

## Снизить бы аварийность, да денег нет

Нынешнее лето стало слишком «щедрым» на автокатастрофы. Ежедневно сводки ГИБДД сообщали о дорожно-транспортных происшествиях, причем с погибшими. Множество аварий происходило на дорогах, ведущих к местам отдыха, однако и в городах в рабочие дни их было немало.

Например, на федеральной трассе М-53 близ Нижнеудинска пригородный автобус столкнулся с фурой «ФредЛайнер Колумбия». Одна пассажирка погибла, десять получили травмы. А в Иркутске на остановке «Волжская» автомобиль «Соболь» врезался в толпу уличных торговцев – водитель признался, что перепутал педали. Обсудить ситуацию на дорогах Приангарья мы решили на круглом столе.

В конференц-зал редакции газеты «Областная» пришли заместитель начальника отдела ГИБДД УВД Иркутска Вячеслав Жилкин, начальник отделения пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД ГУВД по Иркутской области Алексей Тарбеев, заместитель начальника Управления Государственного автодорожного надзора по Иркутской области Андрей Анисимов, врио заместителя начальника Главного управления МЧС по Иркутской области Василий Разумнов, начальник Байкальского поисково-спасательного отряда Вадим Рейтер, директор ОГУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области» Владимир Малых, директор Научного центра реконструктивной и восстановительной хирургии, главный хирург Сибирского федерального округа Евгений Григорьев, директор автошколы НОУ «Учебный центр «Профессионал» Светлана Щетская, руководитель структурного подразделения профессионального училища-интерната для инвалидов Геннадий Варнаков.

### Аварийность растет или идет на спад?

– После чтения ежедневных сводок ГИБДД создается впечатление, что в этом году значительно увеличилось количество аварий на дорогах Иркутской области. Первоначально темой нашего круглого стола и был рост аварийности. Однако в ГИБДД по Иркутской области утверждают, что уже два года этот показатель идет на спад.

#### Алексей Тарбеев:

– За семь месяцев в области зарегистрирована 1 тысяча 958 ДТП, что на 2,2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. На дорогах погибли 284 человека – снижение на 19,32%, травмированы 2 тысячи 558 человек – здесь увеличение на 2,7%. Тяжесть последствий – десять погибших на 100 пострадавших, в 2008 году было 12,4.

Рост количества погибших в ДТП отмечен в 13 городах и районах области: Кировском районе Иркутска, Осинском, Усть-Удинском – на 300%, Нукутском, Качугском, Киренском – на 200%, Нижнеилимском – на 100%.

80% происшествий составляют ДТП по вине водителей, из них более 90% совершены водителями транспорта, принадлежащего физическим лицам, 7,9% – юридическим лицам. На 14,5%, до 295, снизилось число ДТП по вине пешеходов, а также на 28% – число погибших и на 12% – раненых пешеходов. При этом на четверть возросло количество ДТП по вине нетрезвых пешеходов.

Количество ДТП по вине водителей автобусов стабильно – 11 случаев, погибли два и получили ранения различной степени тяжести 19 человек, что на 35,7% больше, чем в прошлом году.

Хоть и незначительно, но все же уменьшилось количество ДТП с участием несовершеннолетних – на 0,4%. Погибли 11 детей, что на треть меньше прошлогодних показателей, и 249 получили ранения. По вине детей произошло 85 ДТП, что ниже уровня прошлого года на 5,6%, в них три ребенка погибли – снижение 50%, и 92 получили ранения.

Основными причинами аварий по вине водителей являются: нарушение скоростного режима движения – 444 ДТП, выезд на полосу встречного движения – 166 ДТП, управление транспортом в нетрезвом состоянии – 140 ДТП, нарушение правил проезда перекрестков – 147 ДТП.

**– Хотя ряд показателей ниже прошлогодних, ситуация все-таки остается напряженной. Многие надеялись, что дисциплинировать водителей сможет постоянный надзор через камеры видеofиксации. Как идет оснащение отделений ГИБДД этим оборудованием?**

**Вячеслав Жилкин:**

– Программа финансируется за счет федерального бюджета. В 2007 году мы определили места установки камер видеонаблюдения, приблизив их к очагам аварийности. Сейчас уже готова проектная документация, определены подрядчики, составлены сметы на приобретение, монтаж, обслуживание. Но до настоящего времени ни одной стационарной камеры видеofиксации не установлено. Финансирования нет.

**Алексей Тарбеев:**

– По федеральной программе «Безопасность дорожного движения» Иркутская область получила порядка 40 мобильных средств видеofиксации – комплексы «Арена». Пока действуют только четыре из них, переданных Иркутску. После окончания формальных мероприятий остальные будут распределены по крупным городам региона: Иркутск, Братск, Ангарск. Областная же программа «Повышение безопасности дорожного движения» в этом году практически не финансируется. Те пять миллионов рублей, что нам оставили из 28 изначально запланированных, пошли на погашение долгов прошлого года.

