

## Среди водителей свирепствует не знающая границ эпидемия

Текст: Керли Талло, Моника Келле, Департамент шоссежных дорог

Иллюстрация: Департамент шоссежных дорог

**«Купи домой чего-нибудь вкусенького», «Когда ты будешь в офисе?», «Ты уже прочитала мое письмо?» – эти повседневные фразы при общении по мобильному телефону каждый день приводят в Эстонии к 2,1 дорожных происшествий. Почему? Потому что разговор состоялся не в то время и не в том месте.**

В 2015 году Департамент шоссежных дорог запустил кампанию «Если ты за рулем, то управляй», чтобы рассказать о том, какую опасность представляют собой посторонние занятия за рулем, т.е. все то, что отвлекает внимание водителя от его основного дела. В Эстонии телефоном за рулем пользуется целый 71% водителей, из них 97% отвечают на звонки. Но это далеко не всё: по данным опроса, водители также набирают в водовороте дорожного движения текстовые сообщения, сидят в социальных сетях и пользуются смарт-устройством для фотосъемки и видеозаписи.

«Легковой автомобиль, водитель которого пользовался за рулем телефоном, врезался в грузовик», «Причиной тяжкого дорожного происшествия стал поиск под сиденьем упавшего мобильного телефона», «Отец семейства погиб в цепной аварии, инициатор которой набирал номер на мобильном телефоне». В СМИ можно часто встретить истории, в которых из-за безответственного поведения получает увечья или гибнет невиновный участник движения или же сам водитель, который рисковал, занимаясь чем-то посторонним. Эти публикации – лишь верхушка айсберга статистики. При обычных мелких авариях скорее правилом, чем исключением, является признание водителя в том, что происшествие случилось из-за того, что он читал онлайн-новости или лайкал котиков. Из составленного и для ВОЗ, и для Европейской комиссии рапорта видно, что сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях, при которых пользовались мобильными телефонами, в мире особенно не распространен, он осуществляется недостаточно систематически, и соответствующие оценки даются в незначительном числе случаев. Еще меньше сведений имеется о тех случаях, причиной которых стали другие посторонние занятия за рулем – еда, курение, нанесение косметики, настройка бортового компьютера – которые по опасности рассеивания внимания сопоставимы с использованием мобильным телефоном.

Статистика, впрочем, отмечает, что в Швеции пользование за рулем мобильным телефоном каждый год приводит к смерти 10-20 человек. В Голландии пришли к заключению, что, предотвратив вышеуказанные действия, можно было бы избежать гибели или травм 600 человек. В Соединенных Штатах Америки в ДТП, вызванных посторонними занятиями за рулем, ежегодно гибнет больше людей, чем погибло при террористических атаках 9/11.

## **Неужели водитель с телефоном так же опасен, как пьяный?**

Совершая свои повседневные привычные действия, люди не осознают, что эти их действия могут привести к трагическим последствиям. После представления новой темы по безопасности дорожного движения стали поступать комментарии типа «псевдопроблема», «опять новые правила», «запретим тогда уж всё». При этом лишь один набор телефонного номера означает, что как минимум в течение пяти секунд глаза водителя не следят за движением и машина «вслепую» проезжает на скорости потока шоссе несколько сотен метров, а то и больше.

Говорят, человек становится мастером в каком-либо деле после 10 000 часов труда. Нужно столько же времени или вдвое больше, чтобы отучиться от дурной привычки? Во всяком случае, Эстонская национальная программа безопасности дорожного движения рассматривает проблему рассеивающих внимание занятий в качестве своего приоритета на ближайшие годы. И статья 33 Закона о дорожном движении запрещает действия, которые могут мешать управлению или восприятию дорожных условий, в том числе пользоваться телефоном без устройства, оставляющего руки свободными, а также держать телефон в руках во время движения транспортного средства. Но изменения в поведении на дороге начнутся прежде всего в том случае, если посторонние занятия станут порицать широкая общественность.

Да что может случиться с водителем или машиной, если по дороге набрать одно сообщение или провести телеконференцию? Департамент шоссейных дорог привлек автошколы, предложив при обучении водителей предоставлять возможность практически испытать на симуляторе, какое влияние на безопасность движения оказывают поиски телефона в сумке, набор текстового сообщения и открывание бутылки с водой. И что в итоге? Практически ни один из испытуемых не смог справиться с задачей – скорость движения падала, машина постоянно выезжала на встречную полосу, а кроме того, не удалось избежать столкновения с такими неожиданными препятствиями, как выскочивший на дорогу лось или остановившийся для замены колеса автомобиль.

Пользование мобильным телефоном во время управления автомобилем мешает водителю одновременно на мануальном, зрительном, слуховом уровнях и уровне восприятия. Чтобы набрать номер, нужно убрать с руля хотя бы одну руку, требуется зрительное подтверждение, что набирается правильный контакт, во время разговора человек занят тем, что слушает, а его восприятие сосредоточено на диалоге. Так и получается, что машина едет словно бы на автопилоте.

