

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Факультет педагогики, психологии и
социальных наук

Кафедра «Методология науки,
социальных теорий и
технологий»

Направление подготовки 39.03.01 «Социология»

Профиль подготовки: Социология социальной сферы

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему

**«Причины и факторы детского дорожно-транспортного травматизма:
социологический аспект (на примере г.Пензы)»**

Студент

Серскова

Алина Геннадьевна

Руководитель

Бодров А.В.

Нормоконтролёр

Бодров А.В.

Работа допущена к защите (протокол заседания кафедры от №)

Заведующий кафедрой _____ Очкина А.В.

подпись, дата

Работа защищена с отметкой (протокол заседания ГЭК от №)

Секретарь ГЭК _____ Удалова Е.С.

подпись

Пенза 2018

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1. Детский дорожно-транспортный травматизм как глобальная проблема современного общества.....	6
1.1.Понятие детского дорожно-транспортного травматизма.....	6
1.2.Причины и факторы детского дорожно-транспортного травматизма	13
1.3.Система мер по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма	17
Глава 2. Изучение социальных аспектов проблемы детского дорожно-транспортного травматизма на примере г. Пензы и Пензенской области	25
2.1. Отношение водителей г. Пензы к проблеме детского дорожно-транспортного травматизма.....	31
2.2.Комплекс мер по предотвращению детского дорожно-транспортного травматизма в г. Пенза	58
2.3.Оценки инспекторов ГИБДД о проблеме детского дорожно-транспортного травматизма.....	65
Заключение	75
Список используемых источников:.....	79
Приложение 1	
Приложение 2	

Введение

Детский дорожно-транспортный травматизм – это актуальная проблема современного общества. Детский дорожно-транспортный травматизм распространен в меньшей степени, чем взрослый, но более актуален, потому что ребенок растет, развивается, начинает жадно и активно познавать мир, пренебрегая, своей безопасностью. Это подтверждается статистическими показателями: в 2017 году по сопоставимости с 2016 годом детский травматизм на дороге в Пензе и Пензенской области увеличился. Количество ДТП с детьми выросло и составляет – с 262 до 294, с 5 детей в 2016 году до 17 детей в 2017, то есть больше в 3,4 раза погибших детей на дороге. [26]

Жизненный опыт ребенка «нулевой», потому что он не умеет оценить опасность от транспортных средств из-за этого и происходят детские травмы. Особое место в последнее время занимает детский дорожно - транспортный травматизм, потому что не только детям необходима информированность о правилах дорожного движения, но и водителям. Многие дети не соблюдают правила дорожного движения, переходя, дорогу не в положенном месте, что составляет 26 %, но самый высокий показатель у водителей 74%, которые мчатся с большой скоростью на машине зачастую не думая, не о правилах дорожного движения, не о последствиях. [27]

Поэтому и дети и взрослые должны постоянно следовать правилам безопасного поведения на дорогах. Нужно формировать культуру вождения и безопасного поведения и у детей, и у водителей.

Исследованиями в данной области занимались такие ученые, как В.Л. Андрианова, В. С. Анисимова, Е.К. Вишневецкая, О.В. Выгорова, А. А. Горлова, В. П. Немсадзе, Л. П. Соколова, М. А. Ступницкая и др.

Весь спектр тяжестей от последствий дорожно-транспортных происшествий с участием детей преподносится в виде экономических потерь, с ограничением репродуктивного, трудового и военного потенциала нашего государства, что и формирует неблагоприятную демографическую обстановку в стране.

Чрезвычайную остроту приобрела данная проблема в регионах с развитой сетью скоростных автомагистралей и быстрорастущим парком транспортных средств.

Актуальность данной работы в том, что сейчас наблюдается рост детского дорожно-транспортного травматизма, зачастую из-за неправомерного поведения водителей по отношению к детям на дороге. Детский дорожно-транспортный травматизм в Российской Федерации представляет актуальную проблему, масштаб и последствия которой следует рассматривать в ряду факторов риска национальной безопасности. [11]

Цель исследования - получение данных о представлениях водителей, экспертов в области дорожного движения, связанных непосредственно с обстановкой на дороге по поводу проблемы ДДТТ и её путей разрешения.

Объект исследования – это детский дорожно – транспортный травматизм города Пензы и Пензенской области.

Предмет исследования – комплекс представлений об условиях функционирования системы профилактики ДДТТ, обеспечивающей высокий уровень правомерного поведения участников дорожного движения.

Основная гипотеза – пензенские водители считают, что в г. Пензе и Пензенской области проводится недостаточно профилактических мер по устранению детского дорожно-транспортного травматизма, что идет в разрез с представлениями экспертов дорожного движения.

Выводные гипотезы:

1. Большинство водителей хотя бы раз в своей жизни попадали в аварию;
2. Многие водители пренебрегают ПДД;
3. Начинающие водители более осторожно (больше боятся) ездят и серьезно относятся к соблюдению ПДД;
4. Водители со стажем от 3 и более лет менее бдительны на дороге;
5. Водители подразделяют модели поведения на дорогах на опасный водитель и неопасный.

Исходя из цели были поставлены следующие задачи:

1. Выяснить, что представляет собой понятие детского дорожно-транспортного травматизма по мнению водителей, экспертов в области дорожного движения;
2. Выявить каковы причины и факторы детского дорожно-транспортного травматизма по мнению водителей, экспертов и анализируемых документов;
3. Выяснить, как водители, эксперты оценивают фактический уровень ДДТТ в г. Пензе и в Пензенской области;
4. Определить, как часто водители обращают внимание на ДДТТ и какие меры они бы предприняли по разрешению данной проблемы;
5. Выявить, как часто водители нарушают правила дорожного движения и пренебрегают безопасностью дорожного движения;
6. Выяснить каков социальный аспект причин ДДТТ;
7. Обозначить ряд социальных факторов, влияющих на ДДТТ;

Актуальность данного исследования в том, что детский дорожно-транспортный травматизм – это центральная проблема всего общества, потому что дети - наше будущее, наши цветы жизни, продолжение нашего человеческого рода. Проблемы, связанные с детьми, мы должны устранять в первую очередь.

Ведь, если мы не сохраним наше будущее поколение, то кто за нас его сохранит и будет ли у нас вообще будущее.

Таким образом, принципиальным условием снижения ДТП с участием детей является существенное изменение сложившейся системы профилактических мер по ДДТТ, с разработкой новой модели организации в большей степени, направленной на внутреннюю структуру - это изменение модели поведения в семье, водителей, детей-пешеходов, культуры вождения и формирование у детей безопасного поведения на дороге.

В данной дипломной работе использовались следующие методы исследования: количественный метод (анкетирование), качественные методы (анализ документов, экспертный опрос).

Глава 1. Детский дорожно-транспортный травматизм как глобальная проблема современного общества

1.1. Понятие детского дорожно-транспортного травматизма

ДТП с участием детей представляет собой серьезную проблему современности. Ведь чаще всего виновниками ДТП становятся водители, игнорирующие правила дорожного движения, а потерпевшими чаще всего становятся дети, которые переходят дороги по пешеходным переходам, не замечая, мчащуюся машину издалека. Именно из-за этого дорожно-транспортный травматизм остается главной проблемой общества, требующей внимания и незамедлительного решения данной проблемы общими усилиями взрослых и экспертов по безопасности дорожного движения с использованием самых эффективных методов.

Дорожно-транспортный травматизм является одной из важных проблем современного общества, от которой страдают дети. Первостепенная задача государства РФ – это обеспечить безопасное существование детей в обществе без травм и насилия. Чаще от полученных травм в ДТП погибают дети, большинство из них становятся инвалидами различной степени тяжести. Одним из самых известных и распространенных видов травматизма является дорожно - транспортные происшествия, данный травматизм часто приводит к детской инвалидности и смертности. [6,с.21]

Самые уязвимые и неопытные участники дорожного движения, которые нуждаются в особой заботе - это дети. Плохая дорожно - транспортная инфраструктура и превышение скоростного режима, а также вождение не в трезвом состоянии, перевозка пассажиров без удерживающих устройств в автомобиле является фактором повышенной опасности для всех участников дорожно – транспортного- происшествия.

Дети становятся участниками дорожно - транспортных происшествий не только в силу собственных обстоятельств, а в результате действий взрослых участников дорожного движения. Факторы повышенной опасности связаны с особенностями возрастного развития детей. Иногда маленький рост и вес

делает их уязвимыми для травм, и уровень умственного развития детей ограничивает их способность оценить опасную ситуацию на дороге.

Особое значение имеет состояние дорожно-транспортной инфраструктуры города. Водители часто отвлекаются от дороги, чтобы объехать ямы на дорожном покрытии. Также регулирование на каждом участке дороги скоростного режима является важным фактором в предупреждении детских травм. Использование ремней безопасности, удерживающего кресла для ребенка, может уберечь от травмирования, но многие люди забывают об этом, хотя это требование закона, который они нарушают.

Страшно то, что детская смертность возросла. Взрослые люди – водители, по неосторожности, невнимательности в ходе ДТП причиняют различные травмы детям, что зачастую приводит к инвалидности ребенка. Инвалидность ложится тяжелым грузом на семью, и общество в целом, так как требуются не только огромные денежные средства на лечение, адаптацию, восстановление здоровья ребенка, но и психологическая помощь.

Для семей с смертельным исходом ребенка ещё более тяжелые последствия: замкнутость их родителей, сосредоточение долгие годы на данной горе, утрата из-за горя взаимоотношений супругов и др.

Впервые появившееся в начале 20 века, дорожно – транспортные происшествия на улицах и дорогах, за короткий промежуток времени стали основной причиной ранений, инвалидности и гибели людей. Дорожно-транспортный травматизм наносит большой социально-экономический и демографический урон обществу, являясь одним из самых массовых явлений.

Как отмечал Б.В. Петровский, академик АМН СССР, «несчастные случаи на дорогах труднее поддаются анализу, чем любой другой вид травматизма».

