

Дорогие читатели!

С большим воодушевлением представляю вам мою новую авторскую рубрику «В диалоге». Ее гостями станут руководители ГУОБДД МВД России, начальники региональных управлений Госавтоинспекции, представители других ведомств, от чьих решений зависит состояние безопасности на дорогах страны. И открывает ее начальник Управления Госавтоинспекции ГУ МВД России по г. Москве генерал-майор полиции Александр Игоревич Быков. Ведь Москва — это не только столица России и тот субъект Федерации, на который равняются все остальные регионы, но и, пожалуй, самый непростой регион в том, что касается обеспечения безопасности на дорогах. С одной стороны, здесь имеется поддержка со стороны руководства города и налажено взаимодействие между ведомствами в области БДД. С другой — огромные потоки транспорта, в том числе иногороднего, и недостаточная для такого количества автомобилей пропускная способность улично-дорожной сети. Все это требует от столичной Госавтоинспекции искать новые подходы к обеспечению дорожной безопасности и принимать нестандартные решения.

С Александром Игоревичем мы встретились в его рабочем кабинете в Управлении Госавтоинспекции Москвы. Разговор получился подробным и обстоятельным. О том, как в городе удастся добиваться снижения аварийности и какие новые вызовы видит руководитель московской Госавтоинспекции в ближайшем будущем, читайте в интервью.



МОСКВА

77
RUS

А.И. БЫКОВ:

МОСКВА СТРЕМИТСЯ ПРИМЕНЯТЬ ЛУЧШИЕ ПРАКТИКИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ СТОЛИЦЫ ВЫПОЛНЯЕТ ПОСТАВЛЕННЫЕ ПЕРЕД НЕЙ ЗАДАЧИ С ЧЕСТЬЮ

— Александр Игоревич какие основные задачи стоят перед Управлением Госавтоинспекции Москвы на нынешнем этапе?

— Главная задача Госавтоинспекции остается неизменной — это сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения на магистралях столицы. В современном мегаполисе, где транспортное средство неразрывно связано со стремительным ритмом жизни, вопросы безопасного передвижения стоят особенно остро. Именно поэтому тысячи сотрудников столичной Госавтоинспекции ежедневно стоят на страже порядка на дорогах и охраняют покой граждан.

Но надо понимать, что у Москвы есть своя специфика. Так, например, в Москве высшие должностные лица страны, иностранные делегации, воинские

колонны ежедневно передвигаются по дорогам города. А это значит — проведение в полном объеме мероприятий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения по маршрутам следования. Это то, с чем в других регионах сталкиваются нечасто. Кроме того, в нашем городе проводятся множество массовых, культурных, общественно-политических мероприятий, различные форумы, визиты официальных делегаций. Так что в целом нагрузка, которая выпадает на личный состав Госавтоинспекции в Москве, не сравнится ни с одним регионом. И столичная Госавтоинспекция выполняет поставленные перед ней задачи с честью.

Отмечу, что сегодня Москва — один из самых безопасных городов в нашей стране. Достичь минимального уровня смертности от ДТП возможно исключительно комплексной работой и совместными усилиями всех заинтересованных сторон. И бла-

годаря этой работе по итогам 11 месяцев 2022 года удалось сократить количество ДТП и раненых более чем на 8% и, самое главное, число погибших — более чем на 15%, то есть сохранить 50 человеческих жизней.

— Несмотря на особенности, о которых вы сказали, Москва традиционно находится в лидерах по выполнению показателей национального проекта «Безопасные качественные дороги». Как удастся добиваться высоких результатов?

— Все мероприятия по нацпроекту в Москве реализуются в рамках городской госпрограммы «Развитие транспортной системы», которой определены соответствующие целевые показатели, в том

числе направленные на повышение безопасности дорожного движения.

Если говорить непосредственно о нашем ведомстве, то в 2022 году за счет средств, выделяемых в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» ГУ МВД России по г. Москве получено более 60 единиц технических средств измерений, предназначенных для контроля безопасности транспортных средств и качества автомобильных дорог. При использовании этих приборов с начала года было возбуждено значительное количество административных дел, связанных с неисправностями транспортных средств и нарушением требований безопасности при содержании автомобильных дорог.

