

# СОЦИАЛЬНЫЕ И ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ аспекты статистики дорожно- транспортных происшествий

**Алла Васильевна Вашкевич,**

*доцент Санкт-Петербургского университета МВД России,  
кандидат педагогических наук*

**Предметом социологических исследований всё чаще становится безопасность дорожного движения, поскольку как социальный феномен она включает растущий уровень дорожно-транспортного травматизма, который характерен не только для Российской Федерации, но и большинства стран мира.**

## Травматизм на дорогах

Статистический показатель доли смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) за 2015 год в мире, отражённый в материалах доклада Всемирной организации здравоохранения (далее — ВОЗ), свидетельствует о том, что среди погибших: 4% — велосипедисты, 22% — пешеходы, 23% — мотоциклисты, 31% — пассажиры транспортных средств, 21% отнесён к прочим участникам дорожного движения. В отчётах ВОЗ прогнозируется возможное снижение смертности в результате ДТП к 2020 году. Это подтверждается усилиями, по повышению безопасности дорожного движения, предпринимаемыми правительствами ряда развитых западных стран. На протяжении последних трёх лет они привели к стагнации уровня смертности в результате ДТП с участием пешеходов на территории США (22%), несмотря на рост численности и уровня моторизации населения<sup>1</sup>.

Определяя значимость безопасности дорожного движения в современном обществе, следует отметить разноплановость подходов к этому вопросу. Междисциплинарность определяет уровень разработанности вопроса и степень сформированности исследовательских понятий.

Дорожное движение — это комплекс инфраструктурных объектов, задействованных в перемещении людей и грузов с использованием транспортных средств. Такое понимание определяет объективные условия рассматриваемого объекта. Понимание безопасности изначально определяет признаки социальности, а соответственно может рассматриваться как с точки зрения социально-психологического, так и социально-педагогического подходов.

Следует отметить масштабность проблемы и интерес к ней во всём мире.

<sup>1</sup> Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г. Электронный ресурс: <http://www.euro.who.int/ru/publications/abstracts/european-facts-and-the-global-status-report-on-road-safety-2015>

Стимулированию безопасного поведения пользователей дорог и уменьшению числа ДТП, травматизма и смертности способствуют законы в области безопасности дорожного движения. За последние три года в 17 странах (с населением 409 миллионов человек) достигнут прогресс в области законотворчества. Активно вносятся поправки в законы, имеющие отношение к одному или нескольким факторам риска, для обеспечения их соответствия наилучшей практике. В то же время наибольшие положительные изменения в поведении пользователей дорог происходят в том случае, если законы в области безопасности движения опираются на надёжное и устойчивое обеспечение соблюдения и общественную осведомлённость.

В сентябре 2015 года главы государств, собравшиеся на Генеральной Ассамблее Организации Объединённых Наций, приняли исторический документ «Цели в области устойчивого развития» (ЦУР). Одна из новых задач в рамках ЦУР — сокращение вдвое к 2020 году количества смертельных исходов и травм в результате ДТП. Включение настолько амбициозной задачи по сокращению смертности в результате ДТП — важный шаг на пути повышения безопасности дорожного движения. Это свидетельствует о растущем признании огромных потерь в результате дорожно-транспортного травматизма. ДТП служат одной из ведущих причин смерти в глобальных масштабах и основной причиной смерти среди людей в возрасте 15–29 лет. Показатели смертности от дорожно-транспортных травм значительно различаются между различными странами, при этом в странах с низким и средним доходом они вдвое выше, чем в странах с высоким доходом.

Половина всех случаев смерти на дорогах мира происходит среди наименее защищённых пользователей дорог — мотоциклистов (23%), пешеходов (22%) и велосипедистов (4%). Однако вероятность смерти на дорогах в качестве мотоциклиста, велосипедиста

или пешехода варьируется по регионам: в Африканском регионе на пешеходов и велосипедистов приходится самая высокая доля случаев смерти — 43% — из всех случаев смерти в результате ДТП, в то время как в регионе Юго-Восточной Азии эти показатели относительно низкие. Это отчасти отражает уровень мер безопасности, введённых для защиты разных пользователей дорог, и преобладающие формы передвижения в разных регионах<sup>2</sup>.

