

ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

САБЫРОВА К.Ж.,

к.ю.н., доцент
гражданского и семейного
права КГЮА
ualibrary@mail.ru

Аннотация: В статье автором рассматриваются проблемы все возрастающего в последнее время уровня детского дорожно-транспортного травматизма и повышение уровня безопасности детей на дорогах страны. Автором предлагается обучение как основной метод повышения обеспечения безопасности детей на дорогах и не требующий больших разовых материальных затрат.

Annotation: In the article the author deals with the problems of growing lately level of child road traffic injuries and ways to improve the safety of children on the roads of the country. The author offers training as a primary method of improving the safety of children on the roads and do not require large single material costs.

Дороги должны способствовать жизнедеятельности, стимулировать экономическое развитие, обеспечивать комфортный досуг. Они не должны быть «убийцами», не должны приводить к колоссальным экономическим убыткам, наносить невосполнимый моральный ущерб. Дороги не должны разрушать семьи, лишать их кормильца, уничтожать плоды экономического успеха людей!

Самое ужасное то, что в дорожно-транспортных происшествиях гибнут и получают увечья дети. В мире каждые две минуты в дорожном происшествии умирает подросток. Ежегодно в результате ДТП почти 10 миллионов детей получают травмы или становятся инвалидами [1]. Обязанность взрослых - извлечь из этого уроки и обратить на данную проблему внимание всего общества.

В Кыргызстане с начала 2013 года в ДТП с участием детей погиб 61 ребенок. Об этом ИА «24.kg» сообщила начальник Центра учета анализа и профилактики ДПС МВД Кыргызской Республики Елена Аильчиева. По ее словам, всего произошло 734 дорожно-транспортных происшествия, в которых погиб 61 ребенок, 798 детей получили различные телесные повреждения. Одной из весомых причин, увеличивающих риск совершения ДТП, является отсутствие необходимых технических средств регулирования дорожного движения [2].

Как отметила Елена Аильчиева, с 12 по 19 августа в связи с началом учебного года и в целях снижения дорожно-транспортного травматизма на территории республики, ДПС МВД Кыргызской Республики провела обследование состояния улично-дорожной сети в районах школ, интернатов и дошкольных учреждений. Результаты обследования показали, что всего по республике необходимо установить более 1 тысячи 680 дорожных знаков, 77 светофоров, требуется нанести 9 тысяч 318 квадратных метров дорожной разметки. Для устранения недостатков руководителям дорожно-эксплуатационных предприятий выдано 220 предписаний.

Таблица 1.

Детский дорожно-транспортный травматизм на территории КР за 6 месяцев 2013 года (в сравнении с 6 мес. 2012 года)

| РЕГИОНЫ | ДТП | | ПОГИБЛО | | РАНЕНО | |
|------------------------|------------|-------|----------|--------------|------------|-------------|
| Всего по республике | 449 570 | +26,9 | 48 49 | +2,1 | 459 618 | +34,6 |
| Город Бишкек | 139 220 | +58,3 | 3 3 | 0,0 | 140 233 | +66,4 |
| Чуйская область | 106 108 | +1,9 | 16 15 | -6,3 | 111 133 | + 19,8 |
| Таласская область | 17 18 | +5,9 | 4 3 | -25,0 | 17 18 | +5,9 |
| Иссык-Кульская область | 26 29 | +11,5 | 4 5 | +25,0 | 28 27 | -3,6 |

| | | | | | | |
|------------------------|----------|-------|---------|--------|----------|-------|
| Нарынская область | 9 4 | -55,6 | 1 0 | -100,0 | 8 4 | -50,0 |
| Город Ош | 29 34 | +17,2 | 1 0 | -100,0 | 29 36 | +24,1 |
| Ошская область | 51 68 | +33,3 | 9 14 | +55,6 | 53 69 | +30,2 |
| Баткенская область | 20 20 | 0,0 | 3 1 | -66,7 | 20 24 | +20,0 |
| Жалал-Абадская область | 52 69 | +32,7 | 7 8 | +14,3 | 53 74 | +39,6 |

Статистические данные ЦУАП ДПС МВД Кыргызской Республики [3] показывают что, несмотря на принимаемые профилактические меры, направленные на сокращение детского дорожно-транспортного травматизма, за 6 месяцев 2013г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, на 121 случай больше зарегистрировано ДТП с участием детей +26,9% (с 449 до 570), при этом число погибших детей увеличилось на +2,1 % (с 48 до 49), количество раненых детей возросло на +34,6% (с 459 до 618).

Психология детей характеризуется поверхностным восприятием требований соблюдения правил дорожного движения, легкомысленным отношением к переходу дороги, малым практическим опытом. Наиболее частой причиной детского дорожно-транспортного травматизма является их игровая или иная увлеченность. Концентрация внимания на увлекательных моментах игры создает условия, когда дети выскакивают на проезжую часть, переходят улицу по запрещающему сигналу светофора.

