

Научная статья
УДК 351.81

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ И ВЗРОСЛЫХ ПЕШЕХОДОВ – УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Копыл Дмитрий Владимирович¹, Ноговицина Елена Николаевна²

¹Краснодарский университет МВД России, Краснодар, Россия

²Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, Орел, Россия

¹kopyl.kumvd@mail.ru

²nen1957@yandex.ru

Аннотация. В статье авторами проводится анализ государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; рассматриваются актуальные подходы и методы для поиска и реализации новейших средств воздействия для сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, в том числе уменьшения детского дорожно-транспортного травматизма и происшествий с уязвимыми участниками дорожного движения. Кроме того, акцентируется внимание на разработке новых, дополнительных и эффективных способов для проведения профилактической работы и пропаганды посредством уже имеющегося арсенала средств.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, детский дорожно-транспортный травматизм, уязвимые участники дорожного движения, профилактическая работа.

Для цитирования: Копыл Д. В., Ноговицина Е. Н. Актуальные проблемы безопасности детей и взрослых пешеходов – участников дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2025. № 2(103). С. 100–109.

CURRENT PROBLEMS OF SAFETY FOR CHILDREN AND ADULT PEDESTRIANS IN THE ROAD TRAFFIC

Dmitry V. Kopyl¹, Elena N. Nogovitsina²

¹Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Krasnodar, Russia

²Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia, Orel, Russia

¹kopyl.kumvd@mail.ru

²nen1957@yandex.ru

Annotation. In the article, the authors provide an analysis of state policy in the field of road safety, consider new approaches and methods for finding and implementing the latest means of influence to reduce the number of road accidents, including reducing child traffic injuries and accidents involving vulnerable road users. In addition, attention is focused on the development of new, additional and effective ways to carry out preventive work and propaganda through the existing arsenal of tools.

Keywords: traffic accidents, child traffic injuries, vulnerable road users, preventive work.

For citation: Kopyl D. V., Nogovitsina E. N. Current problems of safety for children and adult pedestrians in the road traffic // Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute

Одной из остро стоящих проблем общества является профилактика дорожно-транспортного травматизма наиболее уязвимых участников дорожного движения, в особенности детей. Обучать детей правильному поведению на дорогах крайне важно с раннего возраста. В первую очередь именно родители и педагоги способны воспитать и вырастить грамотных и дисциплинированных участников дорожного движения. Несмотря на то что в Российской Федерации принимаются довольно серьезные меры в области законодательного регулирования вопросов обеспечения безопасности дошкольников и школьников на проезжей части и тротуарах, к сожалению, практика показывает недостаточную осведомлённость первопричинами несчастных случаев на дорогах с участием детей, а также довольно низкий уровень охраны детского здоровья и жизни.

Чем раньше обучить ребёнка навыкам аккуратного поведения на дорогах, т. е. начиная с детского сада, тем выше шанс, что можно уменьшить тяжёлые последствия и риск попадания в ДТП в будущем. Безусловно, огромную роль играет и наглядный пример перед глазами ребёнка, т. е. безопасное поведение на дорогах самим взрослым, который является авторитетом для ребёнка. Учитывая широкое использование слова «уязвимость» и связанных с ним слов, таких как адаптация и устойчивость во многих исследованиях, следует ответить на вопрос: «Что такое уязвимость?».

Как объясняют многие исследователи, слово «уязвимость» происходит от латинского «*vulnerare*», что означает ранить. Данное суждение объясняет, почему термин «уязвимость» обычно используется для обозначения возможности быть раненым. По сути, это относится к хрупкости существ и вещей. Оценка уязвимости и реагирование на неё учитывают подверженность воздействию, восприимчивость, устойчивость и решения. Упоминание о незащищённых участниках дорожного движения, которых позже стали обычно называть уязвимыми участниками дорожного движения, впервые появилось в литературе в 1950-х годах.

