

Дополнительные меры профилактики безопасного поведения детей и подростков на улицах и автомобильных дорогах



Д. С. Горбатенко,
канд. экон. наук,
доцент кафедры
«Системный анализ
и управление» Московского
авиационного института
(национального
исследовательского
университета) (МАИ)

Содержание общего образования всегда должно быть привязано к приоритету безопасности жизнедеятельности человека. Между тем отмечается констатация того факта, что одной из причин дорожно-транспортных происшествий является низкая культура участников дорожного движения, их недисциплинированность.

Общество справедливо настаивает на необходимости высокой дисциплины на автодорогах, требует от участников дорожного движения неукоснительного соблюдения правил дорожного движения (ПДД). Но, к сожалению, достичь ожидаемого эффекта не получается. Одной из причин этого является тот факт, что в процессе формирования общей культуры дорожного движения обучение не ведется в тесной взаимосвязи с воспитанием.

Совокупность поступков и действий, образ жизни называются «поведением», а предупреждение опасности, условия, при которых не угрожает опасность, именуются «безопасностью». Совокупность поступков и действий человека, участника дорожного движения, при которых не угрожает опасность ему самому и окружающим, можно назвать безопасным поведением участника движения.

Формирование такого поведения, или воспитание — это систематическое

воздействие общества и государства на жизнедеятельность участников движения [1], выраженное в принятии мер по обеспечению соблюдения нормативных требований как участниками дорожного движения, так и организациями, участвующими в реконструкции, содержании и обустройстве дорог, организации движения.

Одним из важнейших направлений воспитания участников дорожного движения является обучение и воспитание детей, поскольку именно в детстве закладываются общие основы сознательного отношения к безопасному поведению, включая поведение на автомобильной дороге.

Анализ аварийности с участием детей и подростков

За последние пять лет, в частности, на территории Московской обл., дорожно-транспортные происшествия (ДТП) с участием детей в возрасте до 16 лет составили 12 % от общей аварийности.

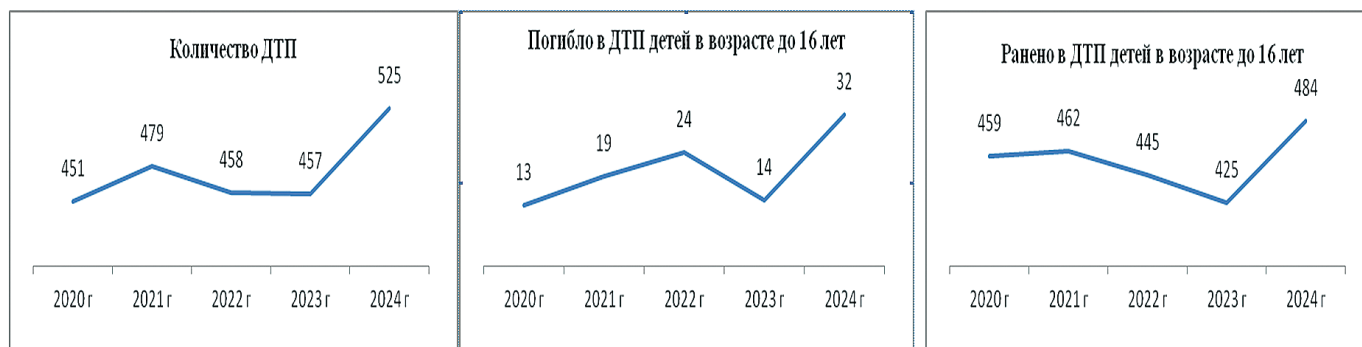


Рис. 1. Динамика показателей аварийности с участием детей в возрасте до 16 лет за 2020–2024 гг.

При этом число погибших детей достигло 3% от числа всех погибших в ДТП, а раненных — 10% (рис. 1)¹.

Среди детей-участников ДТП 42% составили пассивные участники движения, выступавшие в качестве пассажиров транспортных средств (ТС), а остальные 58% являлись активными участниками — пешеходами, велосипедистами и водителями ТС. Распределение аварийности с участием детей, активных участников движения, по видам ДТП представлено на рис. 2.

Среди детей, активных участников движения, за рассматриваемый период 45% нарушали ПДД, что приводило к дорожно-транспортным происшествиям. Почти все ДТП происходили на улицах населенных пунктов. Долевое распределение несовершеннолетних активных участников ДТП, нарушивших ПДД, по возрастам представлено на рис. 3. Как видно из рисунка, 64% участников движения являлись подростками в возрасте от 11 до 16 лет.

