

# Война на дорогах: дальше будет только хуже

Ситуация с безопасностью на дорогах России выходит из-под контроля. Такого количества аварий, как сегодня, история страны еще не знала. Число жертв дорожных происшествий превосходит скорбный список жертв военных операций.

Страшный прогноз сделали специалисты в докладе "О состоянии безопасности дорожного движения в РФ", который был опубликован в дополнительном выпуске "РГ" от 11 сентября. Цифры, которые в нем приводятся, ошеломляют. И пожалуй, самое печальное то, что, даже по оптимистическим прогнозам, количество аварий со смертельным исходом будет увеличиваться и дальше. Только в прошлом году на дорогах России погибли более 30 тысяч человек.

## 13 смертей на сотню

Аварийность - это беда не только нашей страны. Не случайно этот вопрос был внесен в повестку 57-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, где было заявлено, что сегодня мировое сообщество переживает "глобальный кризис в области обеспечения безопасности дорожного движения". А на следующей сессии этот вопрос будет вынесен на отдельное обсуждение.

Уровень аварийности определяется уровнем автомобилизации. Чем больше машин, тем больше аварий. Но если судить по данным, которые приведены в докладе, в России рост аварийности определяется какими-то другими критериями. На начало этого года у нас насчитывалось 223 транспортных средства на тысячу жителей, что в два-три раза меньше, чем в экономически развитых странах Европы, Северной Америки и Азии. И в полтора раза ниже, чем в Болгарии, Венгрии и Польше. Зато по количеству ДТП с летальным исходом мы впереди планеты всей. Причем как не считать. Например, у нас более 20 погибших на 100 тысяч жителей. А если считать по количеству автомобилей, то у нас 9 погибших на десять тысяч транспортных средств. На втором месте по обоим показателям Польша, на третьем - США.

Транспортные средства в России, как следует из доклада, в пять раз опаснее, чем в экономически развитых странах с высоким уровнем автомобилизации и высокой интенсивностью движения. А если учесть, что среднегодовой пробег автомобиля в России намного меньше, то картина становится и вовсе мрачной. По тяжести последствий ДТП мы снова на первом месте. На 100 пострадавших в авариях у нас 13 погибших. А в каждой сотне происшествий гибнут более 18 человек. На втором месте опять-таки Польша, и лишь в самом конце скорбного списка - США, Великобритания, Германия.

И окончания "войны на дорогах" пока не предвидится. По оценкам специалистов, рост автопарка страны будет продолжаться. А вот его качество - ухудшаться. С каждым годом автопарк становится только старше. Помимо "старушек" на дорогах появляются и новенькие иномарки, которые вполне способны быстро разогнаться, быстро ездить и резко тормозить. Отсюда еще одна причина повышенной аварийности: неравномерность движения.

Даже при скромном приросте транспорта - всего около трех процентов в год - наши улицы и дороги еще медленнее прирастают километрами хорошего покрытия, светофорами, разметками, развязками и пешеходными переходами. Ну никак им не угнаться за увеличением интенсивности и скорости движения. В итоге специалисты предсказывают рост ДТП от пяти до 12 процентов, погибших - от четырех до десяти процентов и раненых - от семи до 15 процентов.

Надо добавить, что количество погибающих на дорогах людей на порядок превышает количество жертв стихийных бедствий, военных действий и прочих авиакатастроф. Но, как известно, один погибший - трагедия, двое - статистика.

## Аварии выросли в цене

Прокомментировать сложившуюся ситуацию мы попросили начальника Главного управления ГИБДД МВД России Виктора Кирьянова.

- Виктор Николаевич, что вдруг случилось на дорогах страны? Как предотвратить это бедствие?

- Случилось не только у нас, во всем мире. Проблема безопасности дорожного движения сейчас встала в один ряд с важнейшими социально-экономическими проблемами.

Ущерб от ДТП и их последствий только в России в прошлом году превысил 279 миллиардов рублей. Имеется в виду не только непосредственный ущерб (повреждения транспорта, дорожной инфраструктуры), но и косвенный. Ведь в основном на дорогах гибнут люди в возрасте от 20 до 40 лет, то есть трудоспособное население. В итоге сокращаются поступления в бюджет, более того, на лечение, на выплаты по нетрудоспособности деньги тоже текут из бюджета.

