

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ФАКТОР ДЕМОГРАФИЧЕСКОЙ СТАБИЛЬНОСТИ

А.Р. Абдульязнов, кандидат социологических наук

Исследование проблемы демографической безопасности нашего региона, как и страны в целом, является объективной необходимостью на данном этапе развития российского общества, которая требует своего разрешения и проведения конкретных и комплексных мероприятий, обеспечивающих уверенную перспективу в использовании огромных возможностей и потенциала Российской Федерации.

Рассмотрение проблем транспортной системы городов в аспекте развития цивилизации в условиях стремительной урбанизации общественной жизни представляется весьма плодотворным, поскольку именно техническому, технологическому прогрессу отводится ведущая роль в общественном развитии. Проблема безопасности дорожного движения является актуальной социальной проблемой.

Проблематика безопасности дорожного движения междисциплинарна, объединяет в себе социальные, политические, культурологические, психолого-педагогические, экономико-статистические и целый ряд других аспектов. Социологический подход к анализу данной проблемы состоит в рассмотрении социальных условий и предпосылок формирования системы знаний, навыков и поведенческих установок

безопасного поведения у основных участников дорожного движения¹.

Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети. Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек. На дорогах за последние 9 лет погибли 9852 ребенка в возрасте до 16 лет, травмированы 209223 ребенка².

Одним из главных направлений демографической политики в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 г., утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 9 октября 2007 г. № 1351, является снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий. Одним из инструментов достижения целей демографической политики Российской Федерации согласно плану мероприя-

тий по реализации в 2011–2015 г. Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 марта 2011 г. № 367-р, должна стать федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»³.

Обеспечение автотранспортной безопасности – это важнейшее условие формирования личной безопасности граждан, улучшения демографических, социальных и экономических показателей, роста уровня жизни населения, повышения темпов развития регионов. По показателям аварийности Россия находится на одном из последних мест среди развитых стран Европы. Более 50% погибших в ДТП в 2012 г. являлись лицами трудоспособного возраста.

Эффективное развитие транспортного комплекса Республики Татарстан непосредственно обуславливается общеэкономическими процессами в Российской Федерации в целом. Предприятия и организации Республики Татарстан осуществляют транспортные коммуникации практически со всеми без исключения регионами Российской Федерации; через Республику Татарстан проходят многочисленные транзитные железнодорожные, автомобильные и водные пути. В этой связи оценка степени и характера влияния транспортного комплекса Российской Федерации на транспортный комплекс Республики

Татарстан имеет принципиальное значение.

Оценка общих условий формирования ситуации с аварийностью в регионе показала, что развитие сети автомобильных дорог Республики Татарстан не успевает за стремительными темпами автомобилизации в республике, чем и вызвана повышенная аварийность. Основными причинами аварийности на автомобильных дорогах Республики Татарстан являются:

- увеличение интенсивности использования индивидуального транспорта;
- рост уровня автомобилизации населения;
- увеличение потребности населения республики в перемещениях;
- диспропорция между уровнем автомобилизации и темпами дорожного строительства.

Татарстан стал одним из пилотных регионов, где в рамках комплексного подхода к совершенствованию сети автомобильных дорог федеральные и региональные дорожники объединят усилия с целью приведения в нормативное состояние всей улично-дорожной сети, вылетных магистралей и федеральных трасс. Особое внимание также будет уделено мероприятиям по повышению безопасности дорожного движения. «В рамках реализации приоритетного проекта необходимо обеспечить высокий уровень безопасности дорожного движения, привести дороги в нормативное состояние, разработать и утвердить план программы комплексного развития транспортной

инфраструктуры, направленный на синхронизацию развития всех видов транспорта и оптимизацию транспортного потока», – подчерк-

нул Министр транспорта РФ Максим Соколов на межведомственном совещании 29 августа 2016 г. в г. Казани.

Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие по видам ДТП за 2016 г. в РТ⁴



За последние годы в регионе выполнен беспрецедентный объем работ. Так, за 5 лет в рамках реализации соответствующих программ было построено 24 моста и 1,5 тыс. км автодорог регионального значения, отремонтирован 51 мост и более 2 тыс. км дорожного полотна, параллельно с этим внедрялась практика «умных» дорог, развивалась система вызова экстренных оперативных служб по номеру «112»⁵.

