

18+



Василий Гафнер

ДУРАКИ, ДОРОГИ И ДУРАКИ НА ДОРОГАХ

статистика, которая это доказывает

Аналитическое расследование

Василий Гафнер
Дураки, дороги и дураки
на дорогах. Статистика,
которая это доказывает.
Аналитическое расследование

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=73385228
ISBN 9785006916852*

Аннотация

НЕЗАКОННОЕ ПОТРЕБЛЕНИЕ НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ, ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ, ИХ АНАЛОГОВ ПРИЧИНЯЕТ ВРЕД ЗДОРОВЬЮ, ИХ НЕЗАКОННЫЙ ОБОРОТ ЗАПРЕЩЕН И ВЛЕЧЕТ УСТАНОВЛЕННУЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ. Есть поговорка, которую знает каждый российский водитель. Эта книга впервые доказывает ее правоту цифрами. Почему, несмотря на все усилия, ежегодно на дорогах гибнут тысячи людей? Ответ – в системном кризисе, который складывается из трех компонентов: человеческой безответственности, убийственной инфраструктуры и порочного круга, в котором они порождают друг друга. Основываясь на статистике МВД, автор проводит читателя по всем аспектам: от психологии «дурака за рулем» и до «дорог-ловушек».

Содержание

ПРОЛОГ. ГИПОТЕЗА, КОТОРУЮ МЫ ПРОВЕРИМ ЦИФРАМИ	8
ЧАСТЬ I. АНАТОМИЯ КРИЗИСА	13
ГЛАВА 1. ПОРТРЕТ «СРЕДНЕСТАТИСТИЧЕСКОГО НАРУШИТЕЛЯ»	13
Гендерный разрыв как первый маркер	13
Ядро трагедии: возрастной портрет и его причины	14
Контраст с другими возрастными группами	16
Распределение жертв по категориям участников движения	18
ГЛАВА 2. ЧЕТЫРЕ СМЕРТНЫХ ГРЕХА: НАРУШЕНИЯ, КОТОРЫЕ УБИВАЮТ	20
Выезд на полосу встречного движения	20
Нарушение скоростного режима	22
Управление транспортным средством в состоянии опьянения	23
Психология риска и три «смертных греха»	24
Забвение как четвертый грех	26
Статистика молчания	27
ГЛАВА 3. ТЕНЕВОЕ ВОЖДЕНИЕ: ФЕНОМЕН ВОДИТЕЛЯ БЕЗ ПРАВ	30

Возрастная структура «теневых водителей»	31
География «теневого вождения»	32
ГЛАВА 4. СОЦИАЛЬНЫЙ КОД РИСКА: ПОЧЕМУ ДОРОГА ДЛЯ НАС – ЭТО НЕ ПРО ПРАВИЛА	36
Исторические корни: «Правила для слабаков»	37
Культ «Крутизны»: скорость как валюта статуса	38
«Дорога зла»: как социальное расслоение разбивается о бамперы	39
Отчуждение от государства: «Правила – не для меня, а чтобы меня достать»	41
ГЛАВА 5. ДВЕ РОССИИ: ГОРОД И ТРАССА	44
Парадокс территориального разделения риска	44
Тяжесть последствий: ключевой показатель, разделяющий реальности	45
Федеральные трассы как «линии фронта»	46
География смертности: региональные особенности	47
Ночь как предельный риск на загородной трассе	48
Экономический аспект проблемы	49
ГЛАВА 6. СПИСОК ПРЕТЕНЗИЙ: КАТАЛОГ ДОРОЖНЫХ НЕДОСТАТКОВ	51

От абстракции к конкретике: каталог факторов-пособников	51
Невидимая разметка: потеря ориентации и границ	52
Немые или невидимые знаки: три роковых «не»	54
Зимнее содержание: непредсказуемость как ловушка	55
Прочие «пособники» и эффект синергии смерти	56
Федеральные трассы как зона максимальной летальности при НДУ	57
Каталог дорожных недостатков как карта системных сбоев и обвинительный акт	58
ГЛАВА 7. ЭКОНОМИКА РАЗБИТОЙ ДОРОГИ	59
Автомобиль как «скафандр»: третий участник трагедии	59
Транспортный риск: вероятность стать участником аварии	60
Тяжесть последствий: чем заканчивается авария для старых и новых машин	60
Технологический и социальный разрыв: почему старый автомобиль убивает	61
Конец ознакомительного фрагмента.	63

**Дураки, дороги и дураки
на дорогах. Статистика,
которая это доказывает
Аналитическое
расследование**

Василий Гафнер

© Василий Гафнер, 2026

ISBN 978-5-0069-1685-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



ПРОЛОГ. ГИПОТЕЗА, КОТОРУЮ МЫ ПРОВЕРИМ ЦИФРАМИ

Есть поговорка, которую знает каждый российский водитель. Та, что передается из поколения в поколение, от отца к сыну, от инструктора по вождению к ученику. Её произносят с горькой усмешкой, стоя в пробке, объезжая очередную яму или наблюдая за лихаческим маневром соседа по потоку: «В России две беды – дураки и дороги».

Мы слышали её сотни раз. Для кого-то это просто шутка, для другого – удобное оправдание собственной небрежности за рулем. Но что, если за этой народной мудростью скрывается не просто эмоция, а точная диагностика системного кризиса? Что, если это не метафора, а гипотеза, которую можно – и нужно – проверить цифрами?

Эта книга – и есть такая проверка. Мы отнесемся к старой поговорке с серьезностью научного исследователя. Мы возьмем ее за основу и посмотрим, насколько статистика подтверждает или опровергает это вековое наблюдение. Является ли сочетание человеческой безответственности и убийственной инфраструктуры той самой гремучей смесью, которая год за годом оборачивается трагедиями?

Цифры, с которых мы начнем наш анализ, не оставляют места для сомнений в актуальности этого расследования.

В 2024 году на дорогах России погибло **14 403 человека**¹. Попробуем осмыслить эту величину.

14 403 – это не просто число в отчете. Это – **39 смертей каждый день**. Каждый день, без выходных и праздников, целый школьный класс детей и взрослых не возвращается домой. Они уходят утром на работу, в школу, за покупками и исчезают навсегда в стальных ловушках, оставленных на обочине. Это не «естественная убыль». Это – тихая, привычная, почти незаметная война, которую мы ведем сами с собой.

Но констатации факта нам недостаточно. Чтобы понять причину этой эпидемии, мы должны разобрать поговорку на составляющие и изучить каждую деталь механизма под названием «дорожная смертность». Наше расследование будет выстроено вокруг триады, которая и станет каркасом этой книги:

«ДУРАКИ» – Кто они, эти главные виновники? Мы составим точный демографический и психологический портрет нарушителя, изучим «смертные грехи» вождения – те нарушения, которые с пугающей регулярностью оборачиваются гибелью людей.

«ДОРОГИ» – Как инфраструктура превращается из нейтральной среды в соучастника преступления? Мы проанализи-

¹ Здесь и далее основной источник статистической информации: Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025, 148 с.

зируем, какие именно дорожные недостатки становятся фатальными, и как география напрямую влияет на шансы выжить.

«СИСТЕМА» – И, наконец, самое сложное. Как «дураки» и «дороги» образуют порочный круг? Как культура правового нигилизма, формальное обучение и неэффективный контроль воспроизводят эту смертоносную комбинацию из года в год?

Эта книга – не сборник советов по вождению. Это – вскрытие. Послойный анализ огромного, больного организма под названием «российская дорожная безопасность». Мы будем опираться на официальную статистику, данные исследований и экспертные мнения, чтобы отделить мифы от реальности и эмоции от фактов.

Наша цель – доказать или опровергнуть правоту народной мудрости. И если она окажется правой, что является единственным лекарством от этой старинной «беды»?

Но наше расследование на этом не остановится. Разобрав общую механику катастрофы, мы спустимся на уровень тех, для кого эта абстрактная статистика оборачивается личной трагедией. Мы изучим **географию жертв** – тех, кто платит самую высокую цену за системные ошибки.