Опыт многих стран показывает, что уровень обеспечения безопасности участников дорожного движения напрямую зависит от культурных навыков как пользователей дорог, так и людей, наделённых полномочиями по организации безопасного дорожного движения, а также отвечающих за нормотворчество в этой области<sup>3</sup>.

Европейское бюро Всемирной организации здравоохранения десятилетие назад приняло ряд рекомендаций, направленных на снижение ДТП. Одна из приоритетных — введение специальных программ обучения по безопасности дорожного движения для школьников. Одновременно с принятием рекомендаций в инструкциях министерства школ Чехии появилась сентенция, что каждый школьник обязан осознавать ответственность за безопасность дорожного движения, знать Правила дорожного движения и выполнять их требования. В это же время Министерство образования Эстонии распространило брошюру «О воспитании участника дорожного движения в основной школе».

<sup>2</sup> Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г. Электронный ресурс: <http://www.euro.who.int/ru/publications/abstracts/european-facts-and-the-global-status-report-on-road-safety-2015>

<sup>3</sup> Толочко Е.И. Культура безопасного поведения на дорогах как многоаспектная социально-педагогическая проблема // ЧНО. — 2015. — № 1 (42). — С. 173–179.

### Взаимодействие ребёнка с автомобильным движением

Для ребёнка существуют три основные сферы, где он может непосредственно взаимодействовать с автомобильным движением. Это прогулки со взрослыми вдоль оживлённых магистралей, переход проезжей части дороги и игра со сверстниками вблизи дорог. Ребёнок по-разному реагирует на различные ситуации, вырабатывая собственную манеру поведения в соответствии с его психо-физиологическими особенностями. Ответственность за формирование правильных навыков ложится на самых близких людей — родителей. В Германии у каждого светофора установлена специальная табличка с изображением родителей, держащих малыша за руку и переходящих проезжую часть на зелёный сигнал светофора. «Служите примером своему ребёнку» — такой призыв начертан на этой табличке.

Япония в своё время пережила всплеск детского дорожно-транспортного травматизма, в связи с чем была вынуждена предпринять срочные меры по стабилизации положения в этой сфере. С 1972 года в Японии начата кампания за учреждение детских клубов безопасности движения во всех городах и селах, которых насчитывается более 12 тысяч. Этот опыт был перенят из Англии, где такие «Тафти-Клубы» появились в 1961 году при Королевском обществе борьбы с аварийностью для обучения детей правилам движения. Клубы являются общественной организацией, и вся работа в них нацелена на групповое обучение детей как равных представителей «пешеходного сообщества», не выделяя каждого отдельного ребёнка.

Швеция с конца 1990-х годов придерживается политики дорожно-транспортной безопасности «Вижн Зеро», основанной на четырёх элементах: этике, ответственности, философии безопасности и создании механизмов перемен. В настоящее время можно сказать, что Швеция — самая безопасная страна мира в отношении дорожного движения. «Показатель в Швеции в 8,6 раз ниже, чем в стране с наиболее высоким показателем (Казахстан). Если бы каждой из стран удалось добиться уровня безопасности дорожно-

го движения, аналогичного Швеции, более 59 000 жизней были бы спасены ежегодно»<sup>4</sup>.

Подобное сокращение стало возможным благодаря настойчивым усилиям, предпринимаемым правительством Швеции на протяжении более 50 лет, а также применению системного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения. Тем не менее достижение заявленной в числе ЦУР цели вдвое сократить дорожно-транспортную смертность к 2020 году окажется невыполнимой, если не будет более активно проявлена политическая воля к решению проблемы. Для этого необходимо системное и скоординированное участие в этом проекте институтов гражданского общества.