Многим запомнился короткометражный фильм «Баардыгыжакшы» («Все будет хорошо») реж. Акжола Бекболотова [4]. Согласно официальному сайту кыргызского кино, этот фильм повествует об истории двух бездомных детей, выживающих на улицах Бишкека и один из них, прося милостыню на дороге, трагически погибает под колесами автомашины. Этот фильм обнажил еще одну социальную проблему нашего общества -

дети-подростки или женщины с маленькими детьми, просящие милостыню прямо на проезжей части дорог.

Дети как участники дорожного движения могут выступать в различных качествах: дети-пешеходы, дети-водители, дети-пассажиры (в общественном или на личном транспорте).

Дети-пешеходы. Общий анализ дорожно-транспортных происшествий выявил, что 43,0% от общего количества ДТП составляют наезды на пешеходов, при этом погибло 27,5% от общего числа погибших людей и ранено 29,0% от общего числа людей получивших ранения в ДТП. 30 % ДТП совершены из-за нарушения правил проезда пешеходных переходов [3]. Эти данные свидетельствуют, что пешеходы, и в частности, дети являются наиболее уязвимыми участниками дорожного движения.

В ДТП больше всего страдает детей в возрасте от 7 до 10 лет. Эти обстоятельства связаны с тем, что дети в этом возрасте не могут объективно воспринимать и оценивать дорожную обстановку, степень ее опасности. Взрослым участникам дорожного движения необходимо помнить, что в 6 лет ребенок видит на уровне 105 см от земли, в 10 лет эта цифра достигает 130 см. Ребенку практически постоянно требуется смотреть вверх, чтобы увидеть дорожные знаки и светофоры; когда ребенок видит сам, он предполагает, что его тоже видят. Но очень часто из-за маленького роста его могут просто не заметить или заметить слишком поздно; на улице, если ребенок пугается приближающейся опасности, он чаще всего поступает неадекватно: импульсивно старается убежать либо останется на месте, не обращая внимания на ситуацию.

Все наезды на детей по оценке действий можно разделить на три типичные группы: дети находятся в поле зрения водителя на достаточном расстоянии; внезапное появление детей в поле зрения водителя (когда нет посылок или когда ДТП предшествовало появлению на дороге како- го-либо предмета - мяча и др.): наезды на детей в зоне знака «Дети».

Дети-водители. Велосипед, мопед, скутер - для многих ребят является предметом мечтания, но в то же время это самые незащищенные виды транспортных средств, и даже незначительные столкновения, а иногда и просто падение, могут повлечь за собой серьезные последствия.

Дети-пассажиры. Ребенок в салоне легковой автомашины целиком и полностью зависит от водителя. На протяжении последних лет отмечается увеличение количества ДТП, где пострадали дети, являясь пассажирами легковых автомобилей. Особенно если при движении автомашины ребенок располагается на руках. В этом случае ошибочно полагать, что, держа на руках, мы его оберегаем. При столкновении или резком торможении вес пассажира возрастает в несколько раз, и удержать ребенка от резкого удара практически невозможно. Если при этом и сам взрослый не пристегнут ремнем безопасности, то это верная гибель для малыша. Доказано, что ничего лучше специальных удерживающих средств для перевозки детей не оберегает их в момент столкновения.

Общественный транспорт, несмотря на большое удобство, представляет для маленьких детей определенную опасность. Здесь среди угроз можно назвать такие факторы: давка и агрессивное поведение взрослых пассажиров; травматизм во время движения транспортного средства связанный, как правило, с резким торможением, к которому пассажиры не всегда готовы; деятельность преступных элементов, которые могут причинить имущественный или физический вред ребенку; большое количество опасных предметов, контакт с которыми несет угрозу детскому здоровью (огнетушитель, двери, поворачивающиеся платформы и т.д.).

Мы постоянно констатируем, что одной из причин дорожно-транспортных происшествий является низкая культура участников дорожного движения, их

недисциплинированность. На наш взгляд, проблема дисциплины на дороге сейчас решается слишком прямолинейно. Справедливо настаивая на необходимости высокой дисциплины на дорогах, требуя от участников дорожного движения неукоснительного соблюдения правил дорожного движения, как правило, органы исполнительные и контролирующие не всегда достигают ожидаемого эффекта.

Поэтому, повышая требовательность к соблюдению Правил дорожного движения, необходимо постоянно развивать в каждом участнике дорожного движения понимание опасности на дороге, целенаправленно разрушать часто встречающиеся иллюзии безопасности. А для этого необходимо продумывать и осуществлять систему постоянного воспитания и обучения культурному, а значит безопасному поведению на дороге всех возрастных групп населения, начиная с дошкольного возраста[5].