Концепция продолжала использоваться и уточняться в 1960-х, 1970-х и 1980-х годах по мере продолжения исследований аварий между транспортным средством (далее – ТС) и пешеходом с упором на конструкцию перевозочного средства для пешеходов. Хотя концепция используется всё чаще, многие учёные утверждали, что уязвимым участникам дорожного движения уделялось меньше внимания в исследованиях. Использование данной концепции с годами расширилось и широко используется в публикациях, на конференциях, в программах и политике. Широко признано, что уязвимые участники дорожного движения составляют непропорционально большую долю людей, погибших и травмированных от дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), на национальном и международном уровнях.

Но что подразумевается под термином «уязвимые участники дорожного движения»? В литературе они определяются как участники дорожного движения вне автомобиля; лица, наиболее подверженные риску в ходе дорожного движения; и те, кто не защищён внешним щитом [1, с. 207]. Уязвимые участники дорожного движения, которых в литературе обычно называют пешеходами, велосипедистами и мотоциклистами.

Что касается демографических характеристик и возможностей, утверждается, что некоторые группы пешеходов и велосипедистов более уязвимы, чем другие. Обычно выделяют три группы: дети, люди с ограниченными возможностями (особенно

те, кто пользуется креслами-каталками) и пожилые люди. Зачастую участники дорожного движения пренебрегают элементарными нормами к собственной безопасности и, конечно, требованиями правил дорожного движения: находятся на проезжей части в состоянии опьянения, не обозначают себя светоотражающими элементами или переходят дорогу в неустановленном для этого месте. Поздним вечером или ночью водителю крайне сложно заметить такого человека на дороге и вовремя среагировать.

Логичный вопрос из предыдущего описания заключается в том, существует ли всеобъемлющая теория или концептуальная модель уязвимых участников дорожного движения и уязвимости в исследованиях транспорта. В литературе очевидны различные теоретические аспекты уязвимых участников дорожного движения.

Например, взаимосвязь между скоростью столкновения и тяжестью травматизма пешехода была тщательно изучена, пересмотрена и уточнена. Исследования 1990-х годов, которые широко цитировались, показали, что у пешеходов было 90 % шансов выжить в автокатастрофах на скорости 30 км/ч или ниже, но менее 50 % шансов выжить при столкновениях на скорости 45 км/ч. Через некоторое время после исправления ошибок выборки и статистического анализа в предыдущих исследованиях учёные обнаружили, что взрослый пешеход имеет примерно 20 %-ный риск смерти при наезде автомобиля на скорости 60 км/ч¹.

Научные усилия по пониманию и сокращению числа аварий продолжают расширяться, особенно в областях уязвимых групп участников дорожного движения. Три группы, которым уделяется всё большее внимание в литературе, – это молодые водители, мотоциклисты и водители старшего возраста [2, с. 46]. Данные группы подвергаются повышенному риску попасть в аварию или получить серьёзные травмы, и исследования по-прежнему сосредоточены на источниках такого риска, а также на разработке соответствующих контрмер для улучшения результатов вождения для вышеперечисленных групп. Однако в настоящее время остаётся неясным, какие факторы вносят наибольший вклад в риск дорожно-транспортной аварийности (далее – ДТА) или какие контрмеры, вероятно, окажут наибольшее долгосрочное положительное воздействие на дорожную безопасность.

Кроме того, к наиболее уязвимой группе участников дорожного движения относятся дети, пожилые люди, лица с мышечной дистрофией, лица с временными или постоянными психическими и/или физическими нарушениями, лица, несущие груз, беременные женщины, лица, находящиеся под воздействием наркотиков или алкоголя, лица, находящиеся в состоянии стресса [3, с. 48].

Уязвимая группа – это та часть участников дорожного движения, которые не могут самостоятельно пользоваться дорожной инфраструктурой; сталкиваются с трудностями доступа к различной дорожной инфраструктуре; испытывают физический и психический стресс при использовании дорожной инфраструктуры; получают прямые и косвенные травмы при использовании дорожной инфраструктуры. Проблема обеспечения благоприятной среды для всех участников дорожного движения вызывает огромные разногласия в Федеральном законе Российской Федерации «О безопасности дорожного движения», принятом Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации от 15.11.1995². Этот правовой акт обусловлен необходимостью защиты жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их