«НЕВИДИМЫЕ» УЧАСТНИКИ – Почему мотоциклист, велосипедист или пешеход живут в параллельной, в разы более опасной реальности, чем водитель автомобиля? Как «тихая эпидемия» электросамокатов за несколько лет пре-

вратила тротуары в зоны боевых действий?

ЗАЛОЖНИКИ И БЕЗГЛАСНЫЕ ЖЕРТВЫ – Почему пассажир, чья жизнь на 100% в руках водителя, и ребенок, чье выживание зависит от взрослых, оказываются в роли статистов в чужой трагедии? Становится ли родитель, не пристегнувший ребенка, соучастником преступления по неосторожности?

ЦЕНА БЕЗДЕЙСТВИЯ – И, наконец, мы зададим самый тяжелый вопрос: а что происходит после столкновения? Шокирующий вердикт статистики гласит: **большинство погибших умирают на месте ДТП, не дождавшись помощи.** Почему цепочка спасения рвется в самом начале – на этапе, когда жизнь человека зависит от простых действий таких же обычных людей, как и мы с вами?

P.S. Мы сознательно отказались от сравнительного анализа с другими странами не из страха неутешительных параллелей, а потому, что наш диагноз должен быть точен, как скальпель. Речь не об абстрактных «мировых тенденциях», а о нашей уникальной, выстраданной реальности: о качестве нашего асфальта, о нашей культуре правового нигилизма, о нашей укорененной вере в «авось». Мы хороним не «среднестатистических водителей» – мы хороним наших соседей, наших коллег, наших родных. И лекарство нужно подбирать не из чужой аптечки, а понимая яд, который отравляет именно наш организм. Эта книга – не про «как у них». Она – про

нас. Про наших дураков. Про наши дороги. И про то, почему мы, как общество, из года в год платим за эту «беду» такую чудовищную цену.

P.P.S. Анализируемая статистика ДТП в стране год от года меняется, но не очень сильно. Поэтому полученные выводы, как срез ситуации, можно брать за основу планируемых действий по изменению ситуации.

ЧАСТЬ I. АНАТОМИЯ КРИЗИСА

ГЛАВА 1. ПОРТРЕТ «СРЕДНЕСТАТИСТИЧЕСКОГО НАРУШИТЕЛЯ»

Когда мы произносим слово «нарушитель» применительно к дорожному движению, в сознании невольно всплывает собирательный образ: молодой лихач на мощном автомобиле, пьяный водитель, вылетевший на встречную полосу, или неопытный новичок, панически путающий педали. Однако статистика, этот безжалостный корректор наших представлений, рисует портрет, который может показаться неожиданным. Главную угрозу на дороге представляют отнюдь не маргинальные элементы, а самый что ни на есть обычный человек – наш сосед, коллега по работе, а иногда, будем откровенны, и мы сами.

Гендерный разрыв как первый маркер

Чтобы понять природу этой угрозы, мы должны внимательно всмотреться в цифры, которые позволяют составить демографический и социальный портрет того, чьи ошибки

оборачиваются трагедиями. Первое и, пожалуй, самое яркое различие, которое бросается в глаза при анализе данных – это колоссальный гендерный разрыв. Из 14403 человек, погибших на дорогах России в 2024 году, 10855 человек, то есть ровно 75,4%, – мужчины. Соотношение составляет три к одному: на каждую погибшую женщину приходится трое погибших мужчин.

Эта диспропорция не может быть объяснена лишь тем, что мужчин за рулем в целом больше. Она указывает на фундаментальные различия в поведенческих моделях, отношении к риску и, возможно, в самой культуре вождения. Мужская модель поведения на дороге часто характеризуется большей склонностью к риску, уверенностью в своих силах и иногда излишней агрессивностью. Эти черты, в определенных ситуациях полезные, на дороге превращаются в смертельно опасное оружие.

Ядро трагедии: возрастной портрет и его причины

Если же мы обратимся к возрастному распределению, то обнаружим еще более значимую закономерность. Почти половина всех погибших – 46,7%, или 6713 человек – это люди в возрасте от 30 до 54 лет. Это поколение, находящееся в зените своей жизни: они обладают солидным опытом вождения, как правило, управляют современными автомобилями

и в большинстве своем являются социально ответственными гражданами – работают, содержат семьи, воспитывают детей.

Почему же так происходит? Почему не юные максималисты, чья неопытность и тяга к адреналину могли бы служить очевидным объяснением, и не пожилые люди, у которых могут замедляться реакции, а именно зрелые, опытные мужчины становятся главными фигурантами печальной статистики? Ответ, как это часто бывает, лежит не в одной причине, а в комплексе взаимосвязанных факторов.

Во-первых, именно эта возрастно-гендерная группа проводит за рулем наибольшее количество времени. Это дальнобойщики, таксисты, коммивояжеры, руководители, разъезжающие между встречами – словом, те, для кого автомобиль является не просто средством передвижения, но и инструментом заработка. Усталость, спешка, желание успеть везде – все это создает постоянный фон повышенного риска.

Во-вторых, срабатывает психологический фактор: многолетний опыт порождает не столько осторожность, сколько излишнюю уверенность, ощущение полного контроля над ситуацией. Эта иллюзия непогрешимости и становится частой причиной роковых решений – обгонов в неподходящем месте, превышения скорости в сложных условиях, недооценки дистанции.

Водитель со стажем зачастую переоценивает свои возможности и возможности своего автомобиля, полагаясь уже не на правила, а на «чуйку», которая в критический момент

его подводит. Он тысячи раз проезжал этот участок дороги, десятки раз совершал подобный маневр – и вот очередной раз кажется, что ничего страшного не произойдет. Но дорога не прощает даже мельчайших ошибок, особенно когда они совершаются на высокой скорости.

Контраст с другими возрастными группами

Если же мы посмотрим на распределение погибших по возрастным группам более детально, то увидим, что число жертв резко возрастает, начиная с возраста 15 лет, и достигает своих пиковых значений в средней возрастной категории. Особенно показательно сравнение с другими группами. Например, молодые люди в возрасте 18—19 лет, чье поведение традиционно считается наиболее рискованным, составляют значительно меньшую долю в общей статистике погибших.

Это не означает, что они водят аккуратнее; скорее, их аварии часто имеют менее тяжкие последствия в силу иного типа нарушений – например, потери управления на городской скорости, а не лобового столкновения на загородной трассе. Молодые водители чаще попадают в аварии из-за неопытности, но эти аварии реже заканчиваются смертельным исходом.

Что касается пожилых водителей в возрасте 70 лет и стар-

ше, то их доля также существенно ниже, хотя тяжесть последствий ДТП по их вине, как мы увидим в следующих главах, является одной из самых высоких. Пожилые люди просто меньше времени проводят за рулем, а когда попадают в аварии, то часто получают более серьезные травмы в силу возрастных особенностей организма.

Таким образом, портрет главного нарушителя начинает обретать четкие очертания: это мужчина в самом расцвете сил, имеющий за плечами не один год вождения, который гибнет не потому, что не знает правил, а потому, что сознательно или в силу сложившейся привычки эти правила игнорирует в ситуации, когда цена ошибки оказывается фатальной.

Социально-демографические характеристики лишь дополняют этот портрет. Согласно данным, 75% всех погибших находились в трудоспособном возрасте, причем среди мужчин эта доля достигает 81%. Это означает, что дорожная аварийность наносит колоссальный удар по экономике страны, лишая ее огромного количества активных работников, кормильцев семей.

Каждый погибший – это не просто единица в статистике. Это отец, который не вернется домой к своим детям; это специалист, чей опыт и знания уже никогда не будут использованы; это гражданин, который мог бы еще многое сделать для своей страны. Экономические потери от гибели людей в ДТП исчисляются не только прямыми затратами

на медицинскую помощь и расследование, но и потерянными ВВП, недополученными налогами, социальными выплатами семьям погибших.

Распределение жертв по категориям участников движения

Интересно и распределение по категориям участников движения среди погибших: почти половина (46,6%) – это сами водители транспортных средств. Они являются не только главными виновниками, но и главными жертвами своей же безответственности, что придает всей ситуации трагическую цикличность. Пассажиры составляют 26,9% погибших, пешеходы – 24,1%.