Большая помощь была оказана республике в рамках подготовки и проведения в Казани Универсиады–2013: 23 новые городские дороги, 11 транспортных развязок,

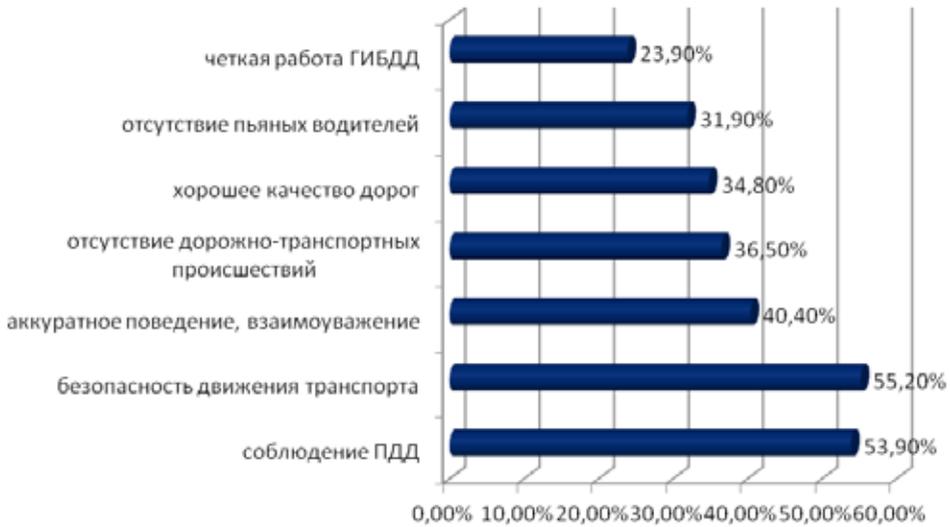
41 пешеходный переход, капитальный ремонт 132 городских улиц. Планируется разработать комплексную программу приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние и развития дорог казанской агломерации. Помимо столицы Татарстана, это 7 ближайших муниципальных районов: Высокогорский, Лаишевский, Пестречинский, Арский, Верхнеуслонский, Зеленодольский и Тюлячинский⁶.

В рамках реализации в Татарстане проекта «Безопасные и качественные дороги» необходимо решить такие задачи и провести конкретные комплексные меро-

приятия, которые будут способствовать демографической безопасности и стабильности населения: обеспечение необходимого уровня безопасности дорожного движения; приведение дорог в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние; разработка и утверждение плана программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, направленное на синхронизацию развития всех видов транспорта и оптимизацию транспортного потока; создание эффективной общественно-ориентированной системы контроля за выполнением дорожных работ⁷, развитие и пропаганда культуры безопасности дорожного движения среди населения. Основной акцент необходимо сделать на понимание людьми общей и личной заинтересованности в решении проблемы, на необходимость разумного, ответственного, культурного, взаимоуважительного и дисциплинированного поведения на дорогах, внимания участников дорожного движения друг к другу; обратить повышенное внимание на обучения и формирование навыков безопасного поведения на дорогах у детей и подростков. Федеральной целевой программой предусмотрено проведение мероприятий, направленных на повышение осведомленности детей, подростков и молодежи в вопросах дорожной безопасности, создавая национальные системы воспитания и обучения безопасному поведению на дорогах с учетом возраста.

Центр семьи и демографии АН РТ с участием автора организовал и провел социологические исследования по изучению состояния безопасности дорожного движения в Республике Татарстан. Также был проведен вторичный анализ последних статистических данных Госавтоинспекции, по ДТП и количеству погибших и раненых на дорогах России и Республики Татарстан. Первое социологическое исследование было посвящено изучению мнения городского населения РТ о системе безопасности дорожного движения, проводилось в октябре–ноябре 2015 г. Объем выборочной совокупности составил 1600 человек. Отбор респондентов от 18 лет осуществлялся с применением квотной выборки, основные пропорции которой соответствуют социально-демографическим показателям населения Республики Татарстан. Во втором исследовании приняли участие сотрудники ГИБДД, деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения. Последнее исследование «Отношение водителей-профессионалов к безопасности дорожного движения» было ориентировано на выявление мнения водителей автотранспортных хозяйств г. Казани о безопасности дорожного движения. В опросе участвовали водители городского общественного транспорта, водители пригородных и междугородних рейсов, водители грузового транспорта и водители такси. Выборка – 401 респондент⁸.

*Что для Вас означает словосочетание
«безопасность дорожного движения»?*



Данные исследования позволяют прояснить социальные причины дорожно-транспортных аварий, разработать национальную программу обеспечения безопасности населения, повысить воспитание культуры поведения молодежи, пожилых, водителей на дорогах.

