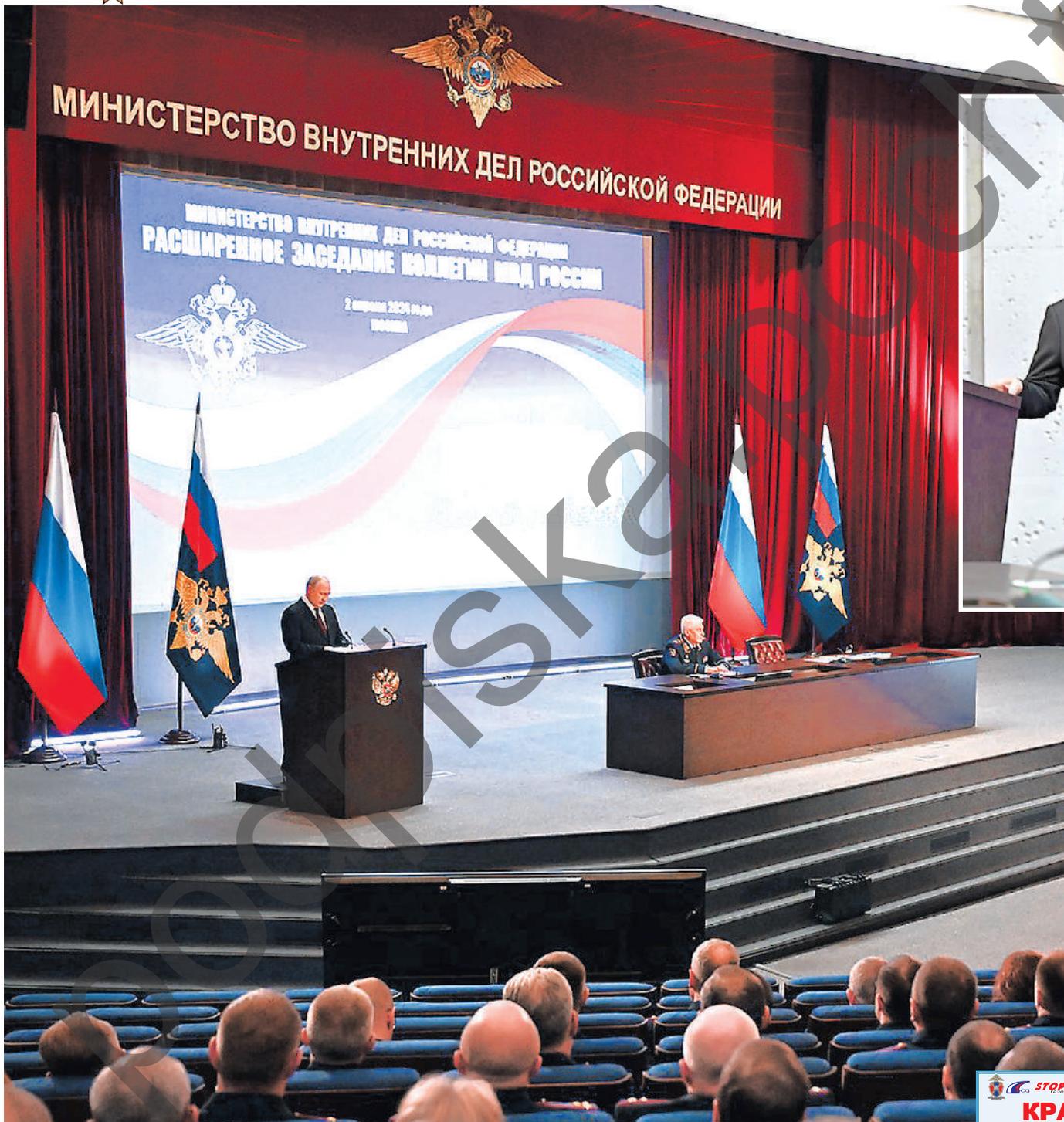


СТОП Газета



ИЗДАЕТСЯ ПРИ СОДЕЙСТВИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МВД РОССИИ
ВСЕРОССИЙСКИЙ ЕЖЕМЕСЯЧНИК
апрель 2024 (324) **№4**



2 апреля состоялось ежегодное расширенное заседание коллегии МВД России, в котором приняли участие Президент России Владимир Путин и Министр внутренних дел Российской Федерации Владимир Колокольцев.

Стр. 3

В НОМЕРЕ:



Новая группа заместителей руководителей подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне и представителей профессорско-преподавательского состава высших учебных учреждений МВД России прошла стажировку в ГУОБДД МВД России.

стр. 4

в помощь водителю

КРАТКОСРОЧНЫЕ ПОЛИСЫ ОСАГО

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ АВТОМОБИЛИСТУ?

2 марта 2024 г. вступили в силу изменения в законодательство об обязательном страховании автогражданской ответственности (ОСАГО).