Эти цифры красноречиво свидетельствуют о том, что ошибка одного человека за рулем слишком часто оборачивается катастрофой для многих окружающих, которые оказываются не в том месте и не в то время, становясь заложниками чужой недисциплинированности. Ребенок на заднем сиденье, женщина, переходящая дорогу по пешеходному переходу, пассажиры в автобусе – все они могут стать жертвами решения, принятого одним человеком в салоне автомобиля.

Нарисованный в этой главе портрет «среднестатистического нарушителя» – не обвинительный акт, а скорее инструмент для понимания. Понимания того, что проблема без-

опасности на дорогах – это не проблема неких «других», асоциальных элементов. Это наша общая проблема, проблема обычных людей, которые в определенных обстоятельствах и под влиянием определенных факторов совершают роковые ошибки.

Осознав это, мы можем перейти от констатации к анализу самих этих обстоятельств и факторов. Какие конкретные нарушения становятся для этого «среднестатистического нарушителя» самыми частыми и самыми смертоносными? Что толкает его на эти действия? Какие психологические механизмы заставляют опытного водителя рисковать своей жизнью и жизнями других людей?

Ответам на эти вопросы будут посвящены следующие главы нашего расследования, где мы покинем область демографии и погрузимся в психологию и механику роковых решений, принимаемых за рулем. Мы проанализируем самые опасные нарушения, изучим их природу и попробуем понять, что стоит за цифрами статистики – те самые человеческие слабости и ошибки, которые ежедневно оборачиваются трагедиями на наших дорогах.

Понимание демографического портрета – это только первый шаг. Теперь нам предстоит самое сложное – засучить рукава и погрузиться в анализ конкретных нарушений и ситуаций, которые превращают обычных людей в статистические единицы. Это неприятная, но необходимая работа, если мы действительно хотим что-то изменить.

ГЛАВА 2. ЧЕТЫРЕ СМЕРТНЫХ ГРЕХА: НАРУШЕНИЯ, КОТОРЫЕ УБИВАЮТ

Если демографический портрет, который мы составили в предыдущей главе, можно назвать анатомией угрозы, то теперь нам предстоит изучить её физиологию – те конкретные действия и решения, которые превращают обычных водителей в участников смертельных аварий. Статистика выделяет три нарушения, которые с пугающей регулярностью приводят к самым трагическим последствиям. Эти «смертные грехи» дорожного движения – выезд на встречную полосу, нарушение скоростного режима и управление в состоянии опьянения – образуют своеобразную «ось зла» российской аварийности, причем каждый из них обладает своей особой, чудовищной эффективностью в уничтожении человеческих жизней.

Выезд на полосу встречного движения

Первый и самый коварный из этих грехов. На первый взгляд, цифры могут показаться не слишком пугающими: всего 8,1% от общего количества ДТП. Но за этой скромной долей скрывается настоящая бойня – 24,9% всех смертель-

ных случаев на дорогах. Тяжесть последствий таких аварий достигает 16,4, что означает: каждый шестой участник такого ДТП получает смертельные травмы. Чтобы понять, почему этот показатель так высок, нужно представить себе физику подобных столкновений. Лобовое столкновение на скорости 90 км/ч по своей разрушительной силе эквивалентно падению с десятиэтажного дома. При таком ударе шансы выжить стремятся к нулю, особенно если учесть, что подобные аварии часто происходят за городом, где помощь приходит значительно позже.

Особую тревогу вызывает сезонность этого нарушения. Максимальное количество выездов на встречную полосу фиксируется в зимние месяцы, когда разметка на дороге плохо различима под снегом и наледью. Получается порочный круг: плохое состояние дорожной инфраструктуры провоцирует водителей на опасные маневры, которые в условиях скользкого покрытия заканчиваются катастрофой. При этом 67,6% таких ДТП происходят в местах, где обгон формально разрешен – это говорит о том, что проблема не только в откровенно безрассудных действиях, но и в ошибках расчета, в неверной оценке дистанции и скорости встречного транспорта. Водитель, который тысячу раз успешно обгонял на этом участке, на тысяча первый не успевает – и цена этой ошибки оказывается непомерно высокой.

Нарушение скоростного режима

Это второй по распространенности, но не по опасности грех. Каждое пятое ДТП в России (21%) происходит по этой причине, причем рост показателей наблюдается уже шестой год подряд, что свидетельствует о системном характере проблемы. Однако здесь важно сделать важное уточнение: статистика разделяет прямое превышение установленной скорости (8% случаев) и несоответствие скорости конкретным условиям движения (92% случаев). Именно последняя категория представляет наибольшую опасность, потому что отражает неспособность или нежелание водителя адаптироваться к изменяющейся дорожной обстановке.

Один и тот же показатель скорости может быть безопасным на сухом асфальте в ясный день и смертельно опасным в туман, в дождь или в темное время суток. Физика проста: при скорости 80 км/ч на мокром асфальте тормозной путь увеличивается в полтора раза по сравнению с сухим покрытием, а на обледенелой дороге – в четыре-пять раз. Но многие водители продолжают ехать в «комфортном» для себя режиме, не задумываясь о том, что запас безопасности давно исчерпан. Особенно ярко это проявляется на загородных трассах, где скорость движения высока, а значит, и цена любой ошибки многократно возрастает. Съезд с дороги на скорости 100 км/ч оставляет пассажирам минимальные шансы

на выживание, равно как и наезд на пешехода при такой скорости гарантирует летальный исход.

Управление транспортным средством в состоянии опьянения

Третий и, пожалуй, самый циничный из смертных грехов. Цифры здесь говорят сами за себя: хотя такие ДТП составляют лишь 10,6% от общего количества, на них приходится 25,3% всех погибших. Тяжесть последствий – 16,9 – самая высокая среди всех категорий нарушений. Но за этими цифрами скрывается нечто большее, чем просто статистика. Каждое такое ДТП – это сознательный выбор человека, который решил, что его право на «расслабление» важнее безопасности окружающих. Алкоголь и наркотики не просто замедляют реакцию – они кардинально меняют восприятие реальности, притупляют чувство страха и создают иллюзию вседозволенности.

Особенность этого нарушения – его ярко выраженная временная привязка. Пик аварийности с участием пьяных водителей приходится на ночное время суток и выходные дни. После полуночи каждое третье ДТП происходит с участием водителя в состоянии опьянения, а в некоторые «праздничные» дни, такие как 1 января или 9 мая, эта доля может достигать 40%. Создается впечатление, что для определенной категории граждан сесть за руль после застолья стало своеобраз-

разной традицией, нормой поведения, хотя последствия этого «обычая» измеряются сотнями погубленных жизней ежегодно.

Психология риска и три «смертных греха»

Что объединяет все три «смертных греха», помимо их разрушительных последствий? Прежде всего – психология риска. В основе каждого из этих нарушений лежит переоценка собственных возможностей, недооценка опасности и фаталистическая вера в «авось».

Водитель, выезжающий на встречную полосу движения, уверен, что успеет завершить обгон.

Водитель, превышающий скорость, считает, что сможет вовремя затормозить.

Пьяный водитель убежден, что «соображает нормально». Эта иллюзия контроля – главный союзник смерти на дорогах.

Временные и погодные факторы выступают своеобразными катализаторами этих нарушений. Темное время суток, на которое приходится 32% ДТП, но 43,6% смертей, усугубляет опасность любого из трех грехов. Плохая видимость мешает вовремя заметить встречный автомобиль, оценить реальную скорость движения, а уставший после рабочего дня водитель может поддаться искушению «пропустить рю-

мочку» за рулем. Зимний период с его коротким световым днем и сложными дорожными условиями создает идеальный шторм для реализации всех трех опасных сценариев одновременно.

Но, возможно, самое тревожное во всей этой статистике – это не абсолютные цифры, а тенденции. Если по выездам на встречную полосу наблюдается некоторое снижение показателей, то нарушения скоростного режима демонстрируют устойчивый рост, а алкогольные ДТП сохраняют чудовищно высокую летальность. Это говорит о том, что применяемые меры воздействия – штрафы, лишения прав, даже уголовная ответственность – не достигают своей главной цели: не меняют глубинных поведенческих установок водителей.

