

по профилактике аварийности среди личного состава ОВД ведется на первый взгляд весьма интенсивно. Для сотрудников ГИБДД первоначальной подготовкой предусмотрена автомобильная подготовка из трех дисциплин. В рамках же служебной подготовки – в основном периодические занятия и решение экзаменационных билетов. Для сотрудников других служб ОВД – в основном решение билетов. И, конечно, совместные рейды инспекции по личному составу и ДПС. Последний вид работы – мероприятие репрессивное, со всеми вытекающими последствиями.

С ростом аварийности среди личного состава органов внутренних дел можно и нужно бороться посредством активной разъяснительно-просветительской работы. Обучение сотрудников правилам дорожного движения и правилам безопасного управления транспортными средствами должно стать постоянным, частым, предметным, сочетаемым с живым общением аудитории по актуальным темам. Это обучение должно разрушать косность мышления, устоявшиеся «понятия» и «народные ПДД», идущие вразрез с требованиями ПДД ПФ и повышающие уровень аварийности среди личного состава ОВД.

Таким образом, обучение ПДД и основам безопасного управления ТС должно осуществляться в поле мощной поддержки пропаганды безопасности дорожного движения, которая должна быть разноплановой, всеобъемлющей, постоянной и тотальной. К такой работе не должны быть допущены случайные люди и формалисты. Только так можно внедрить культуру безопасности дорожного движения в российское общество, а значит, и среди личного состава органов внутренних дел. Культура безопасного управления транспортным средством способна покончить с ростом числа дорожно-транспортных происшествий и дать начало уверенному снижению их уровня.

Как показал практический опыт преподавательской деятельности автора статьи, изучения правил дорожного движения явно недостаточно. Необходимо повышение уровня водительского мастерства именно в рамках профессиональной подготовки, потому что задачи, реализуемые выпускниками ФПП, зачастую связаны с практическим, порой экстремальным вождением служебного транспорта при выполнении служебных обязанностей сотрудника ОВД.

Костычаков В.Ф.,

кандидат педагогических наук, доцент

Сибирский юридический институт
МВД России (Красноярск)

К ВОПРОСУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ НА ЗАНЯТИЯХ ПО ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СО СЛУШАТЕЛЯМИ ФАКУЛЬТЕТА ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ

Проблема безопасности пешеходов на дороге остается актуальной на протяжении многих лет в России. В наше время это проблема сохраняется в связи с высокими темпами автомобилизации страны, усложняющимися условиями движения транспорта и пешеходов.

В России с каждым годом увеличивается количество ДТП с участием пешеходов. По данным статистики, ежегодно на дорогах страны гибнут от 8,7 до 10 тысяч

пешеходов, седьмая часть пострадавших остаются инвалидами на всю жизнь. Всего за год фиксируются около 70 тысяч наездов, а это значит, что 10 тысяч людей лишаются здоровья в результате столкновения с автомобилем. Виновными в 86% случаев называют водителей, но не только они ответственны за сложившуюся ситуацию. И выход из нее нужно искать совместными усилиями при поддержке государства.¹

По итогам 2016 г. Красноярский край занял девятое место в России по количеству ДТП с участием детей и подростков и шестое место по количеству погибших в авариях детей. С 2004 г. по 2015 г. в регионе снижалась аварийность с участием несовершеннолетних, в 2016 г. произошел всплеск этого показателя: были зарегистрированы 501 ДТП с участием детей (на 31 больше, чем годом ранее), в которых 19 детей погибли и 516 получили травмы. В Сибирском федеральном округе это самый высокий показатель. Каждое восьмое ДТП в крае было с участием несовершеннолетних. 12 погибших и 215 пострадавших в ДТП детей были пассажирами автомобилей. Еще 3 погибших и 107 пострадавших – пешеходами. Остальные погибшие и пострадавшие дети были за рулем велосипеда или мопеда. Общее количество детей, пострадавших в ДТП по собственной неосторожности, – 122 человека, погибших – 7.²

Поэтому на занятиях по программе профессионального обучения лиц среднего и старшего начальствующего состава органов внутренних дел, впервые принимаемых на службу в органы внутренних дел на должности сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, вопросам обеспечения безопасности пешеходов уделяется большое внимание.

В 2016-2017 гг. нами было проведено анкетирование слушателей факультета профессиональной подготовки СибЮИ МВД России, являющихся сотрудниками ГИБДД, результаты которого позволили осуществить сравнительный анализ мнений, оценок действий пешеходов и водителей, различных аспектов безопасности дорожного движения.³ Объем выборочной совокупности составил 150 человек.

В ходе опроса слушателям предлагалось выбрать проблемы, присутствующие при переходе пешеходом проезжей части, которые впоследствии могут стать причиной получения им травм. Ответы распределились таким образом: в первую очередь нарушение правил самим пешеходом (79,6% водителей и 76,2% пешеходов). Однако тех слушателей, кто полагает главной проблемой неуважение води-

телей по отношению к пешеходам, среди слушателей-пешеходов на 9% больше (52,1% и 61,8%). Слушатели-водители чаще ссылаются на такую причину, как плохое освещение пешеходного перехода (51,7% и 44,3% соответственно). На отсутствие четкой разметки на дороге указали 38,4% слушателей-водителей и 37,5% слушателей-пешеходов.

Ответы слушателей на вопрос: «От чего зависит безопасность пешеходов на дорогах?» распределились следующим образом. Если у слушателей-водителей вариант «низкая культура водителей на дорогах» был выбран третьей опрошенных, то у слушателей-пешеходов – практически половиной (32,3% и 45,4%). В то же время слушатели-пешеходы по отношению к себе оказались менее критичными, такой вариант ответа, как «низкая культура пешеходов на дороге», был выбран 20,5% пешеходов и 32,9% водителями. На плохое состояние дорожной инфраструктуры указали примерно равное количество слушателей (21,8% и 18,6% соответственно).