ЧТО ЭТО Краткосрочный договор ОСАГО — это полис, который позволяет застраховать гражданскую ответственность владельца транспортного средства на срок от одного дня до трех месяцев.

Кому может понадобиться краткосрочный полис?

- Краткосрочный полис в первую очередь ориентирован на тех автолюбителей, которые редко используют свои транспортные средства.
- Для работы, связанной с поездками по территории, которую не покрывает полис ОСАГО.
- Для работы в такси.
- Для работы в сфере курьерских услуг.
- Для работы в сфере доставки.
- Для работы в сфере оказания транспортных услуг.
- Для работы в сфере оказания услуг по ремонту.
- Для работы в сфере оказания услуг по оказанию помощи на дороге.
- Для работы в сфере оказания услуг по оказанию помощи на дороге.

В чем разница между краткосрочным и стандартным полисом?

Краткосрочный и стандартный полисы ОСАГО — это разные страховые продукты в рамках ОСАГО. Нельзя приобрести краткосрочный полис до получения или приобретения стандартного полиса ОСАГО до истечения срока действия стандартного полиса ОСАГО.

Показатель	Краткосрочный полис	Стандартный полис
Срок действия	от 1 дня до 3 месяцев	от 1 года до 3 лет
Сфера действия	по территории, которую не покрывает полис ОСАГО	по территории, которую покрывает полис ОСАГО
Стоимость	от 400 руб. до 1000 руб.	от 1000 руб. до 10000 руб.
Правила оформления	оформляется в течение 15 минут	оформляется в течение 1-2 часов

Когда целесообразнее оформить годовой полис с ограниченным сроком использования ТС?

Если транспортное средство используется нерегулярно, оформив полис с ограниченным сроком использования, вы сможете сэкономить на оплате ОСАГО.

Штраф за отсутствие полиса ОСАГО

Штраф за отсутствие полиса ОСАГО — 500 рублей до 127 г. вкл. и 800 рублей с 127 г. вкл.

Плакат «СТОП-газеты»

стр. 6-7, 10-11

ОБЪЕДИНИТЬ УСИЛИЯ РАДИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

ЭКСКЛЮЗИВНО
В «STOP-газете»

Повышение безопасности на дорогах страны остается одним из важнейших приоритетов государственной политики. Благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» удалось сократить количество жертв ДТП практически на четверть — с 19 тысяч в 2017 году, являющимся базовым для нацпроекта, до 14,5 тысяч — в 2023-м. Несмотря на объективные трудности, связанные с некоторым ростом автотранспортной аварийности в прошлом году, целевые показатели нацпроекта были достигнуты: по транспортному риску он составил 2,36 (прогнозный — 2,40), социальному риску — 9,91 (прогнозный — 9,94) и удовлетворенности безопасностью дорожного движения — 61,6% (прогнозный — 47,0%).

О том, как этого удалось добиться, и о приоритетах деятельности Госавтоинспекции на 2024 год рассказывает главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации Михаил Черников в интервью главному редактору «STOP-газеты» Алле Суражевской.

— Михаил Юрьевич, прошлый год был для Госавтоинспекции достаточно напряженным. Об этом говорилось и на итоговом совещании, и на расширенной коллегии МВД России с участием Президента страны В. В. Путина. А как дела обстоят сейчас?

— Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике и обществу России значительный социальный, материальный и демографический ущерб. Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста. Около 20% пострадавших становятся инвалидами. Ежегодные экономические потери страны от дорожно-транспортных происшествий составляют порядка 2% валового внутреннего продукта.

Следует отметить, что существенное влияние на состояние аварийности оказывает комплекс объективных факторов, сложившихся в резуль-

тате текущей геополитической ситуации. За последние два года направление транспортных потоков в нашей стране кардинальным образом изменилось. Если до конца зимы 2022 года трафик грузовых и пассажирских перевозок в России в основном ориентировался на западное направление, включая иностранный транзит через российскую территорию, то уже к середине позапрошлого года отечественная транспортная логистика по вполне понятным причинам уверенно переориентировалась на Дальний Восток, Юго-Восток и Юг. Транспортная инфраструктура, развитая преимущественно в европейском направлении, оказалась не готова к таким изменениям. В результате основные транспортные артерии стали работать в режиме перегрузки, увеличилась пробега транспорта.

Одновременно на фоне закрытия границ с недружественными странами и ограничения авиасообщения, возросли объемы организованного внутреннего турпотока. Увеличилась и доля туристов, добирающихся до места отдыха на автомобилях. Кроме того, в связи с пре-



За последние два года направление транспортных потоков в нашей стране кардинальным образом изменилось. Уже к середине позапрошлого года отечественная транспортная логистика по вполне понятным причинам переориентировалась на Дальний Восток, Юго-Восток и Юг. Транспортная инфраструктура, развитая преимущественно в европейском направлении, оказалась не готова к таким изменениям.