¹ Как скорость влияет на ДТП с пешеходами и не только [Электронный ресурс]. URL: https://pikabu.ru/story/kak_skorost_vliyaet_na_dtp_s_peshekhodami_i_ne_tolko_8723207 (дата обращения: 23.02.2025)

² О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

прав и законных интересов, а также защиты интересов общества и государства путём сведения к минимуму дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Предотвращение ДТП и травм среди уязвимых групп населения является приоритетной областью для рассмотрения, которая требует внимания политиков/планировщиков и проектировщиков; поскольку данный аспект важен не только с точки зрения здравоохранения, социальной сферы и транспорта, но и имеет первостепенное значение для обеспечения безопасной мобильности детей, в том числе с ограниченными возможностями¹. Изучение факторов, определяющих решения детей-пешеходов о переходе дороги в опасных ситуациях, приводит к возникновению конфликта между моторизованными/немоторизованными средствами передвижения и пешеходом, является обычным явлением и проявляется в серии аварий/смертей школьников на дорогах. Данная ситуация имеет место не только на основных дорогах, но и на магистральных.

В литературе указывается, что это результат сниженного восприятия ими опасности, поскольку они не способны оценивать скорость автомобиля при переходе улицы, а также результат неиспользования пешеходного перехода, игр на улицах, где проезжают машины, незнания обязанностей пешеходов, физической и умственной незрелости для соблюдения правил дорожного движения, а также чувства соперничества и скорости, характерных для этой возрастной группы. Кроме того, в городах существует конфликт между ТС и пешеходами в сочетании с отсутствием уважения к пешеходам со стороны водителей автотранспорта.

«Доступность и мобильность для всех» могут быть достигнуты при надлежащем размещении стандартных, недвусмысленных дорожных знаков и светофоров на дорогах, средств для ограничения движения вблизи школьных территорий и благоустроенных дорожных переходов. Использование надлежащего цвета и контрастности дорожного покрытия. Стратегические изменения в существующей системе помогли бы разработать более совершенную систему для будущего. Требуются устойчивые, совместные и концентрированные усилия. В противном случае некогда считавшиеся благом технологии, ставшие сегодня необходимостью, превратятся в злоупотребление и могут привести к невыносимым человеческим потерям в виде инвалидности и смерти в результате дорожного инцидента [4, с. 39].

В условиях современной действительности при глобальной оценке безопасности дорожного движения Всемирная организация здравоохранения напоминает участникам дорожного движения, что половина из миллиона смертельных случаев, ежегодно происходящих на дорогах мира, касается уязвимых участников дорожного движения, при этом дети и пожилые люди чрезмерно представлены среди жертв². «Уязвимый участник дорожного движения» – это термин, применяемый к тем, кто подвергается наибольшему риску в дорожном движении, то есть к тем, кто не защищён внешним щитом. Соответственно, пешеходы, велосипедисты на педалях и мотоциклисты считаются уязвимыми, поскольку они практически не имеют внешних защитных устройств, которые образовывали бы барьер при столкновении. Кроме того, вышеуказанные участники дорожного движения почти без исключения являются слабой стороной в ДТП.

¹ Формирование безопасного поведения на дорогах у обучающихся [Электронный ресурс] <http://elag.uspu.ru/bitstream/uspu/14655/2/2020azyasevaaa.pdf> (дата обращения: 25.02.2025).

² Нарушение скоростного режима является ключевым фактором риска смертности и травматизма на дорогах [Электронный ресурс]. URL: https://мвд.рф/mvd/structure1/Glavnie_upravlenija/Glavnoe_upravlenie_po_obespecheniju_bezo/Publikacii_i_vistuplenija/item/10197964 (дата обращения: 26.02.2025).

Способы решения проблемы участников безопасности дорожного движения (далее – БДД) касаются всех участников дорожного движения и, как ожидается, приведут к значительному улучшению их общей безопасности. Основными проблемами, которые подрывают безопасность в сфере дорожного движения, выступают основанные на реалиях фактические данные: скорость и видимость. Скорость играет ключевую роль в обеспечении БДД, поскольку увеличивает как риск, так и тяжесть аварии. При столкновении с автомобилем на скорости 45 км/ч выживают менее 50 % пешеходов или велосипедистов. При скорости 30 км/ч выживают более 90 %. Усилия по снижению превышения скорости включают установление и обеспечение соблюдения скоростного режима, а также инженерные меры по успокоению дорожного движения (лежащие полицейские, перекрёстки с круговым движением) [5, с. 957].