Задумаемся: а что, если эти три нарушения – лишь симптомы более глубокой болезни? Симптомы того, что мы как общество недостаточно четко осознаем ценность человеческой жизни, недостаточно уважаем друг друга на дороге, воспринимаем правила дорожного движения как досадную формальность, а не как свод законов выживания? Ответ на этот вопрос определит, сможем ли мы когда-нибудь переломить эту ужасающую статистику или так и будем из года в год хоронить тысячи людей, погибших из-за чьей-то минутной слабости, чьего-то безрассудства, чьего-то преступного легкомыслия.

Забвение как четвертый грех

Мы тщательно разобрали триаду осознанного зла – те нарушения, что совершаются с холодным (или пьяным) расчетом. Но за фасадом этих «смертных грехов» скрывается еще один, менее заметный, но не менее коварный. Он не кричит о себе агрессивной ездой, не горит в стеклах пьяных глаз. Он тихо дремлет в памяти среднестатистического водителя, чтобы проснуться в самый неподходящий момент – на незнакомом перекрестке, в чужом городе, в сложной погодной обстановке. Это – **грех незнания**. Или, точнее, – **грех забвения**.

Проведите мысленный эксперимент. Вспомните свой ежедневный маршрут «дом-работа-дом». Вы проезжаете его на автопилоте. Вы знаете каждую выбоину, каждый светофор, каждую полосу для поворота. Ваши действия отработаны до автоматизма. Вам не нужны ПДД в их чистом, абстрактном виде – вам нужен шаблон. И этот шаблон работает, пока мир вокруг вас стабилен.

Но что происходит, когда шаблон ломается? Вы оказываетесь в незнакомом районе. Впереди – сложный перекресток с кучей знаков, странной разметкой и работающим на полную мощность реверсивным светофором. И вот тут память подводит. Можно ли здесь развернуться? Кто должен проехать первым, если все оказались в равных правах?

Мозг, лишенный опоры в виде шаблона, впадает в панику. Начинается лихорадочный поиск полустертых знаний из автошколы, которые вы считали ненужным балластом. Водитель принимает решение наугад, полагаясь на интуицию или, что чаще, на сиюминутную логику, которая на дороге почти всегда ведет к конфликту. Он совершает ошибку не потому, что хотел нарушить, а потому, что **не знал, как поступить правильно.**

Статистика молчания

Увы, в отчетах ГИБДД не графа «ДТП по причине недостаточного знания ПДД». Эта причина тонет в более общих формулировках: «не выбрал безопасную скорость», «не уступил дорогу», «нарушил правила маневрирования». Но каждый, кто работал на месте аварий, знает: тысячи столкновений происходят из-за банальной неразберихи, из-за того, что участники движения по-разному интерпретировали дорожную обстановку, потому что их «автопилот» дал сбой.

Это – прямое следствие системы, в которой получение прав становится конечной целью, а не началом обучения. Автошкола учит сдать экзамен, а не безопасно ездить. А дальше – человек предоставлен сам себе. Его знания, не подкрепленные практикой и повторением, тают как снег весной. Он забывает нюансы, которые могут спасти жизнь:

разницу между «остановкой» и «стоянкой», езда в сложных условиях, правила проезда трамваев, значение редко встречающихся знаков вроде «Опасная обочина».

Возникает порочный круг: **не востребуемые знания → забывание → некомпетентность в нестандартной ситуации → ошибка → ДТП**. И этот круг замыкает триаду «смертных грехов». Пьяный водитель – это катастрофа. Но уставший, растерянный водитель, который в стрессе не может вспомнить пункт правил, – это тоже бомба замедленного действия. Его незнание накладывается на спешку, усталость, плохую дорогу – и гремучая смесь готова.

Таким образом, наша дорожная реальность порождает не только «дураков-нарушителей», но и «дураков-незнаек». И те, и другие вносят свой страшный вклад в общую статистику. И если с первыми нужно бороться карательными мерами, то со вторыми – только одним способом: **непрерывным, пожизненным обучением**. Пока мы не поймем, что ПДД – это не экзаменационный билет, а настольная книга выживания, которую нужно перечитывать снова и снова, мы будем и дальше блуждать по незнакомым перекресткам, расплачиваясь за свое забвение слишком высокой ценой.

В следующей главе нам предстоит познакомиться с еще более шокирующим феноменом – «теневым вождением», когда за руль садятся те, кто не имеет на это никакого права. И как покажет статистика, масштабы этого явления и его по-

следствия оказываются куда серьезнее, чем можно было бы предположить.

ГЛАВА 3. ТЕНЕВОЕ ВОЖДЕНИЕ: ФЕНОМЕН ВОДИТЕЛЯ БЕЗ ПРАВ

Если четыре «смертных греха», описанные в предыдущей главе, представляют собой искажение нормальной практики вождения, то феномен, который нам предстоит исследовать сейчас, находится вообще за гранью какого-либо правового поля. Речь идет о «теневом вождении» – ситуации, когда за руль садятся люди, не имеющие на это законного права. Статистика этого явления поражает воображение: третий год подряд мы наблюдаем устойчивый рост аварийности с участием таких водителей, и в 2024 году этот показатель увеличился на 12,2%. Но за этими сухими цифрами скрывается настоящая социальная катастрофа, разворачивающаяся на наших глазах.

Каждое одиннадцатое ДТП в России сегодня совершается водителем, у которого нет права управления транспортным средством. Это 10,8% от всех происшествий, и эта доля продолжает увеличиваться. Однако настоящий шок вызывает не распространенность явления, а его «качество»: 37% таких водителей находились в состоянии опьянения в момент ДТП. Представьте себе эту абсурдную ситуацию: человек, который даже трезвым не был допущен к управлению автомобилем, садится за руль пьяным. Это уже не просто нарушение – это демонстрация тотального пренебрежения

не только к правилам дорожного движения, но и к базовым нормам общественной безопасности.

Возрастная структура «теневых водителей»

Анализ возрастной структуры «теневых водителей» дает нам две принципиально разные группы, каждая со своей психологией и мотивацией.

Первая группа – взрослые люди в возрасте 18—39 лет, составляющие 71,9% от общего числа. Это не подростки-максималисты, а зрелые личности, которые по каким-то причинам не прошли процедуру официального получения прав. Возможно, они считают обучение в автошколе излишней формальностью или просто не хотят тратить на это время и деньги. Некоторые из них имеют многолетний опыт нелегального вождения, выработав у себя опасную иллюзию компетентности. Их любимый транспорт – легковые автомобили, причем часто довольно старые, что дополнительно увеличивает риски.

Вторая группа вызывает особую тревогу – это подростки до 16 лет, которые активно осваивают мототранспорт. Их доля составляет 42,5%, а если добавить сюда юношей 16—17 лет, получится, что две трети «теневых» мотоциклистов – несовершеннолетние. Эта статистика обнажает серьезный социальный разрыв: с одной стороны, законодатель-

ство категорически запрещает управление мототранспортом до 16 лет, с другой – существует массовый спрос среди подростков на этот вид транспорта, который воспринимается как символ взрослости и свободы. Родители часто закрывают глаза на эти опасные эксперименты, а общество в целом демонстрирует удивительную терпимость к тому, что дети садятся за руль смертельно опасных аппаратов.

Особого внимания заслуживает анализ видов транспорта, которые выбирают «теневые водители». Здесь статистика раскрывает интересную закономерность: 56,7% таких ДТП связаны с мототранспортом, причем на мотоциклы приходится 51,7% случаев с 67% погибших. Эта диспропорция объясняется несколькими факторами:

1) Мотоцикл традиционно воспринимается как «несерьезный» транспорт, управление которым не требует специальной подготовки – опасное заблуждение, ежегодно уносящее сотни жизней.

2) Контроль за мотоциклистами со стороны правоохранительных органов значительно слабее, чем за автомобилистами.

