

безопасные дороги

Пешеход, держи права
ГИБДД проверит у пешеходов водительские удостоверения

В ГИБДД выяснят, сколько нарушителей-пешеходов были водителями. О проведении такого исследования заявил на «круглом столе», который прошел в «Российской газете» начальник ГУОБДД МВД России Виктор Нилов. Водители возмущаются поведением пешеходов. Но иногда они сами ими становятся. Цель исследования—установить сколько пешеходов, ставших виновниками ДТП, имели права, то есть знали Правила дорожного движения.

Рули с умом

Специалисты по безопасности дорожного движения обсудили в «РГ» манеры водителей

ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ

Владимир Баршев

Последние громкие дорожные аварии потрясли всех: по пять-шесть погибших в результате столкновения двух машин.

Что это? Правовой нигилизм, возведенный в степень бытового поведения? Незнание правил дорожного движения? Обсудить эту тему в редакции «Российской газеты» собрались специалисты: представители контролирующих органов, ученые, учителя. И первый вопрос участникам задал генеральный директор «Российской газеты» Павел Негоица.

—Ежегодно 25–28 тысяч погибает на дорогах. Если помните, то за время событий в Афганистане, по разным оценкам, за десять лет погибло 15 тысяч наших военных. А в мирное время на дорогах— в два раза больше. В последнем Послании президента много внимания было уделено деторождаемости. Я думаю, если мы будем терять десятки тысяч людей ежегодно на дорогах, мамы устанут рожать. Это какая-то гонка с дьяволом. Как изменить ситуацию?

ВИКТОР НИЛОВ, ГЛАВНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИНСПЕКТОР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РФ: Подведя итоги за 11 месяцев, мы видим, что количество погибших на дорогах начало сокращаться. Можно говорить, что ситуация стабилизируется. Важны не столько цифры, сколько тенденции. Большое беспокойство вызывают дети-пассажиры. Три года мы говорили об уверенном снижении количества жертв среди них. Этот год показывает иные результаты.

Другая проблема — нетрезвые водители. У нас доля участвующих в ДТП водителей подшофе порядка 8,9 процента. В 2010–2011 годах она составляла 7–7,2. Это настораживает.

Настораживают сегодня и участвовавшие случаи отказа от медицинского освидетельствования.

—То есть заставить водителя соблюдать правила можно только репрессивными мерами?

ВИКТОР НИЛОВ: Все исследования говорят о том, что наиболее агрессивным стилем вождения злоупотребляют 15–17 процентов. Большая часть все-таки людей законопо-



Почему в 80 процентах аварий виноваты именно водители? Это недостаток обучения или прямое игнорирование правил? Это было главным вопросом, который обсуждали эксперты в «Российской газете»

слушных, но, учитывая нашу ментальность, зачастую они действуют по принципу авось. Или по принципу почему мне нельзя, если другим можно. Сегодня заметно снижение аварий по такой причине, как выезд на полосу встречного движения. За последние два года меры в отношении таких нарушителей не ужесточили. В то же время растет количество происшествий по причине несоблюдения дистанции. И здесь еще надо поработать.

—Что заставляет водителей нарушать правила?

СУЛТАН ЖАНКАЗИЕВ, ПРОФЕССОР МАДИ: Один из главных факторов снижения аварийности — воздействие на поведение участников дорожного движения. Мы изучили сообщество водителей и описали 9 стандартов поведения людей. Три наиболее агрессивных типа водителей составляют от 12 до 15 процентов. Но эти 15 процентов, с точки зрения воздействия на поток, имеют катастрофическое разрушающее значение. Есть такое понятие — зависимость от лидера-провокатора. Этот фактор существует только в России. Мы регулярно проводим исследования и убедились, что лидер-провокатор в среднем возбуждает протестное поведение у каждого шестого водителя. То есть, каждый шестой рвется, пытаясь ему что-то доказать. Мы выделили четыре причины такого

поведения. Первая — нигилизм: почему ему можно, а мне нельзя. Вторая причина — попытка переложить ответственность на кого-то. Такой водитель ждет нарушителя, чтобы поехать за ним. Типичный пример — обоченники. Третья причина — это протест: водитель решил не нарушать, но видит, что при тех же обстоятельствах другие нарушают. И четвертое это физическая, ментальная, эмоциональная усталость. Хочу отметить, что появление лидера-провокатора возбуждает все четыре мотива.

