ДУМКА ДОСВІДЧЕНОГО ПІШОХОДА

Штрафовать всех!

Между пешеходами и водителями идет борьба за место на дороге.
Скрытая неприязнь друг к другу иногда принимает открытую форму.
При этом водители, оставляя свое транспортное средство, становятся пешеходами и в сторону других водителей шлют проклятия уже с позиции пешехода.
А решение конфликта на поверхности.
Всего-то и надо обеим сторонам обратиться к Правилам дорожного движения, в которых все давно разложено по полочкам.

НЕЗНАНИЕ ПДД – РИСК ДЛЯ ЖИЗНИ

Начавшаяся несколько десятилетий назад автомобилизация человеческого сообщества разделила людей на водителей и пешеходов. С увеличением количества транспортных средств борьба между водителями и пешеходами становится все более ожесточенной, обе стороны несут в ней потери. Правда, в то время как пешеходы ставят на карту свое здоровье и жизнь, водители, как правило, рискуют только свободой.

Знаете, какой пешеход самый дисциплинированный? Тот, у которого есть автомобиль. Тот, который знает, что пешеход может остановиться почти мгновенно, а тормозной путь автомобиля составляет десятки метров, и это даже не в гололед. На дорогах городов постоянно происходят столкновения интересов водителей и пешеходов. С точки зрения закона пешеход и водитель – участники дорожного движения, однако закон по-прежнему относится к пешеходам, как с священной корове.

Кстати, о законах. На уроках охраны безопасности жизни и здоровья учат многому... бесполезному. Как вести себя в эпицентре ядерного взрыва, куда прятаться в случае выброса сероводорода. Изучают серьезные, но практически нереальные угрозы. И совершенно не учат учитывать серьезную и реальную опасность на дороге. С точки зрения обеспечения безопасности пешеходов было бы гораздо полезнее в школе изучать правила дорожного движения.

И если мама в детстве не учила сначала по сторонам посмотреть и, убедившись, что в пределах видимости машин нет, только тогда переходить дорогу, то нужно запомнить хотя бы сейчас: машины являются «источником повышенной опасности». Из чего следует, что при контакте любого авто с пешеходом машине придется немного подрихтовать капот, а вот пешеходу будет как минимум больно, а как максимум – не будет больно уже никогда.

Тогда бы не возникали ситуации из серии «я стал на пешеходный переход – все обязаны уступить». Ведь автомобиль не может остановиться моментально! Даже при движении с разрешенной скоростью в городе 60 км/час и с учетом времени реакции водителя тормозной путь может достигать до 30 метров! И это если водитель вас увидел.

Правила дорожного движения запрещают пешеходам внезапно выбегать на дорогу из соображений безопасности. А множество пешеходов ведут себя так, будто обеспечение безопасности их самих не касается вовсе. Не стоит так безрассудно перекладывать ответственность за свою жизнь на чужие плечи. И, конечно, хромает работа ГАИ – если бы сотрудники департамента гоняли и штрафовали не только водителей, но и пешеходов, переходящих дорогу в неположенном месте (а за это положен штраф), то и порядка было бы больше, и смертей меньше.

Еще один опасный момент – ночное движение. Ночью автомобиль с работающими фарами хорошо заметен издалека, а вот пешеход не виден совершенно, особенно если движутся встречные машины, ослепляющие водителей светом фар. Особо печально обстоит дело с освещением нерегулируемых пешеходных переходов. В лучшем случае они слегка освещены светом фонаря, да и то только с одной стороны (в Киеве не принято включать фонари с двух сторон). Ситуация осложняется зачастую и тем, что ксеноновые фары, ослепив водителя встречного автомобиля перед пешеходным переходом, начисто лишают безопасности переходящих дорогу. Конечно, дополнительное освещение «зебры» предотвратило бы это. Но увы... Мы можем до бесконечности называть места в Киеве, где пешеход не виден. Но ведь существуют технические требования к оформлению мест переходов! Почему же они не выполняются?

В Беларуси, кстати, очень грамотно поступили, обязав всех пешеходов в ночное время носить фликеры – светоотражатели. Что мешает купить пару браслетов или жилеток самому? И не нужно жаловаться на то, что это расходы. Если есть, напри-

мер, проблемы с волосами, то люди тратят немалые деньги на уход за ними. Неужели сохранение волос – более острая необходимость, чем сохранение собственной жизни?

Кстати, и отечественная Государственная автомобильная инспекция рекомендует пешеходам использовать в одежде отражающие свет элементы. Это реально значительно уменьшит риск возникновения ДТП, поскольку водители авто будут хорошо видеть пешеходов даже в темное время суток. Вечером пешеходы в черной одежде почти не заметны на дороге, а когда идет снег, видимость еще хуже. А еще очень разумным будет купить и почитать книжку с Правилами дорожного движения, особенно раздел, посвященный правам и обязанностям пешеходов.

