

Николай ОВДИЕНКО

ДТП в Украине в 2007 г. унесли более 7 тыс. жизней. Это почти в два раза превышает число погибших американцев за пять лет боевых действий в Ираке. На киевских дорогах в прошлом году оборвалась 451 жизнь.

В Украине вот уже много лет вопросы безопасности на дорогах пущены на самотек. Высшее руководство государства, вместо того чтобы навести порядок в этой сфере и уменьшить количество гибнущих в ДТП людей, с маниакальной периодичностью ставит палки в колеса ГАИ, разгоняет ее, реорганизует, упраздняет стационарные посты, всячески урезает полномочия.

Все началось с апреля 2001 г., когда ВР приняла ряд непродуманных изменений в Кодекс Украины об административных правонарушениях, что включило зеленый свет беспределу на дорогах. Размеры штрафов за нарушение правил дорожного движения тогда были снижены в два-три раза. Помимо того, инспекторов ГАИ лишили права штрафовать нарушителей на месте.

Не способствует дисциплине на дорогах и возможность приобрести за деньги любое автомобильное удостоверение. К сожалению, навыки вождения не приобщаются пропорционально суммам, прираманенным виртуальными автошколами.

В результате попустительства властей, проявляемого к таким «школам», на столичных улицах оказались полчища авто, за рулем которых находятся совершенно безграмотные люди. Это все равно, что вооружить армию боеприпасами, не обучив солдат пользоваться ими.

Лобовые стекла машин, словно линзы телескопов, демонстрируют, насколько велик общий упадок

Ностальгия по диктатуре жезла



УЧЕНИЦОНИ

нравов. С помощью двигателей присущее многим хамство многократно возводится в степень. И вот уже варвар, огражденный от людей жестяной и стеклянной оболочкой, может не считаться с другими людьми, а погружаться в свою первозданную дикость. Он делает маневры, не заботясь, что причиняет неудобства другим участникам движения и создает угрозу для их жизни.

Если бы можно было водителю из двадцатилетнего прошлого неожиданно переместить в сегодняшнюю украинскую столицу, то нервного срыва ему бы не избежать. Он бы, вероятно, подумал, что оказался в одной из азиатских стран, где никто не имеет представления о правилах дорожного движения, — репортажи о подобных иностранных улицах, переполненных рикшами и трехколесными тук-туками, часто демонстрируются на нашем телевидении.

Те, кому доводилось бывать в странах Юго-Восточного региона,

подтвердят, что впервые столкнувшись с дорожным хаосом, они испытали ужас — там каждый участник ведет себя движется так, как считает нужным. Полицейские давно уже утратили возможность урегулировать движение, и все отдано на откуп колесной стихии.

Невероятно, но, например, в Ханое на улицах, запруженных транспортом, нет пешеходных переходов. И если человеку требуется попасть на другую сторону проспекта, ему ничего не остается делать, как сойти с тротуара в движущийся поток техники и пересечь его, словно плывец бурную реку. К удивлению европейцев, из этой реки он выходит «сухим», вернее, невредимым. Как такое возможно?

Ответ как раз в том, что во Вьетнаме, да и во многих других странах этого региона, уровень культуры вождения водителей на три головы выше уровня наших столичных «шумахеров». Кто осмелится оспаривать этот тезис, вправе шагнуть в киевский автомобильный

поток, доказывая свои убеждения. Но в этом случае рекомендую предварительно застраховаться и написать завещание.

В оправдание отечественных порядков многие скажут, что культура вождения формируется не на пустом месте. Здесь они будут правы. Например, в Китае в прежние времена, чтобы передвигаться на велосипеде на многолюдных улицах, надо было сдать экзамен на знание правил уличного движения. Нам это кажется странным, на самом же деле странно то, что это не делается в Украине. Ведь учат детей в детских садах и школах переходить улицу. А в советские времена был период, когда в старших классах мальчишки зубрили правила уличного движения, устройство автомобиля и даже получали автомобильные права.

Украинская статистика наиболее распространены причинами ДТП называет игнорирование дорожных знаков и сигналов светофора, вождение в нетрезвом со-

стоянии и превышение допустимой скорости.

Только по итогам месячной операции «Автобус-2008», проводившейся в Украине сотрудниками Госавтоинспекции, зафиксировано 362 случая управления автобусами в состоянии алкогольного опьянения, 13 567 раз водители превышали установленную скорость движения, 2092 — нарушили правила пересечения железнодорожных переездов.

Каким же образом уменьшить аварийность?

Видимо, следует срочно вернуть Госавтоинспекции все те права, которые она имела до апреля 2001 г. Общество просто обязано «наложить вето» на будущие указы президента и его инициативы в отношении ГАИ. Превышающие его предписания уже унесли не один десяток, а может быть, и не одну сотню жизней.

На несколько лет в стране следует ввести диктатуру жезла — увещевать и стыдить людей, по недоразумению оказавшихся за рулем, бесполезно. Вероятно, необходимо увеличить и штат дорожных инспекторов (за счет высвобождающихся медработников хирургических отделений).

Сравнивая статистику Украины и стран юго-востока, следует заметить, что в том же Ханое аварии случаются в десятки раз реже, чем в Киеве, а о соотношении количества транспорта к погибшим и получившим тяжелые травмы и говорить нечего. О движении в Европу с нашей дисциплиной на дорогах тоже говорить преждевременно.