## **Каждый километр требует ремонта**

**Вячеслав Жилкин:**

– В этом году в Иркутске произошло 218 ДТП с пострадавшими, в которых одним из сопутствующих факторов было неудовлетворительное состояние дорожного полотна. В прошлом году зарегистрировано 197 таких аварий. А по области это каждое четвертое ДТП.

**– В таком случае, может, стоит заняться ремонтом и реконструкцией дорог?**

**Владимир Малых:**

– Сейчас у нас в оперативном управлении находится 12 тысяч 655 километров дорог, из них региональных 3 тысячи 498 километров, муниципальных – 9 тысяч километров. При этом в области нет дорог I, II, III категорий, есть IV и V. Мы не понижаем категоричность дорог, наоборот, поддерживаем их в соответствующем состоянии или, после проведения определенных работ, повышаем категорию.

Сейчас каждый километр дорог в области требует ремонта, но деньги выделяются только на содержание. За счет этой статьи расходов за семь месяцев мы сделали ямочный ремонт 156 тысяч квадратных метров, установили 593 дорожных знака, заменили 789 погонных метров ограждения и 640 отремонтировали, нанесли 891 километр дорожной разметки, обустроили 84 пешеходных перехода, отремонтировали стыковочные швы на шести мостах.

По федеральной программе реконструкции автодорог на этот год было запланировано 327 миллионов рублей, но сумму секвестировали на 15%. При этом все объекты будут введены в эксплуатацию по графику.

**– Настанет ли такое время, когда все дороги будут в нормальном состоянии?**

**Владимир Малых:**

– Сколько жить, столько и ремонтировать. По нормативам, ремонт дорожного покрытия нужно делать каждые пять-шесть лет, через 12 лет – капитальный ремонт. Все дороги сегодня у нас подлежат либо ремонту, либо капремонту.

**Алексей Тарбеев:**

– Сейчас даже федеральные трассы соответствуют нормам менее чем на 50%. На них, кстати, число ДТП и погибших снизилось. Но есть отдельные участки, где идет рост этих показателей. Это Иркутск – Усть-Уда, Иркутск – Листвянка, Иркутск – Большое Голоустное, Братск – Усть-Илимск, Тайшет – Чуна – Братск.

**– Разве трасса до Листвянки такая плохая?**

**Алексей Тарбеев:**

– Она очень опасная. Ее проектировали, скорее всего, как временную трассу. Все выезды со второстепенных дорог в условиях ограниченной видимости – не более 50 метров, значит, практически вслепую. Повороты закрытые. Хороший асфальт еще не значит, что дорога безопасная.

#### **Владимир Малых:**

– Нагрузка на дороги ежегодно увеличивается. Основная масса наших трасс построена в 1970–1980-х годах. Тогда грузоподъемность была 3,5 тонны на ось, а интенсивность движения в разы меньше. А сегодня, например, два паромы на Ольхон не справляются с потоком транспорта – уже перевыполнили годовой план перевозке машин и людей в два раза.

#### **44 потерянных года**

**– Получается, с дорогами одни проблемы. Тогда обратим внимание на спасение жертв ДТП. Какая здесь ситуация?**

#### **Евгений Григорьев:**

– Наш Центр и Иркутская областная больница провели анализ тяжелых сочетанных травм за 2003–2007 годы в Улан-Удэ, Барнауле и Иркутске. В столице Приангарья за этот временной промежуток тяжелые травмы получили 1 тысяча 543 человека, из них умерли 807, большей частью на догоспитальном этапе. Треть – жертвы ДТП. Есть такой демографический показатель: потерянные годы потенциальной жизни – от средней продолжительности жизни отнимается средний возраст погибших. В России он составляет 44,7 года. То есть в автоавариях мы теряем потенциально трудоспособных людей.

У нас есть проект, который давно необходимо внедрять – организация опорных пунктов вдоль федеральных дорог для оказания помощи жертвам ДТП. Такая система уже создана на трассах Москва – Санкт-Петербург и Москва – Краснодар. Есть правило золотого часа, которое в Иркутской области не действует. Случись авария, допустим, на Байкальском тракте, там есть хотя бы фельдшерский пункт в Большой Речке, и то пока уазик медицинский доедет. А на М-53 и М-55 есть участки, где врачей придется ждать несколько часов. Сегодня же и сотрудники ГИБДД, и спасатели МЧС не очень хорошо обучены оказанию первой медицинской помощи, хотя иногда бывает нужно элементарно искусственное дыхание сделать.