Среди активных детей дошкольного и младшего школьного возраста самыми распространенными нарушениями ПДД, приведшими к ДТП, являлись неожиданный выход на проезжую часть из-за деревьев, кустов и транспортных средств (43%) и переход проезжей части вне пешеходного перехода, в неустановленном месте и на запрещающий сигнал регулирования (37%). Только 0,5% детей находились без сопровождения взрослых. При этом 90% детей являлись гражданами России, среди них 85% детей находились на регистрационном учете в Московской обл.

46% дорожно-транспортных происшествий по вине детей дошкольного и младшего школьного возраста происходило в послеурочное время (с 14:30 до 18:00), 36% — после 18:00, 17% — в урочное время (с 08:30 до 14:30). Почти все ДТП случились при ясной погоде, в светлое время суток, при сухом состоянии проезжей части.

Чаще всего ДТП происходили во внутримежевых территориях (35%), на перекрестках или выездах с прилегающих территорий (24%) и на пешеходных переходах (19%). В среднем в 15% ДТП вблизи располагались объекты торговли, спортивные и развлекательные заведения, школы и иные образовательные учреждения.

¹ Статистические данные о дорожно-транспортной аварийности на территории Московской области за 2020–24 гг. М.: УГИБДД ГУ МВД России по Московской области, 2020–24.

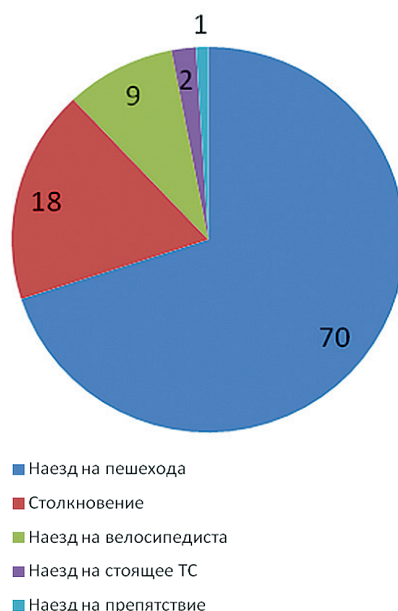


Рис. 2. Структура аварийности с участием несовершеннолетних активных участников дорожного движения, %

В 70% ДТП не зафиксированы какие-либо недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дорог, а в остальных случаях самыми распространенными недостатками являлись отсутствие или плохая различимость горизонтальной дорожной разметки (50%) и неправильное применение или отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (25%).

Среди активных подростков, нарушивших ПДД, приведших к ДТП, самой распространенной категорией являлись водители (в среднем 45%). Они управляли как средствами индивидуальной мобильности, так и транспортными средствами, для управления которыми требовалось водительское удостоверение, которого они не имели (в 70% случаев). Даже отмечались разовые случаи фиксации у них алкогольного или наркотического опьянения. 35% активных подростков, нарушивших ПДД, являлись пешеходами, 18% — велосипедистами.

Среди подростков-водителей самыми распространенными нарушениями ПДД являлись нарушения правил обгона, перестроения, проезда пешеходных переходов, расположения ТС на проезжей части (42%), несоответствие скорости конкретным условиям движения (37%), несоблюдение очередности проезда, бокового интервала (30%) и выезд на полосу встречного движения (14%).

Среди пешеходов самыми распространенными нарушениями ПДД явля-



Рис. 3. Распределение активных несовершеннолетних участников ДТП, нарушивших ПДД, по возрасту

лись переход в неустановленном месте и вне пешеходного перехода (50%), неподчинение сигналам регулирования (30%) и неожиданный выход на проезжую часть из-за ТС, сооружений, деревьев (15%).

Среди активных подростков, нарушивших ПДД, 80% — представители мужского пола; за редким исключением все — учащиеся общеобразовательных учреждений; почти все граждане РФ, из них 82% — жители Московской обл., 15% — москвичи.

Местами дорожно-транспортных происшествий в 40% случаев являлись перегоны, в 30% — перекрестки и выезды с прилегающих территорий, в 20% — пешеходные переходы, в 10% — внутримежевые территории. В 17% случаев вблизи места ДТП располагались объекты торговли и прочие места массового притяжения людей и транспорта, в 16% — остановки общественного транспорта, в 15% — пешеходные переходы.

В 52% случаев в местах ДТП не зафиксированы какие-либо недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дорог, а в остальных 48% самыми распространенными недостатками являлись отсутствие, неправильное применение, плохая различимость дорожных знаков (50%), плохая различимость дорожной разметки (35%), отсутствие тротуаров и пешеходных ограждений (25%) и недостатки зимнего содержания (20%). Сужение проезжей части из-за припаркованного автотранспорта фиксировалось в 12% случаев.