3) Среди молодежи сложилась целая субкультура, в которой вождение без прав считается чем-то вроде доблести.

География «теневого вождения»

Если для взрослых водителей без прав характерно от-

носителем равномерного распределения между городскими и загородными дорогами, то для несовершеннолетних мотоциклистов типичная городская среда – дворы, парки, тихие улочки. Однако именно эта кажущаяся безопасность и играет с ними злую шутку: привыкнув к безнаказанности в ограниченном пространстве, они рано или поздно выезжают на оживленные магистрали, где их неопытность и недостаток навыков приводят к трагедии.

Социально-экономический аспект проблемы проявляется в анализе стоимости и возраста транспортных средств. Более 55% ДТП с участием «теневых» мотоциклистов происходят на технике, выпущенной не более 5 лет назад – это говорит о том, что речь идет о довольно обеспеченных семьях, где родители покупают детям дорогие мотоциклы, не задумываясь о необходимости обучения и правового оформления. В то же время среди «теневых» автомобилистов преобладают старые машины – 69,3% ДТП совершаются на автомобилях старше 15 лет. Это создает двойной риск: некомпетентный водитель плюс технически неисправное транспортное средство.

Психологический портрет «теневого водителя» – это портрет человека, живущего в параллельной правовой реальности. Он может годами успешно избегать встреч с сотрудниками ГИБДД, вырабатывая у себя чувство безнаказанности. Многие из них искренне уверены, что умеют управлять транспортным средством не хуже, а то и лучше «законных» водителей. Эта иллюзия разбивается вдребез-

ги в первый же момент возникновения нештатной ситуации на дороге, когда отсутствие системных знаний и навыков проявляется в полной мере.

Последствия «теневого вождения» оказываются значительно более тяжелыми, чем можно было бы предположить. Тяжесть последствий ДТП с участием таких водителей составляет 9,7, что значительно превышает средний показатель. Объясняется это просто: человек, не прошедший обязательного обучения, не только чаще попадает в аварии, но и не обладает знаниями, как действовать в критической ситуации и минимизировать последствия. Он не умеет правильно тормозить, не знает технику экстренного маневрирования, не понимает основ пассивной безопасности.

Особую тревогу вызывает региональная специфика проблемы. В Дальневосточном федеральном округе доля ДТП с участием водителей без прав достигает 21,2% – каждый пятый случай! В некоторых регионах, таких как Забайкальский край (43,5%) и Республика Тыва (33,3%), показатели и вовсе зашкаливают. Это говорит о том, что в отдельных частях страны сложилась параллельная транспортная культура, где формальные правила игнорируются как нечто чужеродное и необязательное.

Борьба с этим явлением требует системного подхода. Очевидно, что одни только карательные меры не дают желаемого эффекта – количество административных правонарушений по статье 12.7 КоАП РФ продолжает расти, достиг-

нужно в 2024 году 374,8 тысяч случаев. Нужны принципиально иные решения: создание доступной системы обучения для всех категорий населения, развитие культуры правосознания, работа с родителями несовершеннолетних нарушителей.

Феномен «теневого вождения» – это не просто статистическая аномалия. Это симптом глубокого социального неблагополучия, разрыва между законодательством и повседневными практиками, кризиса доверия к государственным институтам. Когда значительная часть общества считает возможным игнорировать фундаментальные правила безопасности, это говорит о серьезных проблемах в самой ткани общественных отношений. И до тех пор, пока мы не осознаем масштаб этой проблемы, никакие точечные меры не смогут переломить тревожную тенденцию роста аварийности, которая ежегодно уносит жизни тысяч людей.

ГЛАВА 4. СОЦИАЛЬНЫЙ КОД РИСКА: ПОЧЕМУ ДОРОГА ДЛЯ НАС – ЭТО НЕ ПРО ПРАВИЛА

Мы завершили демографический портрет нарушителя и вскрыли механику его роковых ошибок. Но за сухими цифрами скрывается тревожный вопрос, который не даст нам покоя: **почему?** Почему опытный, социально адаптированный мужчина, образцовый отец и ответственный работник, садясь за руль, порой превращается в того самого «дурака», чье решение уносит жизни? Почему знание правил оказывается слабее инстинктивного желания проскочить, обогнать, доказать? Ответ лежит не в области статистики или физики, а в темных водах нашего коллективного бессознательного. Дорога для нас – не просто инженерное сооружение. Это гигантская сцена, где разыгрывается древний, как мир, спектакль о статусе, силе, свободе и социальной мести. И нарушение ПДД в этом театре – зачастую не акт девиации, а, напротив, жест глубочайшей конформности. Следование неписаным, но могущественным законам нашего «социального кода риска».

Исторические корни: «Правила для слабаков»

Чтобы понять сегодняшний день, нужно совершить путешествие в недавнее прошлое. Советский автомобиль с его вечным дефицитом запчастей, очередью на покупку и «блатом» на сервисе был не средством передвижения, а символом привилегии, личного пространства и победы над системой. Он был островком свободы в мире тотального регулирования. Эта генетическая память о машине как о территории суверенитета и исключительности жива до сих пор. На дороге ты не «участник движения», ты – владелец своего стального ковчега, и твоя воля выше абстрактных линий разметки.

К этому добавляется опыт правового нигилизма, выстраданный поколениями. Если главный жизненный принцип – «строгость законов компенсируется необязательностью их исполнения», то дорога становится идеальным полигоном для его реализации. Формальные правила воспринимаются как досадная условность, которую настоящий мужчина должен с блеском обойти. «Закон что дышло – куда повернул, туда и вышло» – эта поговорка родилась не в кабинете юриста, а на обочине, в гараже, в разговорах водителей, которые усвоили: выживает не тот, кто прав, а тот, кто ловчее, наглее или сильнее. Мы всей страной не прошли эволюцион-

ный путь формирования культуры совместного пользования дорогой как общественным пространством. У нас не было времени. Из общества пешеходов мы рывком рванули в общество водителей, прихватив с собой привычку к индивидуальному выживанию и тотальное недоверие к любым регламентам.

Культ «Крутизны»: скорость как валюта статуса

Вглядитесь в обгон на встречной полосе в условиях нулевой видимости. Что это? Самоубийство? Не только. Это – театр одного актера. Его зрители – те, кого он обогнал, и те, кто едет сзади. Его сообщение: «Я смелее вас. Я мастеровитее вас. Мои нервы крепче, а реакция – быстрее». Резкий старт со светофора, визг шин, агрессивное «подрезание» – это не просто нарушения. Это публичные ритуалы, подтверждающие социальный и гендерный статус.

Вспомните портрет нашего главного нарушителя из Главы 1: мужчина 30—54 лет. Это возраст, когда жизненные достижения уже видны, а сомнения и страхи тщательно скрываются. Дорога становится для него тем полем, где можно вновь и вновь доказывать свою состоятельность, свою «крутизну». Риск превращается в доблесть. Выехать на встречу – не безрассудство, а демонстрация удачи. Пронестись по мокрому асфальту на скорости 120 – не глупость, а подтверждение

мастерства.

Ирония в том, что эта показная «крутость» имеет обратную, предельно уязвимую сторону. Это гиперактивная компенсация глубокой неуверенности. Настоящая сила не требует постоянной демонстрации. А та, что требует, – сомнительна. Но в рамках нашего социального кода именно такое поведение поощряется. Тот, кто едет по правилам, предсказуемо и аккуратно, рискует прослыть «слабаком», «тормозом», «бабушкой». А в нашем обществе быть «слабым» – едва ли не самое страшное проклятие. Этот код диктует выбор: лучше рискнуть жизнью, чем лицом.

«Дорога зла»: как социальное расслоение разбивается о бамперы

Автомобиль в России – это не просто транспорт. Это самый откровенный, самый кричащий социальный маркер. Он с первого взгляда сообщает о твоём достатке, статусе и положении в иерархии. И когда эта иерархия выезжает на общее дорожное полотно, она превращается в гремучую смесь из зависти, ненависти и презрения.