кращением работы аэропортов юга страны возросла нагрузка на автомобильный транспорт при перевозке пассажиров.

Существенные осложнения ситуации с аварийностью зафиксированы на участках федеральных дорог, проходящих через населенные пункты. Среди наиболее распространенных причин ДТП необходимо выделить нарушения водителями скоростного режима, выезд на полосу встречного движения при обгоне, а также ошибки, допускаемые «молодыми», неопытными водителями и водителями-ино-

странцами. По-прежнему значительное число погибших зафиксировано в происшествиях с участием водителей, имевших признаки опьянения, а также при наездах на пешеходов.

— В этой связи очень чувствительная для общества тема — пассажирские перевозки. Происшествия с автобусами всегда вызывают значительный общественный резонанс. Планируется ли принимать какие-либо дополнительные меры в области обеспечения безопасности пассажирских перевозок?

— Безопасность перевозок пассажиров автобусами остается одним из приоритетных направлений деятельности Госавтоинспекции. Для профилактики аварийности с этим видом транспорта Главным управлением разработаны и направлены в регионы алгоритмы контроля за соблюдением законодательства при осуществлении пассажирских перевозок, предусматривающие как непосредственное взаимодействие с участниками дорожного движения, так и дистанционный контроль с использованием информационных систем.

С учетом специфики каждого из регионов «на местах» разрабатываются и реализуются совместные с органами власти, Ространснадзором, заинтересованными ведомствами и организациями комплексные планы по предотвращению происшествий с пассажирским транспортом. Сотрудники Госавтоинспекции проводят постоянную профилактическую работу: как на автопредприятиях, так и во время осуществления надзора за дорожным движением.



НЕ ДОПУСТИТЬ РОСТА АВАРИЙНОСТИ

Тема снижения количества ДТП на дорогах России, сохранения жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, красной нитью проходила через все мероприятия выставки «Дорога-2024». На панельной дискуссии «Безопасность дорожного движения: факторы положительных изменений» специалисты обсудили вопросы межведомственного взаимодействия при реализации мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

К участникам панельной дискуссии обратился со вступительным словом глава Федерального дорожного агентства Роман Новиков.

Он отметил, что на федеральных трассах проводится планомерная работа по снижению уровня аварийности. Каждый год появляются элементы обустройства и технические средства организации дорожного движения. Например, только в этом году было построено более 300 км линий электроосвещения.

«Необходимы серьезная методологическая работа и тесное взаимодействие между представителями Госавтоинспекции, Росавтодора, региональных министерств и дорожных ведомств для решения вопросов безопасности движения», — подытожил глава Росавтодора.

В свою очередь первый заместитель председателя Комитета по вопросам собственности, земельным и имущественным отношениям Госдумы РФ, координатор ПП «Безопасные дороги» ВПП «Единая Россия» Сергей Тен акцентировал внимание на вопросе обеспечения безопасности детей на дорогах.

Он подчеркнул, что те дети, которые сегодня только пошли в детский сад, в 2036 году будут поступать в высшие учебные заведения. «Соответственно, это те люди, с которыми нужно начинать работать уже сейчас и прививать им уважение к Правилам дорожного движения, нетерпимость к нарушителям», — сказал он.

Председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко поделился с участниками панельной дискуссии информацией о том, какие меры по снижению аварийности реализуются на платных участках федеральных трасс.

Так, на 72% дорог разделены транспортные потоки, на 65% протяженности установлено освещение. Кроме того, установлено более 2000 камер, при помощи которых можно подробно разобрать каждое ДТП. Докладчик также предложил ужесточить требования к обучению и подготовке водителей.



“ Сейчас период достаточно сложный. Впервые за последние 10 лет зафиксирован рост аварийности, по всем признакам может произойти рост смертности. И наша задача — увести процесс в другую сторону.

Олег ПОНАРЬИН, заместитель начальника ГУОБДД МВД России

С основным докладом на панельной дискуссии выступил заместитель начальника ГУОБДД МВД России Олег Понарьин. Он еще раз подчеркнул, что безопасность дорожного движения — это многоплановая система, в которой нет второстепенного и незначительного.

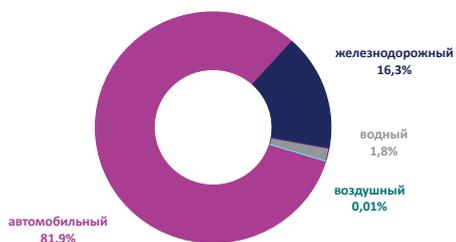
Заместитель руководителя российской Госавтоинспекции обратил внимание собравшихся на то, что за 20 лет — с 2003 по 2023 год смертность на дорогах России снизилась в 2,5 раза — с 35 тыс. до 14,5 тыс. За это время были реализованы две федеральных целевых программы, а в текущем году завершается реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Олег Евгеньевич отметил, что безопасность дорожного движения не может существовать в отрыве от государства, общества и экономики. Согласно исследованиям НИЦ БДД МВД России, между периодическими колебаниями, ростом и снижением аварийности и экономическими кризисами прослеживается четкая связь. «Сейчас период достаточно сложный», — подчеркнул он. — впервые за последние 10 лет зафиксирован рост аварийности, по всем признакам может произойти рост смертности. И наша задача — увести процесс с другую сторону».

