Детей убили не дороги, а дураки

Случившаяся на трассе Ханты-Мансийск – Тюмень дорожная трагедия, унесшая жизни 12 человек, серьезно всколыхнула общественность и привлекла внимание к той проблеме, которая относится к одной из извечных бед страны – дорогам. Десять детей и двое взрослых заплатили своей жизнью за то, чтобы на самом верху обратили внимание на то, что происходит на российских дорогах. Правда, почему-то вектор сместился опять не туда.

Первым делом всех собак решили повесить на водителя – мол, он погубил невинных пассажиров, которых ему доверили перевозить. Вспомнили о штрафах, коих набралось аж семь за пару лет (не так и много для человека, профессия которого подразумевает практически постоянное нахождение за рулем). При этом, уверен, никаких серьезных грехов за водителем не водится. Об этом позволяет говорить тот факт, что ГИБДД мгновенно не обнародовала все проступки водителя. Обычно, когда за человеком серьезные нарушения, о них становится известно едва ли не мгновенно после аварии. Ну, и я ни за что не поверю, что у водителя не хватало навыков или он выехал в рейс уставшим или нездоровым – во-первых, подставляться на медосмотре вряд ли кто-то захочет, во-вторых, водитель точно также заинтересован вернуться домой живым и невредимым, как и все его пассажиры.

Следом под раздачу попал автобус. Мол, старый, несовременный, небезопасный и вот это все. Как из рога изобилия посыпались предложения ужесточить требования к перевозчикам – мол, транспорт не старше такого-то возраста, обязательно с электронными системами контроля и тому подобное. Сразу хочется спросить – ну, ввели вы «ЭРА-ГЛОНАСС», ну, сделали обязательными тахографы, и что, автоматически поездки стали безопаснее? Не смешите. И потом, кто за это будет платить? У властей нет денег, значит, финансовое бремя ляжет на родителей. Ну, купят ультрасовременный автобус – обслуживать его где и за чей счет? Словом, дело не в технике.

Точно так же, как не смешите запретами на перевозку детей в непогоду или темное время суток. Такое ощущение, что авторы этих предложений не в курсе, где мы живем. Господа, у нас по девять месяцев зима, а по полгода светлое время суток составляет считаные часы. Что теперь, детям вообще никуда не ездить? Разумно. Предлагаю тогда вообще запретить передвижение детских групп даже по городу – если никто никуда не поедет, то шанс попасть в ДТП стремится к нулю. Из этой же оперы персональная ответственность директора школы, откуда была команда, или устроителей соревнований, а также – чего мелочится – главы города и региона в целом. Ну бред же.

Досталось и ГИБДД. Мол, почему не сопровождали автобус. И невдомек критикам, что сопровождение полагается только колонне из трех автобусов минимум, да и не может Госавтоинспекция запретить поездку, нет у нее таких полномочий. Думается, рады бы сотрудники ГИБДД обеспечить безопасность каждой группе детей, но вот нет такого

количества экипажей, чтобы сопровождать всех. Опять нет виновного?

Можно посадить за руль самого совершенного и безопасного автобуса сверхпрофессионального водителя с кристально чистой биографией и отсутствием нарушений, но невозможно отправить этот транспорт по дороге, которая изолирована от непогоды, смены времени суток и других водителей. Ну разве тяжело понять, что если ты не допустишь ошибку за рулем, то это может сделать попутный или встречный автомобиль?

И тут мы приходим к главной проблеме, на которую в данной конкретной ситуации почему-то закрывают глаза – состояние наших загородных трасс. Большинство из них представляют собой асфальтовые ленты с одной полосой в каждую сторону и полным отсутствием разделительных барьеров. Приплюсуйте к этому далеко не идеальную уборку дорог от осадков и получите в итоге идеальные условия для катастрофы.

Взять, например, отрезок трассы Тюмень–Екатеринбург, на которой внезапно двухполосная дорога с одной лишь разметкой превращается в освещенный участок, на котором по две полосы в каждую сторону и металлический барьер между встречными потоками. Жаль, что эта идеальная трасса заканчивается столь же внезапно, как и начинается.

Что привело к жуткой беде в Югре? Физическое отсутствие разделительной полосы между встречными потоками транспорта. Был бы отбойник, то даже не справившийся с управлением водитель автобуса остановился бы в пределах своей полосы, а попутные автомобили успели бы среагировать и минимизировали бы последствия аварии. А тут… Зацепил встречный грузовик, встал боком, и тут же автобус разорвал пополам другой встречный грузовик. Ничего этого бы не было, если бы наши трассы оснащались отбойниками. Но нет – мы предпочтем закручивать гайки совсем не там, где надо. Человек, кем бы он ни был, никогда не застрахован от ошибки на дороге, поэтому нужно делать все, чтобы урон от этих ошибок был незначительным.

12 жизней в одном ДТП. Аварии, которая, как ни прискорбно говорить об этом, носит классический характер для наших российских дорог. 12 жизней, которые могли бы спасти не современный автобус, не водитель-киборг, не отвечающий по всей строгости закона перевозчик, ни тахограф с «ЭРА-ГЛОНАСС», а обычный кусок железа на разделительной полосе. Что еще должно случиться, чтобы пришло понимание того, в каком направлении нужно двигаться для повышения безопасности на дорогах? Мы можем оперативно менять законы и находить деньги для реализации совершенно бессмысленных наказов, а изменить стандарты для дорог и профинансировать их реконструкцию не в состоянии – неужели морально легче хоронить десяток детей и выплачивать компенсации убитым горем родственникам, чем раз и навсегда устранить причину этих бед? 12 человек уже никто не вернет и убили их не дороги, а дураки, которые отвечают за них.