

Особенного уважения друг к другу эти две категории соотечественников как не испытывали, так и не испытывают. Именно это называется умным словосочетанием «низкий уровень культуры взаимоотношений на дороге». И поэтому наша страна держит уверенное первое место среди всех цивилизованных соседей в статистике дорожного травматизма и смертности.



Проанализировать ситуацию решили в РСА, организовав семинар «Повышение безопасности движения пешеходов».

Зональное деление

Начальник НИИЦ проблем безопасности дорожного движения МВД РФ Виктор Кондратьев напомнил собравшимся, что пешеход, не защищенный корпусом автомобиля, является на дороге самым уязвимым элементом. А в условиях неразвитости дорожной инфраструктуры и нескончаемой автомобилизации постоянно подвергается опасности – наезды на людей составляют до 70% от общего числа ДТП. Именно в связи с этим возник уже небезызвестный и активно критикуемый законопроект, предусматривающий обязательное включение ближнего света фар даже в дневное время и безусловное предоставление права перехода пешеходу на нерегулируемом переходе. Однако наряду с этими, уже готовыми решениями Кондратьев рассказал и о других мерах, способных снизить травматизм и смертность, таких как оптимизация расстояния, проходимого пешеходами по зебре, и максимальное устранение необоснованных препятствий для пешего движения. Также было предложено введение зонального ограничения скорости – до 50 км/ч при движении в городе, до 30 км/ч – в районе офисных и торговых зон и до 20 км/ч – в жилых массивах.

Яркий подход

Замначальника Центра организации дорожного движения Москвы Александр Скорodelов рассказал о предложениях, выдвинутых в рамках конкурса по мерам снижения травматизма. Среди них использование яркого цветного асфальта на пришкольных территориях и увеличение количества «лежачих полицейских» близ остановок транспорта и школ. Одно из таких предложений уже воплощено в жизнь – многие заметили знаки пешеходного перехода нового формата в желтой светоотражающей рамке. Также из полезных нововведений Скорodelов отметил появление на дорогах мобильных экипажей скорой помощи – с начала года 10 бригад дежурят на МКАД и еще пять – на ТТК. Это стало заметным вкладом в важнейшее дело оказания необходимой первой помощи. Так, за истекшие месяцы смертность на дорогах сократилась на 15% относительно того же периода прошлого года.

Забытые пешеходы

Несложно прийти к выводу, что наибольший риск травматизма приходится на такие категории пешеходов, как пенсионеры, беременные женщины и дети младшего школьного возраста. Нередко общество забывает и о тех, кому так нелегко приходится на улицах не приспособленного для них города, – об инвалидах. Об этом напомнил председатель столичного подразделения Всероссийского общества слепых Александр Мошковский. Задумайтесь, как бывает сложно добраться человеку с ограниченными возможностями до какой-то точки в городе. Ведь инвалиду опасно находиться как около подъезда собственного дома, так и на остановке общественного транспорта или пешеходном переходе, особенно нерегулируемом. Александр Николаевич, как и предыдущие ораторы, отметил низкую культуру среди водителей, далеко не всегда имеющих представление о том, что, например, белая трость указывает на слабовидящего человека. Кроме того, крайне небольшое количество светофоров со звуковым оповещением сокращает и без того малое количество маршрутов, пригодных для передвижения людей с ограниченными физическими возможностями, до катастрофического минимума. В этих тезисах Александра Мошковского поддержал и Михаил Терентьев, депутат и генеральный секретарь Паралимпийского комитета России. Он отметил, что важным свершением для общества станет повсеместное уважительное отношение водителей к пешеходам вообще и к инвалидам в частности и «непредусмотренное» пока понимание того, что инвалиды бывают еще и водителями автотранспорта. Правда, тут беда не только в «соседях по дороге», но и в проблемах с сертификацией машин, особо оборудованных для инвалидов. В целом до комфортного существования инвалида-пешехода и инвалида-водителя нам еще далеко...

Как у них

Немало времени на семинаре было уделено обсуждению зарубежного опыта, который можно было бы применить и на наших дорогах – пусть не сейчас, но хотя бы в будущем. Директор ассоциации дорожных проектно-изыскательских организаций «Родос» Дмитрий Немчинов предложил все то же сокращение скорости передвижения в районах скопления людей, разную организацию пешеходного и велосипедного движения на дорогах различного функционального назначения и создание особой сети транспортных маршрутов для пешеходов и велосипедистов. Все это позволит отделить механизированных «пользователей» и немеханизированных, уравнивая их в правах. Немчинов заметил, что быстрых результатов в деле сокращения травматизма и смертности вряд ли можно ожидать в стране, где в парковки превращаются даже

пешеходные переходы. Что уж говорить об уважении к инвалидам! Цель – ноль! Программу «Цель – ноль!», подразумевающую стремление к максимально возможному спасению человеческих жизней, предложил руководитель проектов фонда «Зебра» Евгений Малинин. Проект вобрал лучший мировой опыт в обеспечении безопасности пешеходов и включает вполне реальные предложения. Малинин продемонстрировал участникам семинара видеоролик с «умным» светофором, оснащенным радаром, который умеет либо пропускать автомобиль на зеленый в том случае, если пешеходный переход пустой и скорость движения автомобиля соответствует скоростному ограничению, либо давать красный сигнал в случае превышения скорости или наличия пешехода на дороге. Также рассказал он о несложных технических средствах, которыми можно повысить безопасность пешеходов. Особое галогенное освещение на зебрах, установка дополнительных препятствий и неровностей на дорогах, сужение проезжей части у светофоров, оборудование островков безопасности на проезжей части – все эти нехитрые изменения могут спасти жизни и экономить бюджетные средства.

В целом семинар был попыткой создать некую площадку, в рамках которой участники могли предложить вполне реальные меры по «сбиванию» страшных статистических показателей смертности на российских дорогах и напомнить водителям, что даже они, хоть и ненадолго, каждый день становятся обыкновенными пешеходами.