Согласно полученным данным, большинство опрошенных оценили степень безопасности дорожного движения в городе, в котором они проживают, на удовлетворительно (41,8 %). Треть всех респондентов считает ее хорошей (34,8 %), тогда как одна пятая часть – неудовлетворительной (19,8 %). Большинство опрошенных водителей оценили степень безопасности дорожного движения в городе, где они проживают, как удовлетворительную (46,0% – у пешеходов 38,5%). Однако пешеходы чаще называли ее хорошей (34,5 и 40,4% соответ-

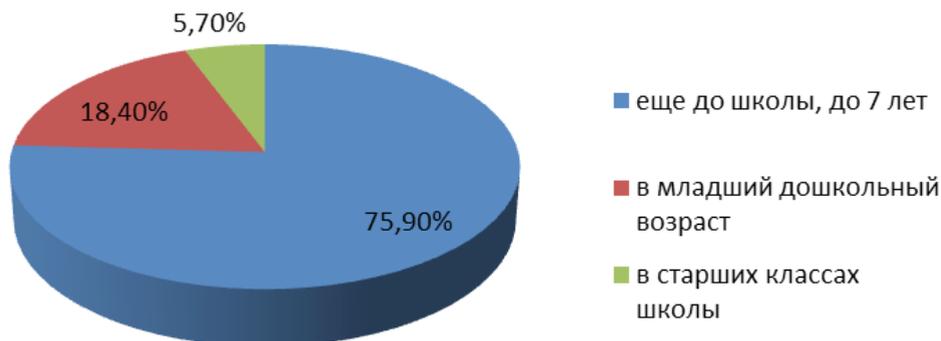
ственно). Число затруднившихся дать оценку составило 3,6 % опрошенных. Обязательным условием безопасности дорожного движения является соблюдение соответствующих правил всеми участниками движения. Нарушение установленных правил любым участником движения может привести к причинению тяжкого вреда здоровью или гибели людей.

Большое значение в обеспечении безопасности на дорогах играет своевременное и должное обучение правилам дорожного движения. Данный вид обучения должен стать составной частью всего процесса социализации и в нем должны участвовать все ведущие агенты как макро-, так и микроуровня. Только в обстановке взаимоуважения можно добиться снижения числа дорожно-транспортных происшествий. Особая роль принадлежит семье как ин-

ституту воспроизводства культуры и воспитания подрастающих поколений. Согласно итогам опроса, 75,9% опрошенных считают, что обучение детей правилам дорожного движения должно осуществ-

ляться еще до школы. Младший школьный возраст получил 18,4% выборов от общего числа. За обучение в старших классах школы правилам БДД высказались только 5,7% респондентов⁹.

С какого возраста необходимо обучать детей правилами дорожного движения?



В целом, общественная оценка степени безопасности дорожного движения в городе, в котором непосредственно проживают респонденты, удовлетворительная. Население также позитивно оценивает изменения, которые произошли в ее обеспечении за последние пять лет. Однако более детальное описание вопросов показало, что многие проблемы остаются нерешенными. В большей степени жителей волнуют нарушения правил безопасности со стороны водителей, хотя нарушения со стороны пешеходов также имеют место быть. Невнимательность обеих сторон также способствует росту дорожно-транспортных происшествий. Однако, когда респондентов попросили оценить личное отношение к правилам дорожного движения, доминировали варианты об их старательном соблюдении, что является,

на наш взгляд, несколько завышенным.