Состояние экономики оказывает огромное влияние на региональном уровне. «В тех регионах, где экономика благополучная, где дорожные фонды успешно пополняются и затем целевым образом расходуются, там и уровень смертности

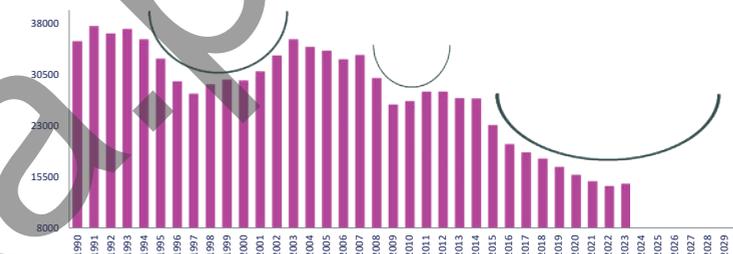
от ДТП ниже», — пояснил Олег Понарьин. Особенно это становится заметно в условиях, когда грузовой транспорт выступает основным двигателем экономики. Говоря о категориях участников дорожного движения, погибающих в ДТП, Олег Понарьин сообщил, что почти каждый второй (45–46%) — это водители автотранспорта, около четверти приходится на пассажиров (27%) и пешеходов (24%). На долю других участников движения — велосипедистов, мотоциклистов, пользователей средств индивидуальной мобильности приходится чуть более 2%.

Долевое соотношение объема перевезенных грузов по видам транспорта в 2023 году



В 2023 году объем грузов, перевезенных автомобильным транспортом, превысил прогнозные значения 2030 года

Соотношение динамики числа погибших в ДТП и периодов экономических кризисов

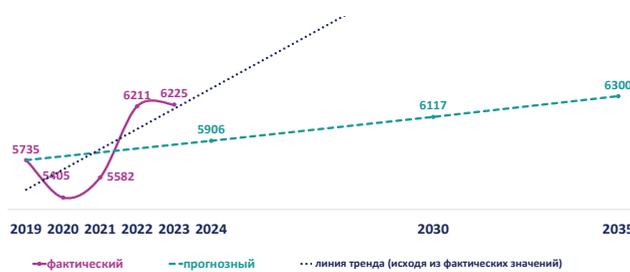


«И чтобы эффективно строить деятельность, необходимо понимать, с какой аудиторией работать. Мы видим, кто должен быть объектом нашего внимания», — резюмировал докладчик.

Далее Олег Евгеньевич подробно остановился на основных факторах риска, которые приводят к ДТП. Это, во-первых, ошибки в выборе скоростного режима, причем как в плане явного превышения скорости, так и в контексте неправильного ее выбора с учетом погоды, состояния дорожного покрытия, поведения других участников движения и т. п. Этот фактор

занимает самую высокую долю среди причин ДТП (26,8%). На втором месте (26,2%) — выезд на полосу встречного движения. Причем большее количество смертельных ДТП происходит, по данным статистики, именно в местах, где выезд на встречную полосу разрешен. «Поэтому мы всегда призываем очень внимательно относиться к определению тех участков, где разрешен обгон, и выстраивать их еще и с тех позиций, что не все водители движутся со скоростью, которая предусмотрена Правилами дорожного движения. Соответственно, и расстояние для обгона

Объем грузов, перевезенных автомобильным транспортом (млн тонн)



транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р

требуется больше. Кроме того, далеко не все выезды на полосу встречного движения связаны с неправомерным поведением водителя», — подчеркнул докладчик.

Следующий фактор риска — управление транспортом в состоянии опьянения (23,5%). Несмотря на достаточно жесткие меры, принимаемые в отношении нетрезвых водителей, ужесточение законодательства, вплоть до уголовной ответственности, нетрезвое вождение остается достаточно существенной проблемой.

И наконец, четвертый ключевой фактор риска — это травматизм пешеходов (23,4%). «По понятным причинам пешеходы — самая незащищенная категория участников движения, и в этой связи к организации их движения необходимо предъявлять особые требования и использовать наиболее передовые инженерные решения», — сказал Олег Понарьин, добавив, что основная часть смертей и случаев травмирования происходит не на пешеходных переходах: при движении пешеходов вдоль дорог и при пресечении дороги вне пешеходных переходов.

