

# «Законы не должны ухудшать безопасность»

Федерация автовладельцев России (ФАР) намерена создать независимую рабочую группу, которая будет оценивать проекты нормативных актов в сфере транспортной безопасности и действующие системы безопасности на дорогах. О предстоящей работе экспертов и наиболее острых проблемах на российских дорогах журналу РУБЕЖ рассказал руководитель ФАР, председатель Общества защиты прав автомобилистов и директор Национального общественного центра безопасности движения **Сергей Канаев**.

Laws should not Impair the Safety / By Sergey Kanaev, director of Owner-drivers Federation of Russia

Owner-drivers Federation of Russia willing to create an independent working party that will be evaluating transport legislation and security systems to make them more effective. The director of the Federation — Sergey Kanaev — talks about the most serious problems on Russian roads and how they should be solved.



**Сергей Канаев**  
руководитель ФАР

Законодательная база в области обеспечения транспортной безопасности должна отвечать нескольким принципам.

- Отсутствие коррупции.** Сфера безопасности не должна быть источником прибыли.
- Возможность исполнения закона ста процентами участников движения.** Сейчас есть законы, которые граждане просто не могут исполнить, что в конечном счете приводит к снижению уровня безопасности на дорогах.
- Поддержка законов большинством.** Для этого необходимо соблюдение предыдущего принципа — чтобы сто процентов водителей могли исполнить закон.
- Наличие не только законов, но и регламентирующих актов.** Например, когда выпустили новый закон об автошколах и новых требованиях к обучению водителей, то про разъясняющие методические документы забыли. В резуль-

тате многие автошколы просто не могли выполнить требование закона, а это неправильно.

Доносить до автовладельцев правильное понимание правил и нормативных актов, оказывать им информационную поддержку не менее важно, чем просто написать закон по безопасности. Федерацию автовладельцев России часто «обвиняют» в том, что наши предложения появляются постфактум — после вступления законов в силу. Это происходит потому, что документы выпускаются без полноценных общественных обсуждений, без качественной экспертизы. Поэтому нам приходится выявлять недостатки уже действующей нормативной базы, проводить исследования, эксперименты и т. д. На мой взгляд, начинать процесс создания законов нужно именно с этих действий, чтобы выяснить, а нужен ли вообще тот или иной документ. Законы, направленные на безопасность, не должны ее ухудшать.

С точки зрения систем безопасности на дорогах в данной области сложился бардак. Это замечают все участники рынка, включая государственные органы. Поэтому новое постановление правительства о требованиях

обязательной сертификации оборудования для транспорта и транспортной инфраструктуры считаю необходимым и своевременным. Любые системы в этой сфере должны быть сертифицированы, однако я бы не сказал, что такой шаг сможет существенно повлиять на уровень безопасности дорожного движения. Важный момент заключается в том, каким образом используются системы безопасности.

Возьмем интеллектуальную транспортную систему (ИТС) Москвы. Сам по себе проект я оцениваю очень позитивно, потому что ИТС призвана правильно организовывать движение. Но, насколько мне известно, в настоящий момент система задействована менее чем на треть. ФАР проводила проверки на столичных дорогах: большая часть информации, которая выводится на табло, либо не актуальна, либо не содержит в себе ничего полезного для автовладельца, либо табло вообще не работают.

Складывается впечатление, что заказчики и операторы этой системы просто не знают, как именно должны работать подобные проекты, хотя в мире есть немало примеров эффективной организации таких систем. Нужно всего лишь выводить информацию

Начинать процесс создания законов нужно с общественных обсуждений и исследований



о текущей погоде, ее прогноз на ближайшие часы, показывать загруженность дорог и схемы объезда, перекрытия движения, сообщения МЧС, МВД, ГИБДД о ЧС, угонах и т. д. На это стоит обратить внимание, особенно учитывая, что ИТС — удовольствие не из дешевых.

Другая проблема заключается в расположении комплексов фотовидеофиксации. Если они установлены по закону и на тех участках дороги, где действительно небезопасно, то тут никаких вопросов. Но в России многие камеры устанавливаются на «сладких» местах, где просто удобно собирать штрафы — там речь о безопасности не идет вообще.

Например, часто камеры контроля за выездом на выделенную полосу для общественного транспорта стоят сразу на пово-

роте направо. Получается, что водитель, выезжая по правилам на крайнюю правую полосу, автоматически получает штраф, даже если он сразу перестроился. Понятно, что такая камера не решает вопросы безопасности. Убирать ее совсем, конечно, не нужно, но необходимо устанавливать более разумно. В противном случае — особенно при наличии пробок — водители будут пытаться перестроиться сразу после поворота, создавая опасную ситуацию. Кстати, не так давно соответствующая петиция была опубликована на сайте Российской общественной инициативы.

Кроме того, по закону камеры должны устанавливаться только вместе со знаком 8.23 «Фотовидеофиксация». Когда ФАР проверяла столицу и регионы, выяснилось, что этот знак отсутствует в 70% случаев.

ФАР проводила проверки на столичных дорогах: большая часть информации, которая выводится на табло, либо не актуальна, либо не содержит в себе ничего полезного для автовладельца, либо табло вообще не работают

В последнее время растет популярность муляжей камер наблюдения, и я считаю, что это тоже очень положительный момент, если сами устройства монтируются в соответствии с законодательством. В условиях, когда не хватает средств бюджета или самих камер, муляжи воздействуют на водителей не менее эффективно, чем сами комплексы фотовидеофиксации. Это подтверждает и начальник московского ГИБДД Виктор Коваленко, который уверен, что оценивать эффект от системы безопасности нужно не по количеству выписанных штрафов, а по снижению уровня аварийности.

Но и муляжи, как обычные камеры, должны устанавливаться вместе со знаками ограничения скорости и знаком 8.23. По итогам проверок ФАР на московских дорогах их объективно не хватает.

Другой момент. Согласно ПДД, в черте города транспортные средства могут двигаться со скоростью не более 60 км/ч, но в той же Москве есть несколько трасс, где скорость составляет 80 км/ч, а указатели с этой информацией стоят не везде. Водители, тем более иногородние, физически не в состоянии запомнить, где разрешенная скорость составляет 60, а где 80 км. В результате машины, оборудованные антирадаром, реагируют на наличие комплексов фотовидеофиксации и резко тормозят на скоростных участках, чем создают опасную ситуацию для других участников движения.

Из этих и многих других нюансов и складывается безопасность на дорогах. Поэтому ФАР выступила с инициативой создать независимую рабочую группу, в которую войдут не разработчики и заинтересованные чиновники, а независимые аналитики и эксперты в области транспортной безопасности. Например, такие как Султан Жанказиев, проректор Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). Специалисты должны оценивать установку комплексов фотовидеофиксации с точки зрения дальнейшего эффекта: действительно они помогут повысить безопасность или вызовут больше возмущения среди автовладельцев, потому что водители просто не смогут соблюдать правила дорожного движения, как в случае с камерой при повороте направо на выделенную полосу.