Призывы к взаимному уважению друг к другу уже вызывают только раздражение, поскольку все участники «процесса» демонстрируют полное отсутствие культуры, знания законов и правил. Избежать проблем на дорогах позволят только экономические санкции, то есть штрафы. Они должны быть большими, чтобы пробить основательную брешь в бюджете нарушителя, и распространятся на всех: и на водителей, и на пешеходов. Это проверенный европейский рецепт.

ЕЩЕ РАЗ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Вот конкретный пример. Некая гражданка Z на Volkswagen Passat сбила маленькую девочку и ее маму, когда те переходили улицу по пешеходному переходу. Девочкая погибла на месте, мать оказалась в больнице. Как следствие – народ вышел на улицы с требованием посадить гражданку Z, а в социальных сетях развернулась целая кампания против нее, вплоть до призывов к самосуду.

Конечно, основная вина тут лежит именно на водителе, и никуда от этого не деться. Однако все эти народные выступления не имеют под собой никаких логических оснований и только лишний раз подчеркивают ту глубину незнания законов и правил, свойственного нашим пешеходам и автомобилистам.

Как минимум часть ответственности должны взять на себя еще две стороны этой трагической ситуации. Первая из них – службы, занимающиеся организацией дорожного движения. Они уже взяли за привычку перекладывать свои проблемы на автомобилистов и размещать нерегулируемые пешеходные переходы где попало. В том числе на скоростных магистралях с разрешенной скоростью движения до 80 км/ч. То есть там, где тормозить заведомо никто не будет. Конечно, чтобы поставить знак и нарисовать полоски много ума не надо. Но, по сути, безопасность движения от этого только ухудшается. Потому что в таких местах пешеходы думают, что у них есть право, тогда как это не так. Я не оправдываю нарушителей, но любой, кто регулярно управляет автомобилем, поймет, о чем я говорю. И всегда такие ситуации будут, если ездить со скоростью больше 40 км/ч.

Но вот в этом конкретном случае, как выяснилось, было все интереснее. Оказывается, на месте аварии был снят верхний слой дорожного полотна. В результате чего а) тормозной путь увеличился в разы, б) пешеходной «зебры» на асфальте попросту не было. Гаишники кивают на знак – дескать, его никто не убирал. Но есть множество причин, по которым даже очень дисциплинированный водитель этот знак не увидит. Самая распространенная – автомобили, движущиеся в потоке впереди и правее.

Еще одна виновная – это сама мама погибшей девочки. Да, она переходила по переходу. Да, она держала ребенка за руку. Но этого всего мало. Мы все это видели много раз: машины только начали останавливаться на переходе, а мама с ребенком идет как ни в чем не бывало и даже не смотрит на дорогу. Как так можно? Да мало ли что может произойти! Скользкая дорога... Отказ тормозов... Пьяный водитель... Да просто не увидит вас за другой машиной – и все... Конечно, он будет виноват, и его посадят. Только в таких случаях я вспоминаю анекдот – не смешной, но поучительный. Дикий запад, кладбище. На кладбище могила. На могиле надпись: «Здесь лежит Джон. Он оказался прав».

Ксения КОВАЛЕНКО

АКЦІЇ

За справжніх профі замовимо слово

В Україні пройшов тижневик безпеки дорожнього руху

Світова статистика свідчить – щороку внаслідок дорожньо-транспортних пригод у світі гине близько одного мільйона трьохсот тисяч осіб. Цифра просто вражаюча! І якщо проблемою безпеки на автошляхах не займатися, то вона набуде катастрофічних масштабів, адже світовий автопарк невпинно зростає.

Свого часу ми вже повідомляли, що з ініціативи Організації Об'єднаних Націй було започатковано десятиліття безпеки дорожнього руху. Стартувала така глобальна акція в травні нинішнього року. Відповідну резолюцію торік ухвалила Генеральна асамблея ООН.

Прогнози провідних експертів з безпеки невтішні. У найближчі роки кількість автотранспорту на дорогах більшості держав зростатиме, а разом з нею зростатиме й аварійність. Якщо терміново не розпочати активних дій, втрати, зокрема й людські, можуть бути ще масштабнішими.

За словами президента Всеукраїнської громадської організації «Асоціація безпеки дорожнього руху» **Михайла Берліна,** головна мета десятиліття безпеки – суттєво скоротити втрати на автошляхах. «У розробленому ООН глобальному плані на таке десятиліття підкреслюється – реальних результатів у досягненні цілей можна досягнути лише тоді, коли участь у реалізації поставлених завдань братимуть уряди й місцеві органи державного управління, громадянське суспільство і приватні фірми, – наполягає експерт. – В державах, які домоглися помітних результатів у сфері безпеки дорожнього руху, великого значення надають саме превентивним заходам, тобто попередженню дорожньо-транспортних пригод. Так, страхові, автомобільні, нафтові та інші компанії, чий бізнес пов'язаний з дорожнім рухом, обов'язково фінансують соціальні програми, спрямовані на безпеку на дорогах».