Проанализируйте свою реакцию, когда вас «подрезает» потрепанная «девятка» или новенький премиальный кроссовер. Чувства будут разными. В этом – вся суть. Дорога становится ареной для «войны всех против всех», где социальные конфликты, не решаемые в жизни, разряжаются в виде

актов дорожной агрессии.

Со стороны водителя старой, недорогой машины мы часто видим феномен **«социальной мести»**. Его жест – «подрезать» дорогой внедорожник, не уступить ему дорогу при перестроении – это не просто нарушение. Это послание: «Ты хоть и в машине за пять миллионов, но здесь, на асфальте, мы равны. Я тебя не боюсь. Я тебя не уважаю. Твое богатство для меня ничего не значит». Это способ для человека, чувствующего себя униженным и обделенным в социальной жизни, восстановить попранное достоинство. Цена этого акта самоутверждения – общая безопасность.

Со стороны водителя премиального автомобиля часто проявляется **«статусная безнаказанность»**. Его поведение строится на уверенности, что последствия для него будут минимальны. «Мне можно – я „золотые номера“ / у меня машина с бронированием / я заплачу за любую царапину». Он может сознательно прижимать к обочине, занимать две полосы, парковаться в неположенных местах. Его послание: «Правила для плебеев. Я – элита, и мой комфорт важнее ваших прав». Этот водитель нарушает не из-за чувства неполноценности, а из-за гипертрофированного чувства превосходства.

Апофеозом этой войны становится битва за парковки, особенно во дворах. Это идеальная микромодель нашего социального распада. Дефицитный ресурс, за который сражаются без правил. Захват двух мест, блокировка чужого авто-

мобилия, игнорирование знаков – это не бытовое свинство. Это демонстрация силы в пространстве, где закон бездействует, а правота того, у кого больше кубатура, денег или наглости.

Отчуждение от государства: «Правила – не для меня, а чтобы меня достать»

Это, пожалуй, самый глубинный пласт проблемы. В массовом сознании сотрудник ГИБДД – редко, к сожалению, ассоциируется с защитником порядка и безопасности. Его архетипический образ – «оборотень в погонах», цель которого – не предотвратить трагедию, а «попить кровушки», выполнить план по штрафам, получить взятку. Его требования **воспринимаются** не как справедливые, а как вымогательство. Этот образ, к сожалению, слишком часто подкреплялся реальной практикой, уходящей корнями в ту же советскую систему. Сейчас ситуация меняется, но сформированное поколениями отношение быстро не изменить невозможно.

Как следствие, ПДД воспринимаются не как разумный договор между миллионами людей для их коллективного выживания, а как набор абстрактных, зачастую абсурдных и корыстных запретов, навязанных враждебной, чужой силой. Следовательно, их обход – это не преступление, а почти что гражданский героизм, проявление «народной смекалки». «Обмануть систему» – похвально. «Обмануть гаиш-

ника» – доблесть.

Вспомните феномен «теневого вождения» из Главы 3. Разве это не апофеоз такого отчуждения? Человек, который никогда не получал прав, заявляет: «Я сам решаю, имею я право управлять этой машиной или нет. Мое умение и мое желание важнее любых ваших дурацких корочек. Государство мне не указ». Это логичный финал пути, на котором закон перестал быть своим, превратившись в инструмент репрессии и поборов.

Таким образом, мы имеем дело не с простой суммой плохих водителей, а с **самовоспроизводящейся системой поведения**. Это порочный круг, где нарушение поощряется внутригрупповыми ценностями («круто», «смело», «по-мужски», «умно»), а соблюдение правил – высмеивается и маркируется как «слабость», «глупость» или «ботаничество».

Этот «социальный код риска» – та самая питательная среда, в которой произрастают и дают смертоносные всходы все четыре «смертных греха» из Главы 2. Без изменения этого глубинного, культурного пласта любые административные и инфраструктурные меры будут давать лишь временный, тактический эффект. Можно нарисовать идеальную разметку, но ее все равно не будут видеть – потому что глаза водителя зашорены его внутренними установками.

И вот здесь мы подходим к критической точке наше-

го расследования. Эта внутренняя, психологическая готовность к риску, взращенная нашей культурой, с неизбежностью встречается с **внешней, материальной провокацией**. Готовый нарушить «дурак» садится в автомобиль и выезжает на «дорогу». И как мы убедимся в следующих главах, наша дорожная инфраструктура зачастую спроектирована и содержится так, что не предотвращает трагедию, а активно ее провоцирует. Когда «социальный код риска» встречается с «инфраструктурой смерти», статистика перестает быть сухими цифрами. Она становится некрологом на 14 тысяч фамилий в год.

ГЛАВА 5. ДВЕ РОССИИ: ГОРОД И ТРАССА

Парадокс территориального разделения риска

Когда мы переходим от анализа водителя к изучению дорожной инфраструктуры, перед нами открывается поразительный географический парадокс. Статистика убедительно доказывает: Россия делится не только на столицу и регионы, но и на две принципиально разные дорожные реальности – городскую и загородную. Это разделение оказывается настолько глубоким, что говорить о единой системе дорожной безопасности в масштабах всей страны становится практически невозможно. Цифры, которые мы проанализируем в этой главе, рисуют картину, где пространство за пределами населенных пунктов превращается в зону повышенной, почти неизбежной смертности.

Основной парадокс, который сразу же бросается в глаза при изучении статистики, заключается в чудовищном несоответствии между количеством ДТП и числом погибших в разных типах местности. Всего 22,5% от общего количества дорожно-транспортных происшествий происходит вне

населенных пунктов, но на эти, казалось бы, немногочисленные случаи приходится 52,5% всех смертей. Проще говоря, за городской чертой гибнет **каждый второй** человек, попавший в ДТП, хотя самих аварий там происходит в два с лишним раза меньше, чем в городах. Эта диспропорция настолько велика, что заставляет задуматься: а не живем ли мы в двух разных странах с точки зрения дорожной безопасности?

Тяжесть последствий: ключевой показатель, разделяющий реальности

Ключ к пониманию этого феномена лежит в показателе тяжести последствий ДТП. В городах и поселках этот показатель составляет 5,3, что означает: смертельные травмы получает примерно каждый девятнадцатый пострадавший. За пределами населенных пунктов тот же показатель взлетает до 15,2 – здесь погибает каждый седьмой участник ДТП. Разница почти в **три раза!** Но чтобы полностью осознать масштаб трагедии, нужно понять, что стоит за этими цифрами. Речь идет не просто о статистическом расхождении – речь идет о фундаментальном различии в самой природе городских и загородных аварий.

В городе ДТП чаще всего происходят на перекрестках, при перестроении, во время парковки – то есть на относительно низких скоростях. Столкновения смягчаются присут-

ствием других транспортных средств, пешеходных ограждений, да и сами автомобили редко разгоняются до опасных скоростей в условиях плотного трафика. Совсем другая картина складывается на загородных трассах. Здесь скорости значительно выше, а значит, и кинетическая энергия, которая высвобождается при столкновении, возрастает в геометрической прогрессии. Лобовое столкновение на скорости 90 км/ч по своей разрушительной силе сравнимо с падением с десятиэтажного здания – выжить в такой аварии практически невозможно.

Федеральные трассы как «линии фронта»

Особое место в этой мрачной иерархии занимают федеральные автомобильные дороги. Здесь тяжесть последствий достигает поистине запредельных значений – 16,8. Каждый шестой участник ДТП на федеральных трассах погибает. Эти магистрали, предназначенные для скоростного движения, по иронии судьбы становятся самыми опасными артериями страны. Отчасти это объясняется самим характером федеральных трасс – они проходят через разные климатические зоны, имеют сложный рельеф, а интенсивность движения на них значительно выше, чем на региональных дорогах. Но дело не только в этом.

Анализ структуры ДТП на федеральных трассах показы-

вает одну тревожную особенность: именно здесь чаще всего происходят самые смертоносные виды аварий – лобовые столкновения при обгонах и съезды в кювет на высокой скорости. Причем если в городе подобные инциденты часто заканчиваются испугом и царапинами, то на трассе они почти гарантированно приводят к гибели людей. Добавьте к этому такие факторы, как усталость водителей-дальнобойщиков, неадекватное состояние обочин, отсутствие нормальных мест для отдыха – и картина становится полной.