Первое в истории дорожно - транспортное происшествие со смертельным исходом произошло 17 августа 1896 г. в Лондоне. Автомобиль, управляемый Артуром Эдселлом, сбил пешехода Бриджит Дрисколл, 44-летнюю мать двоих детей. В том же году в Англии произошел второй несчастный случай со смертельным исходом. Так был и открыт список жертв автомобильных дорог. [30]

В нашей стране распространён такой вид травматизма, как дорожно - транспортные происшествия. В Российской Федерации детская смертность от дорожно - транспортного травматизма колеблется до 35%, на долю населения 10 тысяч человек приходится 10,7 детей. [28]

Способы передвижения тоже влияют на развитие травматизма и детскую смертность. С каждым годом становится все больше подростков, управляющих двухколесными транспортными средствами – это скутеры, мопеды, мотоциклы. Использование шлема безопасности во время езды на мопедах, скутерах и других двухколесных транспортных средств, снижает риск и травмы головы, а также вероятности летального исхода, но к сожалению, многие подростки игнорируют и ставят под сомнение полезность, нужность шлемов безопасности. [8,с.44]

В последнее время часто гибнут дети от 15-17 лет, управляя мопедами, велосипедами, скутерами, мотоциклами в авариях с участием автомобилей. Установление предельных скоростей движения, регулирование движения на дорогах, содействует предотвращению аварий с участием пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов. Гендерные отличия травматизма, повлияли на лица мужского пола от 15 до 19 лет они чаще подвержены дорожно - транспортному травматизму их примерное соотношение 1:3. [8, с.48]

Также и высока вероятность гибели детей, когда они выступают в роли пешеходов. Исследования показывают, что дети пешеходы, в двадцать раз чаще гибнут, чем дети пассажиры в автомобилях - это 5,5 % из 10 тыс. человек. И существует такая закономерность, что детям из семей с низким уровнем

жизни, низким доходом угрожает большая опасность в дорожно - транспортных происшествиях. [15,с.86]

Особое значение играет и такой фактор риска, как употребление алкогольных напитков и управление автомобилем в нетрезвом состоянии. Маркетинговая политика со стороны производителей алкогольных напитков зачастую приводит к увеличению роста вождения в нетрезвом виде. Взрослые люди теряют в состоянии алкогольного опьянения чувство реальности происходящего, адекватности и ответственности за рулем, а подростки в алкогольном состоянии, садятся за руль автомобиля или другого транспортного средства, чувствуя вседозволенность на дороге, не понимая уже своей вины перед обществом, близкими и другими участниками дорожного движения. Чаще всего данная поездка заканчивается трагедией. [10,с.18]

Мечтой многих подростков является мотоцикл или скутер, но родителям следует думать, прежде чем преподнести ребенку такой опасный подарок, где он будет ездить на нем. Есть ли на небольшом расстоянии парки, стадионы, велосипедные дорожки, тропы здоровья. Ведь, когда подросток окажется в транспортном потоке он может растеряться и будет не способен принять неотложное решение для выхода из сложившейся дорожной ситуации. Именно такие ситуации и приводят к дорожно-транспортным происшествиям с участием подростков.

Мотоцикл и скутер является самыми небезопасными транспортными средствами и в результате ДТП могут повлечь за собой печальные последствия, зачастую это смертельный исход событий. При покупке этих транспортных средств необходимо приобрести средства защиты, такие как шлем, перчатки, налокотники, наколенники. [37]

Исходя из выше сказанного, приведу пример известной аварии с участием транспортных средств – мотоцикла и автомобиля, произошедшей в городе Пенза.

Авария, произошедшая 14 сентября 2012 года в 21:40 ДТП с участием предпринимателя 54-летнего Олега Тоцкого, в котором погиб 21-летний мотоциклист Марат Шарипов, на шумевшая на весь город стала показательным примером, что бывает, когда не соблюдаешь ПДД.

Предприниматель Олег Тоцкий возвращался с дочерью с бассейна домой. Его дочь сидела на заднем сиденье в детском кресле, то есть правила перевозки не были нарушены водителем. На данном перекрестке, где Тоцкий поворачивал нельзя было повернуть налево, поэтому он повернул направо доехал до перекрестка и хотел развернуться.

Олег Тоцкий неверно оценил дорожную обстановку подумав, что нет приближающихся транспортных средств и совершил разворот. В это время водитель мотоцикла Марат Шарипов, превышая скоростной режим и правила перевозки пассажира без шлема, но у данного водителя была главная дорога, а Олег Тоцкий до конца не убедился в том, что нет транспортных средств. Марат Шарипов, управляющий мотоциклом врывается в правую заднюю дверь машины Олега Тоцкого.

Можно делать разные выводы по данной аварии, что, если, а если бы, но есть закон оба водителя его нарушили. Но вопрос кто в конечном итоге больше.

В данной аварии исход печален, водитель мотоцикла 21 летний Марат Шарипов погиб на месте, его пассажир находился какое-то время в коме и хорошо, что он вышел из нее. Закон дает понять, если была авария и явные нарушения со стороны Олега Тоцкого - неосмотрительность, не уступил со второстепенной дороге еще и летальный исход. [34, с.1-15]

Данная авария служит примером, как могут повлиять на судьбу нарушения ПДД, и как они отразились на судьбах всех участников дорожного происшествия.

Социальный аспект данной аварии весьма очевиден, пренебрежение правилами дорожного движения, отсюда как следствие - это пренебрежение здоровьем и психическими состоянием других участников - социальная

замкнутость родственников пострадавших, социальное неодобрение со стороны общества и участников дорожного движения.

Ребенок также и часто передвигается с помощью общественного транспорта, где ему нужно соблюдать ряд правил. Ожидать общественный транспорт нужно только в положенном месте на безопасном расстоянии от проезжей части. Входить в общественный транспорт только после того, как окончательно остановится транспорт. В салоне общественного средства при передвижении крепко держаться за поручни, потому что может быть применено водителем экстренное торможение. Заранее готовиться выходить, чтобы не торопиться и не травмироваться при выходе.

Когда взрослый человек едет в своем личном автомобиле он должен отдавать себе отчет, что он в полной мере несет ответственность за безопасность ребенка, что нужно соблюдать элементарные меры безопасности-пристегивать детей ремнями безопасности и использовать детское автокресло и всегда следить за скоростным режимом своего автомобиля. [29]

Таким образом, можно сделать вывод, что дорожно - транспортные происшествия с участием детей за последние годы увеличиваются. Первоочередная миссия взрослых - снизить риск и предупредить эти трагические события.

Занявший первое место в мире по количеству погибших и второе по числу травмируемых, дорожно-транспортный травматизм стал серьезной социальной и медицинской проблемой. Система здравоохранения становится мерой профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Из насчитывающихся сейчас в мире 300 млн. инвалидов большую часть - это жертвы дорожных происшествий. [35]

Ежегодно в России под колесами автомобилей погибает около 30 тыс. человек и более 200 тыс. человек - травмированы, каждый десятый из них – ребенок. [35,с.1]

Таким образом детский дорожно - транспортный травматизм - это дорожно— транспортные происшествия на улицах и дорогах, в которые попадают дети, по своей невнимательности или нарушения правил ПДД водителями.

1.2.Причины и факторы детского дорожно-транспортного травматизма

Причины и факторы – это определенная структура, фундамент проблемы.

В различных литературных, методических пособиях, учебниках выделяют следующие основные причины детского дорожно-транспортного травматизма, такие как несоблюдение детьми и взрослыми Правил дорожного движения и правил безопасного поведения на дороге.

Детский дорожно-транспортный травматизм в большей мере обусловлен такими причинами, как:

1. незрелостью ребенка;
2. неспособностью правильно оценивать дорожную обстановку;
3. моментальное образование ситуационных рефлексов и их мгновенное исчезновение;
4. необходимость движения ребенка, которая преобладает над осторожностью;
5. повторение поведения взрослых;
6. переоценка своих возможностей;
7. реакции неподвластные объяснению на приближающийся автомобиль и др.[31]

Почти 2/3 из общего числа пострадавших на дороге детей попадает под машину из-за отсутствия главного транспортного навыка: предвидение скрытой опасности. [39]

Чтобы предотвратить эту причину и другие перечисленные выше, недостаточно только бесед с детьми. При движении на дороге, как и при любом движении, действуют не столько знания, сколько наши привычки, стереотипы, жизненный опыт. Выработать их можно только со временем.

Поэтому каждая прогулка на улице ребенка с родителями должна способствовать развитию и формированию у ребенка навыков наблюдения, самоконтроля, ориентирования в дорожной обстановке, формированию

безопасного поведения на улицах и дорогах, которая является фундаментом выполнения Правил дорожного движения.

Внутренние элементы проблемы ДДТТ- это и есть основные причины детского дорожно-транспортного травматизма: несоблюдение детьми и взрослыми Правил дорожного движения и требований безопасного поведения на дороге, ведь большое число травм получают дети по дороге в школу или по ее возвращению. [3,с.14-15]

Из общего количества происшествий виновность пострадавших детей в половине случаев, когда ребенок явился и причиной, и жертвой аварии одновременно. Примерно треть всех пострадавших в ДТП несовершеннолетних составляют – пассажиры. [34]

Зачастую дети погибают и получают ранения по вине взрослых, которые их не обезопасили. Никогда не будет лишним постоянное напоминание, что ребенка в возрасте до 12 лет нельзя перевозить на переднем пассажирском сиденье автомобиля. Место рядом с водителем – самое небезопасное при аварии. Когда ребенок находится на заднем сиденье, он должен быть пристегнут ремнями безопасности. До 12 лет для безопасности ребенка он должен находиться в специальном удерживающем автомобильном кресле.

Зимнее время для водителей - это еще одна большая проблема – плохая видимость. Освещение улиц очень плохое и одежда на детях практически вся темных тонов еще и свет фар встречного автомобиля отсюда, как результат - нулевая видимость для водителя.

На 1,6% стало больше ДТП с участием детей с января по декабрь 2017 года. Всего было совершено 19,5 тыс. подобных ДТП и 8,8 тыс. аварий было совершено с участием детей-пассажиров, 8,6 тыс. с участием детей-пешеходов. По статистике отмечается, что из-за нарушения ПДД водителями было совершено 15 тыс. аварий, в 4,5 тыс. ДТП виноваты либо сами дети, либо стечение жизненных обстоятельств. [32]

На улицах взрослые люди не могут быть безучастными и безразличными. Если мы видим, что ребенок нарушает Правила дорожного

движения, мы должны остановить его, объяснить ошибку и рассказать о возможных последствиях.

Внешней оболочкой детского дорожно-транспортного травматизма являются факторы возникновения данной проблемы. Основные факторы детского дорожно-транспортного травматизма – это также несоблюдение водителями правил дорожного движения и требований безопасного поведения на дороге, но они проявляются по-другому их сразу можно заметить данные факторы возникают, как результат ситуационных обстоятельств.

Большинство пострадавших в ДТП составляют школьники в возрасте от 8 до 16 лет. В увеличении ДТП с детьми важную роль играют погодные условия, от которых зависит присутствие детей на улицах, характер их игр и продолжительность времени, которое они проводят вне дома. Большое количество травм бывает весной (31%), летом их количество снижается до 25%, а осенью и зимой ДДТТ составляет 44% от общего показателя. [36,с.5-8]

Потому что, если в течение всего учебного года травматизм распределяется равномерно и только в середине недели имеет день наибольшего травматизма, то во время летних каникул частота травматизма практически одинакова в любой день недели, потому что у детей в большинстве своем летние каникулы и летнее время – разнообразие для подвижных игр, увлечений и двухколесных транспортных средств.

Внешняя оболочка проблемы ДДТТ представляется в виде факторов получения травм детьми - это такие как:

- несоблюдение Правил дорожного движения (чаще дети в возрасте с 7 до 12 лет попадают в ДТП, перебегая дорогу перед близко мчащимся транспортом, например, в зимнее время года), зависящее от ситуационных и природных (естественных) обстоятельств;

- неожиданный выход на проезжую часть из-за сооружения, стоящего транспорта и иных препятствий (как правило, это дети от 4 до 10 лет);

- незрелость детей с физической и психологической точки зрения ученых (отделы коры головного мозга, ответственные за важнейшие процессы

психики головного мозга человека, становятся функционально зрелыми только к 7-12 годам);

- неспособность детей оценить степень опасности от видов транспорта (дети не осознают, что машина не может быстро остановиться, не учитывают неопытность, эмоциональность водителя и т. д.);

- переоценка своих физических возможностей (дети часто неверно определяют расстояние до приближающегося транспорта);

Таким образом, изучение ДДТТ показало, что существуют две важных стороны проблемы внутренняя и внешняя, то есть причины и факторы, возникнувшей проблемы. Если внутренняя стороны причины, зачастую зависят от наших привычек, поведений, стереотипов, жизненного опыта, внешняя оболочка зачастую зависит от внешних обстоятельств иногда и не зависящих от нас – это погодные условия, ситуационные обстоятельства. Связующее звено в этих двух сторонах, в том, что не важно погодные это условия или наш жизненный опыт, нужно всегда стараться обезопасить наших детей, постоянно им напоминать о последствиях, что нужно остерегаться, стараться предвидеть ситуации на дороге, то есть все зависит от нас от нашего контроля над детьми и нашего воспитания в семье.