В 85% ДТП произошли при сухом состоянии проезжей части, в 80% — при ясной погоде, в 70% — в светлое время суток, в 30% — в темное время при включенном освещении. Практически во всех местах ДТП разделительная полоса отсутствовала. В 45% ДТП по вине подростков происходило в свободное время (после 18:00), в 40% — после уроков, в 15% — в урочное время. Сезонность аварийности по вине детей и подрост-

ков аналогична показателям общей дорожно-транспортной аварийности¹.

Также следует отметить следующие последствия участия несовершеннолетних в ДТП:

- за пять лет один нарушивший ПДД подросток, сам при этом в ДТП не пострадавший, поспособствовал ранению в среднем 1,05 взрослых и 0,7 детей;
- один нарушивший ПДД подросток, получивший в ДТП ранения, поспособствовал гибели в среднем 0,1 взрослых человека и ранению 0,15 взрослых и 0,12 детей;
- один нарушивший ПДД подросток, погибший в ДТП, поспособствовал ранению 0,17 взрослых человек.

Предложения по решению проблемы

Проведенный анализ структуры аварийности как с участием, так и по вине детей и подростков в возрасте до 16 лет в отличие от стандартных аналитических отчетов Госавтоинспекции МВД России позволил сформулировать основные характеристики детской и подростковой дорожно-транспортной аварийности и выявить в них основные болевые точки, которые и требуют дополнительной профилактической работы:

1. Возникновение ДТП, в котором пострадали дети-пассажиры, является исключительно на совести водителя ТС, в котором находились дети, и внешних сил (других участников дорожного движения, недостатков транспортно-эксплуатационного состояния автодороги и т. п.). Поэтому какое-либо усиление или углубление воспитательной работы среди детей при нахождении их в качестве пассажира ТС нецелесообразно.

2. Дети дошкольного и младшего школьного возраста зачастую становятся заложниками нарушений ПДД, поскольку находятся под руководством взрослого человека, который сам нарушает правила. Такое поведение взрослых вряд ли будет способствовать формированию транспортной культуры у ребенка. Самый важный фактор воспитания для ребенка — это поведение родителей. Поэтому от соблюдения ими ПДД будет зависеть будет ли ребенок соблюдать их самостоятельно. Чтобы дети соблюдали ПДД, родители и другие взрослые, сопровождающие детей, сами должны неукоснительно их соблюдать.

3. Подростки в возрасте от 11 до 16 лет, уже знающие хотя бы в общих чертах ПДД, в силу легкомысленности, подростковой бравады, театральной демонстрации своего мужества, безразличного отношения к возможным последствиям ДТП и, пользуясь безнаказанностью, часто пренебрегают выполнением соответствующих требований, что приводит к трагичным последствиям.

Сформулированные основные характеристики детской дорожно-транспортной аварийности на территории Московской обл. позволили сделать вывод о том, что именно в отношении подростков в возрасте от 11 до 16 лет возникает необходимость применения дополнительных мер воспитания культуры дорожного движения. При этом правила безопасности на дороге детям необходимо именно внушать, а не просто с ними знакомить.

В настоящее время профилактика детской аварийности в основном сводится только к обучению, которое включает в себя [2]:

- учебный процесс (проведение занятий и бесед с обучающимися, изучение ПДД, проведение учебных экскурсий, показ учебных видеофильмов и кинофрагментов, использование учебных компьютерных программ);
- внеурочную деятельность (проведение тематических классных часов и бесед инспекторов Госавтоинспекции, участие в мероприятиях по ПДД и безопасности дорожного движения (БДД), обсуждение с учащимися конкретных примеров ДТП с участием несовершеннолетних, проведение бесед с нарушителями ПДД, ведение журнала проведения инструктажей перед выходами в общественные места, создание и работа отрядов юных инспекторов движения);
- информационное и материально-техническое обеспечение (программы, справочная и методическая литература, оформление и размещение стендов по БДД, планов-схем безопасного подхода к образовательному учреждению, кабинетов и уголков по БДД, наличие индивидуальных схем у учащихся, инструктажи);
- работа с родителями (обсуждение вопросов БДД на родительских собраниях и заседаниях родительского комитета, проведение бесед с родителями по сообщениям о ДТП и нарушениям ПДД несовершеннолетними).

Между тем отсутствуют мероприятия воспитательные, принуждающие под-

ростка к выполнению требований ПДД. За нарушения подростки освобождаются от уголовной или административной ответственности. Административные наказания родителей, которые являются гражданскими ответчиками и несут материальную ответственность за ущерб, причиненный преступными деяниями своего ребенка, редко формируют у подростка чувство ответственности. Также важно не забывать, что подростки используют для движения непринадлежавшие им ТС, что также говорит об отсутствии у них понимания своей ответственности. Все это не способствует воспитанию законопослушных участников дорожного движения.