В такому напрямку й рухатиметься світове співтовариство. В Україні неодноразово проводилися спеціальні тижневики безпеки дорожнього руху. Черговий завершився буквально цими днями. Отже, придивімося до акції уважніше.

ПОДАРУНОК ВІД ДЕПУТАТІВ

Однак спершу зазирнемо до парламентських кулуарів. Українські депутати також спробували долучитися до масової боротьби за лад на автошляхах. Так, у першому читанні було ухвалено законопроект, яким майже втричі збільшуються штрафні санкції до тих водіїв, які перебувають за кермом напідпитку. Отже, якщо закон побачить світ у цілому (в чому наразі мало хто сумнівається), порушників штрафуватимуть на суми від 400 до 450 неоподаткованих мінімумів. Альтернатива такому солідному грошовому покаранню (наразі це близько восьми тисяч гривень) – позбавлення прав на три-чотири роки.

Втім, і це ще не все. Якщо любитель перехилити чарчину знову сяде за кермо, йому доведеться розпрощатися і зі своїм «сталевим конем», і з правами. Тепер на чотири-п'ять років. Або такий порушник може бути затриманим на 10-15 діб адміністративного арешту.

Крім того, депутатським рішенням передбачено доповнити Кримінальний кодекс статтею 382-1 такого змісту: «Умисне невиконання особою судового рішення про позбавлення права керування транспортними засобами за керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, карається штрафом від 700 до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або арештом до шести місяців». Словом, потенційні водії-пияки мають сто разів подумати, перш ніж порушувати закон.

ДЕФІЦИТНА ПРОФЕСІЯ

Що ж до безпосередньо тижневика безпеки, то він не ознаменувався настільки жорсткими заходами. Тут здебільшого панували усілякі просвітницькі заходи. Хоча окремі ініціативи, що прозвучали від безпекових активістів, варті додаткової уваги.

Наприклад, Міністерство інфраструктури все активніше наполягає на тому, щоб в Україні було запроваджено спеціальну професійну підготовку водіїв за європейським зразком. Зокрема, за словами експертів, спеціальна підготовка водія для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів передбачає отримання спеціальних знань законодавства в безпековій царині. Знайомитися доведеться і з тонкощами технології перевезень та водійського статусу.

Річ у тім, що подібна практика існує практично в усіх європейських країнах. А в Україні нерідко трапляються водії, які мають, по суті, лише формальне право керування відповідними транспортними засобами.

Потенційне запровадження таких вимог до вітчизняних водіїв сприятиме адаптації українського законодавства до європейських норм. За словами директора Департаменту безпеки **Юрія Гержода**, Міністерство інфраструктури виступило з ініціативою впровадження професії водія-інструктора. «Ми вже два роки вирішуємо питання введення цієї професії. На сьогодні потрібна лише реєстрація у Міністерстві праці та соціальної політики», – розповідає він.

А взагалі тема впровадження професії фахових водіїв нині стає однією з ключових на українських теренах. У результаті чиновники почуваються розгубленими. Парадокс: кількість автотранспорту в державі постійно зростає, а працювати за кермом нікому. За словами експертів, нинішні вимоги до водіїв – на порядок нижчі, ніж, скажімо, до машиністів, моряків чи пілотів. Проблема ця доволі серйозна, адже без достатньої кваліфікації водіїв автостради перетворюються на справжнісіньку передову.

«По-перше, в самому процесі підготовки спостерігається дуже багато проблем, – ділиться враженнями від тижневика безпеки віце-президент АсМАП України **Леонід Докіль**. – Ми сьогодні відчули, що є проблеми під час прийому іспитів. Багато недоречностей спостерігається при укладанні екзаменаційних білетів, і згодом водіям непросто розібратися. Не всі фахівці достатньо підготовлені, щоб навчати водіїв перевозити небезпечні вантажі, великогабаритні вантажі тощо».

А от директор навчально-консультаційного центру АсМАП України **Сергій Кокот** звертає увагу на те, що чимало водіїв досі не усвідомлюють, у чому принципова різниця між підготовкою та перепідготовкою: «Дуже важливо розділити два фактори – навчання водія, який отримує категорію від А до Е. Це важливо, потрібно їх навчати, тут і ДАІ має бути присутня, і вимог слід чітко дотримуватися. Але це не стосується курсів підвищення кваліфікації. Наприклад, водій-автобусник має отримати сертифікат водія, який може перевозити пасажирів. Наше ж завдання – видавати сертифікати водія-міжнародника. В нас свої особливості: робота з митницею, з прикордонниками. І головне – робота за системою МДП. Водій-міжнародник обов'язково має бути ознайомленим із такими тонкощами».