Я бы хотел особо отметить, что, с одной стороны, Москва имеет уникальную, достаточно разветвленную улично-дорожную сеть, которая позволяет повышать скоростной режим. С другой — это требует от нас принципиально иных решений. Так, на всех магистральных улицах Москвы, где установлен повышенный скоростной режим, у нас выработаны абсолютно другие механизмы реагирования на дорожные инциденты. В частности, устанавливаются обзорные видеокамеры, что позволяет нам вовремя выявлять остановившиеся транспортные средства. Такие инциденты повышают риск наезда. Нейросеть в центре данных обрабатывает информацию с видеокамер и в случае обнаружения такого ТС уведомляет оператора, который затем уже оценивает ситуацию и принимает решение. Если это транспортное средство неисправно — то его отбуксируют в безопасное место; в случае мелкого ДТП — помогут оформить документы и т.д.

Но в любой ситуации время нахождения транспортного средства на проезжей части максимально минимизируется, чтобы избежать наездов на стоящее транспортное средство.

На страже дорог столицы



— До того как возглавить столичную Госавтоинспекцию, Вы на протяжении ряда лет были заместителем начальника ГУОБДД МВД России. Помогает ли Вам этот опыт решать проблемы безопасности на дорогах на региональном уровне?

— Накопленный опыт позволяет применять лучшие практики, существующие на сегодняшний день, как имеющиеся у нас в стране, так и мировые. С учетом специфики города, мы их перестраиваем под себя, где-то дополняем, что-то модифицируем и получаем очень хороший результат. Зачастую эти мероприятия дают отложенный эффект, но в целом работа Госавтоинспекции всегда была, есть и будет творческой, вне зависимости от уровня реализации полномочий. И это позволяет видеть результат, которого ты достигаешь вместе со своим коллективом.

Служба в Госавтоинспекции на региональном уровне имеет ряд особенностей. Мы углубляемся и изучаем проблематику каждого округа, района и даже улиц, находим конкретные решения, позволяющие обезопасить граждан как на локальном участке, так и в городе целом. Кроме того, вопрос безопасности дорожного движения является комплексным, в связи с чем Госавтоинспекция Москвы постоянно взаимодействует со всеми заинтересованными организациями.

“

Мы углубляемся и изучаем проблематику каждого округа, района и даже улиц, находим конкретные решения, позволяющие обезопасить граждан как на локальном участке, так и в городе целом.



С Д. С. Песковым, пресс-секретарем Президента России



Много лет в Москве существует пилотажная группа «Каскад». Мастерство инспекторов всегда производит неизгладимое впечатление на зрителей

— Понятно, что добиться положительных результатов без тесного сотрудничества между различными ведомствами невозможно. Как реализуется межведомственное взаимодействие в Москве? Какие проекты с другими ведомствами сейчас в работе?

— Да, действительно, без совместной работы всех заинтересованных сторон достижение этих результатов было бы невозможно. В Москве по каждому сегменту, который может внести лепту в безопасность дорожного движения, разработана дорожная карта и реализуется определенный план действий.

Так, регулярно проводятся заседания городской комиссии по безопасности дорожного движения, которая является координирующим органом и проводит единую политику в сфере БДД. На заседаниях Межведомственной рабочей группы по разработке мероприятий в местах совершения ДТП анализируются дорожные аварии, в которых погибли люди, пострадали дети или в качестве сопутствующего фактора выявлены неудовлетворительные дорожные условия. По итогам анализа причин и условий ДТП разрабатываются оперативные мероприятия, которые принимаются к исполнению представителями эксплуатирующих организаций.

Отдельный сегмент — обеспечение безопасности дорожного движения при проведении работ по содержанию улично-дорожной сети. В настоящее время ГБУ «Автомобильные дороги», которое обслуживает основные вылетные магистрали, где установлен повышенный скоростной режим, закупает демпфирующие прицепы. Для чего они нужны?