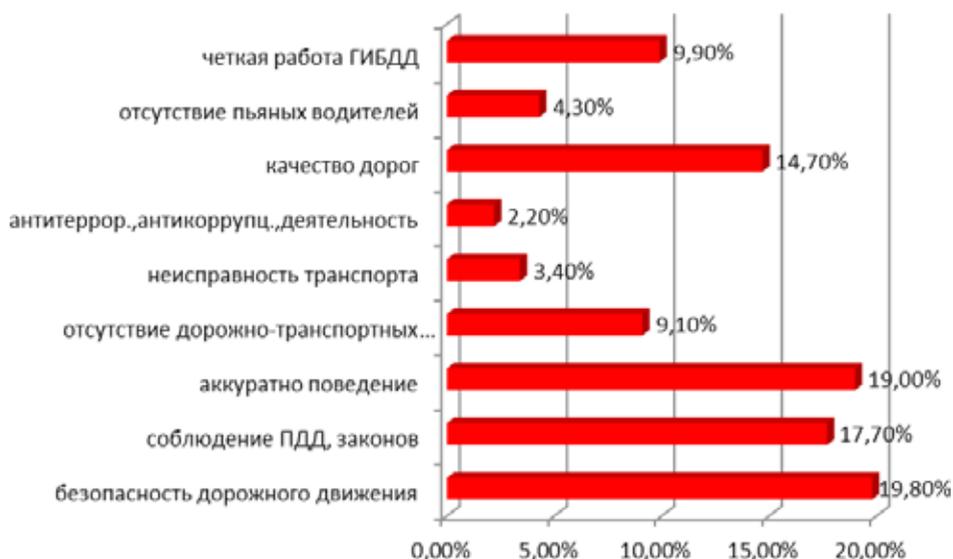
Исследование показало, что соблюдение правил дорожного движения и безопасность движения транспорта представляют собой основу в понимании горожанами транспортной безопасности в целом. Рейтинг различных ее аспектов позволяет утверждать, что наиболее опасными горожане считают переход по нерегулируемому пешеходному перекрестку и проезд велосипедистов по проезжей части. Средний уровень опасности присвоен ими проезду на автобусах по междугородним маршрутам и такси, а наименьший – проезду на общественном транспорте, ожидание пассажирами на остановках и переход по регулируемому перекрестку со светофором.

Существенная роль в решении проблемы обеспечения безопасно-

сти дорожного движения принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения

(ГИБДД) и, прежде всего, сотрудникам дорожно-патрульной службы (ДПС) ГИБДД.

Когда Вы слышите словосочетание «транспортная безопасность», что оно для Вас значит? (сотрудники ГИБДД)



По мнению работников Государственной инспекции безопасности дорожного движения, большую роль в профилактике ДТП играет обучение детей правилам дорожного движения, и чем раньше оно начнется, тем лучше, по мнению большинства участников опроса. Это должно привести, в конечном итоге, к сокращению числа дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних, повышению уровня транспортной культуры подрастающего поколения.

В нашем исследовании водителей-профессионалов, мы изучали отношение водителей к дорожной обстановке в республике и проблемам обеспечения безопасности дорожного движения. В РТ транспорт – одна из базовых отраслей хозяйства, важнейшая составная часть

производственной и социальной инфраструктуры. Транспортная отрасль и дорожное хозяйство имеют значительное влияние на качество жизни населения, инновационное развитие экономики, формирование среднего класса, ценовую и тарифную политику государства, размещение производительных сил. Однако грузопоток, который идет через Татарстан, растет быстрее, чем развивается транспортная инфраструктура, поэтому необходимо уделить внимание тем участкам дорог, которые не соответствуют задачам международных транспортных коридоров. Больше всего респондентов не устраивает в г. Казани плохое дорожное покрытие (42,1%) и плохая уборка дорог в зимнее время (28,6%), те же проблемы беспокоят водителей

и в транспортной сети РТ (46,4% и 28,8%).

Таким образом, следует отметить, что система безопасности дорожного движения локализована не только в социальном пространстве города, но и во всей агломерации Республики Татарстан. Однако город является сосредоточием пространственной мобильности, как физической, так и социальной благодаря транспортным системам. Отличительными чертами городского пространства являются: интенсификация скоростных потоков, ускорение темпов автомобилизации дорог, интенсивность социального взаимодействия основных участников дорожного движения.

Однако более детальное описание вопросов показало, что многие проблемы остаются нерешенными. В большей степени жителей волнуют нарушения правил безопасности со стороны водителей, хотя нарушения со стороны пешеходов также имеют место быть. Невнимательность обеих сторон также способствует росту дорожно-транспортных происшествий. Однако когда респондентов попросили оценить личное отношение к правилам дорожного движения, доминировали варианты о старательном их соблюдении, что является, на наш взгляд, несколько завышенным.

Исследования показали, что соблюдение правил дорожного движения и безопасность движения транспорта представляют собой основу в понимании горожанами транспортной безопасности в

целом. Рейтинг различных ее аспектов позволяет утверждать, что горожане наиболее опасными считают переход по нерегулируемому пешеходному перекрестку и проезд велосипедистов по проезжей части. Средний уровень опасности присвоен ими проезду на автобусах по междугородним маршрутам и такси, а наименьший – проезду на общественном транспорте, ожидание пассажирами на остановках и переход по регулируемому перекрестку со светофором.