ЛЮДИЛА ШМАНЁВА, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА НИЦ БДД МВД РОССИИ: Буквально недавно закончили достаточно широко масштабное исследование по изучению психофизиологии молодых водителей. Им был предложен ряд упражнений, которые могли бы скорректировать их поведение и снизить опасность на дороге. Также параллельно в течение трех лет за этими людьми наблюдали. Практически в 100 процентах люди с выявленными особенностями агрессивного поведения попадают в ДТП. И даже получая рекомендации, только 40 процентов стараются воспользоваться ими в процессе обучения.

АЛЕКСАНДР КАМИНСКИЙ, ДИРЕКТОР АКАДЕМИИ ЭКСТРЕМАЛЬНОГО ВОЖДЕНИЯ: Мы очень много работаем над психологической составляющей водителя. Когда человек просит научить экс-

тремальному вождению, мы отвечаем: тебе не экстремальное вождение нужно. Сначала послушай, мы тебе расскажем сейчас страшные истории, а потом ты сам решишь, что тебе надо. И приводим примеры из жизни, чтобы люди осознали, что такое дорога. Чтобы они понимали, что автомобиль — это не коляска для развлечения, а буквально «оружие массового поражения» при неправильном использовании.

—А как же решают эту проблему в других странах?

ЕЛЕНА ЮРАСОВА, ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ВСЕМИРНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ: В английском языке слово «происшествие» в отношении к ДТП стараются избегать, поскольку полагают, что ДТП это не случайность, а предсказуемое и предотвратимое событие. Как предотвратить нарушения? Воспитание, причем воспитание детей должно идти рука об руку с воспитанием взрослых. В Европе стали хуже соблюдать правила. Недавно я наблюдала, как взрослый человек перешел дорогу на красный свет. Это было в Германии, а дорогу переходил наш соотечественник. Но немецкая женщина его упрекнула: «Хороший же пример вы подаете молодым!». И ему стало стыдно. И это важно.

НАТАЛЬЯ АГРЕ, ПРЕЗИДЕНТ ЭКСПЕРТНОГО ЦЕНТРА «ДВИЖЕНИЕ БЕЗ ОПАСНОСТИ»: Сегодня наблюдается катастрофиче-

ская ситуация в развитых странах. Она катастрофическая не потому, что сильно хуже, чем у нас, а потому, что быстро рушится то, что было построено. А рушится это по единственной причине, которую озвучили в минтрансе Великобритании. То количество эмигрантов и та мобильность, которая сейчас растет в мире, не позволяет сохранить стройную систему взаимодействия участников дорожного движения. Мы добились определенных успехов. 8 лет назад у нас пристегивалось порядка 32 процентов, а сейчас — более 71 процента. Использование детских удерживающих устройств увеличилось с 2009 года в два раза. Пусть процесс осознания идет не так быстро, как хотелось бы. Но все-таки идет.

—Все эти предложения интересны только в том случае, если детские сады и школы возьмутся за их реализацию. А как на это смотрят школы?

ТАТЬЯНА ЩИПКОВА, ДИРЕКТОР ШКОЛЫ № 1240, Г. МОСКВА: Сегодня беспокойство вызывает средний старший школьный возраст. С одной стороны, они уже взрослые, с другой стороны, они не взрослые. С одной стороны, им делегировали ответственность и полномочия. С другой стороны, они еще не готовы их принять. Здесь, безусловно, необходимы новые методы работы.

Полную версию дискуссии участников круглого стола СМОТРИТЕ И ЧИТАЙТЕ НА САЙТЕ «РОССИЙСКОЙ ГАЗЕТЫ»



Материал подготовлен Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России и «РГ» в рамках совместного проекта по реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».



Обучать поведению на дорогах надо с детского сада - утверждают эксперты, участвовавшие в круглом столе «Российской газеты».