К примеру, коммунальная техника движется со скоростью 10–15 км/ч., при этом разрешенная скорость на той же МКАД — 100 км/ч. Если в такой ситуации происходит наезд на уборочную машину, это демпфирующее устройство, складываясь, как гармошка, гасит кинетическую энергию, и последствия такого ДТП намного менее серьезны, чем без него. Тем самым, внедрение дополнительного технического устройства нашими коллегами помогает сохранять жизни участников дорожного движения.

Еще одна важная сторона взаимодействия — создание комфортных условий для граждан. Предоставление качественных государственных услуг в области регистрации транспортных средств и выдачи водительских удостоверений на сегодняшний день является неотъемлемой частью жизни горожан. С момента открытия в 2018 году первого подразделения ГИБДД на территории МФЦ сотрудниками Госавтоинспекции совершено более 500 тысяч регистрационных действий и выдано более 150 тысяч водительских удостоверений. Только за 10 месяцев текущего года на территории многофункциональных центров «Мои документы» совершено более 175 регистрационных действий (из более чем 734 тысяч в целом по Москве) и выдано более 60 тысяч водительских удостоверений (всего

по Москве — 331 тысяча соответственно). Сотрудничество в этой области будет продолжено.

Вот уже несколько лет в рамках межведомственного взаимодействия между Правительством Москвы, ГУ МВД России по г. Москве и Центральным межрегиональным управлением государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта действует Соглашение о взаимодействии по профилактике, выявлению и пресечению преступлений и правонарушений в сфере пассажирских перевозок. Разработана программа мероприятий, которая предусматривает организацию работы совместных мобильных групп по выявлению нарушений пассажирских перевозок. Эти группы, в частности, проводят рейды на территориях, наиболее привлекательных для нелегальных перевозчиков: вблизи железнодорожных вокзалов, станций метро, транспортно-пересадочных узлов, крупных торговых центров и т.п. И если в 2019 году ими ежемесячно составлялось более 1000 материалов за различные нарушения, то в 2020 г. — около 800, а в 2021 и 2022 г. — менее 500. Мониторинг ситуации свидетельствует, что значительная часть перевозчиков «легализовалась» и теперь осуществляет свою деятельность законно, отправляя рейсы с автовокзалов.



В Госавтоинспекции Москвы служат настоящие герои. Виктория Лунчук (на фото справа) спасла из огня 94-летнюю пенсионерку

“

Учитывая тот факт, что в последние годы в Москве активно развивались курьерские службы, отдельно на контроле стоит тема средств индивидуальной мобильности и велодвижения. В результате совместной работы со службами доставки был выработан определенный алгоритм контроля: курьеру предлагается установить на свой телефон приложение, с помощью которого работодатель тестирует его на знание Правил дорожного движения.

— Какие ключевые проблемы с точки зрения безопасности движения в столице Вы бы выделили на сегодняшний день?

— В текущем году совместными усилиями удалось снизить подавляющее большинство основных показателей, характеризующих состояние аварийности на территории города. Вместе с тем вызывает обеспокоенность детский дорожно-транспортный травматизм. К сожалению, практически ни один день в Москве не обходится без ДТП с участием несовершеннолетних. Несмотря на снижение за 11 месяцев текущего года количества дорожных аварий, а также погибших и раненых в них детей, вопросы безопасности юных участников дорожного движения остаются крайне актуальными.

Среди пострадавших — 421 ребенок-пешеход, 276 детей-пассажиров, 48 детей, передвигавшихся на велосипеде, 10 водителей мототранспорта и 4 пассажира мототранспорта. В основном дети совершают ошибки из-за недостаточного внимания взрослых или когда родители сами демонстрируют неправильное поведение на дороге. Особое внимание мы сейчас уделяем аварийности с детьми-пассажирами, которая за 11 месяцев выросла почти на 3%. Одновременно на 8,7% увеличилось количество детей-пассажиров, пострадавших из-за нарушений ПДД водителями транспортных средств. Как правило, это родители, которые перевозят маленьких пассажиров без детских удерживающих устройств.