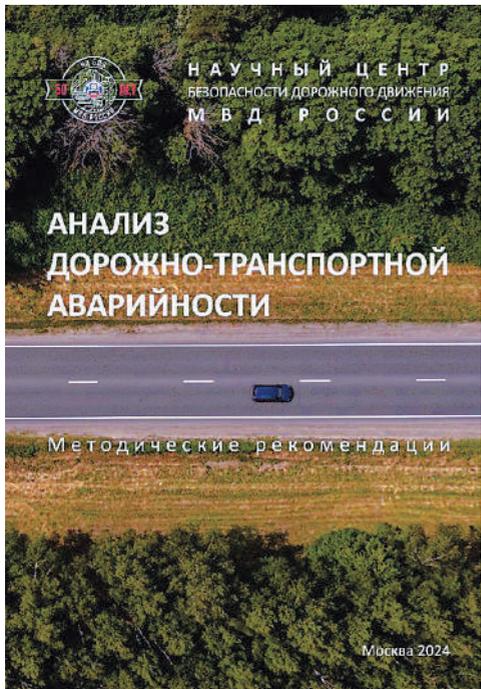
В заключение своего выступления Олег Евгеньевич обратил внимание аудитории на своевременное оказание пострадавшим первой медицинской помощи. «Из всего числа погибших сейчас на месте происшествия, до прибытия бригады скорой помощи, погибают 64 процента. Остальная часть — это погибшие во время работы на месте происшествия, погибшие при транспортировке в стационар и непосредственно в стационаре. Если достичь такого уровня медицинского обеспечения и оперативности прибытия на места ДТП, эта цифра может составлять 20%, как в передовых странах. Это колоссальный резерв снижения смертности», — подчеркнул Олег Понарьин.



Итоги нацпроекта «Безопасные качественные дороги» и подготовка к старту нового проекта «Инфраструктура для жизни» также обсуждались на расширенном совместном заседании Общественной палаты Российской Федерации и общественных советов при Минтрансе России и Федеральном дорожном агентстве.

Участники заседания неоднократно подчеркивали большой потенциал, который раскрывается во взаимодействии дорожников и Госавтоинспекции с представителями общественных советов всех уровней. Связь с общественниками обеспечивает не только дополнительный контроль дорожных работ, но и инициативы в самых разных сферах интересов дорожников.

АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ



Качество и эффективность управленческих решений в системе обеспечения безопасности дорожного движения находятся в прямой зависимости от глубины и полноты анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях, от определения объективной картины причин и условий их возникновения. В связи с этим во многих нормативных правовых актах, регламентирующих деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, содержится прямое указание на необходимость проведения анализа аварийности. В свою очередь, методическое обеспечение аналитической работы содержится в профильных документах, которые описывают способы и средства данной деятельности.

В настоящее время сложилась такая ситуация, что большинство методических документов разрабатывались и внедрялись относительно давно. При этом в связи с активным развитием профильных информационных систем, накоплением значительного массива административных данных, обеспечивающих возможность использования риск-ориентированного подхода в управлении в области обеспечения безопасности дорожного движения, возникла объективная необходимость совершенствования методического обеспечения.

Вследствие этого на основе обобщения практики аналитической работы, сложившейся в подразделениях Госавтоинспекции на федеральном и региональном уровнях, авторским коллективом Научного центра безопасности дорожного движения МВД России разработаны методические рекомендации «Анализ дорожно-транспортной аварийности».

В методических рекомендациях представлены учебно-теоретический материал и перечень практических действий по проведению анализа. Описаны подходы к анализу единичных ДТП, способы анализа состояния дорожно-транспортной аварийности на основе статистической информации, критерии выявления аварийно опасных участков улично-дорожной сети, а также способы работы с информационными системами, содержащими сведения о дорожно-транспортных происшествиях.

Авторы методических рекомендаций обращают внимание на то, что формы и цели, в которых могут быть использованы результаты анализа, носят многогранный и многоуровневый характер. В первую очередь они являются основой для организации и планирования деятельности подразделений на различную перспективу, и в то же время анализ может быть проведен и для уточнения способов и механизмов решения какой-либо конкретной задачи.

В целом выделяется несколько основных направлений, в рамках которых используются результаты аналитической деятельности:

1. **Выработка основных направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.**
2. **Расстановка сил и средств.**
3. **Осуществление контрольно-надзорной деятельности.**
4. **Разработка мероприятий в рамках дорожной деятельности.**
5. **Информационно-пропагандистская деятельность.**

В зависимости от целей управленческой деятельности и решаемых для их достижения задач применяются различные виды и способы анализа.