География смертности: региональные особенности

География смертности на дорогах России имеет и свои региональные особенности. В некоторых субъектах Федерации, особенно в северных и восточных регионах, показатели тяжести последствий ДТП вне населенных пунктов достигают поистине шокирующих значений. В Республике Ингушетия этот показатель составляет 16,5, в Кабардино-Балкарской Республике – 14,7, в Забайкальском крае – 15,2. Цифры красноречиво свидетельствуют: где-то вероятность погибнуть в загородной аварии оказывается еще выше, чем в среднем по стране. Это говорит о том, что проблема имеет не только общефедеральный, но и ярко выраженный региональный характер, связанный с качеством местной дорожной инфраструктуры или особенностями местной культуры

вождения.

Интересно проследить, как меняется структура ДТП при переходе от города к трассе. В населенных пунктах преобладают наезды на пешеходов и столкновения на перекрестках – относительно «легкие» с точки зрения последствий виды аварий. За городской чертой картина радикально меняется: здесь доминируют лобовые столкновения, съезды с дороги и опрокидывания – то есть как раз те виды ДТП, которые чаще всего заканчиваются летальным исходом. Получается, что сама природа аварий за городом изначально смертоноснее.

Ночь как предельный риск на загородной трассе

Отдельного внимания заслуживает временной аспект проблемы. Ночь на загородной трассе – это совершенно особый, предельно опасный мир. Если в городе в темное время суток тяжесть последствий увеличивается не так значительно, то за пределами населенных пунктов этот показатель достигает 20,4. Объясняется это просто: плохое освещение, усталость водителей после долгого пути, сложности с ориентированием – все это создает идеальные условия для катастрофы. При этом помощь к месту ДТП за городом приходит значительно позже, что дополнительно увеличивает смертность.

Экономический аспект проблемы

Экономический аспект проблемы также невозможно игнорировать. Федеральные трассы являются кровеносной системой российской экономики – по ним перевозятся грузы, перемещаются рабочие, осуществляются коммерческие перевозки. Каждая смерть на таких трассах – это не только человеческая трагедия, но и удар по экономике. Погибают квалифицированные водители, разрушается дорогостоящая техника, парализуется движение на важнейших магистралях. Получается, что низкое качество дорожной безопасности напрямую бьет по экономическим интересам страны.

Что же можно противопоставить этой мрачной статистике? Опыт других стран показывает, что снизить смертность на загородных дорогах возможно, но для этого нужны системные меры. Это и строительство разделительных барьеров между полосами движения, и установка систем принудительного снижения скорости в опасных местах, и создание современной сети пунктов экстренной помощи вдоль трасс. Однако в российских условиях особенно важно учитывать региональную специфику – то, что работает в центральной России, может оказаться бесполезным на дорогах Сибири или Дальнего Востока.

Разделение на «две России» – это не просто статистическая абстракция. Это реальность, в которой живут миллионы людей, вынужденных ежедневно рисковать своими жизнями, отправляясь в поездки по загородным трассам. И до тех пор, пока это разделение будет сохраняться, любые разговоры о повышении дорожной безопасности в масштабах всей страны будут оставаться пустыми словами. В следующей главе мы подробнее изучим конкретные недостатки дорожной инфраструктуры, которые превращают наши трассы в дороги смерти.

ГЛАВА 6. СПИСОК ПРЕТЕНЗИЙ: КАТАЛОГ ДОРОЖНЫХ НЕДОСТАТКОВ

От абстракции к конкретике: каталог факторов-пособников

Мы подошли к моменту, когда абстрактное понятие «плохая дорога» должно обрести конкретные, измеримые черты. Если ранее мы установили, что существует «две России» – городская и загородная, с чудовищным разрывом в уровнях смертности, то теперь нужно вскрыть механику этого неравенства. Что именно, какой набор рукотворных факторов превращает дорожное полотно в соучастника преступления? Кто держит свечу в этой «географии смерти», где за городской чертой гибнет каждый второй, хотя аварий там случается в два раза меньше?

Ответ лежит на поверхности, и он подтвержден железной статистикой: **в 28,6% дорожно-транспортных происшествий зафиксированы неудовлетворительные дорожные условия (НДУ)**. Это не «объективные трудности», не «погодные условия» и не «форс-мажор». Это – конкретный каталог упущений, недоработок и преступной халатно-

сти, который можно и нужно перечислить по пунктам. Каждый четвертый случай аварии происходит на фоне того, что инфраструктура не просто не помогла водителю, но либо спровоцировала его на роковую ошибку, либо превратила мелкий инцидент в смертельную трагедию.

Невидимая разметка: потеря ориентации и границ

В этом каталоге есть безоговорочный лидер, монстр, на чью долю приходится больше половины всех «дорожных» претензий. Речь о **состоянии дорожной разметки**, которая становится ключевым негативным фактором в 55,7% ДТП с НДУ. Цифра, за которой скрывается не просто стершаяся краска, а фундаментальный сбой в системе навигации водителя.

Что такое невидимая разметка? Это исчезновение границ. Это мгновенная дезориентация в пространстве, несущемся навстречу со скоростью 90, 100, 110 километров в час. Это игра в русскую рулетку, где на кону жизнь, а правила меняются в зависимости от времени суток и погоды. В сумерках, в дождь, под тонким слоем снежной каши или просто от старости – разметка исчезает. И водитель на загородной трассе, пытающийся разглядеть хоть что-то, испытывает колоссальную когнитивную нагрузку. Его внимание, которое должно быть распределено между контролем скорости, дистанции,

зеркал и дорожных знаков, вынуждено полностью сфокусироваться на решении примитивной, но жизненно важной задачи: «Где проходит граница между мной и смертью? Где моя полоса?»

Именно здесь мы находим разгадку одной из самых страшных тайн российской аварийности – феномена выезда на встречную полосу, этого «смертного греха» с тяжестью последствий 16,4. Статистическая связь – железобетонная. Плохая видимость разметки – прямой катализатор лобовых столкновений. Водитель, не видя ориентиров, инстинктивно старается занять наиболее безопасное, как ему кажется, положение на проезжей части, смещаясь к центру. Он может неправильно интерпретировать ширину полосы, не заметить начало сплошной линии перед затяжным поворотом или просто уснуть за рулем от монотонности движения по неструктурированному, лишенному логики пространству.

Зимой, когда разметка скрыта под снегом и наледью, этот эффект многократно усиливается. Порочный круг замыкается: убийственная инфраструктура провоцирует «дурака» на роковой маневр, который в условиях скользкого покрытия почти наверняка заканчивается катастрофой. И показательно, что 67,6% таких ДТП происходят там, где обгон *формально разрешен*. Это говорит не об откровенном безрассудстве, а о фатальной ошибке расчета, в которой плохие дорожные условия выступают главным подстрекателем.

Немые или невидимые знаки: три роковых «не»

Вслед за разметкой, набрав 17,6%, в наш список претензий входит проблема **дорожных знаков**. Казалось бы, что может быть проще? Установил знак – и он десятилетиями выполняет свою работу. Но на практике мы сталкиваемся с тремя роковыми «не»: их **не видно**, их **не понять**, или их **просто нет**.

Знак, заросший ветками деревьев, заставленный рекламным щитом, повернувшийся от ветра «спиной» к движению, залепленный снегом или грязью – это не бюрократическое упущение. Это – мина замедленного действия. Знак «Опасный поворот», установленный не за 150—300 метров до начала закругления, как предписывают стандарты, а непосредственно на самом повороте, абсолютно бесполезен. Он не предупреждает, а констатирует: «Да, ты уже в опасности, теперь справляйся сам». Отсутствие знака «Обгон запрещен» перед затяжным подъемом с закрытой видимостью – это прямое послание самоуверенному водителю: «Попробуй, рискни». И он рискует, зачастую не зная о смертельной ловушке, в которую въезжает.