Коллеги по ту и по эту сторону океана, которые многие годы пристально изучают данную тему, буквально кричат о том, что болтуны по мобильному телефону за рулем – ничуть не меньшая проблема, чем управляющие автомобилем пьяные или наркоманы. В Канаде пришли к заключению, что отправлять во время езды сообщения может быть даже опаснее, чем управлять автомобилем под действием конопли. В частности, отправка сообщений замедляет скорость реакции водителя на 35%, тогда как конопля на 21%. Из составленного для Европейской комиссии компанией Jeanne Breen Consulting

обзора видно, что во время разговора по телефону скорость реакции водителя на 30% ниже, чем при управлении автомобилем в состоянии алкогольного опьянения (при уровне алкоголя в крови 80 мг / 100 мл) и на 50% ниже, чем в нормальных условиях вождения. Большинство людей никогда бы не сели за руль пьяными, но отчего же ответ на звонок мобильного телефона не вызывает никакого чувства опасности?

### **В чем корни проблемы?**

Эстонские водители подсознательно чувствуют опасность рассеивающих внимание занятий и очень хорошо могут сформулировать, почему они, несмотря на это, рискуют своей жизнью. Из их ответов видно, что корень зла кроется не только в развитии смарт-устройств, в популярности Фейсбука или в ощущении безнаказанности, причина шире – в общественном психологическом давлении. Целых 73% водителей могли бы полностью отказаться от пользования мобильным телефоном за рулем. И пассажиры настроены всё более критически: 77% населения хотели бы, чтобы водитель во время езды сосредоточился на дороге и не разговаривал по телефону. Причина, по которой ответственный на словах водитель не настолько же ответственен в своих делах, кроется в давлении, направленном на 100-процентную доступность, и в отрицательных эмоциях при пропущенном звонке. Отсюда призыв как к работодателям, так и к членам семьи: подумать, прежде чем набирать номер, в особенности если вам известно, что человек находится за рулем; подумать, так ли уж необходим этот звонок. Можно ли его отложить? Зачем оказывать на водителя двустороннее давление, выражающееся в необходимости постоянной доступности (по работе) и в незаконном использовании телефона за рулем? Поездка из одного конца Эстонии в другой занимает в среднем пять часов, и ее стоит спланировать с остановками. Что такого важного может случиться за это время?

К многозадачности подталкивает и общая экономическая среда. Нацеленность на рост эффективности, необходимость справляться при все меньшем числе людей, при все меньших зарплатах оказывает влияние и на безопасность движения. Водитель автобуса, который должен вызвать по телефону для пассажира такси, или водитель фургона, в рабочие обязанности которого входит оперативно получать указания от менеджера по работе с клиентами, – это лучшие примеры того, как физическое управление автомобилем отходит на второй план на фоне дополнительных обязанностей. Данные опросов также показывают, что водители с большим «пробегом» пользуются телефонами чаще других и именно в связи с разговорами по работе. Совместный рапорт ВОЗ и Национального управления безопасностью движения на трассах США (NHTSA) в качестве одного из решений указывает на выработку телефонной политики, которая однозначно и четко регулировала бы использование работниками мобильных телефонов во время езды.

Решений и наработок для того, чтобы положить конец разрастанию проблемы, – множество. В Канаде при плановом осмотре у семейного врача рекомендовано рассказывать пациентам и о рисках рассеивания внимания. Здесь полагают, что это должно быть так же элементарно, как обратить внимание на сердечно-сосудистые

заболевания, диабет или отказ от курения. В США обладатель первичных водительских прав не может получить постоянные права, если он, будучи «кленовым листком», попался на использовании мобильного телефоном; то же самое относится к водителям школьных автобусов.

Возможность отказаться от болтовни по мобильному телефону во время управления автомобилем видят и в различных технологических решениях, в особенности в мобильных приложениях. AT&T Drive Mode – как раз одно из них, оно помогает водителям с телефонной зависимостью. Программа автоматически включается при скорости от 25 км/ч, отключает звук уведомления о поступивших сообщениях и шлет отправителю ответ, что человек находится за рулем.

К счастью, есть немало людей, которые считают, что преподавание с раннего возраста правил дорожного движения, компетентное обучение в автошколах, регулярный полицейский контроль, кампании и информирование смогут развернуть ситуацию в правильное русло. 5 апреля Департамент шоссежных дорог, чтобы привлечь к проблеме внимание, в рамках кампании «Если ты за рулем, то управляй» проводит День без мобильного телефона.

Попробуйте не набрать один номер и не ответить на один звонок! Что случится? Ничего. Семье вы всё равно принесете из магазина большую шоколадку, начальство в курсе, что вы будете в офисе после курсов, а электронное письмо было не настолько срочным, чтобы на него надо было ответить немедленно.

«Приведенные в статье факты основаны на результатах проведенного компанией Tuguringud AS опроса «Невнимательность и риск для безопасности движения», а также на рапортах, подготовленных фирмой Jeanne Breen Consulting для ВОЗ и NHTSA.