В рекомендациях предпринята попытка определить наиболее универсальный и понятный вариант классификации, в основе которого лежит сложившаяся практика анализа, в результате чего выделены следующие виды анализа:

1. **Анализ единичных ДТП.**
2. **Количественный анализ аварийности.**
3. **Топографический анализ аварийности.**

Анализ единичных ДТП представляет собой исследование происшествия путем расчленения его на отдельные элементы, позволяющие дать описание качественных характеристик условий, обстоятельств, механизма и последствий его совершения в целях установления причин возникновения. Анализ единичного ДТП предполагает исследование в рамках системы «человек — автотранспорт — дорога — среда».

Элемент «человек» включает сведения как об участниках дорожного движения, так и об иных лицах, имеющих к нему отношение, о допущенных данными лицами нарушениях, как находящихся в прямой причинно-следственной связи с механизмом ДТП, так и сопутствующих его совершению, сведения об уровне квалификации участников происшествий, их физических и морально-психологических качествах, социальных характеристиках и т. д.

Элемент «автотранспорт» предполагает сведения о технических и эксплуатационных характеристиках транспортных средств, сведения об условиях допуска автотранспорта к участию в дорожном движении.

Элемент «дорога» включает сведения об объектах транспортной инфраструктуры, их состоянии, геометрических параметрах, технических средствах организации движения, причем каждая позиция может быть разложена на составляющие.

Элемент «среда» может быть разделен на две принципиально разные, но неотделимые друг от друга части: природная среда (территориально-географические, погодные и другие условия) и общественная среда (социальные, экономические, правовые и другие условия).

Изучение информации по каждой из составляющих системы «человек — автотранспорт — дорога — среда» предполагает определение условий и обстоятельств, которые прямо или косвенно повлияли на возникновение ДТП и его последствия, позволяет понять, насколько случайным оказался каждый из факторов, а также установить их взаимосвязь, влияние друг на друга (вплоть до того, что один фактор может являться источником другого).

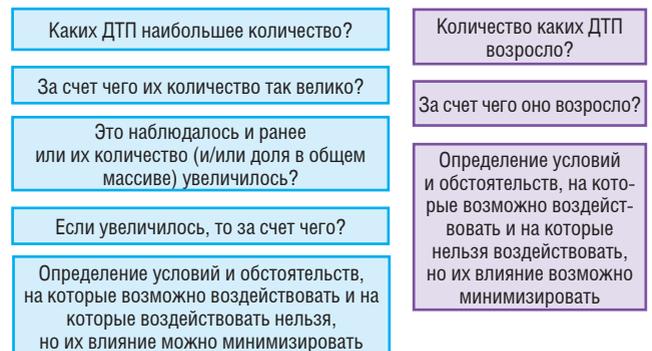
В рамках концепции анализа единичных ДТП отдельно обращается внимание и указывается на необходимость анализа оказания помощи пострадавшим в ДТП. Целесообразность этого определяется тем, что своевременное и эффективное оказание экстренной помощи является необходимой составляющей безопасной системы дорожного движения и может смягчить последствия за счет сокращения смертности и инвалидности в результате полученной травмы.

Анализ единичных ДТП показывает, что каждое конкретное происшествие возникает в результате сочетания многих факторов и потому может носить случайный характер. Однако при рассмотрении совокупности происшествий может быть выявлено наличие устойчивых закономерностей их возникновения в определенных условиях или в результате влияния определенных обстоятельств. Выявление таких закономерностей возможно путем количественного анализа, который позволяет определить, насколько то или иное условие или обстоятельство повторяются. Как правило, количественный анализ проводится двумя способами: анализ групп ДТП и анализ статистической информации.

При осуществлении анализа единичных ДТП может выявляться повторяемость одного или нескольких условий и обстоятельств их совершения, в результате чего они образуют группу, объединенную соответствующим признаком. В большинстве случаев после формирования группы ДТП требуется более детальное изучение каждого происшествия, входящего в группу, с целью установления еще более специфических общих признаков, позволяющих конкретизировать условия и обстоятельства, на основе чего в дальнейшем будут построены выводы и разработаны предложения.

Анализ статистической информации предполагает предварительный выбор объединяющего признака (или нескольких признаков) и дальнейшую выборку ДТП, соответствующих данным условиям, из всего массива происшествий.

Примерная схема алгоритма анализа



sochi.ru 2014

КАК ЭТО БЫЛО?



Олимпийские игры — особенное мероприятие в жизни страны. Ровно 10 лет назад, в феврале 2014 года Россия принимала XXII Зимние олимпийские игры. И это не только грандиозное спортивное событие. За его кулисами — напряженный труд тысяч людей, благодаря которым этот красочный праздник стал возможным и прошел слажено и без происшествий.

Поделиться своими воспоминаниями о том, как это было, мы попросили Павла Ивановича Бугаева, ветерана Госавтоинспекции, а в тот момент — заместителя начальника Госавтоинспекции МВД России и Олега Евгеньевича Понарьина, которые были непосредственными участниками тех событий.