Учитывая тот факт, что в последние годы в Москве активно развивались курьерские службы, отдельно на контроле стоит тема средств индивидуальной мобильности и велодвижения.

В результате совместной работы со службами доставки был выработан определенный алгоритм контроля: курьеру предлагается установить на свой телефон приложение, с помощью которого работодатель тестирует его на знание Правил дорожного движения. Тем самым, помимо собственно проверки знаний курьера в области ПДД, курьеру перед выездом еще раз напоминают о необходимости соблюдать правила: например, спешиваться перед пешеходным переходом. Агрегаторы отслеживают скорость движения курьеров, и если они видят, что те пересекают пешеходный переход, не спешиваясь, принимают соответствующие меры внутри своей организации. В качестве меры воздействия у агрегаторов есть система наказаний: в первый раз — предупреждение, во второй — штрафные баллы, в третий — отключение от системы.

Эта совместная работа приносит ощутимый результат. Мы уже видим, что доставщики, в том числе передвигающиеся на велосипедах, в боль-

шинстве случаев, подъезжая к пешеходному переходу, спешиваются.

Сейчас, в зимних условиях, первоочередная задача — это зимнее содержание дорог. В городе есть более 60 проблемных мест, где возможно образование зимней скользкости: на мостах, путепроводах и т. п. Часть из них оборудована автоматическими противогололедными системами. При переходе температуры «через ноль» срабатывают датчики, и противогололедные реагенты разбрызгиваются на проезжую часть автоматически. Не скажу, что Москва является пионером использования таких систем. Эта методика активно применяется Федеральным дорожным агентством на федеральных дорогах. Но, как я уже говорил, столица старается внедрять все лучшие практики



Выставка на Рождественском бульваре, посвященная работе Госавтоинспекции Москвы

“ Мы осознаем, что технический прогресс не остановить, что средства индивидуальной мобильности востребованы гражданами и обществом, особенно в теплое время года, потому что это удобный и комфортный способ передвижения. Но есть определенные риски. Среди главных проблем — соблюдение скоростного режима и зональности. И в этом вопросе у нас есть понимание со стороны владельцев сервисов кикшеринга.

— Вы упомянули о средствах индивидуальной мобильности. Пользователи СИМ — одни из наиболее недисциплинированных участников дорожного движения. Вместе с тем заметно, что в этом году ситуация на дорогах Москвы визуально улучшилась. Что было сделано в этом направлении? И что, по-вашему, необходимо, чтобы средства индивидуальной мобильности стали не только удобным, но и безопасным способом передвижения?

— По итогам 11 месяцев 2022 года на территории г. Москвы с участием электрических ТС малой мощности (СИМ) зарегистрировано более 170 ДТП, что в полтора раза больше, чем в 2021 году, в результате которых два человека погибли и 182 человека получили травмы различной степени тяжести (+49,2%).

Мы осознаем, что технический прогресс не остановить, что средства индивидуальной мобильности востребованы гражданами и обществом, особенно в теплое время года, потому что это удобный и комфортный способ передвижения. Но есть определенные риски. Среди главных проблем — соблюдение скоростного режима и зональности. Есть практика использования замедления для СИМ — например, во время проведения массовых общественных мероприятий либо в местах массового притяжения граждан. И в этом вопросе у нас есть понимание со стороны владельцев сервисов кикшеринга.

— Для Москвы электросамокаты — это уже объективная реальность, есть еще и беспилотные, или, как сейчас называют, высокоавтоматизированные транспортные средства... Но уже и передвигаются по улицам роботы-доставщики...

— Да, и для Москвы это тоже уже реальность, которая требует от нас взвешенных и продуманных действий. Это такой «марсход» на шести колесах, который не относится ни к одной категории участников дорожного движения. При этом он буксует в снегу, переезжает через пешеходные переходы или трамвайные пути, тем самым может создавать помехи для других участников дорожного движения. За рубежом уже отмечены ДТП с подобными устройствами на железнодорожных переездах.