1.3. Система мер по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма

Наше государство принимает серьезные шаги и меры в области законодательного регулирования в вопросах обеспечения безопасности жизнедеятельности детей, но на практике – это до конца еще реализовано неправильно обозначаются первопричины тяжелых несчастных случаев с детьми, а также низкого уровня охраны их здоровья и жизни.

В нашем государстве детский травматизм в десятки и в сотни раз превышает травматизм в других странах, нашему обществу следует перестать относиться к обучению безопасного поведения ребенка на дорогах, как фикции. Обучение детей правилам безопасного поведения на дорогах преподается недостаточно эффективно. А ведь самое главное правило, которое может спасти ребенка на дороге - это запрет красного цвета движению. И в этом его может убедить взрослый человек. И таким простым способом, как своим примером.

На безопасное поведение детей на дороге влияет целый ряд факторов, из которых необходимо подчеркнуть возрастные и физиологические особенностей детей.

Содержание представлений о безопасном поведении на улице, может содержаться в брошюрах, листовках или памятках, которые будут доступны детям дошкольного и школьного возраста.

Например, пользуясь, вот такими памятками дошкольники и школьники могут овладеть правилами безопасного поведения на дороге.

В СТРАНЕ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ

Детям знать положено
Правила дорожные!
Ты, дружок, доверься им:
будешь цел и невредим!

1. Ходите только по тротуару!
2. Переходите улицу в местах, где имеются линии или указатели перехода, а где их нет — на перекрестках по линии тротуаров.
3. Переходя улицу, посмотрите налево, а дойдя до середины — направо!
4. На улицах и дорогах, где движение регулируется, переходите проезжую часть только при зеленом сигнале светофора или разрешающем жесте регулировщика.
5. Не перебегайте дорогу перед близко идущим транспортом!
6. Не устраивайте игры на проезжей части улицы!
7. Езда на велосипедах по улицам и дорогам разрешается детям не моложе 14 лет.
8. Соблюдайте правила пользования городским транспортом.
9. Помните, что дорога в школу должна быть не короткой, а безопасной.

**Соблюдайте Правила дорожного движения сами
и помогайте в этом своим родным и близким!**



- Знать свое имя, фамилию, домашний адрес, телефон;
- Иметь представления заранее об опасных ситуациях, которые могут возникнуть на улице и при играх во дворе дома, при катании на велосипеде (самокате, роликовых коньках).

Что касается представлений об опасных ситуациях на пешеходном переходе, то нужно знать следующие правила дорожного движения:

- переходить улицу только на разрешающий - зеленый свет светофора,
- не в коем случае не играть на дороге или около проезжей части,
- переходить улицу, дорогу только по пешеходному переходу, оглядываясь сначала налево, а дойдя до середины дороги направо,
- знать некоторые дорожные знаки для пешеходов и водителей,
- знать правила поведения в транспорте,
- знать и соблюдать правила поведения во дворе.

Памятка родителям: по дороге в детский сад или из него проводите беседы с детьми о безопасном поведении на улице. Дисциплина на улице – залог безопасности пешеходов, докажите это ребенку на собственном примере. [1,с.10-13]

Нужно помнить, что одежда со светоотражающими элементами помогает водителю увидеть ребенка, а темная затрудняет видение.

Детский травматизм и его предупреждение – очень важная и актуальная проблема современного общества, особенно в период летних каникул, когда у детей каникулы, они чаще находятся на улице играют в подвижные игры, перемещаются сами на двухколесных транспортных средствах, оставаясь, без присмотра взрослых. Существует много разных видов травм у детей, но причины, вызывающие их, однотипны. Прежде всего, это не благоустроенность внешней среды – плохие дороги, нет поблизости пешеходного перехода, нет знаков со светоотражающим покрытием, халатность водителей, бесконтрольность со стороны взрослых, неправильное поведение ребенка на улице, во время игр, занятий спортом. Конечно, возникновению травм способствуют и психологические особенности детей: любознательность, любопытство, гиперактивность, эмоциональность, недостаток жизненного опыта, а отсюда отсутствие чувства опасности. Взрослые обязаны предвидеть возможные риски и ограждать детей от них.

Работа родителей по предупреждению травматизма должна идти в 2 направлениях:

1. Устранение травмоопасных ситуаций;
2. Постоянное комплексное обучение (теория и практика о поведении на дороге) детей основам профилактики травматизма.

При этом нужно не развивать у ребенка чувство страха, а сделать так, чтобы он понял, что опасность можно избежать, если вести себя правильно. Самая опасная машина - стоящая: ребенок считает, что, если опасности не видно, значит, ее нет. Но, выходя из-за такой машины на проезжую часть, 63 ребенка из 100, которые попали в ДТП, оказались под колесами другой машины. [38]

Дети должны знать и соблюдать следующие правила, когда переходят дорогу:

- остановиться на обочине;
- посмотреть в обе стороны;
- перед тем как переходить дорогу, убедиться, что машин или других транспортных средств на дороге нет;
- переходя дорогу, держаться за руку взрослого или ребенка старшего возраста;
- идти, но ни в коем случае не бежать;
- переходить дорогу только в установленных местах на зеленый сигнал светофора;
- на дорогу выходить спокойно, сосредоточенно, уверенно и так, чтобы водитель видел тебя;
- переходить дорогу надо по перпендикуляру к оси, а не по диагонали;
- если транспортный поток застал на середине дороги, следует остановиться и не паниковать;
- маленького ребенка переводить через дорогу надо только за руку;

- надо научить ребенка не поддаваться "стадному" чувству при переходе улицы группой;
- детям нельзя играть возле дороги, особенно с мячом; [21, с.15-20]

Для того, чтобы избежать несчастные случаи с детьми нужно учить их ходить по тротуарам лицом к автомобильному движению, а не по краю дороги. Старших детей с детства необходимо учить присматривать за младшими. При перевозке ребенка в автомобиле, необходимо использовать автокресло и ремни безопасности, ребенка надо посадить сзади и справа. Любая работа в образовательном учреждении должна осуществляться комплексно и со стороны учителей, и со стороны родителей, то есть двойное воздействие на детей. Также профилактические мероприятия, проводимые на базе школы или других заведений согласуются и утверждаются субъектами, заинтересованными в проведении конкретных профилактических мероприятий – это могут быть такие, как отделения ГИБДД, Дома молодежи. При планировании работы необходимо учитывать также требования Закона РФ от 10 декабря 1995 года № 169-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг.». [33]

I. Общие положения

1. Настоящая методика разработана для определения общих и специальных требований к порядку детализации укрупненных инвестиционных проектов федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах и предназначена для обоснования выбора и порядка создания конкретных объектов капитального строительства в составе федеральной адресной инвестиционной программы в целях создания дорожно-транспортной инфраструктуры в соответствии с нормативными требованиями в части безопасности дорожного движения (далее инфраструктура).

2. В системе планирования мероприятий Программы основными элементами являются направления, содержащие основные укрупненные

инвестиционные мероприятия. В случае если по одному из направлений реализации Программы предлагаемые к детализации конкретные проекты не достигают по своим показателям эффективности значений, обеспечивающих гарантированное достижение результата, соответствующие средства по решению государственного заказчика, согласованному с Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации в установленном порядке, могут быть направлены на реализацию эффективных проектов по другим направлениям программы. В этом случае производится независимая оценка выполнения условий реализации Программы и достижения утвержденных в ней показателей, по результатам которой Министерство экономического развития Российской Федерации подготавливает положительное либо отрицательное заключение.

3. При детализации проектов в отношении государственных инвестиций, субсидий субъектам Российской Федерации, субсидий государственным бюджетным учреждениям применяемые механизмы оценки уровня достижения программных результатов могут учитывать конкретную специфику объектов направления финансирования по согласованию с государственным заказчиком - координатором программы. [22]

Система мер по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма представлена такими направлениями, как:

1. Учебный процесс:

- проведение занятий и бесед с учащимися в рамках программы по ОБЖ;
- изучение ПДД по другим программам;
- проведение учебных экскурсий;
- показ учебных видеофильмов, кинофрагментов, использование учебных компьютерных программ;
- включение темы: «Дорога и мы» в планирование уроков изобразительного искусства, трудового обучения и т.д.

2. Внеурочная деятельность: - проведение тематических классных часов;
- проведение минуток по БДД;

- организация игр, соревнований и т.п. в школе;
- беседы инспекторов ГИБДД с учащимися, в рамках проведения Дня (Недели) правовых знаний;
- участие в мероприятиях по ПДД, проводимых в районе, городе;
- организация праздников по ПДД;
- участие в проведении – Недели безопасности;
- участие в проведении профилактических операций - Внимание - дети!
- ознакомление учащихся с аналитическими данными о дорожно-транспортных происшествиях с участием детей;
- проведение бесед с учащимися-нарушителями ПДД.
- ведение журнала проведения инструктажей по безопасности дорожного движения перед выходами с детьми в общественные места;
- создание отряда юных инспекторов движения (далее - ЮИД).

3. Информационное и материально-техническое обеспечение: - программы, справочная и методическая литература: библиотека у каждого учителя, преподавателя ОБЖ, инструктора по БДД;

- размещение в учреждении стенда по БДД, схемы безопасного подхода к школе, уголков по БДД;

- наличие индивидуальных схем у учащихся начальной школы (в дневниках, тетрадях по БДД и т.п.);

- инструктаж педагогов, классных руководителей на совещаниях классных руководителей, педагогических советах, создание фонда видео - и киноматериалов, компьютерных разработок;

- создание кабинета по БДД, оборудованного в соответствии с требованиями, предъявляемыми к их оснащению.

4. Работа с родителями:

- обсуждение вопросов БДД на родительских собраниях;
- обсуждение вопросов по профилактике ДДТТ на заседаниях родительского комитета;

-проведение бесед с родителями по сообщениям о ДТП, карточкам учета нарушений ПДД.