При оценке виновных в смертности пешеходов на дорогах мнения слушателей-водителей разделились. Одни полагают, что виновниками являются сами водители (38,1%), другая часть – что пешеходы (32,4%). У слушателей-пешеходов варианты ответов составили 50,4% и 22,4% соответственно.

Мнения слушателей-водителей и слушателей-пешеходов относительно мер повышения безопасности на дорогах также разделились. Большинство слушателей согласилось с необходимостью усиления обучения правилам дорожного движения и увеличения количества наземных переходов (43,6% и 45,1%; 33,5% и 34,7%). Однако слушателей, придерживающихся мнения ужесточения наказания для водителей среди самих слушателей-водителей гораздо меньше, чем среди слушателей-пешеходов (38,6% и 53,7%). При этом слушатели-водители чаще выступают за ужесточение наказания для пешеходов, увеличение количества подземных переходов (44,8% и 41,9%; 42,1% и 35,3%; 35,6% и 30,7% соответственно).

Мнения слушателей-пешеходов и слушателей-водителей совпали при оценке значения обучения правилам дорожного движения как фактора обеспечения безопасности на дорогах, так как данный фактор играет главную роль. Особая роль здесь принадлежит семье, школе как институту воспитания молодого поколения.

Таким образом, результаты проведенного исследования демонстрируют наличие как схожих, так и противоположных точек зрения во мнениях пешеходов и водителей относительно безопасности дорожного движения. Водители и пешеходы сошлись во мнении, что наиболее рискованным является движение по нерегулируемому пешеходному переходу, а наименьшему риску подвержены пешеходы при переходе дороги на регулируемом перекрестке.

Естественно, чтобы повысить безопасность пешеходов на дороге, должны применяться различные меры. Например, уменьшение числа нерегулируемых переходов, установка искусственных неровностей перед пешеходными переходами, а также знаков, ограничивающих скоростной режим, повышение знаний ПДД у населения, особенно детей. Но всё вышесказанное только подтверждает, что водители и пешеходы для обоюдного понимания друг друга просто обязаны знать и соблюдать предписанные для них правила. Ведь пешеход, пренебрегая ими, рискует своим здоровьем, а водитель – свободой.

В результате анализа полученных ответов были отмечены следующие причины, которые приводят к дорожно-транспортным происшествиям с участием пешеходов:

1) размещение пешеходных переходов не соответствует современному скоростному режиму дорог:

– на дорогах с четырьмя и больше полосами движения размещаются нерегулируемые переходы, водители в таком случае просто не замечают пешехода;

– отсутствие на «зебрах» принудительных ограничителей скорости, «лежачих полицейских»;

– малое количество переходов под землей и над дорожным полотном, их нет даже в местах с очень интенсивным транспортным потоком;

– отсутствие освещения зон перехода, вследствие чего они незаметны в ночное время;

– в нашей стране не распространены светоотражающие знаки на одежде пешеходов, но с 18 марта 2018 года раздел 2 ПДД «Общие обязанности водителей» дополнится новым пунктом 2.3.4, согласно которому в случае вынужденной остановки транспортного средства или дорожно-транспортного происшествия вне населенных пунктов в темное время суток либо в условиях ограниченной видимости при нахождении на проезжей части или обочине водитель должен быть одетым в куртку, жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала;

часто на обочинах нет пешеходных дорожек и тротуаров, поэтому пешеходы вынуждены передвигаться по проезжей части. Иногда они выбирают сторону попутного движения, что грозит получением травм;

в опасных для пешеходов местах дорог нет заграждений, что также чревато возникновением дорожно-транспортных происшествий;

на наших дорогах сложилась атмосфера конкуренции и неприязни между водителями и пешеходами. Водители не пропускают переходящих дорогу, а пешеходы часто не понимают, что машина не может остановиться мгновенно, даже на «зебре»;

отсутствие строгих наказаний для водителей, нарушающих правила дорожного движения на переходах. В этих местах нет системы видеофиксации нарушений ПДД, поэтому нарушители не боятся штрафов;

пешеходы, выходя на дорогу, не думают о том, видно ли их. Они не понимают, что «зебра» не гарантирует безопасности и нужно обращать внимание на объекты, которые заграждают обзор – припаркованные авто, деревья, сооружения; при выходе на дорогу в темное время суток следует носить на себе светоотражающие знаки – фликеры. Пешеходы должны также убедиться, что их пропускают на пешеходном переходе;

слишком мягкое наказание за наезд на пешехода, даже с тяжелыми последст-

виями. Большинство водителей отделяются условным наказанием, некоторые просто договариваются с пострадавшими и выплачивают ущерб деньгами, а некоторые просто скрываются с места происшествия.

Только когда пассажиры и водители осознают равную ответственность за дорожно-транспортные происшествия, число аварий может снизиться.

Реализация данных мероприятий позволит, как нам кажется, снизить уровень травматизма среди пешеходов, будет способствовать улучшению профессио-

нальной подготовки сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, особенно для пешеходов.

¹ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах : постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864.

² Данные официального сайта ГИБДД РФ. URL: <http://www.gibdd.ru>.

³ Абдульязнов А.Р. Безопасность дорожного движения: мнение водителей и пешеходов // Политематический журнал научных публикаций «Дискуссия». 2016. № 4. С. 94-99.