Снижение скоростного режима в густонаселённых районах, вероятно, является наиболее эффективным и доступным средством предотвращения несчастного случая как в регионах с высоким, так и с низким уровнем дохода. Систематический обзор контролируемых исследований «до / после» показал, что инженерные меры по снижению смертности и травматизма в результате аварий могут потенциально способствовать снижению смертности и травматизма в результате ДТП, но их влияние на развивающиеся регионы всё ещё нуждается в дальнейшей оценке.

Видимость (достаточный диапазон беспрепятственного обзора) и заметность (чёткая различимость) имеют основополагающее значение для предотвращения происшествий. Одной из основных ошибок водителей, приводящих к столкновениям, является позднее обнаружение других участников дорожного движения. В Российской Федерации более 50 % всех смертельных столкновений ТС с пешеходами происходит ночью.

Систематический анализ базы данных системы отчётности по анализу смертности в России показывает, что смертность пешеходов увеличивается по мере уменьшения освещённости, даже когда другие факторы остаются постоянными. Данные систематических обзоров [6, с. 35] указывают на то, что уличное освещение может предотвращать дорожные происшествия, травмы и смертельные исходы для всех участников дорожного движения. Однако по-прежнему необходимы дальнейшие, хорошо продуманные исследования для определения эффективности уличного освещения в развивающихся регионах. Средства заметности (фонари, мигалки, световозвращающие материалы) также потенциально могут улучшить обнаружение и распознавание и заслуживают дальнейшего развития, чтобы завоевать общественное признание, особенно со стороны велосипедистов и пешеходов, путешествующих в сельской местности без дорожных фонарей и в городских районах с плохим освещением.

Что касается моторизованных двухколёсных средств передвижения, то наиболее эффективной защитой, которая может быть предложена, является шлем. Разрабатываются новые защитные устройства, такие как жилетные подушки безопасности, но их надёжность по-прежнему оставляет желать лучшего [7, с. 961]. Антиблокировочные тормозные системы и комбинированные тормозные системы (передние и задние тормоза приводятся в действие одним средством управления) оказались полезными в предотвращении значительного числа падений, но их широкое распространение сталкивается с финансовыми препятствиями.

Эффективные улучшения дорожного полотна, направленные на снижение риска для водителей моторизованных двухколёсных ТС, включают нанесение устойчивой к скольжению дорожной разметки, текущий ремонт дорог (незначительные дефекты могут представлять угрозу безопасности велосипедистов и мотоциклистов) и усилия по

созданию более щадящих условий на обочинах, такие как замена защитных барьеров на защитные барьеры, удобные для мотоциклов.

Модификации застроенной территории могут существенно снизить риск серьёзных травм среди пешеходов и велосипедистов, отделив их от автомобильного движения [8, с. 1154]. Согласно обзорам инженерных мероприятий, основанных на фактических данных, тротуары и островки-безопасности представляют интерес для защиты пешеходов от столкновений с автомобилями, в то время как велосипедные сооружения (например, велосипедные маршруты по бездорожью, велосипедные дорожки для бездорожья) связаны с наименьшим риском для велосипедистов.

Высокая стоимость изменения застроенной среды требует, чтобы велосипедные и пешеходные сооружения устанавливались в ограниченном количестве в местах, где наиболее вероятны столкновения, например: в центрах городов, между смежными кварталами и вдоль основных транспортных магистралей. Данные практики указывают на то, что обучение пешеходов безопасности может изменить наблюдаемое поведение при переходе дороги. Но снижает ли это риск травмирования пешеходов, пока неизвестно.