Зная это, мы вместе с Главным управлением Госавтоинспекции России инициировали вопрос по урегулированию их правового статуса. Мое мнение: рано или поздно мы придем тому, что эти устройства получат статус, схожий, по сути, со статусом беспилотного транспортного средства. Но произойдет это только после того, как будет создана так называемая юридическая песочница по такой категории транспортных средств, которая будет регламентировать порядок действий.

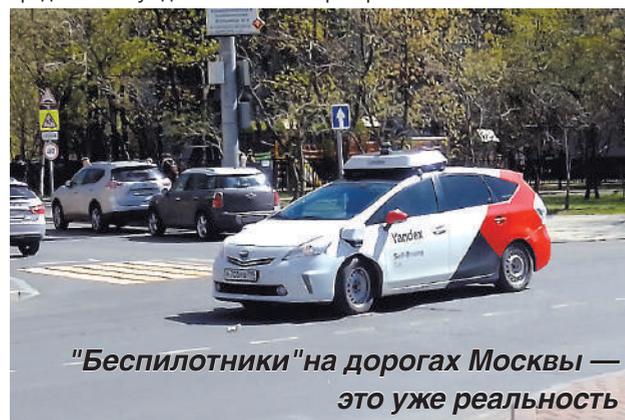
Да, может быть, для других регионов это вопрос завтрашнего-послезавтрашнего дня. Но по нашему городу беспилотные автомобили уже активно передвигаются. Если говорить о цифрах, то на сегодня их в Москве в экспериментальном правовом режиме передвигается порядка 240. Внутри них пока находится оператор. И если в других регионах — Владимире, Санкт-Петербурге, Татарстане (Иннополис) они «тренируются», как правило, на закрытых территориях и не в таких объемах, то у нас количество поездок беспилотников — намного больше.

Несмотря на то, что пока беспилотники в коммерческих целях не используются, развиваются они в двух направлениях. Первое — магистральные перевозки по М11 между Москвой и Санкт-Петербургом. Второе направление разработчики формулируют по-разному. Одни компании хотят фактически заменить беспилотниками такси, другие больше тяготе-

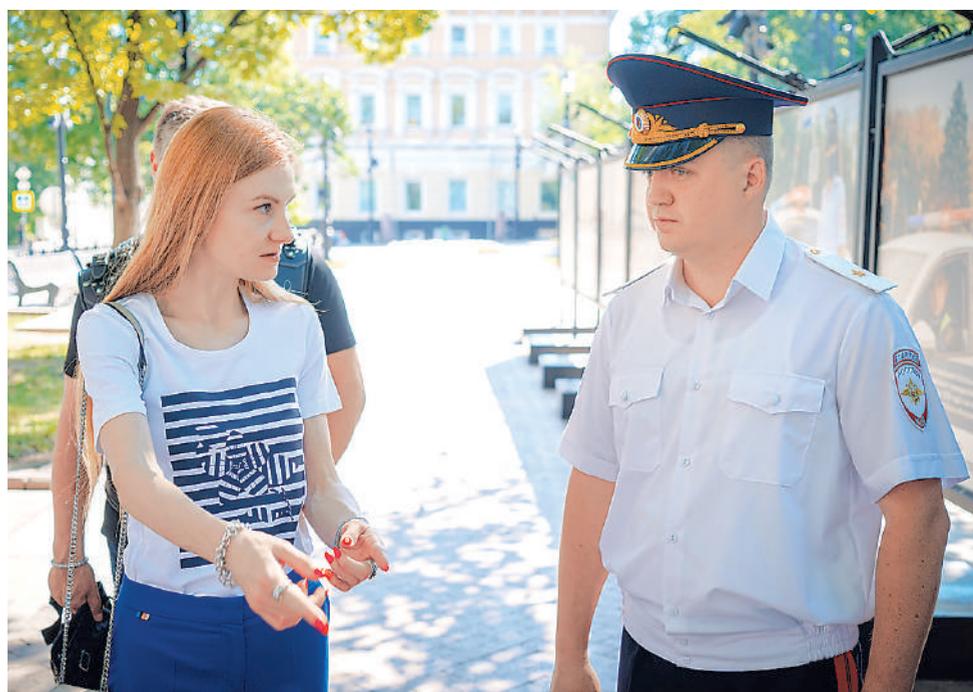
ют к доставке. Бизнес-модели разные, но обе они предусматривают активное передвижение в плотном городском потоке. Сейчас обе компании проходят первоначальный опыт накопления базовых сценариев: как действовать на пешеходных переходах, на запрещающий сигнал светофора, что делать в нестандартных ситуациях, когда надо объезжать препятствие и т. д. Мы с обеими компаниями находимся в постоянном взаимодействии, помогаем со своей стороны, но понимаем, что очень скоро они выйдут на новый уровень — когда транспортные средства начнут двигаться без оператора в салоне.