Следует обратить особое внимание и особо подчеркнуть, что уменьшение числа ДТП и повышение общей культуры дорожного движения достигаются через обучение, которое ведется в тесной взаимосвязи с воспитанием. Обеспечение безопасности дорожного движения должно идти через воспитание участника движения, в ходе умелого и комплексного обучения. Такой путь является эффективным и относительно дешевым средством, не требующим, при его последовательном применении больших разовых затрат. Такое воспитание предполагает охват всей жизни человека. Начиная с этапа формирования сознания ответственности родителей за безопасность ребенка в детской коляске и в автомобиле и заканчивая зрелым возрастом человека с сопутствующими этому периоду изменениями в организме и поведении.

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

Эффективность профилактики детского дорожно-транспортного травматизма во многом зависит от активного взаимодействия сотрудников ГУБДД МВД Кыргызской Республики с работниками органов управления образованием, воспитателями и педагогами образовательных учреждений различных типов и видов.

Статья 29 Закона Кыргызской Республики «О дорожном движении в Кыргызской Республике» [6] предусматривает, что обязательное обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке.

Обучение правилам безопасного поведения на улицах и дорогах является составной частью общеобразовательного процесса. Педагоги школ осуществляют его в комплексе всего учебно- воспитательного процесса. И начинается оно с первых классных часов, которые посвящены в первую очередь профилактике травматизма среди учащихся, в том числе дорожно-транспортного. Учебные занятия с детьми проводятся по программам, рекомендованным Министерством образования и науки Кыргызской Республики в курсе основ безопасности жизнедеятельности.

Также следует отметить, что Закон Кыргызской Республики «О дорожном движении в Кыргызской Республике» в п.4 статьи 29 возлагает на органы внутренних дел Кыргызской Республики и на государственные средства массовой информации обязанность оказывать помощь соответствующим органам исполнительной власти в проведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах [6].

Мы согласны с тем, что определенная работа для снижения уровня детского дорожно-транспортного травматизма ведется органами ГУ В БД МВД Кыргызской Республики, органами местного самоуправления и другими организациями. Но, в большей части проводимые мероприятия носят больше формальный характер, не охватывают должное

количество детей и, следовательно, эффект от них минимальный.

Хотелось бы обратить внимание руководителей нашего города и равнодушных бизнесменов на положительный опыт россиян, направленный на повышение уровня безопасности детей на дорогах. В Москве совсем недавно состоялось официальное открытие образовательного центра по дорожной безопасности для детей JuniorCampus. Проект создан одним из крупнейших немецких автопроизводителей и предназначен для юных участников дорожного движения в возрасте от 5 до 10 лет. На площадке, имитирующей городскую дорожную среду с разметкой, знаками, светофорами и развязками, дети смогут получить практические навыки дорожной безопасности в качестве как пешеходов, так и водителей мини-автомобилей, а для теоретических занятий и просмотра обучающих программ кампус оборудован интерактивным классом [7].

Обучение включает в себя три части: знакомство с темой в «Лектории», создание автомобилей из различных предметов в «Мастерской» и закрепление знаний на «Треке», где дети будут выполнять различные задания, побывав в роли пешеходов, полицейских и водителей.

Программа курса зависит от возраста слушателей. Дети до 7 лет будут знакомиться с такими базовыми понятиями, как «дорога», «светофор», «пешеход», «пассажир», «водитель» и узнают, как правильно переходить дорогу.

Для ребят постарше подготовлен более продвинутый курс. Он включает в себя знания об экологических способах передвижения и жизненном цикле автомобиля. Например, на одном из занятий ученикам предложат собрать автомобиль из конструктора и подручных материалов. В зависимости от назначения автомобиля - для выезда за город или гонок - дети должны выбрать правильную форму, материалы нужной толщины и размера, а также объяснить свой выбор.

Планируется, что за год пройти обучение в центре смогут порядка 900 детей. В первую очередь, проект направлен на работу⁷ с детскими садами, детскими домами и школами. Занятия будут проводиться три раза в неделю: по средам, четвергам и пятницам. Остальные желающие могут зарегистрироваться на сайте BMW в разделе JuniorCampus и также оставить заявку на участие в проекте [8].

Глава представительства BMW Group Россия отметил, что одной из главных задач проекта является повышение безопасности на дорогах маленьких пешеходов, но в процессе занятий затрагиваться будут и вопросы безопасности юных пассажиров. Программа JuniorCampus представляет собой увлекательный и в то же время образовательный процесс, благодаря которому тысячи детей смогут получить навыки безопасного поведения на дороге [7].