П. И. БУГАЕВ: БЕЗУСЛОВНЫЙ ПРИОРИТЕТ — БЕЗОПАСНОСТЬ ВСЕХ, КТО СВЯЗАН С ОЛИМПИАДОЙ

ОБЕСПЕЧИТЬ ПРИОРИТЕТ ОЛИМПИЙСКОГО ТРАНСПОРТА

— Естественно, для нас на первом месте стояли вопросы организации движения, — вспоминает Павел Иванович, — потому что, по правилам проведения Олимпийских игр принимающая сторона должна обеспечить приоритет передвижения всего транспорта, задействованного в проведении соревнований.

Для этого в 2007 году, сразу после того, как Сочи был выбран столицей Олимпиады, была создана рабочая группа, в которую, кроме меня, от Госавтоинспекции был включен Олег Евгеньевич Понарьин. Непосредственно «на месте», в Сочи, с нами также работали коллеги из Главка Павел Ржевский, Евгений Овсянников, Руслан Помыкалов. Большое спасибо также руководителям Управления Госавтоинспекции Краснодарского края — Геннадью Михайловичу Казюлину, с которым мы начинали подготовку, и Александру Николаевичу Капустину, с которым мы работали непосредственно во время Олимпиады. Все они внесли значимый вклад в обеспечение безопасности дорожного движения во время Олимпиады. Ну и конечно же, очень многое невозможно было бы без содействия Виктора Николаевича Кирьянова, который

в тот момент, будучи заместителем министра внутренних дел, курировал направление Госавтоинспекции.

МЫ ЧУВСТВОВАЛИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

— Хочу сказать, что руководство МВД нам доверяло, — продолжает Павел Иванович. — Видело, что работа у нас отлажена, создана нормальная рабочая атмосфера.

Всего в обеспечении безопасности дорожного движения на Олимпиаде было задействовано более 2500 сотрудников из Краснодарского края и еще 16 регионов: Башкортостана, Татарстана, Ставропольского края, Волгоградской, Воронежской, Ленинградской, Московской, Нижегородской, Ростовской, Самарской, Саратовской, Свердловской, Челябинской областей, Москвы, Санкт-Петербурга и Ханты-Мансийского автономного округа и более 750 автомобилей ДПС.

Конечно же, мы чувствовали ответственность. Особое внимание уделяли быстрой эвакуации транспорта в нестандартных ситуациях. Надо сказать, что долгое



время именно по этому вопросу нас не слушали — до одного случая, когда в тоннеле сгорела дорожная машина. Слава богу, это случилось до Олимпиады, а не во время. Но после этого инцидента стало понятно, что это очень важно, и к нам прислушались.

были подключены к единой системе видеонаблюдения, что позволило нам видеть дорожную обстановку вокруг и то, что происходит в автобусе, в реальном времени и оперативно реагировать на происходящее.

Кроме того, была проведена огромная профилактическая работа с водительским составом, задействованным на перевозках между олимпийскими объектами. Мы с Олегом Евгеньевичем, по сути, с каждым водителем познакомились, проговорили условия движения, особенности остановки, торможения. Особое внимание обращали на то, что в горах дорожные условия очень изменчивы: вроде едешь, дорога хорошая, погода отличная, а через 10 минут все меняется. Добавьте к этому крутые повороты, сложный рельеф с подъемами и спусками. Считаю, что мы справились с этой задачей. Серьезных инцидентов во время Олимпиады с автобусами не было.

САМЫЙ ЭМОЦИОНАЛЬНЫЙ МОМЕНТ

— Наверное, это тот день, когда мы уже после окончания Олимпиады, собрали всех сотрудников, чтобы поблагодарить их за проделанную работу. Александр Николаевич Капустин помог собрать небольшие подарки ребятам на память, сувениры с олимпийской символикой. И мы с Олегом Евгеньевичем проехали по всем подразделениям, которые были задействованы на Олимпиаде. Я каждому инспектору руку пожал, со всеми сфотографировались. После этого у меня рука, наверное, неделю болела! — смеется ветеран. — И спустя даже 10 лет нет-нет, а кто-то из тех, с кем мы тогда работали, говорит при встрече: помните, товарищ генерал, мы с вами в Сочи были. У меня та фотография до сих пор на самом видном месте стоит. Для нас всех это было очень почетно участвовать в таком событии!

ИЗ ЦЕНТРА ВИДНО ВСЕ!

— Всего при перевозках во время Олимпиады было задействовано около 1000 автобусов, — рассказывает П.И. Бугаев. — И едва ли не первое, что было сделано — по нашему настоянию все эти автобусы были оснащены видеорегистраторами, причем и внутри, и снаружи. Тогда это направление только начинало развиваться, видеорегистраторы были в новинку. Все эти камеры



«ЛОВУШКИ» ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ

Не только дети попадают в «дорожные ловушки». У водителей, особенно начинающих, эти ситуации также могут вызывать сложности! как поступить безопасно. Рассказываем, как их преодолеть.