Ужесточение штрафных санкций и увеличение количества налагаемых штрафов не сможет снизить остроту проблемы. Наоборот, данные меры уже сейчас вызывают у участников дорожного движения лишь негативное отношение к сотрудникам ГИБДД. Приоритетной в деятельности сотрудников ГИБДД должна стать профилактика снижения аварийности на транспорте, повышенная пропагандистская работа и пробуждение интереса общественности к решению вопросов, связанных с безопасностью дорожного движения, формирование безопасного поведения с самого начала жизненного пути человека, реализация комплексной и целостной программы непрерывного обучения детей и взрослых правилам безопасного поведения на дороге.

Большую роль в профилактике ДТП играет обучение детей правилам дорожного движения, и чем раньше оно начнется, тем лучше, по мнению большинства участников опроса. Наибольшее количе-

ство пострадавших детей в ДТП приходится на возраст от 7 до 14 лет – 50–60%, в возрасте до 7 лет в ДТП ежегодно страдает 16–31%, в возрасте от 14 до 16 лет – 17–26%. От общего количества ДТП с уча-

ствием детей ежегодно порядка 50% с происходит с участием детей-пешеходов; 40% с участием детей-пассажиров; 10% с участием детей на велосипедах, мопедах, мотоциклах¹⁰.

Укажите наиболее грубые и опасные правонарушения на дороге.



Наиболее грубыми нарушениями, которые существенно снижают уровень безопасности дорожного движения, респонденты считают употребление алкоголя за рулем, выезд на красный сигнал светофора и на полосу встречного движения. Стоит отметить, что такое нарушение как перевозка детей без использования удерживающих кресел и неиспользование ремней безопасности не является значимым нарушением в оценке горожан. При этом каждый четвертый опрошенный признался в том, что осуществлял перевозку детей без автомобильного кресла, что является негативным аспектом в обеспечении безопасности дорожного движения.

Из-за нарушений ПДД водителями транспортных средств, находившимися за рулем в состоянии опьянения в Республике, регистрируется около 8% (от всех происшествий). По вине пешеходов, находившихся в состоянии алкогольного опьянения, ежегодно регистрируется каждое десятое ДТП. Основными нарушениями являются: переход проезжей части в неустановленном месте (два нарушения из пяти), переход через проезжую часть вне пешеходного перехода (каждое пятое нарушение).

Однако необходимо отметить, что наиболее важным на сегодняшний день направлением в работе по обеспечению безопасности до-

рожного движения является нравственное воспитание граждан, активизация которого может иметь реальную отдачу. Особую значимость приобретает формирование знаний, умений и навыков по безопасности дорожного движения не только у детей, но и у педагогических работников образовательных организаций.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения (за счет повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.) и, как следствие, сокращения демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создания условий для роста его численности.

За последние четыре года благодаря камерам фиксации превышения скорости системы «Автодория» число нарушений сократилось почти в три раза.

Важной задачей является мониторинг разработок и затрат различных ведомств, выявление дублирующих и их оптимизация. Результатом всей проделанной работы и фундаментом дальнейшего разви-

тия должна стать «Концепция развития ИТС в Татарстане»¹¹.

В настоящее время нет единого городского органа, который отвечает за организацию и безопасность дорожного движения. За содержание знаков отвечает администрация района, в котором они установлены; устанавливает их Комитет по транспорту, за работу светофоров отвечает МКУ «АСУДД», дорожную разметку выполняет организация, которая выигрывает тендер. Но транспортная инфраструктура города – это один большой организм, и нельзя разделить его отдельно на дорожные знаки, светофоры и разметку – все должно регулироваться одним департаментом, который решал бы задачи и по организации дорожного движения, и по повышению пропускной способности улиц, контролю за применением ТСОДД, анализу транспортных потоков, изменению организации движения, разработке и реализации мер безопасности дорожного движения.

Необходимость создания такого Центра на самом деле давно назрела. Но нужно отметить и наличие больших проблем с пешеходными переходами, которые очень плохо освещаются. В Казани просто необходимо горизонтальное освещение по всей длине пешеходных переходов. По всей России это сейчас внедряется – хорошая видимость и дополнительная роль некоего маячка, когда автомобилист заранее видит эту освещенную зону.

Каждая из названных систем представляет определенные на-

правления деятельности, участниками которой могут быть как государственные, так и иные структуры любых форм собственности, функционирующие в рамках законодательства. Их реализация и дальнейшее развитие являются основным элементом, направленным на модернизацию факторов, влияющих на безопасность дорожного движения.