Особую категорию претензий составляют временные знаки в зонах ремонтов. Их призрачное существование, несоответствие постоянной разметке, хаотичное расположение со-

здают на дороге ощущение полного правового вакуума. Водитель перестает понимать, каким правилам он должен следовать в этом хаосе, и начинает руководствоваться инстинктом выживания, что в условиях дорожного движения почти всегда приводит к обострению ситуации и росту агрессии.

Зимнее содержание: непредсказуемость как ловушка

Замыкает тройку лидеров, набрав 17,2%, вопрос **зимнего содержания дорог**. Эта проблема выходит за рамки простого дискомфорта. Речь идет о фундаментальном изменении физических свойств дорожного полотна, с которым водитель зачастую не в состоянии справиться. Укатанный снег, переходящий в ледяную корку, – это не просто «скользко». Это – кардинальное, в разы, увеличение тормозного пути, полная потеря сцепления на поворотах, критическое снижение управляемости.

Но самое страшное – это непредсказуемость. Участок чистейшего асфальта, за которым следует трехсотметровая полоса гололеда, становится ловушкой даже для самого осторожного водителя. Он адаптирует скорость к видимым условиям, но не может адаптироваться к тем, что скрыты за поворотом. Отсутствие (несвоевременность) обработки покрытия или работы снегоуборочной техники – все это элементы системы, которая работает не на предотвращение рисков,

а на их создание.

Экономия на зимней уборке – это, пожалуй, самый циничный вид экономии. Она измеряется не в сэкономленных тоннах реагента, а в человеческих жизнях. И эта экономия имеет четкий сезонный пик, который мы видим в статистике – зимние месяцы становятся периодом тотального обострения всех дорожных проблем, накладывающихся друг на друга.

Прочие «пособники» и эффект синергии смерти

За пределами этой тройки скрывается целый спектр «пособников» смерти:

- неисправное или отсутствующее освещение (особенно на пешеходных переходах, что усугубляет и без того высокую тяжесть последствий в 9,3 при наезде на пешехода);
- дефекты покрытия (от ям, вызывающих потерю управления, до «стиральных досок»);
- неправильно спроектированные съезды и примыкания;
- отсутствие необходимых ограждений на опасных участках.

Каждый из этих недостатков по отдельности может быть неприятностью. Но их системное сочетание создает **эффект синергии смерти**. Стершаяся разметка на неосвещенном участке дороги с ямами на обочине и нечитаемым знаком – это уже не набор мелких проблем, а готовый сце-

нарий для катастрофы. Водитель, пытаясь объехать яму, которую не разглядел в темноте, теряет ориентацию из-за отсутствия разметки и не успевает среагировать на внезапно появившийся знак, который к тому же предупреждает о запрете обгона, но водитель уже пошел на обгон... Цепочка замыкается. Срабатывает принцип домино, где первая костяшка была поставлена тем, кто не обновил краску на асфальте, не спилил мешающее дерево или не отправил грейдер на очистку обочины.

Федеральные трассы как зона максимальной летальности при НДУ

Именно на федеральных трассах, этих «линиях фронта» с тяжестью последствий 16,8, наличие неудовлетворительных условий проявляет себя в наиболее зловещей форме. Здесь тяжесть последствий при наличии НДУ взлетает до запредельных **23,3**. Это означает, что в аварии, где соучастником выступила плохая дорога, погибает почти каждый *четвертый* пострадавший. Дорога не просто провоцирует аварию – она гарантирует ее максимально кровавый исход.

Каталог дорожных недостатков как карта системных сбоев и обвинительный акт

Каталог дорожных недостатков – это не перечень упущений дорожных служб. Это – точная карта системных сбоев, которые делают дороги России, особенно за городскими пределами, пространством тотального риска. Это неопровержимое доказательство того, что проблема безопасности – это не только проблема «дурака за рулем», но и проблема «инфраструктурного фатализма», который либо провоцирует этого дурака на роковые действия, либо лишает шанса на выживание того, кто по стечению обстоятельств оказался не в том месте и не в то время.

Игнорирование этих претензий – это соучастие в преступлении по неосторожности, масштабы которого измеряются тысячами погибших. Дорога не должна быть полосой препятствий и испытанием на профпригодность. Ее первоочередная и единственная функция – обеспечивать безопасное и надежное движение. И пока наш каталог претензий не будет закрыт, любая поездка будет оставаться лотереей, в которой приз слишком часто оказывается трагическим.

ГЛАВА 7. ЭКОНОМИКА РАЗБИТОЙ ДОРОГИ

Автомобиль как «скафандр»: третий участник трагедии

Мы тщательно препарировали психологию водителя, составили каталог дорожных недостатков и измерили пропасть между городской и загородной реальностью. Но есть еще один, не менее важный участник этой трагедии, молчаливый и бездушный. Он не принимает решений, не нарушает правил, но его присутствие в формуле риска зачастую становится решающим. Речь – о самом автомобиле. Вернее, о том, как возраст и стоимость железного коня превращаются из технических характеристик в факторы жизни и смерти.

Если дорожная инфраструктура – это среда обитания, а водитель – ее главный обитатель, то автомобиль – это его скафандр. И от того, насколько этот скафандр стар, изношен и уязвим, напрямую зависит, переживет ли его владелец столкновение с суровой дорожной реальностью. Статистика выносит этому вопросу беспощадный вердикт, вводя два ключевых показателя: **транспортный риск** и **тяжесть последствий**.

Транспортный риск: вероятность стать участником аварии

Транспортный риск – это вероятность того, что автомобиль конкретной возрастной группы станет участником ДТП с пострадавшими. Цифры здесь говорят сами за себя:

- для новых автомобилей в возрасте до 3 лет этот показатель составляет **0,5**;
- для старых автомобилей возрастом 10 лет и старше он взлетает до **2,6**.

Проще говоря, старый автомобиль более чем **в пять раз** чаще становится участником аварии с человеческими жертвами, чем его новый собрат. Это колоссальная разница, которая не может быть объяснена лишь стилем вождения владельцев. Это – фундаментальное различие в самом качестве и безопасности существования на дороге.

Тяжесть последствий: чем заканчивается авария для старых и новых машин

Но одних шансов попасть в аварию недостаточно. Гораздо важнее то, чем эта авария заканчивается. И здесь в игру вступает второй показатель – **тяжесть последствий** (число

погибших на 100 пострадавших).

В ДТП с участием новых автомобилей (до 3 лет) этот показатель равен **5,3**. Это означает, что погибает примерно каждый девятнадцатый пострадавший.

В авариях со старыми автомобилями (10 лет и старше) тяжесть последствий составляет **9,7**. Здесь гибнет уже каждый десятый.

Разрыв почти в два раза. Старый автомобиль не только чаще попадает в аварии, но и сами эти аварии оказываются значительно более кровавыми. Почему? Что превращает возраст машины из цифры в техники в приговор?

Технологический и социальный разрыв: почему старый автомобиль убивает

Ответ лежит на стыке технологий, экономики и физики. Современный автомобиль – это не просто средство передвижения. Это высокотехнологичный комплекс активной и пассивной безопасности, результат многомиллиардных инвестиций инженерной мысли. Система курсовой устойчивости (ESP), помогающая сохранить контроль в заносе; антиблокировочная система тормозов (ABS), позволяющая тормозить и маневрировать одновременно; многочисленные подушки безопасности – фронтальные, боковые, шторки – это не «опции для комфорта». Это – цифровой щит, который ежесекундно вычисляет варианты и в миллисекунды сраба-

тывает на защиту жизни, когда человеческой реакции уже недостаточно.

Теперь представим себе автомобиль старше 10 лет. Чаще всего, это машина, лишенная большей части этих систем либо имеющая их в зачаточном, примитивном состоянии. Ее безопасность основана на архаичной концепции «жесткой клетки». При лобовом столкновении на трассе она ведет себя как консервная банка – деформируется, поглощая часть энергии, но эта деформация зачастую недостаточна, а направление силовых потоков не просчитано компьютером для минимизации травм. Сравните это с современным автомобилем, у которого просчитаны зоны деформации, есть подушки, натяжители ремней и прочный каркас безопасности, – разница в выживаемости становится очевидной.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.