

Людей техникой не заменишь

— Андрей Вячеславович, приближается 80-летие ГИБДД. С какими итогами готовитесь отметить праздник?

— Хочется сказать, что в регионе наблюдается достаточно стабильная обстановка. За последние пять лет идет снижение основных показателей аварийности. Так что можно считать, Госавтоинспекция, конечно, во взаимодействии с федеральными органами власти, руководством области и города свою задачу выполняет.

— А что с техническим оснащением?

— Нам многое удалось сделать в техническом перевооружении. К примеру, пять лет назад система автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения практически не работала. А сегодня сотни тысяч нарушений выявлены именно таким способом. Кроме того, все дорожно-патрульные автомобили удалось оснастить многоканальными видеорегистраторами. Такая же ситуация с автомобилями, на которых принимают экзамены. Там четырехканальная система фиксации: видеорегистраторы снимают и действия кандидата в водители, и действия рядом сидящего сотрудника, который принимает экзамен, и обстановку на дороге. Мы храним эти видеозаписи в течение тридцати дней. Также в текущем году нам удалось приобрести семьдесят видеорегистраторов, которые крепятся на груди сотрудника. Хочу сказать и о том, что каждый автомобиль дорожно-патрульной службы подключен к системе ГЛОНАСС — мы видим, где находится та или иная машина, круглосуточно.

— Несколько лет назад в ГИБДД проходили сокращения, людей меняли на технику. Это в итоге оправдалось?

— Сокращение прошло большое. Но, конечно, людей полностью техникой не заменишь. Есть такие виды нарушений правил дорожного движения, которые не поддаются фиксации техникой. К примеру, чтобы понять, трезв водитель или нет, его надо остановить и как минимум поговорить с ним. Ведь легкую степень опьянения не сразу и заметишь. Наркотическое опьянение диагностировать еще сложнее. Но в любом случае нужно остановить транспортное средство и поговорить с водителем, чтобы уловить некоторые признаки. Никакая техника в обозримом будущем этого не заменит.

Скрытый контроль

— С 8 июня вступили в силу изменения в Правила дорожного движения — введен термин «опасное вождение». Как ваши сотрудники будут его фиксировать?

— С помощью видеотехники. Но пока законодательно не преду-

3 июля ГИБДД (ГАИ) исполняется 80 лет. Именно в этот день в 1936 году Совет народных комиссаров СССР постановлением № 1182 утвердил «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР». За восемьдесят лет работы ведомство реформировалось, меняло названия, расширялся круг его полномочий. О нынешнем состоянии дел в инспекции и ее функциях мы говорим с начальником УГИБДД УМВД России по Ярославской области Андреем СИРОТКИНЫМ.

Наша задача — обеспечить безопасность дорожного движения

смотрена ответственность за данное нарушение, идет обсуждение. При этом не исключается и уголовная ответственность за такую манеру управления. Когда будет принят закон, думаю, поступят и рекомендации Министерства внутренних дел, каким образом нам контролировать нарушителей. Если мы возьмем так называемые шашечки: постоянную перестройку из одного ряда в другой на высокой скорости —

Все дело в психологии

— Скажите, почему так: когда сдаешь экзамен, боишься что-нибудь нарушить, едешь, соблюдая все нюансы, так, чтобы инспектор, принимающий экзамен, ни к чему не мог придумать... А потом люди начинают водить машину как Бог на душу положит.

— Это психология. Как-то у нас было большое совещание, высту-

журную часть идут не один и не два звонка. Люди сообщают, что у того или иного водителя подозрительная манера вождения, кто-то видит, что за руль садится шатающийся человек. И это правильно!

Я допускаю, что могут быть и наговоры. Но зачастую такие звонки приводят к тому, что мы задерживаем водителей и предупреждаем большую беду. Один из недавних примеров — женщина, пассажир автобуса, увидела, что у водителя неадекватное поведение, сообщила об этом в дежурную часть. Мы его задержали, действительно, водитель оказался пьян. Вы понимаете, что могло произойти?! У людей появляется понимание, что общество надо защищать от нарушителей. Это очень хорошая тенденция.

Очаги аварийности

— Есть ли у нас дороги, на которых аварии происходят с завидной регулярностью?

— Так называемые очаги аварийности, когда ДТП одного и того же вида в течение года происходят на определенном участке улицы или дороги, у нас действительно имеются. Наибольшей тяжестью последствий характеризуется федеральная дорога М-8 «Холмогоры». А причины такие: скоростной режим вне населенных пунктов выше, кроме того, по таким трассам едут транзитные водители, которые не знают дорогу. Разумеется, мы стараемся принимать меры. Допустим, ставим тросовые ограждения в Ростовском районе. Их у нас порядка 20 километров. Чтобы установить настоящее металлическое ограждение, нужно реконструировать дорогу, сделать ее шире, иначе там не будет четырех полос. А тросовое ограждение позволяет и при нынешней ширине дороги разделить встречные потоки. До установки ограждений ежегодно фиксировалось порядка двадцати погибших, в основном в авариях при встречном столкновении. После установки тросов встречных столкновений с летальным исходом не стало вообще. За 2015 год на данном участ-

ке было два погибших, но в других видах ДТП.

Много очагов аварийности на Юго-Западной окружной дороге, она давно нуждается в реконструкции. Надо делать ее с разделением встречных направлений, с большими путепроводами в разных уровнях, например, в районе Чурилкова, Ивановского Перевоза. Эта дорога сейчас не выдерживает интенсивного движения. Или надо строить параллельную трассу и увести транзит на нее.

Что касается Ярославля, то в последнее время обострилась ситуация на отдельных участках улицы Бабица — там, где нет освещения, было несколько трагических случаев.

— А какие меры можно применить в Ярославле?

— Нужно больше внимания уделять пешеходам — полноправным участникам дорожного движения. По новым нормативам на четырехполосных дорогах нерегулируемых пешеходных переходов быть не должно. В нашем городе они пока сохраняются. Мы с городскими властями работаем над этой проблемой.

— Пешеходы бывают разные. Особо нетерпеливые, не желающие идти до регулируемого перехода, лезут в дырку в заборе. Как, например, на Комсомольской улице в районе Торгового переулка...

— Что касается этого участка дороги, то есть предложение место в районе Торгового переулка тоже сделать регулируемым пешеходным переходом. Я написал письмо исполняющему обязанности мэра Ярославля Алексею Малютину с предложением останавливать поток транспорта и перед въездом на Комсомольскую, и перед Торговым переулком в одной фазе светофора. Большой задержки для водителей в этом случае не будет. Понятно, что на реконструкцию нужны деньги, но для удобства пешеходов сделать этот переход регулируемым, а значит, более безопасным, необходимо.

Ольга СКРОБИНА



Фото из архива редакции