Мы предвидели такую ситуацию. Еще в концепции развития Госавтоинспекции на 1998-2005 годы были намечены конкретные мероприятия по ее предотвращению. Но многие из них так и не были реализованы. Причина проста: в обществе не понимают всей трагичности ситуации и не воспринимают ее как государственную проблему. Поэтому сегодня наша главная задача - помочь осознать ее. Эту задачу поставил министр внутренних дел Борис ГРЫЗЛОВ.

### **В режиме перегрузки**

- Итак, большинство проблем уже озвучены. Но как все-таки бороться с этой напастью?

- Давайте рассмотрим простой пример. В Центральном федеральном округе за последние пять лет количество только легкового автотранспорта увеличилось почти на полтора миллиона. А дорожная инфраструктура существенных изменений не претерпела. Этот вопрос относится в основном к компетенции федеральных местных властей. А на сегодня только в Москве не хватает более пяти тысяч знаков приоритета. Каждая десятая авария происходит на участках, где отсутствует разметка. На мой взгляд, в регионах нужно создавать специальные центры по организации дорожного движения с привлечением специалистов, архитекторов, ученых. Вот еще один пример: половина от всех ДТП - это аварии с участием пешеходов. Чтобы сократить их количество, необходимо развести потоки транспорта и пешеходов, грамотно организовать остановочные площадки, ставить светофоры, освещать улицы и дороги. Но у большинства региональных властей вопросы безопасности дорожного движения на последнем месте. В итоге на сегодняшний день 25 процентов автомагистралей России работает в режиме перегрузки, скорость потока - минимальная.

- Есть какие-то конкретные предложения по решению этих проблем?

- Обеспечение безопасности дорожного движения без соответствующего целевого финансирования невозможно. Поэтому руководителям органов исполнительной власти субъектов РФ на правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения было рекомендовано рассмотреть вопрос о состоянии этой работы и предусмотреть целевое финансирование в рамках соответствующих бюджетов.

- Куда пойдут эти средства?

- В первую очередь на совершенствование организации дорожного движения. Это дороги, светофоры, знаки, разметка. На организацию мест обслуживания населения. Ведь ни для кого не секрет, какие очереди выстраиваются в регистрационно-экзаменационные подразделения, в подразделения, контролирующие техническое состояние транспортных средств.

Также средства необходимы для оснащения подразделений ГИБДД. Они тоже финансируются из местных бюджетов. Сегодня укомплектованность подразделений оперативно-техническими средствами не превышает 40 процентов, а автотранспортом - 70 процентов. Если списать патрульные автомобили с истекшими сроками эксплуатации, то сотрудники ДПС вообще будут передвигаться пешком.

### **Аварии любят молодых**

- В одном из своих выступлений вы говорили, что каждое третье ДТП совершается водителями со стажем меньше трех лет...

- Да. Подготовка водителей сейчас ведется на безобразном уровне. Поэтому мы должны создавать в городах крупные обучающие центры, а также юношеские автошколы, мото- и картинг-клубы. Это тоже требует финансовых вливаний. Пока, как показывает практика, более трети лиц, получающих право на управление транспортными средствами, не сдают квалификационные экзамены. Налицо пробелы в водительском образовании. Нужны действительно крупные центры с полной инфраструктурой и современными программами

системной подготовки водителей.

- Муссируются слухи об ужесточении правил приема экзаменов на получение водительских удостоверений. Так ли это?

- Требования при приеме экзаменов, я имею в виду сдачу экзаменов, и так достаточно жесткие. Но вопрос в другом, а именно - в неудовлетворительной подготовке будущих водителей, что подтверждается результатами сдачи экзаменов в подразделениях Госавтоинспекции и впоследствии данными статистики аварийности по вине новоиспеченных водителей. Приведу такие цифры: пять лет назад квалификационные экзамены с первого раза сдали 68,2% от общего числа подготовленных водителей, в 2001 году этот показатель уменьшился до 67,2%, а в 2002 году составил 65,7%. Данные показатели ниже у лиц, прошедших обучение в коммерческих и иных организациях (65,2%), учебных организациях Минобразования России (62,2%) и Минобороны России (62%). Только каждый второй сдает экзамены с первого раза после самостоятельной подготовки (57,6%). А в результате кривая роста аварийности по вине молодых водителей ежегодно растет.