Специалисты в области обеспечения БДД указывают на наиболее распространённые опасные действия, допускаемые пешеходами:

- ✓ переход через проезжую часть вне пешеходного перехода при наличии в непосредственной близости подземного (надземного) пешеходного перехода;
- ✓ переход через проезжей часть в не предназначенном для этого месте (при наличии в зоне видимости перекрёстка);
- ✓ переход проезжей части в запрещённом месте (оборудованном пешеходными ограждениями);
- ✓ неподчинение сигналам регулирования;
- ✓ неожиданный для водителей выход из-за стоящего или движущегося ТС;
- ✓ неожиданный выход на проезжую часть из-за сооружений (деревьев);
- ✓ ходьба вдоль проезжей части;
- ✓ игра детей на проезжей части;
- ✓ нахождение на проезжей части без цели её перехода;
- ✓ появление пешехода дошкольного возраста без взрослого;
- ✓ пешеход в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;
- ✓ ожидание маршрутного ТС на проезжей части [9, с. 310].

Однако образовательные программы, ориентированные на пешеходов, могут представлять интерес, особенно если они адаптированы с точки зрения культуры и доступны для широкой аудитории [10, с. 183]. Поскольку во многих авариях с участием пешеходов водитель, как сообщается, не видит пешехода до столкновения, им следует уделять особое внимание опасностям взаимодействия с дорожным движением и использованию средств обеспечения видимости, особенно ночью.

Таким образом, состояние безопасности на дорогах является самой серьёзной проблемой современности во всем мире. Общественности по-прежнему не хватает данных для оценки реальных масштабов бремени, и многое ещё предстоит сделать для изучения всех потенциальных решений.

Однако, как это часто бывает в сфере транспортной безопасности, успешным будет только комплексный подход, сочетающий пассивные и активные устройства с правилами, правоприменением и информационными общественными организациями в отношении как всех участников дорожного движения, так и наиболее уязвимых участников движения. Кроме того, мероприятия по профилактике травматизма должны преодолевать дополнительные проблемы, связанные со стоимостью, осуществимостью, устойчивостью и более высоким уровнем смешанного движения. Совершенствование

системы обеспечения безопасности на дорогах для детей и пешеходов требует комплексного подхода, который включает в себя как технические, так и организационные меры. Вот несколько рекомендаций:

1. Внедрение программ по обучению детей ПДД в школах и детских садах. Использование интерактивных методов, таких как игры и симуляции. Организация семинаров для родителей о важности соблюдения ПДД и безопасного поведения на дороге.

2. Обеспечение наличия безопасных пешеходных переходов с яркой разметкой и светофорами, а также установка умных светофоров, которые реагируют на движение пешеходов. Зоны безопасности: создать специальные зоны с ограничением скорости вблизи школ и детских учреждений, а также устанавливать знаки, предупреждающие водителей о приближении к таким зонам. Дороги и тротуары: регулярно проводить обследования состояния дорог и тротуаров, устранять ямы и другие препятствия, которые могут угрожать безопасности пешеходов.

3. Обозначение мест остановок: обозначить места остановок общественного транспорта для детей с особым вниманием к безопасности. Технические средства: обеспечить наличие современных систем безопасности в общественном транспорте, таких как видеонаблюдение и кнопки экстренной связи.

4. Ужесточение наказаний: рассмотреть возможность ужесточения наказаний для водителей, нарушающих ПДД вблизи учебных заведений. Контроль за соблюдением правил: увеличить количество патрулей и камер видеонаблюдения в зонах с высокой концентрацией пешеходов.

5. Вовлечение местных жителей: создать инициативные группы из числа родителей, учителей и жителей для мониторинга ситуации с безопасностью на дорогах и предложения улучшений. Обратная связь: открыть каналы для обратной связи от граждан по вопросам безопасности на дорогах, чтобы учитывать их мнения и предложения.

6. Использование мобильных приложений: разработать приложения для смартфонов, которые будут информировать пешеходов о состоянии дорог, наличии пешеходных переходов и других важных данных. Системы умного города: внедрять технологии умного города, такие как датчики движения, которые могут помочь в управлении потоком транспорта и в обеспечении безопасности пешеходов.