Стало быть, и здесь у нашей страны своя, особая, единственная и ни с чем не сравнимая дорога. К сожалению, на ней нас в любой момент подстерегает авария. В Швейцарии на 1 млн. жителей в автокатастрофах гибнет 49 человек, в Германии — 62, в Украине — 164 человека.

приступили к его тушению. Народ наш устроен так, что реальной помощи от него никогда не дождешься, зато каждый почему-то считает своим долгом давать советы. Мало того, начинают возмущаться: что это вы не так тушите, не туда воду льете, и вообще, мало воды с собой привезли.

Немногие знают, что тушить пожар — это целая наука. При тушении необходимо учитывать очень много факторов: скорость ветра, его направление, распространение огня, пожаронаполняемость и взрывоопасность помещения и мн. др. Идет постоянный сбор информации и ее мгновенный анализ. На крупных происшествиях работает штаб из 3–4 человек. Тут же возле них находятся представители других служб города: водокачал, Киевэнерго, «скорая».

Недавно на просп. Победы ликвидировали очень сильный пожар. Задействовано было 16 машин, 250 человек личного состава. Для координации их действий тут же разложили складной столик.

Через некоторое время фотография этого столика со стоящими вокруг людьми на фоне пожара появилась в интернете. Снабжена она была комментариями о бездеятельности работников брандспойта.

Дмитрий ГОНЧАРОВ

С начала 2008 года киевские пожарные 4069 раз выезжали на вызовы. Из них 2248 оказались ложными. Шутников, желающих разыграть экстренные службы, почти всегда находят и наказывают, но меньше их от этого почему-то не становится.

Начальник оперативно-координационного центра ГУ МЧС Украины в г. Киеве, подполковник службы гражданской защиты Василий Заводюк рассказывает, что особенно эта проблема обостряется в период школьных каникул и после больших праздников. «Дети сейчас предоставлены сами себе, заняты на каникулах им нечем, отправлять на отдых не за что. Вот и развлекаются они как могут. Но к ним хотя бы можно применить методы психологического воздействия».

После работы чуть ли не весь командный состав садится за телефоны и обзванивает родителей нашедшей малышки. Обычно одного такого разговора хватает. Но что делать с разгулявшимися

взрослыми? Тут уж поможет только милиция. И если кто-то думает, что его не разыщут, то он сильно ошибается. У пожарных существуют договоренности со всеми операторами мобильной связи. Поэтому 90% звонивших за свои глупости все-таки ответят по ст. 183 Административного кодекса Украины. Оставшиеся 10% могут и отвертеться от ответственности. Мобильные телефоны сейчас практически у каждого, стартовые пакеты чуть ли не на углу раздаются, а номер пожарников бесплатный. То есть созданы все условия, чтобы человек мог позвонить и исчезнуть. Кстати, во многих странах, в том числе и в соседней России, стартовые пакеты продают только при предъявлении паспорта.

Звонят пожарным не только для того, чтобы на красненькую машинку полюбиться, но и просто поговорить за жизнь. В течение нескольких месяцев два-три раза в день на номер экстренной службы звонит одна и та же бабушка, чтобы поинтересоваться, который час. И хотя старушке всякий раз вежливо отвечают, что служба точного времени отзывается на номер 0-60, она тем не менее упорно продолжает развлекать пожарных. Звонят люди, у которых в доме внезапно выключили свет или от-

Ложная тревога

ключили воду. При том, что это к МЧС никакого отношения не имеет, а реагирует на это служба 0-54. Кто-то рассказывает о запахе газа, кто-то о том, что из-за близлежащей стройки в их доме трескаются стены. Всех их перенаправляют по нужным адресам и телефонам. Но, занимаясь проблемами других служб, пожарные расходуют свое время, за которое им никогда никто не заплатит и которого у них и так не хватает.

На пожарных и без того наложено очень много обязанностей. Их зовут не только на пожар, но и при возникновении других ЧС. Скажем, мама вышла на пять минут к соседке, захлопнув дверь и оставив малышка в комнате. Пожарные едут вскрывать квартиру. Постоянно выезжают в помощь другим службам. Милиция помогает машины после аварии разрезать или бензин разлившийся смыть с дороги.

«Скорой помощи» недавно помогли выносить из многоэтажного здания неходячего больного весом более 200 кг. Служба газа тоже частично на вызов прибывает вместе с пожарным нарядом. А

кроме того, на них же лежит обеспечение противопожарной безопасности на массовых гуляниях или футбольных матчах. Теперь понятно, почему в течение суток каждый из шести операторов пожарной службы поднимает телефонную трубку полторы тысячи раз.

По словам Василия Заводюка, вызов одной пожарной машины с личным составом на ложный вызов государству, до подорожания бензина, обходился в две тысячи гривен. Но жалко даже не денег, а потраченного впустую времени. Ведь в Киеве и так не хватает пожарных депо, а тут еще и оголяется участок защиты. В результате увеличивается время прибытия на настоящий вызов. А их по городу бывает где-то с полсотни в сутки, если, конечно, день спокойный. Но может быть и намного больше. И это еще не учитывая всевозможных учений, заправок, проверок гидрантов и т. д. — тогда количество выездов может набежать и до двух сотен.

Но проблемы у пожарных могут начаться и в том случае, если они приехали на настоящий пожар и