“ Да, может быть, для других регионов это вопрос завтрашнего-послезавтрашнего дня. Но по нашему городу беспилотные автомобили уже активно передвигаются. Сегодня их в Москве в экспериментальном правовом режиме передвигается порядка 240.

ют к доставке. Бизнес-модели разные, но обе они предусматривают активное передвижение в плотном городском потоке. Сейчас обе компании проходят первоначальный опыт накопления базовых сценариев: как действовать на пешеходных переходах, на запрещающий сигнал светофора, что делать в нестандартных ситуациях, когда надо объезжать препятствие и т. д. Мы с обеими компаниями находимся в постоянном взаимодействии, помогаем со своей стороны, но понимаем, что очень скоро они выйдут на новый уровень — когда транспортные средства начнут двигаться без оператора в салоне.



“Беспилотники” на дорогах Москвы — это уже реальность



Александр Быков и Мария Бутина

— Еще пару лет назад не проходило недели, чтобы в СМИ и в Интернет не попадала очередная скандальная история про «очередного» блогера, который ради сомнительной популярности грубо нарушил ПДД. Но в последнее время таких новостей стало значительно меньше. Как удалось обуздать эту напасть?

— Ни для кого не секрет, что некоторое время назад блогеры пытались демонстрировать, мягко говоря, пренебрежительное отношение к Пра-

вилам дорожного движения. Понимая, что это достаточно специфическая категория участников дорожного движения, Госавтоинспекция Москвы во взаимодействии с прокуратурой вышла с соответствующими исковыми требованиями в суды, требуя блокировки их аккаунтов как распространителей негативного контента. Кроме того, мы подсветили эту тематику в средствах массовой информации. И спустя некоторое время большинство блогеров удалили весь контент с нарушениями ПДД, опасаясь блокировки. Острота проблемы сразу спала.

“ Госавтоинспекция Москвы во взаимодействии с прокуратурой через суд потребовала блокировки аккаунтов этих блогеров как распространителей негативного контента. Кроме того, мы подсветили эту тематику в СМИ. И спустя некоторое время большинство блогеров удалили весь контент с нарушениями ПДД, опасаясь блокировки.

— Общество сейчас стало нетерпимо к нарушителям порядка на дорогах, это заметно. Но все-таки, куда можно сообщить о хаме на дороге, об опасном или агрессивном вождении?

— У нас есть два основных канала передачи информации. Первый — это служба 112, через которую информация напрямую попадает в подразделение Госавтоинспекции, обслуживающее данную территорию. Второй — это телефоны дежурных частей всех подразделений ГИБДД столицы, которые размещены на сайте Госавтоинспекции. Любой гражданин может по ним позвонить и оперативно передать информацию о нарушителе в дежурную часть.

Остальные каналы информации, такие как социальные сети, также не остаются без внимания, каждый сигнал обрабатывается. Кроме того, если гражданин подъезжает к любому сотруднику Госавтоинспекции, который несет службу на дороге, и передает ему заслуживающую внимания информацию, то она тоже всегда проверяется.

