

Тяжкая доля российского пешехода

- Отечественная статистика наездов на пешеходов всегда была удручающей. Сегодня она становится еще хуже. Это особенно заметно на фоне достигнутых в России в последние годы вполне ощутимых позитивных сдвигов по всем прочим показателям безопасности дорожного движения.

У этой беды есть множество причин, остановлюсь только на самых очевидных.

В мегаполисах развитой части мира улично-дорожная сеть жестко разделена на два принципиально различных контура. Первый контур – это городские улицы, проложенные в обычной городской застройке. Здесь полновластный хозяин – пешеход, свои преимущества имеют здесь еще и вагоны общественного транспорта, а также велосипедисты. Пешеход спускается здесь под землю разве что для входа в метро. Автомобили на улицах – «угнетенный класс»: для них здесь установлены драконовские скоростные ограничения (50 и даже 30-40 км/час), а светофоры стоят буквально на каждом шагу.

Второй контур – скоростные магистрали, в США их называют фривеями. Эти дороги всегда проложены вне пятна застройки (эстакадным или тоннельным ходом, в полосе отвода железных дорог, через промзоны и т.п.). Попасты на такие дороги можно только через редкие и специально обустроенные примыкания. Никаких пересечений в одном уровне, или же Т-образных примыканий из местных проездов здесь нет и быть не может.

На фривеях полновластный хозяин – автомобиль: скорости подвержены тем или иным местным ограничениям, впрочем, не слишком стеснительным; скажем не более 80 или 100 миль в час.

Разумеется, ни один мегаполис в мире такую сеть не построил «в один присест», на это требуются годы и даже десятилетия. Но ни один мегаполис в мире не обошелся без четкой стратегической установки на двухконтурное устройство сети.

Тот же принцип раздельного существования пешеходов и интенсивного автомобильного движения соблюдается, как правило, не только в мегаполисах, но в и прочих населенных пунктах: магистральные дороги (к примеру, межштатные хайвэй) крайне редко трассированы по городским улицам.

В обозначенных условиях наехать на пешехода на городской улице крайне сложно – все автомобили движутся здесь очень осторожно и

медленно; на магистральной дороге – еще сложнее, пешеход на такую дорогу может выскочить исключительно из хулиганских побуждений.

К сожалению, российские пешеходы и автомобилисты сосуществуют в принципиально иных условиях. В городах у нас преобладают гибриды советского типа, то есть многополосные шоссе и проспекты, являющиеся одновременно «почти фривеями» и «почти улицами». К сожалению, ничего другого мы не строим сегодня даже в самых благополучных городах страны.

Наши главные федеральные дороги почти всегда проходят по центральным улицам городов и придорожных населенных пунктов. Обходных дорог вокруг городов у нас чрезвычайно мало. Те из них, которые сооружаются сегодня, как правило, вводятся в эксплуатацию в качестве «платных обходов», способных снять с городских улиц лишь некоторую часть транзитного трафика.

В этих условиях по мере роста автомобилизации наших городов и регионов мы получаем все более тесное соприкосновение пешеходных потоков с интенсивным автомобильным движением. Со всеми вытекающими отсюда печальными последствиями...

С глубоким сожалением констатирую: описанную ситуацию – крайне опасную для пешеходов, и весьма некомфортную для автомобилистов – мы не сумеем изменить сколько-нибудь кардинально даже в обозримом будущем.

В нашем распоряжении остаются лишь банальные полумеры:

– жесткие ограничения скоростей в пределах населенных пунктов, которые провоцируют массовые нарушения скоростного режима;

– подземные и надземные переходы, которые крайне неудобны для самых уязвимых категорий пешеходов;

– «зебра»; такой переход на многополосной дороге реально защищает пешехода только при наличии пешеходного светофора; в противном случае это «полосатое животное» только провоцирует ДДТ;

– содействие повышению транспортной культуры пешеходов и водителей; здесь все пока что остается на уровне того самого второклассника и второгодника, который урок учил, но не выучил.

• Перейдем теперь от планировочных факторов – к правовым и поведенческим.

Наше законодательство в области безопасности дорожного движения – сугубо архаично. В частности, мы до сих пор не ввели общепринятое в мире разделение между небрежным, неаккуратным вождением (careless driving) и опасным вождением (dangerous driving). Между тем, первое из них должно проходить по разряду административных правонарушений, второе – признаваться (независимо от тяжести последствий!) уголовным преступлением против общества.

К примеру, водитель, который сбил пешехода на зебре, или же въехал на заполненную людьми автобусную остановку, заведомо не имел умысла к убийству. Однако, его опасное (агрессивное!) вождение, бесспорно, было умышленным. В принципе, его поведение были вполне аналогично неприцельной (беззлобной!) стрельбе по прохожим из окна собственного кабинета.

Соответственно, во многих автомобилизированных странах мира такой автомобилист попал бы под суд по весьма тяжелой уголовной статье; разумеется, вдобавок к удовлетворению гражданских исков потерпевшей стороны и страховых компаний.