5.Контроль со стороны администрации:

-проверка правильности и систематичности заполнения журналов;

-обсуждение вопросов по профилактике ДДТТ на совещаниях при директоре, педагогических советах и т.п.; посещение школьных и внеклассных мероприятий. [19,с.1-10]

Глава 2. Изучение социальных аспектов проблемы детского дорожно-транспортного травматизма на примере г. Пензы и Пензенской области

Программа социологического исследования: «Отношение водителей г. Пензы к проблеме детского дорожно-транспортного травматизма».
Методологический раздел

Актуальность темы исследования:

Мы живём в городе, где стремительно растёт количество транспортных средств. На сегодняшний день часто приходится встлкиваться с такой проблемой, как аварийные ситуации на дорогах, где участниками чаще всего являются водители, так и пешеходы, среди которых есть дети. Основная причин в том, что у детей ещё не до конца сформировано правомерное поведение на дорогах, а у водителей чаще всего отсутствует правомерное поведение на дороге. Поэтому и возникает двойственное отношение людей к случившийся аварии. С одной стороны, дети, которые чаще всего просто недооценивают обстановку на дороге, а с другой взрослые – водители, которые пренебрегают правилами дорожного движения. За каждой такой аварией кроется судьба ребёнка и горе его родителей.

Сложившееся в городе Пензе положение с детским дорожно – транспортным травматизмом свидетельствует о несоблюдении, пренебрежении водителями транспортных средств правилами дорожного движения и неумении правильно ориентироваться в дорожной обстановке, что как результат недостаточное внимания проблеме предотвращения детского травматизма. На территории Пензенской области сложилась сложная ситуация с участием несовершеннолетних в ДТП. Выросла детская смертность на дорогах в 2017 году по сравнению АППГ 2016 г. выросла в 3,4 раза, с 5 погибших детей в 2016 году до 17 погибших в 2017 году. Детский травматизм на дороге увеличился на 1,6% стало больше ДТП с участием детей с января по декабрь 2017 года. По статистике отмечается, что из-за нарушения ПДД водителями было совершено 15 тыс. аварий. Центральная проблема – это

эффективная организация безопасности дорожного движения. Данная проблема имеет ряд аспектов. Без правильной организации дорожного движения будут увеличиваться нарушения ПДД, как следствие вырастет еще больше показатель смертности на дорогах. Самый главным аспект – это сохранить человеческую жизнь в особенности жизнь ребенка.

В настоящее время отмечается рост транспортных средств в разных городах. Ребенок с детства является участником дорожного движения, в качестве пешехода или пассажира. Увеличивается не только количество автомобилей, но и скоростной режим, как следствие растут нарушения ПДД, учащаются ДТП с гибелью людей и конкретно увеличивается детская смертность на дороге.

Складывается сложная обстановка на дорогах поэтому всегда ко всем участникам дорожного движения предъявляется обязательное соблюдения Правил дорожного движения.

Ведь, Правила дорожного движения – это закон, база мирного существования участников на дороге.

Участники дорожного движения должны уметь предвидеть развитие событий на дороге, быть внимательными и предупредительными к друг другу, чтобы сохранить жизнь и здоровье детей - сохранить наше будущее.

Данная проблема стоит остро перед всем обществом с каждым годом растет количество ДТП с участием детей в которых они гибнут, становятся калеками, получают тяжелые травмы.

Статистические данные ДТП с участием детей в России за 2017 год указывают на глобальный характер проблемы. За 2017 год всего было совершено 19,5 тыс. подобных ДТП, 8,8 тыс. аварий было совершено с участием детей-пассажиров. 8,6 тыс. с участием детей-пешеходов. Чаще всего сбивают на пешеходных переходах.

Проблемой детского дорожно-транспортного травматизма занимались многие ученые и деятели.

Был проведен ряд исследований по различным аспектам ДДТТ. В таких работах, как НИИ неотложной детской хирургии и травматологии г. Москва статья 2010 год Р. А. Кешишян «Детский дорожно-транспортный травматизм (проблемы и пути решения)», Общественная палата Российской Федерации: Общественный доклад «О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России» 2014 год, учебное пособие под редакцией А. В. Вашкевич, Е. И. Толочко, М. М. Исхаков «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях» 2012 год г. Санкт-Петербург и другой ряд исследователей.

В данных работах были и отражены теоретические подготовки дисциплинарного участника дорожного движения и профилактика ДДТТ меры по безопасности дорожного движения в разных регионах России.

Проблемная ситуация: в современном обществе возросло количество ДТП с участием детей. Увеличился поток автомобилей, их скорость, интенсивность движения, в современных СМИ стало чаще тиражироваться профилактика по предотвращению ДДТТ.

Проблема данного исследования: заключается в том, что несмотря на предпринимаемые меры по предотвращению ДДТТ не происходит снижение детской смертности в ДТП.

Цель исследования: получение данных о представлениях водителей, экспертов, связанных непосредственно с обстановкой на дороге по поводу проблемы ДДТТ и ее путей разрешения.

Задачи:

- 1) Выяснить, что представляет собой, по мнению водителей, понятие детского дорожно-транспортного травматизма;
- 2) Выяснить, как водители оценивают фактический уровень ДДТТ в г. Пензе и Пензенской области;
- 3) Определить, как часто водители обращают внимание на ДДТТ и какие меры они бы предприняли по разрешению данной проблемы;

4) Выяснить, как часто водители сами нарушают правила дорожного движения и пренебрегают БДД;

5) Выяснить какими чертами обладают опасная и неопасная модель поведения водителей на дорогах, по мнению водителей.

Объект исследования: пензенские водители со стажем от 3 лет и выше и начинающие.

Предмет исследования: комплекс представлений об условиях функционирования системы профилактики ДДТТ, обеспечивающей высокий уровень правомерного поведения участников дорожного движения.

Интерпретация понятий:

Детский дорожно-транспортный травматизм (ДДТТ) – глобальная проблема всего общества, это причина утраты подрастающего поколения.

Правила дорожного движения (ПДД) – совокупность правовых норм, регулирующие поведения всех участников дорожного движения.

Правомерное поведение участников дорожного движения - это особое поведение всех участников дорожного движение которое соответствует стандарту правовых норм и не противоречит основным принципам, правам и гарантируется государством.

Опасный водитель - это участник дорожного движения, который ведет себя неадекватно и которого остерегаются другие участники дорожного движения.

Неопасный водитель - это участник дорожного движения, который ведет себя адекватно, не предоставляя не для кого опасность на дороге.

Операционализация понятий в социологическом исследовании:

Безопасность дорожного движения включает ряд требований для участников дорожного движения и уровней разного характера:

1) Правовой - соблюдение правил дорожного движения всеми участниками.

2) Социальный - дифференциации себя, как определенной части общества осознание ответственности на дороге за окружающих тебя людей.

3) Индивидуальный - ответственность за свою модель поведения на дороге свою внимательность и предусмотрительность.

Признаки правомерного поведения на дороге:

1) имеет важное социальное значение, т.е. поведение людей с точки зрения интересов общества и окружающей среды, оценивается как социально-полезное или социально - вредное;

2) имеет сознательно-волевой характер, т.е. предполагает осознание человеком своих действий и последствий, которые они порождают;

3) имеет правовую регламентацию, т.е. с помощью правовых норм, внедряется в жизнь полезное поведение, а нежелательное, вредное поведение вытесняется;

4) обладает способностью порождать юридические последствия, то есть любое правомерное поведение, выполняя роль юридического факта в процессе правового регулирования, влияет на возникновение, изменение или прекращение правоотношений, в которых осуществляются субъективные права и юридические обязанности, реализуются мероприятия ответственности.

Основная гипотеза: пензенские водители считают, что в г. Пензе и Пензенской области проводится недостаточно профилактических мер по устранению детского дорожно-транспортного травматизма, что идет в разрез с представлениями экспертов дорожного движения.

Выводные гипотезы:

1) Большинство водителей хотя бы раз в своей жизни попадали в аварию;

2) Многие водители пренебрегают ПДД;

3) Начинающие водители более осторожно (больше боятся) ездят и серьезно относятся к соблюдению ПДД;

4) Водители со стажем от 3 и более лет менее бдительны на дороге;

5) Водители подразделяют модели поведения на дорогах опасный водитель и неопасный.

Выборка неслучайная квотная. Выборочная совокупность 384 человек для анкетирования.

2.1. Отношение водителей г. Пензы к проблеме детского дорожно-транспортного травматизма

Дорожно-транспортная ситуация Пензенской области показывает наличие кризиса в безопасности дорожного движения в регионе.

Для Пензенской области характерна следующая ситуация: с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет зарегистрировано 198 ДТП, в которых 9 детей погибли и 205 получили ранения. В каждом восьмом ДТП с участием детей-пассажиров зафиксировано нарушение правил перевозки детей. С участием детей-пешеходов зарегистрировано 68 ДТП, в результате которых 2 ребенка погибли, 67 получили ранения. На пешеходных переходах зарегистрировано 28 наездов на детей (1 погиб, 27 ранено). С участием детей велосипедистов случилось 21 ДТП, в которых 1 погиб, 20 ранены. 5 ДТП произошло с участием детей водителей мототранспорта. Все они получили ранения.

47 ДТП произошло по вине детей: переход проезжей части вне пешеходного перехода – 17, в неустановленном месте – 2, неподчинение сигналам регулирования – 3, игра на проезжей части – 3, неожиданный выход из-за транспортного средства – 9, пересечение велосипедистом проезжей части по пешеходному переходу – 2, управление велосипедом на дороге ребенком моложе 14 лет - 8, несоблюдение очереди проезда - 6, нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части – 2. [21, с.5]

Налицо в Пензенской области кризис института дорожной безопасности. За последние 15 лет ДТП с участием детей возросли. Много различных причин данного явления – это и неспособность детьми оценить степень опасности, это и нарушения ПДД, и многие другие. В городе Пензе за 2017 год детский дорожно-транспортный травматизм вырос в 3 раза. Следующим этапом моего эмпирического исследования в рамках выпускной квалификационной работы стал анкетный опрос водителей Пензенской области по данной проблеме. Выборочная совокупность была обусловлена данными Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Пензенской

области, согласно которым возрастом получения водительского удостоверения принято считать от 18 лет до 60 лет по психографическому и ситуативному подходу. Объектом исследования стали водители г. Пензы и Пензенской области. Численность генеральной совокупности – 317 тысяч человек (данные Федеральной службы государственной статистики по Пензенской области). Используя калькулятор выборки (доверительный интервал равен 4,6%, доверительная вероятность равна 95%), получаем численность выборочной совокупности - 384 человека.

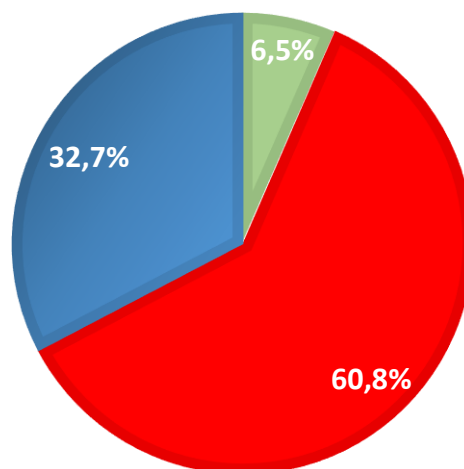
Целью анкетного опроса определялось выяснить, что является основными причинами и факторами детского дорожно-транспортного травматизма их значение и роль во влиянии на ДДТТ таких факторов, как семейное положение – наличие детей, а также стажа вождения. Анкета состояла из 21 вопросов (Пример анкеты см. Приложение 1).

Результаты исследования будут представлены в процентном соотношении в зависимости от числа опрошенных респондентов.