ЗАКРЫТЫЙ ОБЗОР

Стоящие у обочины автомобили, придорожные конструкции, остановочные павильоны, заборы, кусты и т. п. ограничивают обзор, мешая заранее увидеть ребенка, который намеревается выйти на проезжую часть.



РЕКОМЕНДАЦИИ

▶ В зонах с ограниченным обзором двигайтесь по принципу: чем хуже обзор — тем ниже скорость, чем меньше ширина проезжей части — тем ниже скорость, чем меньше расстояние до помехи обзору — тем ниже скорость.

Если вы не видите ребенка (но можете предугадать его появление), то и ребенок не видит вас (и предугадывать ваше присутствие он еще не научился).

ПРОЕЗД СВЕТОФОРОВ

Дети часто попадают в неприятности при смене сигналов светофора.

В момент включения зеленого сигнала они сразу начинают переход, не понимая, что могут быть «запоздавшие» машины, заканчивающие проезд перекрестка.

Зеленый мигающий сигнал для ребенка — это прежде всего зеленый, а только потом — мигающий, то есть время которого заканчивается. Даже если он это знает, то рассуждает примерно так: «Машины стоят, их водители меня видят и пропустят». Он не осознает, что стоящие машины могут скрывать от него машину, движущуюся по дальней от него полосе, которая и будет преодолевать зону светофорного регулирования с ходу.

То же самое касается светофоров с обратным отсчетом времени. Чувство времени у ребенка развито слабо, часто он не в состоянии оценить, хватит ли ему оставшихся секунд, чтобы без спешки перейти дорогу.



РЕКОМЕНДАЦИИ

▶ Проезжая светофор в момент окончания действия зеленого сигнала, снижайте скорость. А лучше всего раз и навсегда исключите для себя ситуации, когда вы будете заканчивать проезд зоны светофорного регулирования при только что включившемся красном сигнале.

▶ Если проезжаете светофор с ходу, когда его сигнал для вас меняется с красного на зеленый, все равно снижайте скорость! Не опережайте трогаящиеся машины в зоне перехода.

ПРОЕЗД НЕРЕГУЛИРУЕМОГО ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА

Детей учат: пешеходный переход — это то место, где нужно переходить дорогу. А о том, что пешеход перед переходом обязан убедиться безопасности, напомнить часто забывают.



РЕКОМЕНДАЦИИ

▶ На пешеходном переходе пешеходы имеют преимущество. Правила дорожного движения обязывают вас пропустить их.

▶ Будьте особенно внимательны, если тротуар или обочина закрыты от вас встречным или попутным транспортом. Снижайте скорость! Обычно дети не понимают, что один движущийся автомобиль может скрывать за собой другой.

▶ Если видите, что автомобиль в соседнем ряду снизил скорость, снижайте скорость тоже! Возможно, его водитель видит пешехода.

ПРОЕЗД МИМО ШКОЛЫ (В ЗОНЕ ДЕЙСТВИЯ ЗНАКА «ДЕТИ»)

Тут дети могут появиться в любой момент, причем их внимание максимально отвлечено от дороги — они сосредоточены на занятиях, оценках, разговорах с друзьями и т. п.



РЕКОМЕНДАЦИИ

▶ Возле школы всегда будьте готовы к внезапному появлению детей на дороге. Чем хуже обзор дороги — тем ниже скорость. Двигайтесь по принципу: «любая помеха обзору, возможно, скрывает ребенка».

▶ Не обгоняйте и не опережайте транспорт, проезжая мимо школ и других детских учреждений, даже если нет ни детей, ни помех обзору.

▶ Снижайте скорость при разъезде со встречным автомобилем.

▶ Избегайте парковать автомобиль в зоне действия знака «Дети» (даже если там нет прямого указания на запрет парковки), чтобы не создавать ситуацию «закрытого обзора», опасную для детей.

ДВИЖЕНИЕ В ЖИЛЫХ ЗОНАХ

Жилые зоны, дворы, внутриквартальные проезды и пр. дети считают безопасной территорией. Здесь они ведут себя неосторожно: играют, забывая о том, что тут также могут двигаться автомобили.



РЕКОМЕНДАЦИИ

▶ Даже если пространство позволяет и территория не обозначена знаком «Жилая зона», двигайтесь медленно, чтобы у вас всегда оставалась возможность затормозить.

▶ Играющим детям — особое внимание. Ребенок сосредоточен в первую очередь на игре. А играя в догонялки и другие подвижные игры, дети могут часто и хаотично менять направление движения.

▶ Будьте внимательны, начиная движение. Дети часто играют около стоящих машин. Контролируйте ситуацию в слепых зонах, особенно если вы едете на крупном внедорожнике или минивэне.

▶ Даже если сейчас в поле вашего зрения нет детей, всегда держите в уме то, что они могут появиться неожиданно.