшении дорожного травматизма на загородных трассах является разделение транспортных потоков различных направлений. Несомненно, это не быстрый по времени, и тем более, не «самый дешевый» по финансовым затратам путь. Но только при разделении потоков металлическими ограждениями можно избежать встречных столкновений, которые и влекут самые «страшные» происшествия. Причем, выезд на полосу встречного движения будет невозможен не только умышленно (для совершения обгона), но и при потере управления, когда транспортное средство оказывается на полосе встречного движения из-за столкновения с попутно движущимся автомобилем или из-за наезда на препятствие, которым можно считать и скользкий участок проезжей части.

Примером обустройства дорог в таком стиле можно считать не только автомагистрали, где транспортные потоки различных направлений разделены по самим характеристикам этих дорог, но и участки модернизированных загородных дорог, на которых съезды-выезды на проезжую часть возможны только через полосы разгона-торможения, а места разворотов оборудованы в виде конструктивных расширений. При таком обустройстве неожиданный выезд транспортного средства с поперечного направления невозможен. Так, автодорога А370 (Хабаровск – Владивосток) имеет несколько таких участков на территории как Хабаровского, так и Приморского края. Соответственно, на этих участках дорог ограничение скоростного режима установлено в 110 км/ч. При этом увеличивается пропускная способность участка дороги при уменьшении статистических данных по дорожному травматизму.

В ином виде представляется ситуация со столкновениями в городской черте. Основной причиной здесь, на наш взгляд, является не столько скоростной режим (хотя и это имеет место), сколько «нежелание» водителей предоставить преимущество в движении, как при проезде перекрестков, так и при маневрировании (перестроение, разворот и т.п.). Конечно, в идеале мы добьемся снижения количества ДТП с ростом культуры вождения водителей. А это процесс еще более долгий, чем даже строительство и обустройство дорог. Ведь, в этом случае мы говорим об изменении сознания целого поколения, поэтому в настоящий момент можно говорить об улучшении мер профилактики соответствующих нарушений Правил дорожного движения[2], и не только «карательных», к которым ведет повсеместное увеличение количества средств фото- и видеофиксации. Здесь также важна разъяснительная работа инспекторов ДПС, которые должны становиться реальными помощниками-консультантами, а не только выполнять функцию составления административных протоколов.

Литература:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ (в ред. от 11.06.2021). Доступ из справ. правовой системы «Консультант плюс».

2. Правила дорожного движения (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения): постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 (в ред. от 21.12.2019). Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

Literature:

1. Code of Administrative Offenses of the Russian Federation: Feder. Law of d.d. Dec. 30, 2001 No. 195-FZ (as amended on 11.06.2021). Access from the legal reference system «ConsultantPlus».

2. Traffic rules (together with the Basic Provisions on the Admission of Vehicles to Operation and the Obligations of Officials to Ensure Road Safety): decree of the Government of the Russian Federation d.d. Oct. 23, 1993 No. 1090 (as amended on 21.12.2019). Access from the legal reference system «ConsultantPlus».