В первую очередь я выяснила, какой уровень безопасности дорожного движения в городе Пенза. По мнению респондентов, г. Пензе средний уровень безопасности дорожного движения – 60,8%. То есть, безопасность дорожного движения в г. Пензе находится в промежуточном состоянии между высоким и низким уровнем – это говорит о том, что еще не катастрофична ситуация по безопасности дорожного движения в г. Пензе.

1. КАК ВЫ СЧИТАЕТЕ КАКОЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В Г.ПЕНЗА?

■ Высокий ■ Средний ■ Низкий



Что касается второго вопроса, где респондентам был задан вопрос каким направлениям безопасности дорожного движения нужно уделять особое внимание, лидирующими направлениями из предложенных стали: уровень культуры поведения участников дорожного движения (32,6%), управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения (25,1%), детский дорожно-транспортный травматизм (21,5%), следующие позиции занимает такое направление, как превышение скоростного режима (15,9%), также в своем варианте ответа были часто предложены такие варианты ответа, как качество дорожного покрытия, уровень владения транспортным средством, светофорные, над и подземные дорожные переходы, поставить над пешеходными переходами дополнительный свет, соблюдение ПДД пешеходами, организация дорожного движения: наличие тротуаров, пешеходных переходов, сотрудников ДПС в местах со сложной ситуацией, неотвратимость наказания за нарушение ПДД, наличие пешеходных переходов.

Исходя, из полученных результатов не просто так респонденты указывают на средний уровень безопасности дорожного движения в городе Пензе, второй вопрос подтверждает почему средний уровень, что нужно подкорректировать для безопасности дорожного движения. Особое внимание

нужно уделить ДТП с участием детей, ведь действительно детский дорожно-транспортный травматизм вырос в 3,4 раза, на уровне остается проблема управления транспортным средством в алкогольном состоянии и нужно повысить уровень культуры поведения участников дорожного движения.

2.Как Вы считаете каким направлениям безопасности дорожного движения нужно уделять особое внимание? (Выберите 2 варианта ответа)



Следующим вопросом был оцените уровень безопасности по направлениям от 1 балла до 10. По мнению респондентов, слабо развиты, такие направления в Пензенской области, как дорожная инфраструктура (10 место) – 1 балл, наличие пешеходных переходов со светоотражающим покрытием (9 место) – 2 балла, регулирование сотрудниками ГИБДД сложных перекрестков, когда светофор не работает (8 место) – 3 балла, средне развитые направления это - освещенность дорог в темное время суток (7 место) – 4 балла, наличие ограждений дороги от тротуаров и наличие лежащих полицейских набрали почти равное количество (5 и 6 место) – 5 и 6 баллов, с разницей в 2 балла такие, направления, как наличие светоотражающего покрытия на знаках дорожного движения (4 место) – 7 баллов. Самые высокие показатели набрали такие направления в г. Пензе и Пензенской области, как транспортная доступность (3 место) – 8 баллов, работоспособность светофоров (2 место) – 9 баллов, оснащённость знаками дорожного движения (1 место) – 10 баллов.

Таким образом, по мнению респондентов, в городе Пензе лидирующие позиции занимают те направления, которые связаны с оснащённостью, обеспеченностью транспортом, оборудованностью знаков для безопасности движения, то есть внешняя сфера, а вот внутренняя сфера безопасности развита очень плохо.

Можно сделать вывод по полученным результатам данного вопроса, что дорожная инфраструктура плохая в городе Пенза из-за неё часто происходят ДТП, и уровень безопасности снижается. Что касается регулирования сложных перекрестков сотрудниками ГИБДД, когда светофор отключен, почему большинство респондентов ставят всего 2 балла данному направлению.

Потому что водители и пешеходы иногда и не понимают жесты регулировщика, то есть в автошколах, данному аспекту очень мало уделяется внимания, люди привыкли ориентироваться на светофоры и на знаки, если светофор отключен они теряются и многие пешеходы, и водители не понимают, что хочет донести до него регулировщик. Если говорить, почему

большинство респондентов выбирают, еще такое направление, как наличие светоотражающих пешеходных переходов, то действительно мало оборудованных таких переходов в городе Пензе, особенно в местах, где часто происходят аварии и нет светофоров чаще всего – это автодороги, люди теряются и нет в таких местах социальной защищенности.

3.Оцените уровень безопасности дорожного движения по направлениям в г.Пенза и Пензенской области? (по 10 бальной шкале от 1 до 10 баллов каждое направление от самого низкого балла 1 к самому высокому 10)



Статистика Пензенской области имеет достаточно данных и выявляет ряд определенных причин детского дорожно-транспортного травматизма четвертый вопрос в моей анкете, как раз про причины ДДТТ сравним, совпадает ли мнения водителей с официальными данными. По мнению пензенских водителей, основными причинами ДДТТ являются: слабый родительский контроль за детьми на дороге (20,2%), ежедневные нарушения правил дорожного движения (19,8%), халатность водителя на дороге, (18,0%).

Далее идут такие причины, как плохая дорожно-транспортная инфраструктура (14,5%), не ношение светоотражающих элементов на одежде, в том числе, в темное время суток (11,8%), недооценка погодных условий (6,0%), слабые карательные меры (5,1%), неисправность транспортного средства (2,0%), выезд на встречную полосу (1,3%), и респонденты дали свои варианты ответа, такие как слабый уровень осведомленности детей отсутствие ОБЖ в начальных классах, плохой пример, когда взрослые перебегают дорогу не по пешеходному переходу, либо на запрещающий сигнал светофора для пешеходов, невнимательность детей и родителей, халатное отношение к ПДД со стороны детей, плохое воспитание, не знание ПДД.

Анализируя, данный вопрос можно сказать, что существует масса причин ДДТТ, но основными причинами, по мнению водителей г. Пензы – это первая причина слабый родительский контроль над детьми, ведь большинство детей, попавших под колеса автомобиля были без присмотра родителей и они не посещают школы, то есть нет и не было над ними никакого социального контроля, вторая причина – это ежедневные нарушения ПДД, нарушая, закон мы теряем внимательность и осмотрительность и начинаем думать о последствиях, когда уже это происходит с нами, также и водители, статистика гласит, о том что большинство наездов на детей на пешеходном переходе. Что касается третьей причины, то это – халатность водителя на дороге, зачастую причиной аварий, как раз и становится невнимательность, некомпетентность водителя к другим участникам движения особенно детям, поскольку дети не могут правильно оценить обстановку на дороге и порой переоценивают свои возможности.

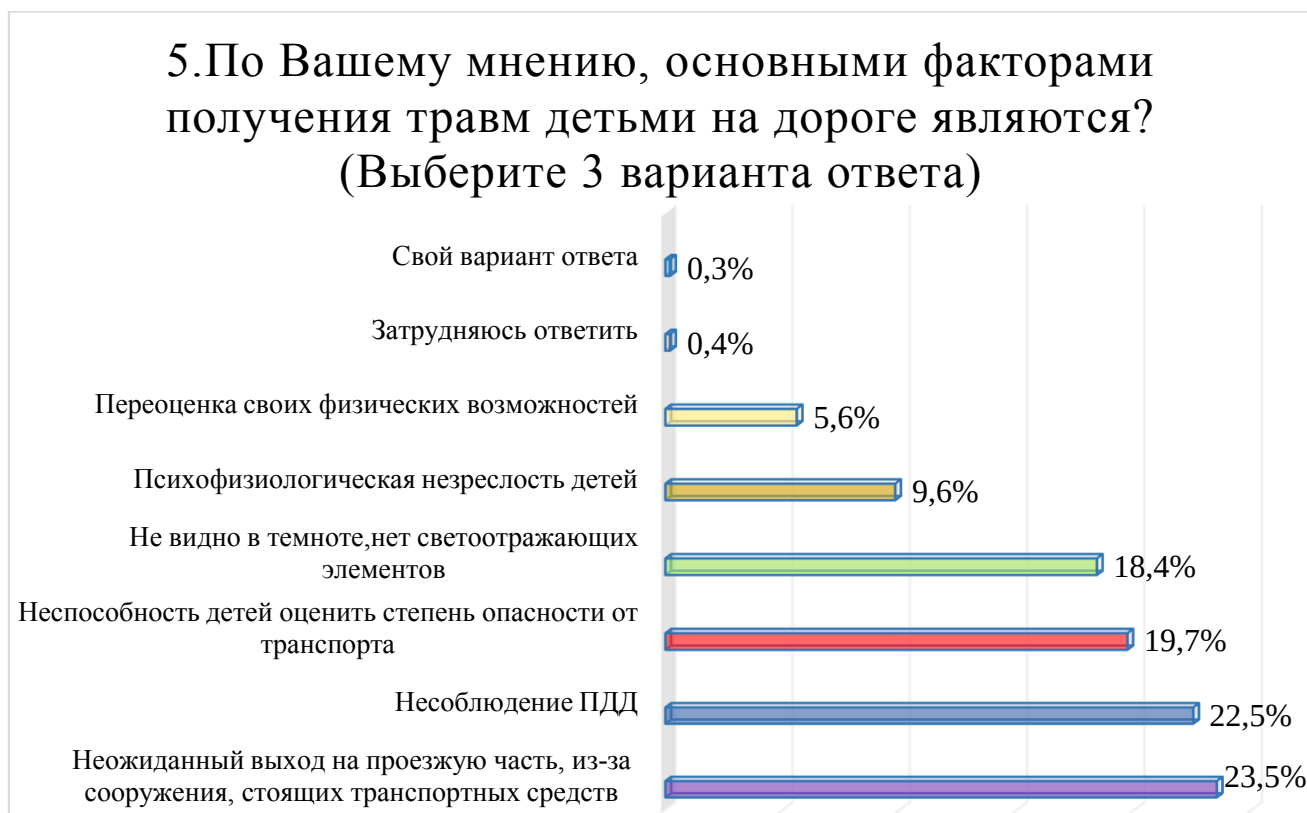
4.Как Вы считаете какие причины приводят к детскому дорожно-транспортному травматизму?(Выберите 3 варианта ответа)



Пятый вопрос моей анкеты о факторах получения травм детьми на дороге. По мнению респондентов, основными факторами ДДТТ являются: неожиданный выход на проезжую часть, из-за сооружения, стоящих транспортных средств и иных препятствий (23,5%), несоблюдение ПДД (22,5%), неспособность детей оценить степень опасности от транспорта (19,7%), далее идут такие факторы, как не видно в темноте, нет светоотражающих элементов на одежде (18,4%), психофизиологическая незрелость детей (9,6 %), переоценка своих физических возможностей (5,6%).

Анализируя, данный вопрос можно сказать, что у детей еще не сформирована до конца вся социальная картина мира, они не понимают последствия их действий на дороге. Как показывают, полученные данные вопроса, по мнению водителей основными факторами получения травм детьми являются: неожиданный выход детей из-за преград, в данном случае

идет недооценка всей опасности, когда ребенок выходит и не оглядывается по сторонам, водитель иногда забывает, что может выйти неожиданно человек из-за преград, то есть нет социальной предусмотрительности.



Шестой вопрос моей анкеты показывает влияет ли на пензенских водителей увиденная социальная реклама о ДДТТ на дороге. По мнению респондентов, большинство водителей обращают внимание на социальную рекламу (41,3%), далее сразу задумываются о данной проблеме (24,1%), никак не влияет на водителей (19,7%), мешает сосредоточиться на дороге (8,8%), и лишь малая часть респондентов затруднилась ответить на вопрос (5,4%).