“

Разъяснительная работа в образовательных организациях — школах и детских садах, проведение профилактических бесед остаются наиболее эффективными мерами правового воспитания участников дорожного движения и повышения культуры поведения на дорогах.

— Как повлиять на правосознание участников дорожного движения? Возможно ли вообще исключить саму возможность совершения нарушений ПДД? Что, по-вашему, для этого нужно?

— Начинать, конечно, надо с детей. Разъяснительная работа в образовательных организациях — школах и детских садах, проведение профилактических бесед остаются наиболее эффективными мерами правового воспитания участников дорожного движения и повышения культуры поведения на дорогах.

Если же говорить о взрослых, то здесь важно, прежде всего информирование с использованием всех возможностей телевидения, радио и новых информационных технологий, Интернета. В частности, на радио столичная Госавтоинспекция активно продвигает свой новостной блок. Журналисты печатных изданий часто обращаются к нам за разъяснениями законодательства. Здесь замечу, что по-прежнему немало людей хотят потрогать газету и прочитать новость по старинке, на бумаге. И наконец, Интернет — это универсальное средство, которое, в силу повсеместной распространенности, сейчас используется не только молодой категорией населения, но и достаточно возрастной.

На всех трех направлениях мы очень активно доносим нашу позицию, даем важную информацию для участников дорожного движения. Как пример — в случае закрытия метро подсказываем безопасные пути объезда, призываем использовать общественный транспорт, показываем примеры — как хорошие, так и плохие — для того чтобы граждане могли делать выводы. Благодаря этому у нас получается достигать до умов людей и, как вы сказали, создать атмосферу нетерпимости к нарушителям ПДД.

В середине 2021 года Госавтоинспекция Москвы запустила официальный телеграм-канал «Госавтоинспекция Москвы», где размещаются новости о деятельности ведомства. Наши подписчики первыми

— Безопасность детей на дороге — один из важнейших запросов общества, а в мегаполисе эта тема приобретает особую значимость. Какие проекты по детской дорожной безопасности реализуются в городе?

— Госавтоинспекция Москвы на протяжении многих лет плодотворно сотрудничает с Департаментом образования и науки города Москвы. В настоящее время мы хотим расширить данную работу и создать систему, которая бы охватывала детей всех возрастов — от детского сада до старших классов. И с этой целью мы запускаем несколько проектов.

Для самых маленьких — проект под условным названием «кукольный спектакль в варежке» (потому что в постановках будут использоваться куклы-«варежки» — прим. авт.). Это короткие — буквально на 3–5-минутные мини-спектакли, в которых детям будут рассказывать об основных правилах безопасности на дороге: как правильно переходить дорогу, где можно кататься на самокате, как пристегнуться в автомобиле в детском удерживающем устройстве и т. д. Особенность этого проекта в том, что «актерами», которые будут управлять куклами, станут старшеклассники из школьных театральных кружков и ребята из отрядов ЮИД.

Еще один проект, связанный с детской безопасностью, — в одном из парков Москвы мы организовали уголок безопасности дорожного движения. Установили терминалы, на которых любой желающий может протестировать себя на знание Правил дорожного движения. Здесь отлично сработал соревновательный эффект: дети соревнуются с родителями и вместе повторяют правила безопасности на дорогах.

Кроме того, планируется выделение грантов Департамента образования на обучение старшекласс-

ников в автошколах. Сейчас, как вы знаете, обучаться на категорию В и сдавать экзамен на получение водительского удостоверения можно с 17 лет. И суть проекта в том, что 10–11-классники проходят это обучение, сдают экзамен и в 18 лет вместе с водительским удостоверением фактически получают допуск к профессии. Обучение реализовано на базе профессиональных колледжей, имеющих в системе Департамента образования. В этом учебном году у нас в планах — охватить более 7100 ребят, 4200 из которых — кадеты. В прошлом году программа была апробирована и показала свою эффективность.

В ближайшем будущем предложим рассмотреть возможность распространения данного опыта на всю Россию в рамках программы «Безопасные качественные дороги».