Наш проект предусматривает создание опорных пунктов четырех уровней: нижний, четвертый – сельская больница или ФАП, третий – участковая или районная больница, второй – железнодорожная больница или медсанчасть ИАПО в Иркутске, первый – областная больница. Конечно, организация опорных пунктов весьма затратное мероприятие, но вложения оправдываются. В Барнауле они уже действуют, и летальность стала значительно ниже – и госпитальная, и догоспитальная.

**– Ваш проект предусматривает строительство новых объектов или оснащение имеющихся дополнительным оборудованием?**

– Оба этих пути приемлемы. Необходимо вместе с ГИБДД и министерством здравоохранения области проанализировать обстановку по районам и трассам региона, выявить наиболее опасные участки и там создавать опорные пункты. К примеру, в Куйтуне, Нижнеудинске, Усолжье-Сибирском. Там и сейчас оказывают медпомощь, но местные больницы нужно переоснастить, чтобы они эффективнее работали с жертвами ДТП. А в случае необходимости пострадавших транспортировать в пункт первого уровня. Его можно создать в Иркутске – в микрорайоне Юбилейном, рядом с областной больницей должен был быть построен Институт хирургии неотложной медицинской помощи на 400 коек. Его финансировать могли бы три бюджета – муниципальный, региональный и федеральный.

#### **Режим труда и отдыха нарушают все**

**– Есть ли некий норматив, за какое время должны прибывать на место ДТП команды врачей и спасателей?**

#### **Василий Разумнов:**

– Норматива такого нет, но по статистике среднее время реагирования на ДТП пожарно-спасательных подразделений в Иркутской области составляет 13,5 минуты. Однако трассы разные, могут ехать и час. Но у нас нет квалифицированных специалистов для оказания первой доврачебной помощи. При этом оснащенность аварийно-спасательным оборудованием сельских бригад – всего 35%. Поэтому, даже когда они

прибывают на место ДТП, освободить пострадавших могут не так быстро, как нам хотелось бы. В этом году спасатели привлеклись к ликвидации последствий автомобильных аварий 682 раза, или на каждую вторую, в 2008-м – на каждую пятую.

**– Многие ДТП можно было бы предотвратить еще на этапе выезда транспорта из гаража – проверить техническое состояние машин, соблюдение режима труда и отдыха водителей?**

**Алексей Тарбеев:**

– За семь месяцев на автотранспортных предприятиях области были проведены 881 плановая и 2256 контрольных проверок, выдано 1428 предписаний об устранении нарушений, запрещена эксплуатация более 10 тысяч транспортных средств, привлечено к административной ответственности 12908 должностных лиц. При проведении технического осмотра выявлено 165 автомобилей с признаками несоответствия и 16 находящихся в розыске.

**Вячеслав Жилкин:**

– Число самих автотранспортных предприятий сокращается: в Иркутске было три крупных, стало одно муниципальное. Уменьшается и их парк. Что касается качества, то лет пять назад на маршрутах можно было видеть еще такие автомобили – «Кубанец», «КАВЗ», «Рафик». Во время перехода на желтые номера технику обновили и привели в порядок. Но с тех пор уже прошло время, большая часть нынешнего пассажирского транспорта – начала 1990-х годов.

**– Кто контролирует состояние здоровья водителей?**

**Андрей Анисимов:**

– Практически во всех автотранспортных предприятиях есть нарушения режима труда и отдыха. В такси вообще сплошные нарушения режима. На междугородних автобусных маршрутах стараются соблюдать правила: нужно два водителя, двое и едут. На городском транспорте тоже переработки постоянные, причем не только на частных маршрутках, но и на муниципальных. При этом у нас, Государственного автодорожного надзора, «руки» становятся все короче и короче. В 1996 году лицензированию подлежали грузовые и пассажирские перевозки, транспортная экспедиция и автосервис. Сначала «ушли» экспедиция, сервис, грузоперевозки, затем, с 1 июля, – заказные пассажирские перевозки. Остались только пассажирские перевозки на регулярных маршрутах. Получается, если возишь время от времени туристов, например, в Маньчжурию, то нас нужно только уведомить о том, что занимаешься такой деятельностью и обязуешься выполнять все требования. И в течение трех лет, если ничего не случилось, мы не имеем права проверять.

**Стаж 19 лет, а педали путает**

– Случай на остановке «Волжская» в Иркутске, когда шофер микроавтобуса перепутал педали и вылетел на тротуар, заставляет задуматься о качестве обучения водителей. Как вы его сегодня оцениваете?

**Алексей Тарбеев:**

– На «Волжской» был водитель с 19-летним стажем, профессионал. Это человеческий фактор. Всего же по вине водителей со стажем управления менее трех лет за семь месяцев в области произошло 234 ДТП с пострадавшими, это 12% от общего количества, а в Иркутске – 20%. По вине этих водителей погибли 27 человек и 379 были травмированы.