Окремо слід виділити проблему великих міст, передусім Києва. Не секрет, що заробітна платня в столиці суттєво відрізняється від оплати праці в районних центрах. Відтак водіїв, які приїздять шукати щастя до Києва, Львова, Донецька чи Харкова, з кожним місяцем стає все більше. А от рівень їхньої підготовки далеко не завжди на належному рівні. Саме тому в Міністерстві інфраструктури пропонують готувати водіїв виключно за європейськими стандартами. Зокрема, тим, хто претендує на перевезення пасажирів та вантажів, доведеться знайомитися бодай з азами законодавства.

«Якщо водій десь у селі пішов до автошколи і отримав категорію D, він може завтра приїхати до Києва і сісти в автобус, ніхто йому не заборонятиме. Але їздити і правильно орієнтуватися у великому місті він просто не зможе. Так чи не варто його навчити заздалегідь, щоб він правильно їздив? От у чому принципова різниця», – аргументує Сергій Кокот.

ЗАПИТАЙТЕ В МВС…

Свою порцію новацій пропонують і в Міністерстві внутрішніх справ. Зокрема, цього року вже було виділено кошти на формування спеціальної інформаційної системи, яка міститиме підбір даних про усіх водіїв. За словами начальника Центру безпеки дорожнього руху при МВС України **Сергія Будника**, нині завершується робота з побудови центрального ядра такої системи: «Готується центр сертифікації ключів, головна серверна, техніка... Цього року все це буде встановлено й налагоджено. Маємо надію з наступного року здійснювати повне підключення усіх наших підрозділів до інформаційної системи і, зокрема, системи «Водій».

До речі, якщо система «Водій» працюватиме чітко, це неабияк допомагатиме й перевізникам долати проблему із недобросовісними працівниками. Адже в ній можна буде отримати інформацію щодо кваліфікації, досвіду роботи (а головне – якості цієї роботи) будь-якого водія.

А взагалі варто відзначити, що в Україні все серйозніше ставляться до ситуації на наших дорогах, і заходи, яких уже було вжито, дали певні позитивні результати. Для порівняння: торік у ДТП гинуло в середньому сімнадцять осіб на добу, цього ж року – дванадцять. Принаймні саме такі цифри наводять вітчизняні правоохоронці.

АВТОМОБІЛЬ – НЕ РОЗКІШ, А ПРИЧИНА АВАРІЇ?

Сьогодні в Україні розроблено чіткий план дій на найближче десятиліття. Він складається з п'яти складових. Насамперед це гарантія безпеки доріг і дотримання безпеки транспортних засобів. Не менша увага приділятиметься культурі поведінки на автошляхах та наданню медичної допомоги постраждалим унаслідок ДТП. Йдеться також і про організацію служби порятунку на дорогах.

Однак чи не найбільшою проблемою залишаються безпосередньо транспортні засоби, і, як це не прикро, саме вітчизняного виробництва або переобладнані імпортні. Як відомо, ще торік до Закону України «Про ліцензування господарської діяльності» були внесені зміни, якими виробників транспортних засобів виключили з переліку тих, хто має отримувати ліцензію. І це дещо позначилося на якості продукції. Зник контроль, і якість автомобілів покотилася донизу.

Ймовірно, саме тому працівники Міністерства внутрішніх справ нині підготували ще одну порцію змін. Цього разу до закону, який посилює вимоги до безпеки транспортних засобів. Зокрема, щоб у конструкції нових вантажівок та автобусів було передбачене обмеження швидкості, а в пасажирських автобусах – ще й паски безпеки. Наразі йдеться лише про міжміські рейси. Адже як пристебнути пасажирів, які подорожують стоячи, поки не придумали.

Є пропозиції й щодо запровадження жорсткіших санкцій до злісних порушників правил дорожнього руху. А Міністерство інфраструктури зі свого боку форсує такі ініціативи. Зокрема, починаючи з минулого року профільне відомство проводить технічні розслідування дорожньо-транспортних пригод. Висновки, зроблені експертами, невтішні. Більшість ДТП зі смертельними випадками пов'язані з характеристиками транспортних засобів та з неготовністю водіїв працювати, наприклад, у нічний час. Тож необхідність більш прискіпливого ставлення до переобладнаного транспорту, до дотримання режиму праці та відпочинку, а також до контролю психологічного стану водія нині очевидна. І цьому приділятиметься серйозна увага. В усякому разі, так обіцяють чиновники.

Адже тижневик безпеки завершився, а увага до автомагістралей не слабшатиме. Швидше навпаки. Інакше подолати проблему аварійності не вдасться нікому й ніколи...

Ярослав ГАЛАТА