7. Анализ данных о ДТП: регулярно проводить анализ данных о ДТП с участием детей и пешеходов для выявления проблемных участков и разработки мер по их устранению. Оценка эффективности мер: проводить периодические оценки эффективности принятых мер по обеспечению безопасности на дорогах и корректировать их при необходимости. Эти рекомендации могут быть адаптированы в зависимости от конкретных условий и потребностей региона или города.

Система обеспечения безопасности дорожного движения является многоуровневым комплексом взаимосогласованных организационных, правовых, социально-экономических, контрольных и иных мер, реализуемых уполномоченными на это государственными органами, а также иных действий общественных организаций, осуществляемых для предотвращения ДТП, повышения уровня защищённости участников дорожного движения от ДТП и их последствий. Дороги выступают в виде сложной динамической системы, которая включает в себя совокупность трёх элементов: «человек (водитель и пешеход)», «автомобиль», «дорога», функционирующих в определённой «среде».

При этом самыми незащищёнными участниками дорожного движения являются пешеходы, вследствие чего необходимо предусматривать реализацию различных мероприятий по снижению количества ДТП с их участием. Эффективность деятельности

государственных органов и иных субъектов обеспечения БДД зависит от формирования и реализации обновлённой государственной политики и идеологии, создания концепции, основанной на фундаментальных институтах социологии, философии, теории права, теории безопасности и государственного управления. Иными словами, необходимо основываться на синергетических принципах обеспечения безопасности дорожного движения во взаимосвязи современной теории и устоявшейся, апробированной практики.

1. Мамедов А.Ш.О., Тарасов А. Ю. Перспективы обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения, мировой опыт // Евразийское Научное Объединение. 2020. № 4–3 (62). С. 206–209.
2. Ульрих С. А. Аварийность с наиболее уязвимыми участниками дорожного движения // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2023. № 2(45). С. 192–195.
3. Николаева Р. В., Попова И. И. Повышение безопасности пешеходов // Техника и технология транспорта. 2021. № 4 (23). С.45-49.
4. Слободчикова Н. А., Плюта К. В. Безопасность пешеходных переходов // Вестник науки и образования Северо-Запада России. 2019. Т. 5. № 3. С. 91–99.
5. Ханин А. С. Обеспечение безопасности дорожного движения как основная задача государственной инспекции безопасности дорожного движения в правоохранительной деятельности // Государственное и муниципальное управление в XXI веке: теория, методология, практика. Сборник материалов XXVIII Международной научно-практической конференции. Под общей редакцией С. С. Чернова. 2017. С. 37–42.
6. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года. Информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов, П. В. Ляхов, А. С. Айсанов [и др.]. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024, 41 с.
7. Потанин В. С. Безопасность на мотоцикле // Дни науки студентов Владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых. Сборник материалов научно-практических конференций. 2018. С. 953–961.
8. Котик Д. С. Проектирование автомобильных дорог как эффективное средство повышения безопасности дорожного движения // Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ им. В. Г. Шухова, посвященная 160-летию со дня рождения В. Г. Шухова. 2013. С. 1153–1156.
9. Косолапов А. В., Реветнев А. А., Андриянов А. Ю. Проблема сохранения аварийности пешеходов на фоне улучшения показателей безопасности дорожного движения: сборник материалов IX Всероссийской научно-практической конференции молодых ученых с международным участием «Россия молодая». Кемерово, 2017. 310 с.
10. Кобзев А. В., Логинов О. Н. Обучение пешеходов в раннем возрасте правилам дорожного движения, как следствие предотвращения ДТП // Инновации технических решений в машиностроении и транспорте. сборник статей II Всероссийской научно-технической конференции для молодых ученых и студентов с международным участием. Пензенский государственный университет; Межотраслевой научно-информационный центр. 2016. С. 181–184.

1. Mamedov A.Sh.O., Tarasov A. Yu. Perspektivy` obespecheniya bezopasnosti uyazvimy`x uchastnikov dorozhnogo dvizheniya, mirovoj opy`t // Evrazijskoe Nauchnoe Ob`edinenie. 2020. № 4–3 (62). S. 206–209.