Немаловажными аспектами в работе с детьми являются проведение регулярных «минуток безопасности», размещение наглядной информации (плакатов) в школах, организация общегородских интересных творческих конкурсов для детей с тематикой дорожной безопасности.

Взаимодействие с родительской общественностью — еще один необходимый инструмент в профилактике детского травматизма. Это и проведение «Родительских патрулей», и информирование родителей через чаты в популярных мессенджерах. Не забываем мы и о самых маленьких. Для этого подключаем к профилактической работе родильные дома и перинатальные центры.



— Буквально несколько месяцев остается до юбилея юиловского движения, которому в марте будущего года исполнится 50 лет. Как столичная Госавтоинспекция готовится к этому событию? И вообще, как развивается юиловское движение в столице?

— Прежде всего, хочу напомнить о событии, которое произошло в Калуге, где было принято решение о придании юиловскому движению официального

статуса. Добивались этого довольно долго, и, наконец, это свершилось. Со своей стороны хочу сказать, что мы очень активно работаем с педагогическими коллективами. Буквально две недели назад (наш разговор состоялся в один из первых дней декабря — прим. авт.) у нас проходил семинар-совещание, организованный Департаментом образования, где в том числе отдельным блоком была представлена тематика ЮИД. Эта сфера работы всегда воспринимается очень позитивно, потому что это помогает спасать жизни наших детей. А спасенные жизни детишек — это всегда отложенный эффект, который проецируется на многие десятилетия и сотни людей в будущих поколениях.

Сейчас мы прорабатываем вопрос, чтобы ребята, которые участвуют в этом движении, могли в приоритетном порядке получать право обучаться в автошколах в рамках гранта, о котором мы говорили выше. Тем самым у ребят появится дополнительная возможность за свой труд в области безопасности дорожного движения бесплатно пройти обучение и фактически получить востребованную профессию.

В целом я считаю, что вектор развития нами выбран правильно. Все эти меры позволяют нам в будущем в разы увеличить положительный эффект от мероприятий, и тем самым мы достигнем еще более высоких показателей в том, что касается сохранения детских жизней на дорогах.



Команда ЮИД г. Москвы стала вторым призером «Безопасного колеса — 2022»

“

Главное мое желание простое: прежде всего, чтобы ни один ребенок не пострадал на дорогах. Я желаю, чтобы дороги у нас были безопасными. Если движение будет именно в этом направлении, то это позволит нам достичь тех целей, которые нам ставит в том числе и национальный проект «Безопасные качественные дороги».

— Александр Игоревич, спасибо за интересный разговор. Скоро Новый год, и на протяжении довольно долгого времени в «STOP-газете» была рубрика, в которой руководители госавтоинспекций регионов делились своими мечтами и желаниями на предстоящий год. Если позволите, в завершение нашей беседы поделитесь, о чем мечтает генерал Александр Игоревич Быков, начальник Госавтоинспекции Москвы, и какое желание загадает Александр Быков, обычный человек, сын, отец, муж?

— Это желание простое: прежде всего, чтобы ни один ребенок не пострадал на дорогах. Ведь несмотря на определенную положительную динамику, дети продолжают гибнуть. Я желаю, чтобы дороги у нас были безопасными, и тот научно-технический прогресс, который, как я говорил, нам не остановить, позволял всегда держать на первом плане безопасность дорожного движения, а уже потом рассматривать эти устройства как средство мобильности,

передвижения и доставки грузов. Если движение будет именно в этом направлении, то это позволит нам достичь тех целей, которые ставит в том числе и национальный проект.

А про житейское? Достать коньки, покататься на катке, погонять на лыжах, когда будет свободная минутка, подрифтовать на закрытой территории, там, где это безопасно. Вот такие маленькие зимние радости. Постараюсь их не упустить.

Беседовала А. СУРАЖЕВСКАЯ



Спорт — важная часть службы. На фото — хоккейная и футбольная команды Госавтоинспекции Москвы