Можно сделать вывод по данному вопросу, что социальная реклама о ДДТТ не гарант устранения проблемы, а лишь обычная реклама для водителей, потому что у водителей сосредоточение идет на дорогу и многие просто на нее обращают внимания, не задумываясь о данной социальной проблеме общества у них она не откладывается в голове, а ведь данная проблема должна заслужить нашего внимания и понимания в обществе особенно водителей.

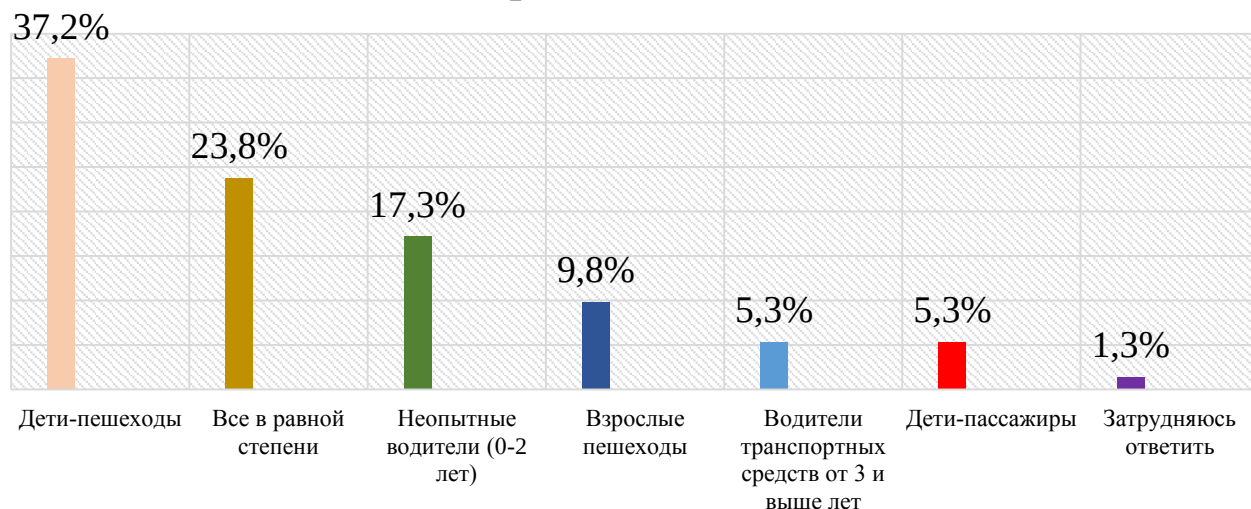
6. КАК ВЛИЯЕТ НА ВАС УВИДЕННАЯ СОЦИАЛЬНАЯ РЕКЛАМА О ДЕТСКОМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ТРАВМАТИЗМЕ НА ДОРОГЕ?



Седьмой вопрос моей анкеты показывает кто по мнению водителей подвергается на дороге наибольшему риску стать жертвой. Водители, считают безусловно на первом месте наибольший риск для детей-пешеходов (37,2%), все в равной степени (23,8%), далее идут такие ответы, как неопытные водители до 2 лет стажа (17,3%), взрослые пешеходы (9,8%), водители транспортных средств от 3 и выше лет (опытные) и дети-пассажиры (5,3%) и лишь малая часть затруднилась ответить (1,3%).

Анализируя, седьмой вопрос проблема ДДТТ подтверждается, дети-пешеходы подвергается наибольшему риску стать жертвой на дороге. Социальная осведомленность в городе, гласит, что дети наиболее незащищенный социальный слой населения, поэтому все происходящие проблемы с ними в обществе становится сенсационными и надолго запечатлевшими в нашей памяти, ведь дети-будущее нашей страны.

7.Как Вы думаете кто подвергается наибольшему риску стать жертвой дорожно-транспортного происшествия?



Восьмой вопрос в виде изображения дорожного знака, показывает знание ПДД водителями. По мнению, большинства водителей этот знак обозначается, как осторожно, дети (90,1 %) далее даже есть результаты такие как обозначение водителями, что это знак – пешеходный переход (7,5%), уступи дорогу (1,7%), движение без остановки запрещено (0,7%).

Анализируя, восьмой вопрос можно сделать вывод, что большинство водителей знают, что обозначает этот знак, но и есть маленькая категория не знающих, что это за знак, это ставит под сомнение, как вообще эти люди водят, не зная, правил дорожного движения в особенности знаков. Социологически можно предвидеть, что данная категория водителей зачастую и может попасть в ДТП по не знанию ПДД, как мы уже выяснили это основной фактор получения травм детьми на дороге. То есть социология показывает, насколько есть взаимосвязь между знанием ПДД и ДТП, социологическая значимость знания в правилах дорожного движения, влияющих на происходящие происшествия.

8. ПО ВАШЕМУ МНЕНИЮ, ЧТО ОБОЗНАЧАЕТ ЭТОТ ДОРОЖНЫЙ ЗНАК?



Девятый вопрос направлен на выявлении мнений водителей сможет ли уберечь детское автокресло до 12 детей от травм в ДТП. По мнению, водителей большинство выбирают определенно, поможет (32,3%) также и ответ не в полной мере, надеюсь (22,8%), сомневаюсь (6,1%), нет (4,1%), свои варианты ответа чаще респонденты дали такие: 50/50, не всегда, в зависимости от разных ситуации, только при наличии подушки безопасности и хорошо зафиксированного кресла, поможет при средней скорости движения, до 6 лет-да конечно, отец 2х детей, старшему 7 лет, в кресло просто не помещаемся, использую треугольник фест, очень помогает, без него ремень неправильно проходит через тело ребёнка, в зависимости от ситуации при ДТП.

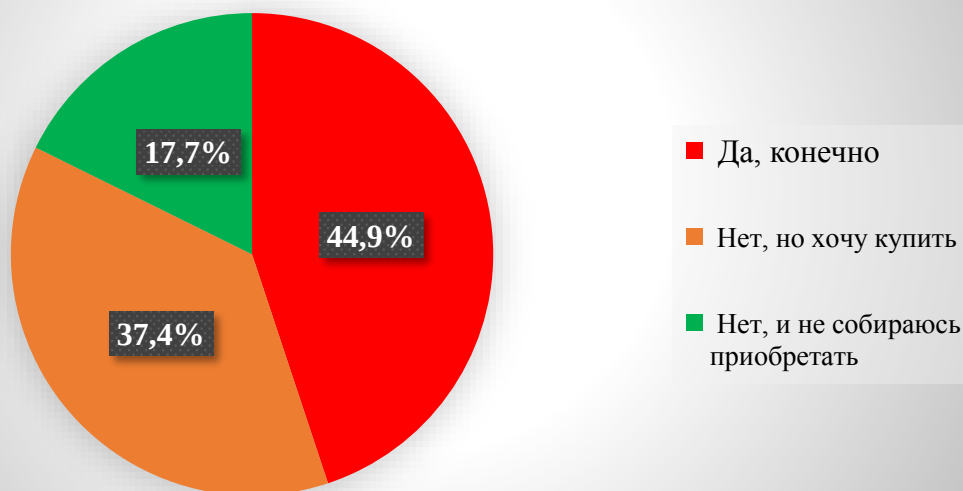
Анализируя, девятый вопрос, хотелось бы сказать, что ситуация с детским автокресло довольно спорная, по закону данное оборудование должно быть, чтобы осуществлять перевозку детей до 12 лет в машине, но с другой стороны, есть ситуации, при которых лучше бы не было автокресла. Но социальная значимость данного оборудование высока, все равно же есть на слуху от данного предмета некая социальная защищенность ребенка при разных ситуациях, случающихся с транспортным средством.



Десятый вопрос направлен на выявление нарушений ПДД. Большинство водителей отвечают у них есть светоотражающий жилет в машине (44,9%), нет, но хотят купить (37,4%), нет, и не собираются приобретать (17,7%).

Анализируя, данный вопрос можно сказать, что большинство пензенских водителей, имеют светоотражающий жилет, не нарушая ПДД и поддерживают профилактические социальные меры по предотвращению ДТП в темное время суток. Но есть и такие, которые не хотят покупать данный жилет, нарушая ПДД и не думая, о других участниках движения, а только о себе, то есть прослеживается свое «ЭГО», халатность водителя.

10. Есть ли у Вас светоотражающий жилет в машине?



Вопрос одиннадцатый гласит о том, что может ли помочь светоотражающий жилет, светоотражающие элементы на одежде предотвратить детский дорожно-транспортный травматизм в темное время суток. По мнению водителей, определенно, да (52,7%), не в полной мере (39,1%), ничем не поможет (6,1%), затруднились ответить (1,7%), и предложили свой вариант ответа полностью – нет, но снизить- да.

Таким образом, светоотражающий жилет получил социальное одобрение водителей они не только его приобрели и пользуются, но считают, что он поможет снизить уровень ДТП с участием детей, но и есть все же ответы не в полной мере, то есть все-таки категория водителей, сомневающих в действенности светоотражающего жилета, пока они не совсем видят в данном предмете социальной полезности и значимости.

**11. ПО ВАШЕМУ МНЕНИЮ, МОЖЕТ ЛИ ПОМОЧЬ
СВЕТООТРАЖАЮЩИЙ ЖИЛЕТ, СВЕТООТРАЖАЮЩИЕ
ЭЛЕМЕНТЫ НА ОДЕЖДЕ ПРЕДОТВРАТИТЬ ДЕТСКИЙ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ В ТЕМНОЕ
ВРЕМЯ СУТОК?**



Следующий вопрос открытый, где водителям нужно было поразмышлять о том, что же такое детский дорожно-транспортный травматизм. Были получены следующие часто повторяющиеся ответы, такие как: «ДДТТ - это глобальная проблема всего общества» (ответили 36 водителей), «количество ДТП с участием детей» (30), «не грамотность родителей» (27), «получение детьми травм в результате ДТП» (25), «это нарушение ПДД и невнимательность водителей и пешеходов» (20), «халатность взрослых» (15), «основная причина смертности детей в России» (13), «травмы, полученные детьми-пешеходами и детьми-пассажирами» (12), «печальный итог несоблюдения всеми участниками дорожного движения порядка и правил поведения на проезжей части» (10), «смертность на дорогах, разгильдяйство родителей, которые неспособны донести до ребенка степень опасности от транспортных средств» (9), «несоблюдение правил ПДД детьми из-за незнания, либо невнимательности» (8), «получение психических и физических травм ребенком» (7), «это несоблюдение правил ПДД, как