2. Ul`rix S. A. Avarijnost` s naibolee uyazvimy`mi uchastnikami dorozhnogo dvizheniya // Vestnik Barnaul`skogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. 2023. № 2(45). S. 192–195.
3. Nikolaeva R. V., Popova I. I. Povy`shenie bezopasnosti peshexodov // Tekhnika i tehnologiya transporta. 2021. № 4 (23). S.45–49.
4. Slobodchikova N. A., Plyuta K. V. Bezopasnost` peshexodny`x perexodov // Vest-nik nauki i obrazovaniya Severo-Zapada Rossii. 2019. T. 5. № 3. S. 91–99.
5. Xanin A. S. Obespechenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya kak osnovnaya zadacha gosudarstvennoj inspekcii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v pravooxranitel`noj deyatel`nosti // Gosudarstvennoe i municipal`noe upravlenie v XXI veke: teoriya, metodologiya, praktika. Sbornik materialov XXVIII Mezhdunarod-noj nauchno-prakticheskoy konferencii. Pod obshej redakciej S. S. Chernova. 2017. S. 37–42.
6. Dorozhno-transportnaya avarijnost` v Rossijskoj Federacii za 9 mesyacev 2024 goda. Informacionno-analiticheskij obzor / K. S. Bakanov, P. V. Lyaxov, A. S. Ajsanov [i dr.]. M.: FKU «NCz BDD MVD Rossii», 2024, 41 s.
7. Potanin V. S. Bezopasnost` na motocikle // Dni nauki studentov Vladimirskogo gosudarstvennogo universiteta imeni Aleksandra Grigor`evicha i Nikolaya Grigor`evicha Stoletovy`x. Sbornik materialov nauchno-prakticheskix konferencij. 2018. S. 953–961.
8. Kotik D. S. Proektirovanie avtomobil`ny`x dorog kak e`ffektivnoe sredstvo povy`sheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Mezhdunarodnaya nauchno-texnicheskaya konferenciya molody`x ucheny`x BGTU im. V. G. Shuxova, posvyashhennaya 160-letiyu so dnya rozhdeniya V. G. Shuxova. 2013. S. 1153–1156.
9. Kosolapov A. V., Revetnev A. A., Andriyanov A. Yu. Problema soxraneniya avarijnosti peshexodov na fone uluchsheniya pokazatelej bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sbornik materialov IX Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii molody`x ucheny`x s mezhdunarodny`m uchastiem «Rossiya molodaya». Kemerovo, 2017. 310 s.
10. Kobzev A. V., Loginov O. N. Obuchenie peshexodov v rannem vozraste pravilam dorozhnogo dvizheniya, kak sledstvie predotvrashheniya DTP // Innovacii texnicheskix reshenij v mashinostroenii i transporte.sbornik statej II Vserossijskoj nauchno-texnicheskoy konferencii dlya molody`x ucheny`x i studentov s mezhdunarodny`m uchasti-em. Penzenskij gosudarstvenny`j universitet; Mezhotraslevoj nauchno-informacionny`j centr. 2016. S. 181–184.

Информация об авторах

Дмитрий Владимирович Копыл. Доцент кафедры безопасности дорожного движения. Кандидат исторических наук.

Краснодарский университет МВД России.
350005, Россия, г. Краснодар, ул. Ярославская, 128.

Елена Николаевна Ноговицина. Преподаватель кафедры организации деятельности Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, Россия, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Information about the authors

Dmitry V. Kopyl. Associate Professor of the Department of Road Safety. Candidate of Historical Sciences.

Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia.
350005, Russia, Krasnodar, Yaroslavskaya Str., 128.

Elena N. Nogovitsyna. Lecturer at the Department of Traffic Police Organization.
Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after
V.V. Lukyanov.
302027, Russia, Orel, Ignatova Str., 2.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.
The authors declare no conflicts of interests.

Авторами внесён равный вклад в написание статьи.
The authors have made an equal contribution.

Статья поступила в редакцию 18.04.2025; одобрена после рецензирования
20.05.2025; принята к публикации 17.06.2025.

The article was received in the editorial office on 18.04.2025; approved after review
on 20.05.2025; accepted for publication on 17.06.2025.