Некоторые страны сумели найти выход из сложной ситуации и сегодня эти страны при уровнях автомобилизации в 2–2,5 раза превышающих российский уровень, обеспечивают в 10 раз ниже риски гибели в ДТП, чем в России¹². Самый рациональный путь повышения безопасности дорожного движения – использование опыта стран-лидеров в области комплексного управления негативными внешними транспортными факторами (включая снижение дорожной

аварийности) в условиях высоких уровней автомобилизации.

Для решения этих проблем требуются не столько краткосрочные программы, сколько кардинальные изменения мировоззренческих ориентиров. Однако данный переход осуществим только на уровне всего общества. Для его реализации требуется достаточное время, поскольку изменение ценностных и моральных установок – наиболее сложное из реформ.

Из вышеизложенного следует, что проблема безопасности дорожного движения должна решаться не только на уровне самостоятельного национального проекта. Решение огромного комплекса задач в области безопасности дорожного движения должно стать одним из главных государственных приоритетов обеспечения национальной безопасности России.

ПРИМЕЧАНИЯ (Endnotes)

1 Абдульязнов А.Р. Безопасность дорожного движения: мнение водителей и пешеходов. / Политематический журнал научных публикаций «Дискуссия» // Социологические науки. 2016. Вып. №4 (67). Апрель. 94-99 с.

2 Сайт ГИБДД. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 04.08.2017)

3 Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

4 Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения за 2016-17год по Республики Татарстан. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: gibdd.ru/stat/2015 (дата обращения 25.09.2017 г.)

5 Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Татарстан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tatstat.gks.ru/> (дата обращения: 7.09.2017).

6 Принципы предоставления транспортных услуг на объектах XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в Казани. Общие требования. – Казань: Исполнительная дирекция универсиады, 2012. – 150 с.

7 Ильдар Халиков: За последние годы в Татарстане сделано многое для повышения безопасности дорожного движения 29.08.2016 // Пресс-служба Президента РТ, Бу-

лат Низамеев. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://prav.tatarstan.ru/rus/index.htm/news/719062.htm>.

8 Абдульязов А.Р. Безопасность дорожного движения: мнение водителей и пешеходов / Политематический журнал научных публикаций «Дискуссия» // Социологические науки. 2016. Вып. №4 (67). Апрель. 94-99 с.

9 Абдульязов А.Р. Модернизация системы безопасности дорожного движения как фактор демографической стабильности населения. Информационно-аналитический ракурс. – Казань: Издательство Академии наук РТ, 2016. 136 с.

10 Сайт ГИБДД. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 04.08.2017).

11 ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 «Интеллектуальные транспортные системы». – М.: Стандартиформ, 2011. – С. 24.

12 Воронина Е.Е. Мировая практика развития ИТС // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: интеллектуальные транспортные системы: материалы IV Международной научно-практической конференции / Под общей ред. Р.Н.Минниханова. – Казань: ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности», 2016. 688 с.

Сведения об авторе: Абдульязов Артур Рашидович, кандидат социологических наук, ведущий научный сотрудник Центра семьи и демографии АН РТ, e-mail: Gailj_07@bk.ru.

Аннотация: В статье рассмотрена модернизация системы автомобильного транспорта в условиях постоянно растущих требований общественности к безопасности среды обитания, проблемы, связанные с интенсивным развитием, требуют принятия ряда неотложных мер по повышению, как безопасности дорожного движения, так и минимизации его негативного техногенного и экологического влияния на среду и общество. Для обеспечения безопасного существования общества необходимо, чтобы безопасность жизнедеятельности являлась приоритетной целью внутренней потребности человека. Для этого нужно развивать новое мировоззрение, формировать качества личности безопасного типа, воспитывать культуру безопасности жизнедеятельности с самого детства. Меры по повышению безопасности дорожного движения – это важный фактор демографической стабильности населения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, демографическая стабильность, автомобилизация, профилактика ДТП, аварийность.

Abstract: The article discusses the modernization of the road transport system in the face of ever-growing public demands for the safety of the environment, problems associated with intensive development require a number of urgent measures to improve both road safety and minimize its negative man-made and environmental impact on the environment and society. To ensure the safe existence of society, it is necessary that life safety is a priority objective of a person's inner need. To do this, it is necessary to develop a new worldview, to shape the qualities of a person of a safe type, to cultivate a culture of life safety from the very childhood. Measures to improve road safety are an important factor in the demographic stability of the population.

Keywords: road safety, demographic stability, motorization, prevention of accidents, accidents.