водителями, так и пешеходами» (6), «не способность взрослыми людьми донести до ребенка информацию - как надо вести себя рядом с дорогой» (5), «причинение вреда ребёнку с участием автотранспортных средств, неаккуратность водителя» (4), «участие детей в полной мере как участников дорожного движения и не соблюдение ПДД не только водителем, но и ребёнком»(3),«невнимательность и халатность родителей по отношению к детям, это не внимательность водителя, и вина родителей, одна из проблем 21 века, травмы», «получение детьми травм на проезжей части, тротуарах, парковках и внутри дворовых территорий, в результате контакта с любым транспортным средством, проблема подрастающего поколения, которую должны решить только более старшие поколения совместно», «отношения детей к дороге, получение негативных последствий в психическом или физиологическом здоровье детей, переживших ДТП», «любая травма ребенка при ДТП , попадание детей в дорожно-транспортные происшествия, несущее за собой различной степени тяжести вреда для здоровья детей и их жизни», «халатность родителей, в том что они вовремя не объясняют и не обучают своих детей правилам поведения на проезжей части», «травмы полученные несовершеннолетними в результате ДТП, это не досмотр взрослых, который вырождается не только в отсутствии должного внимания за детьми, но и в отсутствии примера поведения», «получение травм ребёнком в ДТП в качестве пешехода или пассажира, а так же за рулём велосипеда/самоката», «смерть или болезнь ребёнка от ДТП», «стечение обстоятельств...когда могло бы быть всё по другому..., важная составляющая нашего общества, на которую должны обратить внимание», «упущение родителей в воспитании ребёнка, угроза жизни и здоровья детям, инвалидность», «самая актуальная проблема современного общества», «недостаточное информирование детей о ПДД и халатность родителей, которые не обучают детей как вести себя на проезжей части и рядом с ней. А также " дурной" пример друзей детей тех родителей, которые не учат своих детей ПДД», «не обучение детей правильному передвижению, несоблюдение участниками правил дорожного движения, а

также отсутствия культуры поведения на дороге, касается не только водителей, но самих детей, которые не умеют вести себя на проезжей части, не могут ориентироваться в сложной обстановке на дороге», «несоблюдение ПДД с обеих сторон, а также беспечное и халатное отношение к своей жизни и здоровью, ошибки всех участников дорожного движения, последствия и действия в связи с плохим воспитанием со стороны родителей и школ», «совокупность отношений между водителями и детьми-пешеходами на дорогах».

Таким образом, различные ответы и ход мыслей водителей, очень много похожих ответов, что ДДТТ – глобальная проблема всего общества, халатность водителя, несоблюдения ПДД и другие. Все эти ответы отвечают на социальные аспекты данной проблемы, нужно сначала изменить социальную культуру поведения участников дорожного движения, а потом координировать другие области, то есть начать нужно с внутренней социальной структуры общества.

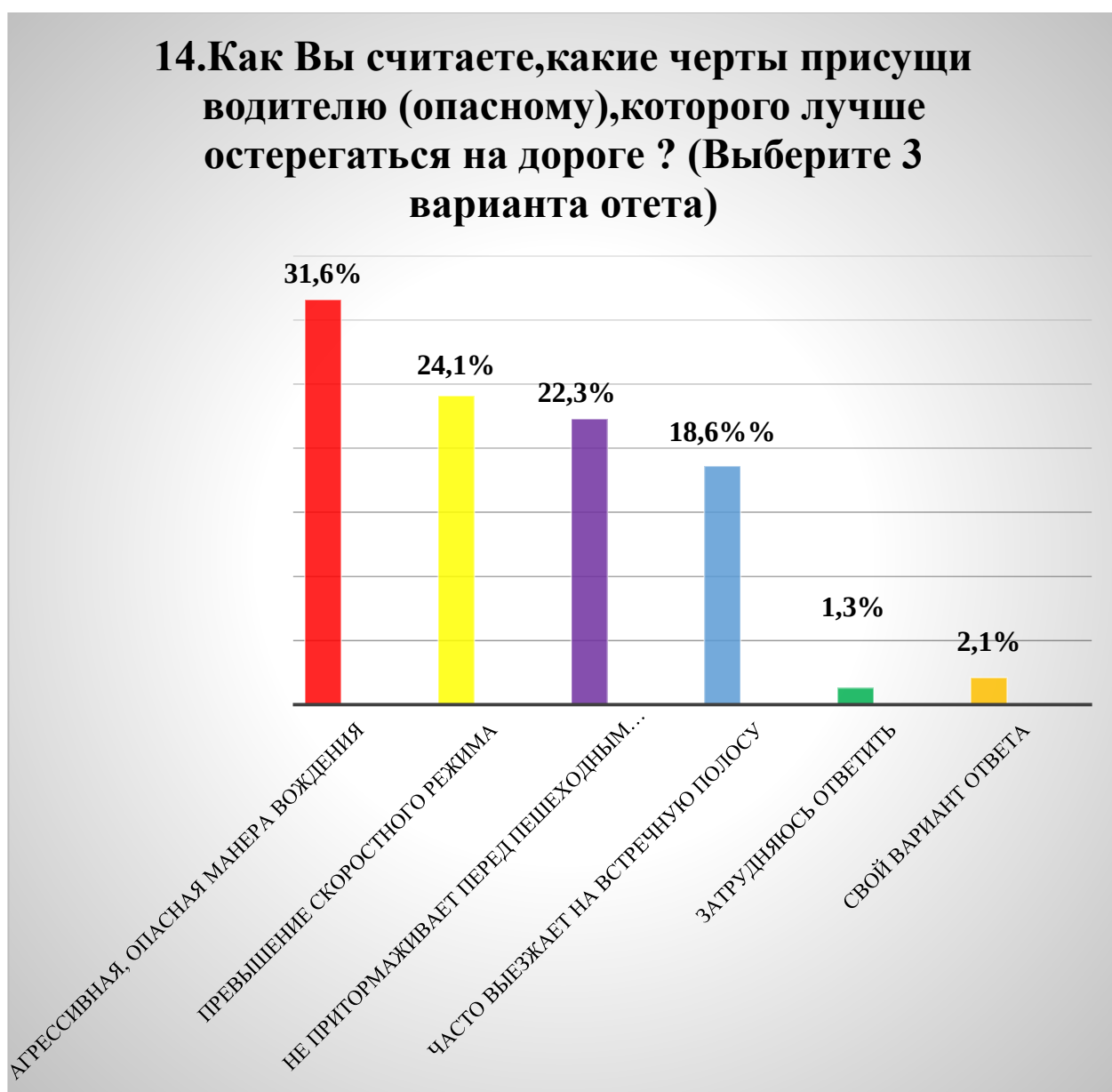
Говоря о тринадцатом вопросе, здесь выясняется, как часто водители нарушают ПДД и насколько часто. Водители отвечают, большинство в своем варианте, такие варианты ответа, что «не нарушают» и «стараясь не нарушать», «никогда не нарушают», «имею административный штраф, выписанный в 2015 году», «не нарушаю, более 6 лет езда без штрафов и ДТП», «вообще не нарушаю», «1-2 раза в год», «очень редко, раз в 2-3 года», «стараясь не нарушать», «1 раз в месяц», «раз 3 в год», «менее одного раза в день, сознательно нарушаю только скоростной режим вне городской черты (на трассе) до + 40 км/ч», «иногда приходится, так как другие водители, например поставив свой автомобиль в не положенном месте, объезжаю по встречной полосе», «ездию строго по правилам», «максимально стараюсь не нарушать», «не нарушала не разу правила ПДД», «редко по необходимости», далее вариант ответа затрудняюсь ответить (27,2%), не считал(а) (23,5%), один раз в день (17,7%), несколько раз в день (8,5%).

Таким образом неосознание данной проблемы и есть непризнание водителями своих нарушений, то есть каждый водитель хочет показаться правомерным участником дорожного движения, не осознавая, данным поведением, что проблема детского дорожно-транспортного травматизма еще больше возрастет.



Четырнадцатый вопрос заключается в описании образа опасного водителя, какие черты ему присущи. По мнению водителей, опасный водитель— это водитель с такими чертами, как агрессивная опасная манера вождения (31,6%), превышение скоростного режима (24,1%), не притормаживает перед пешеходным переходом (22,3%), часто выезжает на встречную полосу (18,6%), и лишь малая часть затруднилась ответить (1,3%) и свои варианты такие, как «тонированный в круг», «чувство вседозволенности», «неадекватные поведение на дороге», «непредсказуемости состоянии алкогольного и наркотического опьянения», "дедушки", "дачники" и прочие водители, которые ездят только летом, для них езда по городу это наверное шок каждый раз, от них точно не знаешь что ожидать», «подрезает автомобили, не соблюдающий ПДД», «неадекватные, непредсказуемые, нетипичные для дорожной ситуации действия».

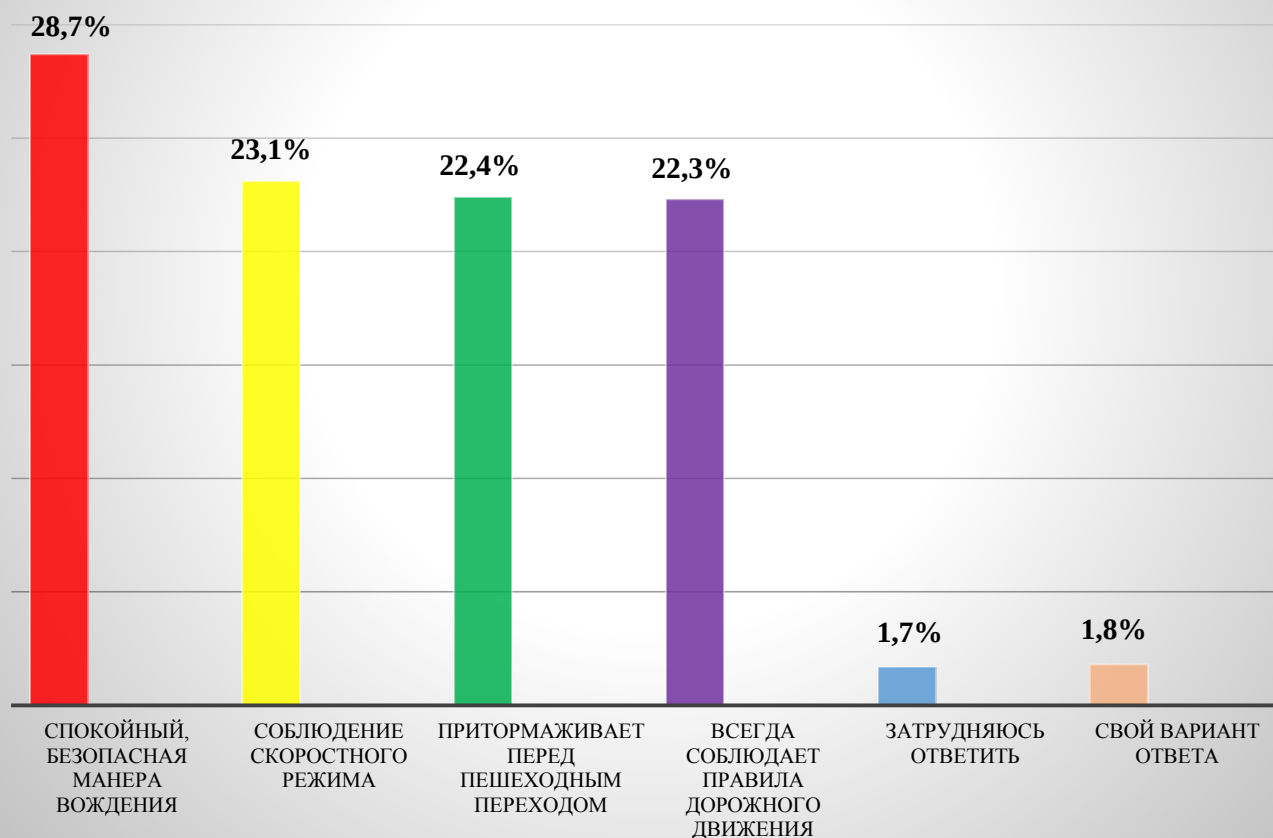
Анализируя, данный вопрос можно сказать, что по мнению водителей, опасному водителю присущи такие черты как опасная, агрессивная манера вождения, превышение скоростного режима, не притормаживает перед пешеходным переходом их сразу видно выделяются своим нетипичным поведением на дороге – это доказывает, что водители, которые обладают данными чертами еще опаснее для детей на дороге, поскольку данные водители не думают о социальных последствиях. Видя таких водителей на дороге снижается уровень безопасности движения и социальная защищенность других участников движения.