Обвинение никогда не сказало бы при этом, что «водитель не справился с управлением»: этот термин правомерно относить разве что к факту повреждению собственного молдинга при заезде в гараж! Нет, наш герой был бы обвинен именно в предумышленном уголовно-наказуемом опасном вождении. Незачем говорить о том, что при вынесении приговора должностной или имущественный статус подсудимого не имел бы ни малейшего значения.

Рассмотрим теперь типичный случай из отечественной практики: езду по городским улицам на Porsche Cayenne со скоростью 200 км/час. По общепринятым зарубежным нормам – это классический пример опасного вождения, то есть криминального транспортного поведения. По нашим нормам это всего лишь административное правонарушение, которое карается *«наложением административного штрафа в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишением права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев»*.

- В мировой практике много лет ведется регулярная статистика транспортных рисков, которые измеряются количеством погибших на дорогах в расчете на 100 тысяч автомобилей. В рейтинге по этому показателю мы находимся примерно посередине между афро-азиатскими аутсайдерами и лидерами из числа наиболее развитых

стран. Для первых из них характерны риски порядка 800-1000 единиц; на фоне общей дешевизны человеческой жизни это обстоятельство здесь не вызывает особых эмоций. Для стран-лидеров риски порядка 10 единиц считаются очень тревожным показателем, нормой считается выход на рубеж «above zero».

Россия находится на рубеже порядка 90 единиц, то есть в расчете на 100 тысяч автомобилей мы ежегодно убиваем на дорогах 90 своих сограждан, в том числе 30 пешеходов.

Профессиональный подход к анализу этой трагической статистики обязывает избегать ссылок на дорожные условия, погоду, природу, на недостатки в работе полиции и даже на этнический менталитет; во всяком случае, отодвигать все эти соображения на второй план.

Главным фактором, детерминирующим уровень транспортных рисков, признаются принятые в той или иной стране стандарты транспортного поведения, зависящие, свою очередь, от качества институтов, как общегражданских, так и специализированных транспортных.

Из 100-летнего мирового опыта формирования общепринятых в цивилизованном мире норм транспортного поведения вытекают некоторые тривиальные прописи: правила дорожного движения одинаковы для всех транспортных средств, независимо от статуса их владельца; общепринятые преимущества, предоставляемые из соображений общественного блага автомобилям неотложных служб, не распространяются на VIP-автомобили и VIP-кортежи; не может и не должно быть никакого «царского пути» в выборе маршрутов и режимов движения; начальник любого ранга в салоне любого транспортного средства – не более чем простой пассажир и т.п.

В чисто количественном плане доля ДТП со смертельным исходом, приходящаяся на VIP-автомобили и VIP-кортежи, относительно невелика. В то же время считается общепризнанным, что стандарты транспортного поведения задает элита. Если езда по «встречке» и «с ветерком» приемлема для губернатора и прокурора, никто не удержит от этого же удовольствия упомянутого владельца Porsche Cayenne, или даже простого водителя бензовоза.

- В заключение несколько, как теперь говорят, кейсов.

В конце 1960-ых годов генералиссимус Франко обязал свою охрану останавливать его кортеж на красный сигнал светофора. В последующие

годы транспортное поведение как рядовых, так и самых знатных испанских автовладельцев радикально улучшилось.

В начале 1990-ых годов премьер-министр Норвегии госпожа Гро Харлем Брундтланд просила у депутатов стортинга разрешение пользоваться в случае срочных парламентских вызовов «на ковер» полосами, выделенными для общественного транспорта. Ей отказали и посоветовали вызывать в таких случаях такси.

В 2005 году президент Франции Жак Ширак посетил Москву в связи с открытием памятника Шарлю де Голлю. Его автомобиль безнадежно отстал от кортежа принимающей стороны, поскольку французский VIP-водитель ездил привычным для него образом, то есть соблюдал правила дорожного движения.

В 2007 году начальник дорожной полиции города Рима генерал Катанзаро оставил свой автомобиль около ресторана на парковочном лоте, помеченном знаком «только для инвалидов». Фотография его Альфа-Ромео, припаркованного в неполюженном месте, появилась в газетах. Разразился скандал, генерал был уволен.

В том же 2007 году за парковку в неполюженном месте был оштрафован король Швеции Карл XVI Густав, приехавший поужинать со своей дочерью принцессой Мадлен в один из стокгольмских ресторанов.

В 2010 году на международной конференции по городскому транспорту я вынужден был проглотить ехидное замечание: «что вы хотите от вашей дорожной полиции, если у вас второй помощник районного прокурора имеет более высокий “Right-of-Way”, чем король Швеции и канцлер Германии вместе взятые!».

И, наконец, последний кейс заимствован нами из отчета экспертов ООН о состоянии аварийности в африканских странах. Некий состоятельный джентльмен на своем Jeep Cherokee по неосторожности выскочил на остановку сельского автобусного маршрута, задавив и покалечив многочисленных деревенских жителей. Он избежал какого-либо наказания «по причине примирения сторон», устроив поминальный ужин для выжившей части местного населения.

Повеяло чем-то очень знакомым...