Проект поддержали Госавтоинспекция МВД России, а также общественные и экспертные организации в области безопасности дорожного движения. В Госавтоинспекции подчеркнули, что работа в JuniorCampus должна проводиться не только с детьми, но и с их родителями, которым также необходимо разъяснять правила безопасного поведения на дороге и важность использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Кроме того, в настоящее время особо актуальной является проблема аварийности с участием юных водителей, управляющих мопедами и скутерами, поэтому тема безопасности передвижения на двухколесном транспорте также была бы целесообразна в образовательной программе кампуса.

Первый JuniorCampus был открыт в 2007 году⁷ в Мюнхене. За шесть лет там прошли обучение 131 тысяча детей. Еще один центр в Германии открыт в Берлине в Немецком музее технологий. В Южной Корее работает передвижной образовательный центр: грузовик перемещается по стране и проводит занятия с детьми, которые живут в отдаленных районах [8].

Нам же остается надеяться на то, что в ближайшем будущем в Бишкеке, где отмечен самый высокий уровень детского дорожно-транспортного травматизма, совместными

усилиями органов государственной власти, бизнес - структур и общественных организаций откроется подобный детский центр.

Также считаем необходимым отметить, что для снижения детского травматизма на дорогах, большую роль должны играть средства массовой информации, в том числе радио и телевидение, где должна быть пропаганда соблюдения правил дорожного движения [9] и обеспечения безопасности детей на дорогах.

Подытоживая вышесказанное, нам хотелось бы остановиться на следующем.

Основная цель профилактики детского дорожно-транспортного травматизма - сохранение жизни и здоровья подрастающего поколения, создание условий для обучения детей правилам дорожного движения, что в свою очередь будет способствовать снижению уровня детского дорожно-транспортного травматизма [5].

Основными компонентами системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма являются:

органы исполнительной власти (Главное Управление БДД и министерство образования и науки);

образовательные учреждения, в структуре которых работают педагоги, владеющие знаниями, методами обучения и воспитания школьников основам безопасности дорожного движения;

- учреждения социально-культурной сферы;
- организации и ведомства, прямо или косвенно причастные к профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Объектами деятельности системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма являются:

- участники дорожного движения, в том числе воспитанники и учащиеся образовательных учреждений;

образовательные учреждения как объекты для совершенствования их учебно-методической и материально-технической базы;

- педагоги образовательных учреждений;
- родители не только как непосредственные участники дорожного движения, но и как участники процесса воспитания детей;
- средства массовой информации.

Проблема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма объединяет представителей ГУБДД и органы образования в единую систему. Каждая структура пытается решить эту проблему своими методами. И в этой связи, наиболее эффективным представляется метод совместного сотрудничества вышеуказанных структур, ведь главной задачей является сохранение жизни и здоровья наших детей.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ:

1. Четвертый международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» 27-28 сентября 2012г. http://www.iacis.ru/activities/events/tavrisheskiy_dvorets/iv_mezhdunarodnyy_kongress_bezopasnost_na_dorogakh_radi_bezopasnosti_zhizni/#

2. Ш. Тургаев В Кыргызстане с начала 2013 года в ДТП с участием детей погиб 61 ребенок. 26.08.13. Бишкек ИА «24.kg» <http://www.24kg.org/incidents/159256-v-bishkeke-v-dtp-pogibli-dva-peshexoda.html>

3. Состояние аварийности на территории Кыргызской Республики за 1 полугодие 2013 года. // ЦУАП ДПС МВД Кыргызской Республики

4. Этот фильм признан лучшим в секции Азиатско-Тихоокеанского региона на XIII фестивале молодых режиссеров в Тегеране (Иран). Источник: Наргиза Юлдашева, 24.kg. 23.12.2008; также СМ. <http://www.arthouse.ru/news.asp?id=10445>

5. А. В. Вашкевич, Е. И. Толочко, М. М. Исхаков. Профилактика детского дорожно-

транспортного травматизма в образовательных учреждениях. СПб: Санкт-Петербургский университет МВД России, ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта» 2012. с.5

6. Закон Кыргызской Республики «О дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20 апреля 1998 года М 52(В редакции Законов КР от 24 июня 2003 года N 113, 7 февраля 2005 года N 15,5 февраля 2007 года N 11, 29 мая 2008 года N 100)

7. Постоянная ссылка: <http://www.gibdd.ru/news/federal/357837/>

8. ВМ W подарит российским детям бесплатное обучение в JuniorCampus. Новый образовательный центр проводит интерактивные занятия по безопасности дорожного движения. / www.gudok.ru

В России сняли музыкальный клип, пропагандирующий безопасность дорожного движения. Трек Крошки ВІ ВІ (г. Иваново) под названием Р.Д.Д. выиграл в одном из социальных конкурсов, связанных с правилами дорожного движения, <http://vk.com/kroshka.bibi>.