Следует говорить о необходимости совместного воздействия государства и общества на подростков-участников дорожного движения с целью формирования общественно значимых стереотипов дорожной культуры и повышения правосознания. Необходима разработка и претворение в жизнь действенных мер воздействия на подрастающую личность участника дорожного движения.

Поэтому проведенный анализ статистических данных и изучение существующей практики работы по профилактике детской дорожно-транспортной аварийности позволили сделать вывод о необходимости дополнительных воспитательных мер безопасного участия в дорожном движении среди подростков. В качестве таких дополнительных мер предлагается активно применять принудительные меры воспитательного воздействия.

Речь идет о внедрении механизма ответственности за нарушение ПДД подростками в виде выполнения определенных хозяйственных работ на территории учебного заведения (или на других территориях). После фиксации факта нарушения подростком ПДД, он будет обязан отработать определенное количество часов (в зависимости от последствий нарушения ПДД) хозяйственных работ по усмотрению администрации учебного заведения. Также видится разумным снижение результатов единого государственного экзамена в случае частого нарушения учащимся ПДД, особенно, если это приводило к ДТП с серьезными последствиями. Рейтинг учебных заведений должен понижаться в случаях нарушений ПДД, допущенных их учащимися.

Данные меры должны привести к следующему:

- подросток, получая информацию о правилах (нормах) безопасного пове-

¹ Статистические данные о дорожно-транспортной аварийности на территории Московской области за 2020–24 гг. М.: УГИБДД ГУ МВД России по Московской области, 2020–24.

дения на дороге, будет осознавать личную ответственность за нарушение этих правил;

- подросток подойдет более подготовленным к совершеннолетию, когда ответственность будет гораздо серьезнее.

Конечно, это только предложение и для его внедрения в практику необходимо совместное рассмотрение, обсуждение, одобрение и решение органов управления образованием, учебных заведений, Госавтоинспекции, и, самое главное, родительской общественности. Возможно, потребуется законодательная инициатива.

Тем не менее принудительная составляющая процесса воспитания транспортной культуры очень важна. Проведенные для Московской обл. исследования [3, 4] показали, что символические временные поражения в правах водителя, нарушившего ПДД, являются очень эффективным средством профилактики БДД и способны предотвращать до 35 % ДТП, а в сочетании с повышением размера ответственности и до 55 %.

В качестве дополнительных мер профилактики детского дорожно-транспортного травматизма предлагаются: минимизация времени возможного самостоятельного нахождения детей на (вблизи) проезжей части; усиление ответственности за нарушение ПДД лицам, которые нарушали ПДД, сопровождая ребенка; применение принудительных мер воспитательного воздействия к подросткам.

Заключение

Достижение положительных и долгосрочных эффектов в организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма возможно только на основе комплексного подхода, сочетающего обучение и воспитание транспортной культуры у подростков.

Проблема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма объединяет Госавтоинспекцию, органы образования и родительскую общественность в единую систему. Каждая из этих структур пытается решить проблему своими методами, но эффективность будет только в результате совместного сотрудничества. ■

Источники

1. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. М.: Транспорт, 2008. 106 с.
2. Вашкевич А. В., Толочко Е. И., Исхаков М. М. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта», 2012. 201 с.
3. Кузнецов В. В., Горбатенко Д. С., Поршанников О. М. Адекватность применения методики математического моделирования в целях разработки программ, направленных на повышение уровня безопасности движения на региональных автодорогах на территории Московской области // Вестник Воронежского института МВД России. 2018. № 4. С. 64–70.
4. Кузнецов В. В., Горбатенко Д. С., Поршанников О. М. Математическое моделирование как основа разработки программ мероприятий по повышению безопасности движения на улично-дорожной сети. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2019. № 18. С. 110–114.



Общероссийская общественная организация РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА

Академия включает
48 РЕГИОНАЛЬНЫХ ОТДЕЛЕНИЙ

ДАТА ОСНОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ
ТРАНСПОРТА:

26 июня 1991 года



Президент Академии:

**А.Т.Н.
АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ МИШАРИН**

СОСТАВ АКАДЕМИИ В 2023 ГОДУ

> 680 УЧЕНЫХ-ТРАНСПОРТНИКОВ:

170 ДОКТОРОВ НАУК

510 КАНДИДАТОВ НАУК

260 ПОЧЕТНЫХ ЧЛЕНОВ РАТ