### **Сначала прибыль, потом безопасность**

- За последнее время просто огромное количество автобусов попадает в аварии. Это эпидемия?

- Можно назвать и так. В массовых перевозках участвуют как коммерческие транспортные средства, так и физические лица. И главная их цель - получение прибыли, а вовсе не безопасная перевозка пассажиров. Сейчас просто несовершенны законы, регламентирующие организацию пассажирских перевозок. И нет возможности контроля. Вот недавний пример: 28 августа в Мордовии в результате столкновения автобуса и "КамАЗа" 14 человек погибли, 26 получили ранения. Водитель автобуса Чиндяскин В.И. нарушил правила обгона. Но как выяснилось в дальнейшем, этот водитель неоднократно привлекался к ответственности за нарушение Правил дорожного движения, автобус не прошел техосмотра, помимо этого у Чиндяскина не было лицензии на пассажирские перевозки. При всех этих нарушениях запретить его деятельность не может никто. Единственное наказание - штраф. И тот небольшой. Если бы не отмена в свое время положений КоАП, предусматривающих лишение права управления за систематическое нарушение правил, то трагедии могло и не быть.

### **Сколько стоят грубые нарушения**

Недавно вице-премьер Владимир Яковлев заявил о том, что готовятся поправки в 12-ю главу КоАП. Какие изменения предполагается внести?

На наш взгляд, говорит Виктор Кирьянов, либерализм ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения и необеспеченность принципа неотвратимости наказания являются одной из причин роста аварийности. Практика работы подразделений Госавтоинспекции показывает, что глава 12-я и некоторые другие статьи Кодекса объективно нуждаются в совершенствовании. Они просто не работают. Так, необходимо усилить административную ответственность за такие грубые нарушения Правил дорожного движения, как управление транспортом в нетрезвом состоянии, а также ответственность соответствующих должностных лиц за допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения либо не имеющих водительских прав. Нужно усилить ответственность за проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил обгона и маневрирования, непредоставление преимущества движению пешеходов, нарушение правил перевозки людей и т.д. То есть за наиболее грубые нарушения, которые потенциально влекут за собой дорожно-транспортные происшествия, как правило, с тяжкими последствиями. Принципиально необходимо включить в Кодекс статьи, предусматривающие ответственность за неоднократные нарушения правил, тем более за грубые.

Здесь важно понять, что это надо не Госавтоинспекции (мы никаких дивидендов от штрафов не имеем), это надо всем нам, чтобы сохранить жизнь и здоровье граждан, навести элементарный порядок на дорогах России.

Владимир Баршев

### **А как у них**

Сегодня весь мир борется с негативными последствиями автомобилизации. Недаром свыше 30 стран мира инициируют рассмотрение вопроса о "глобальном кризисе в области обеспечения безопасности дорожного движения" на очередной сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. И в зарубежных

странах действительно борются с этим злом, в том числе и мерами эффективного административного воздействия.

Например, такая мера наказания, как лишение водительских прав, весьма популярна в Японии, где водительского удостоверения можно лишиться практически за любое нарушение дорожных законов. Другое дело, что за незначительные нарушения и сроки лишения могут исчисляться несколькими днями. Однако и их достаточно, чтобы в следующий раз подумать: нарушать или нет.

В Европе к экстренным мерам прибегают реже, но и здесь список нарушений, за которые возможно лишение, достаточно велик. Разумеется, речь идет о потенциально опасных случаях: управление в состоянии опьянения, значительное превышение скорости, совершение ДТП и т.д.

Превышение предусмотренного законодательством максимального количества баллов (во Франции, Германии и др.) также повод, чтобы остаться без прав. Правда, сроки везде разные. А вот, например, норвежские и датские власти могут навсегда лишить права управления автомобилем. Законодательство некоторых штатов США тоже предусматривает такую меру за совершение ДТП с наиболее тяжкими последствиями.

У нас в стране положение с аварийностью не самое лучшее в мире, но почему-то законодательство самое либеральное, но вряд ли на сегодня оно адекватно складывающейся ситуации.

Автор: Артур Скальский    © Российская газета    ОБЩЕСТВО, РОССИЯ    👁 2578    17.09.2003, 12:45    📌 142  
URL: <https://babr24.com/?ADE=9108>    Bytes: 13199 / 13106    [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

[Прислать свою новость](#)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: equatoria@gmail.com

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)