**Геннадий Варнаков:**

– Традиционно самое большое количество ДТП происходит по вине водителей со стажем в один год, следующий пик – в три года, когда появилась уверенность, а навыков еще немного.

**– Меня водить машину за два месяца в автошколе научили.**

**Геннадий Варнаков:**

– А по закону обучение должно длиться не менее трех месяцев. Вообще подготовка водителя начинается с прохождения медкомиссии. Я возглавляю подразделение в интернате для инвалидов по обучению вождению автотранспорта. У людей с отклонениями в физическом развитии повышенное чувство ответственности. Еще в 1980-х годах мы отслеживали дальнейшую их водительскую судьбу, оказалось, что за десять лет они не

совершили ни одного ДТП! Но был у меня недавно случай: приходит мама, просит записать ее сына, у которого ДЦП, на курсы. Приносит медицинскую справку о том, что сын годен к управлению автомобилем без ограничения, на три года. Я спросил: за сколько купили? Через неделю приносит другую справку – годен к управлению автомобилем с ручным управлением, на два года.

Занимаясь 40 лет подготовкой водителей, я не знаю, какой формы должна быть справка медкомиссии, как она заполняется, заверяется и где ее вообще можно взять. В одной поликлинике выдают за пять минут и 500 рублей, в другой – за неделю, потому как терапевт требует анализ крови и т. д.

В любом случае, после прохождения медкомиссии идешь на курсы. Я в юности обучался вождению велосипеда и получал номер на свой «лисапед». Сегодня на категорию «Б» учатся три месяца. Много лет назад – шесть месяцев на любую категорию. А какое было оснащение автошкол! Помню, у меня в классе была 21 тормозная установка, работающий двигатель с коробкой передач, проводилась горячая регулировка проводов. А практика? Сегодня 13 часов по автодрому. За это время приобретаешь лишь начальные навыки, чтобы не искать педали. На вождение по городу отведено 30 часов и то по специально выделенному и согласованному с ГИБДД маршруту. А после окончания автошколы водитель едет по другому, своему маршруту. Еще Министерству образования РФ и ГИБДД понадобился специализированный автоматизированный автодром. Ни одна автошкола – даже лучшая в стране РОСТО – не имеет такого. Он стоит не менее 10 миллионов рублей.

#### **Светлана Щетская:**

– Я недавно подсчитывала – на все оборудование и землю нужно 47 миллионов. При этом земля в Иркутске выдается только во временное пользование, а значит, капитальные постройки возводить нельзя, только временные.

#### **Алексей Тарбеев:**

– Я был на таком автодроме в Челябинске. По статистике, прошедшие на нем обучение в первые три года вождения совершают вполтину меньше ДТП. Так что эти вложения себя оправдывают.

### **Воспитание уважения к правилам денег не требует**

**– Почему бы не ввести в общеобразовательной школе предметы «Правила дорожного движения» и «Вождение автомобиля»?**

#### **Геннадий Варнаков:**

– В первых – четвертых классах у нас преподают правила дорожного движения, порядка 20 часов в год. А с пятого по 11-й – ноль. Мы занимаемся с детьми такого возраста только в отрядах юных инспекторов движения.

#### **Алексей Тарбеев:**

– Введение специального курса в общеобразовательных школах обсуждалось на федеральном уровне. Но Министерство образования отказывается это делать по многим причинам, в том числе из-за высокой нагрузки на детей.

#### **Геннадий Варнаков:**

– Даже на этом уровне проявляется неуважение большинства людей, в том числе чиновников, к правилам дорожного движения.

#### **Алексей Тарбеев:**

– В этом году инспектора ГИБДД выявили 552 тысячи 545 нарушений правил. Идем к тому, что каждый водитель привлекается по десятому разу. Наша задача – довести до людей мысль о неотвратимости наказания. Доля взысканных штрафов от наложенных – 87%, идем к 90%. В Иркутске за семь месяцев собрали 14,5 миллиона.

#### **Геннадий Варнаков:**

– Считаю, отремонтировали один километр дороги. А во Франции, когда взлетела аварийность, взвинтили штрафы до пяти тысяч франков. И аварийность сразу снизилась в три раза. У нас делать нужно минимум

тысячу рублей – и для пешеходов, и для водителей.

## Вадим Рейтер:

– Вместе с мыслью о неотвратимости наказания необходимо воспитывать людей. Причем начинать с себя и своих детей. Это не стоит больших денег. Например, можно просто пристегивать ремень безопасности, чтобы ребенок это видел и приучался с детства к культуре поведения за рулем. Воспитание требует не денег, а усилий, времени и желания.

Автор: Лариса Гундорова © Областная газета ПРИБАЙКАЛЬЕ, БАЙКАЛ 👁 2885 31.08.2009, 10:02 📌 238  
URL: <https://babr24.com/?ADE=80580> Bytes: 18437 / 18126 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

## ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

---

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)