В настоящее время международную передовую практику составляют несколько основных критериев в отношении поведенческих факторов риска. К ним относятся: скорость, вождение в состоянии алкогольного опьянения, мотоциклетные шлемы, ремни безопасности, детские удерживающие устройства.

В то же время для решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации необходима прежде всего активная позиция государства при поддержке заинтересованных в её решении социальных партнёров. Наше государство проявляет политическую волю, участвуя в реализации целевых программ, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Эти программы имеют государственный, национальный, региональный, муниципальный статус, что предусматривает постоянный мониторинг состояния проблемы финансирования принятых программ. Россия нацелена

<sup>4</sup> Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г. Электронный ресурс: <http://www.euro.who.int/ru/publications/abstracts/european-facts-and-the-global-status-report-on-road-safety-2015>

на решение проблемы дорожно-транспортного травматизма с 90-х годов прошлого века. В период с 1992 года Правительством РФ принято пять Федеральных Целевых программ по повышению безопасности дорожного движения, каждая из которых имела целевые индикаторы. Внесение изменений в законодательство в отношении пяти ключевых факторов риска для безопасности дорожного движения приносит результаты, как и в других странах.

Кроме того, обеспечение безопасности дорожного движения — составная часть задач обеспечения личной безопасности граждан Российской Федерации, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия устойчивому развитию.

### Что показывают исследования?

Интересны результаты проведённого автором социологического опроса студентов Санкт-Петербургского филиала Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики». В процессе исследования опрошено 103 респондента в возрасте 16–27 лет, 48% из которых — мужчины, 52% — женщины; 6,8% из них — водители (7 человек), 11,7% — пассажиры (12 человек), 60,2% — пешеходы (62 человека), а 21,4% (22 человека) принадлежат к каждой из категорий.

Большинство респондентов (59,2%) признают уровень обеспечения безопасности на дорогах удовлетворительным, 24,3% ответили, что уровень безопасности хороший, примерно 1/7 респондентов считает обеспечение безопасности на дорогах плохим (13,6%), и только 1/33-я часть признают ОБДД отличным (2,9%)

Исследование показало, что по шкале от 0 до 5 — только 1,9% (2 человека) из числа респондентов оценивают готовность общества к участию в формировании безопасной

среды на дорогах России равной 0; 7,8% (8 человек) — равной 1; 15,5% (16 человек) — равной 2; 43,7% (45 человек) — равной 3; 19,4% (20 человек) — равной 4 и 11,7% (12 человек) — равной 5.

Таким образом, общество находится на верном пути к осознанию важности существующей проблемы и субъектам профилактики дорожно-транспортного травматизма необходимо больше уделить внимания молодёжи для привлечения к решению проблемы безопасности дорожного движения.

В то же время основное количество респондентов считает важным обеспечение безопасности детей на дороге (78,6%; 81 человек), что составляет 4/5 опрошенных по шкале от 0 до 5, около 1/10 оценили её важность на 4 (9,7%; 10 человек).

Лишь немногие посчитали эту проблему не первостепенной. Этот говорит о том, что респонденты не ощущают угрозу от дорожно-транспортного трафика как реальную.

Результаты социологического опроса говорят об отсутствии ясных убеждений, незрелости, бесформенности взглядов целевой аудитории. Это подтверждает нежелание что-то менять в жизни общества. (39,8% — 41 человек) опрошенных хотели бы что-либо изменить в обеспечении безопасности дорожного движения, такое же количество респондентов не смогли ответить на поставленный вопрос, а 1/5 респондентов (20,4%; 21 человек) всё и так устраивает.

Таким образом, проведённые исследования говорят о том, что для снижения дорожно-транспортной смертности и травматизма в России необходим комплексный подход, сочетающий меры политического характера с активным участием общества в целом.