Пятнадцатый вопрос описывает черты, которые присущи неопасному водителю. По мнению водителей, неопасному водителю присущи такие черты, как спокойный, безопасная манера вождения (28,7%), соблюдение скоростного режима (23,1%), всегда соблюдает правила дорожного движения (22,3%), притормаживает перед пешеходным переходом (22,4%), малая часть затруднилась ответить (1,6%) и свои варианты ответа, такие, как «какой-либо транспорт изначально считается средством повышенной опасности, поэтому стоит остерегаться любого транспортного средства», «транспорт опасен изначально», «который тихо и спокойно едет, и при этом, никому не мешает, который видит все варианты на перед, и думает за рулём», «адекватность, своими действиями не вводит остальных участников в заблуждение», «при малейшей опасности дезориентируются и хаотичными действиями подвергают окружающих опасности», «который не начинает нервничать в опасных ситуациях, при виде тонированных машин, они более увереннее чувствуют себя за рулём своего автомобиля», «я считаю если будут все нормально ездить, т.е. те кто медленно едут не будет мешать тем кто ездит нормально, то и на дорогах будет меньше агрессии», «адекватно реагирующий на дорожную обстановку, соблюдает ПДД».

Таким образом, можно сделать вывод, что приемлемые черты - это черты, которыми должен обладать водитель, чтобы не было никаких печальных последствий и можно было бы избежать социальных последствий ДДТТ и социально защитить других участников движения и не создающий преград и помех другим участникам движения, относящийся к другим участникам движения с уважением.

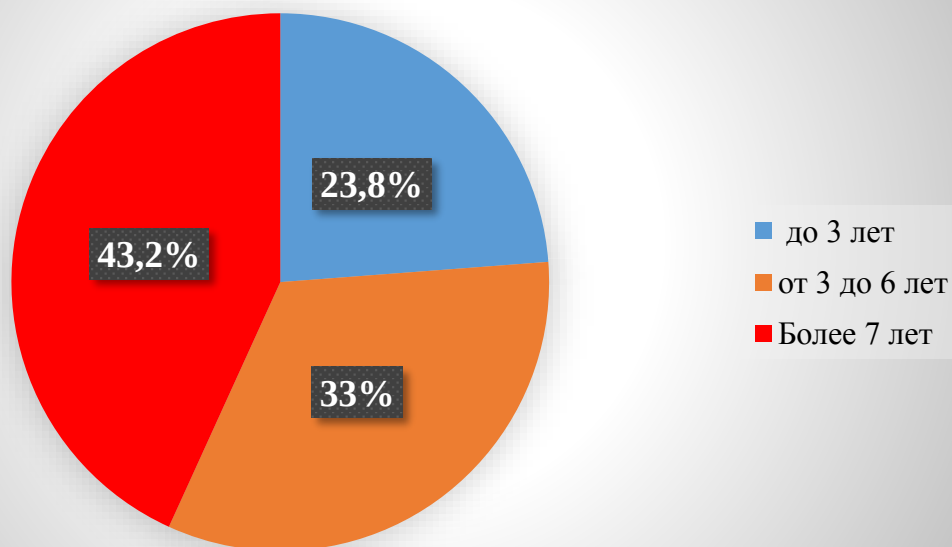
15.Как Вы считаете,какие черты присущи водителю (неопасному),которого можно не остерегаться на дороге?(Выберите 3 варианта ответа)



Шестнадцатый вопрос показывает какой стаж у водителей. Стаж до 3 лет у (23,8 %), от 3 до 6 лет (33%), более 7 лет (43,2 %). Здесь можно проследить зависимость между стажем водителя и отношением его к проблеме ДДТТ и поведением его на дороге в различных ситуациях.

Таким образом стаж вождения безусловно, влияет на отношение водителей к ДДТТ, ведь у более опытных водителей есть больший социальный опыт поведения на дороге, как выйти из сложных транспортных ситуаций и происшествий, чем у начинающих водителей, где еще данный опыт не сформирован.

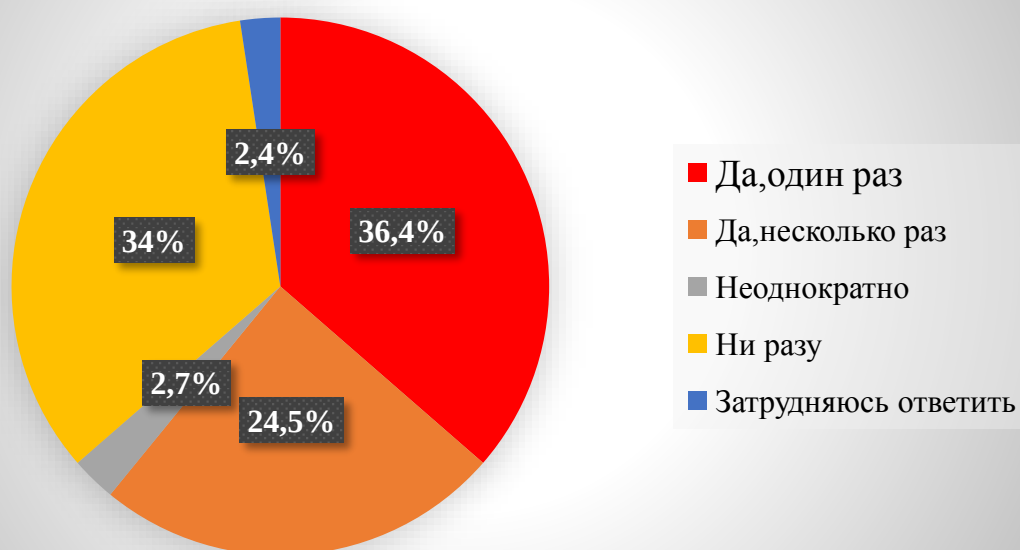
16. Какой у Вас стаж вождения?



Семнадцатый вопрос показывает насколько часто водители попадают в аварию. Водители отвечают, что один раз (36,4%), ни разу (34%), да, несколько раз (24,5%), неоднократно (2,7 %), затруднились ответить (2,4 %).

Можно сделать вывод, что частота попаданий и не попаданий в аварии водителями безусловно влияет на их социальный опыт, более становятся осмотрительными, внимательными водители, которые попадали в аварии.

17. Вы хоть раз попадали в аварию?



Восемнадцатый вопрос открытый, водители предлагают свои меры для предотвращения проблемы ДДТТ. По мнению водителей, это большинство встречающие лидирующие меры, как «соблюдение ПДД, сильные карательные меры», «действительно возить ребёнка в кресле, а не сажать туда только когда пост ГАИ проезжают», «пропаганда правил дорожного движения, дома, в садах и школах, думать не только за себя, а за всех вокруг», «проводить больше бесед в образовательных учреждениях, сделать светоотражающие элементы на одежде обязательными», «жёсткий контроль за водителями на различных участках дороги, а особенно в зонах детсадов, школах, домов творчества оборудование таких участков камерами и регулярный контроль сотрудниками ДПС», «повышение водительской культуры, введение в школьную программу отдельного курса ПДД», «усиленная профилактическая работа со всеми участниками дорожного движения», «повышения культуры вождения с увеличением суммы штрафа в зависимости от объекта на котором совершено правонарушение», «хорошо освещать пешеходные переходы».

«Нерегулируемые пешеходные переходы сделать регулируемыми (с кнопками) в местах перехода: хорошая освещенность, детям на верхнюю одежду светоотражающие элементы», «ужесточить штрафы за превышение скоростного режима в 100 раз, улучшить состояние дорог, освещение дорог», «ужесточить меры наказания за пьяную езду для всех без исключения», «установка ограждений вдоль дороги», «материальная ответственность родителей за поведение детей», «чаще родителям объяснять как вести себя около дороги, воспитывать детей как участников дорожного движения», «больше лежачих полицейских на дорогах рядом с детскими учреждениями, светоотражающие нашивки на одежде и головных уборах», «самое простое это сделать наземные, и подземные пешеходные переходы, во дворах должны быть такие же парковки, на время прогулки должны быть светоотражающие элементы, так же ребенок должен знать с пелёнок как себя вести на дороге», «постоянная работа сотрудников ДПС в общеобразовательных учреждениях».

«Ношение светоотражающих элементов в темное время суток, включить в школьную программу правила ПДД», «родителям водить маленьких детей за руку, и надёжно крепить в авто», «подростков отучить переходить дорогу, не отрывая глаз, от телефона», «убрать препятствия с улиц мешающих видимости (кусты)», «контроль за наличием освещения на дороге, особенно в местах где много детей, прививание инструкций безопасности на железной дороге и проезжей части авто-мото транспортных средств, в раннем возрасте (начиная с дет. сада)», «развитие безопасной дорожно - транспортной инфраструктуры», сделать везде регулируемые пешеходные переходы и скоростной режим с 80 до 60 км/ч», «строгое наказание за агрессивную езду».

«Практика и профилактика, воспитать из сегодняшних детей грамотных и дисциплинированных участников дорожного движения», «увеличение регулируемых перекрёстков», «социальные рекламы, ужесточение мер наказания за дорожно - транспортное нарушение, светящиеся элементы на одежде», «штрафы за опасную езду», «установить на всех не регулируемых пешеходных переходах датчики движения со световыми знаками», «строгая медицинская комиссия для водителей», «повторные курсы ПДД», «оборудовать проезжую часть высокими бордюрами и заграждениями», «увеличить освещение на дорогах и установить препятствие между проезжей частью и тротуаром», «светоотражающая одежда, профилактика ПДД», «обучение "с пеленок", дополнительные занятия (теория/практика) в школах, очень жесткое наказание за нарушение ПДД», «привести в норму дорожное покрытие, освещение и установить знаки везде где требуется, дополнительное освещение на пешеходных переходах», «при обучении водителей делать акцент на безопасное вождение».

«Личный пример родителей, которые безукоризненно выполняют ПДД, проводить профилактические мероприятия как с водителями, так и родителям с детьми, так и сотрудникам ГИБДД, например, в школах делать открытый урок показывать все в красках, последствия аварий, а не просто правила зубрить. Но самый главный пример для детей — это конечно его родители», «пожизненное лишение прав при нарушении правил дорожного движения», «больше уделять внимание образованию детей в данной теме, показывать фильмы и видео на эту тему», «стоит сделать что-то типа предмета в школе о культуре поведения везде и совместно с соблюдением ПДД на дорогах».

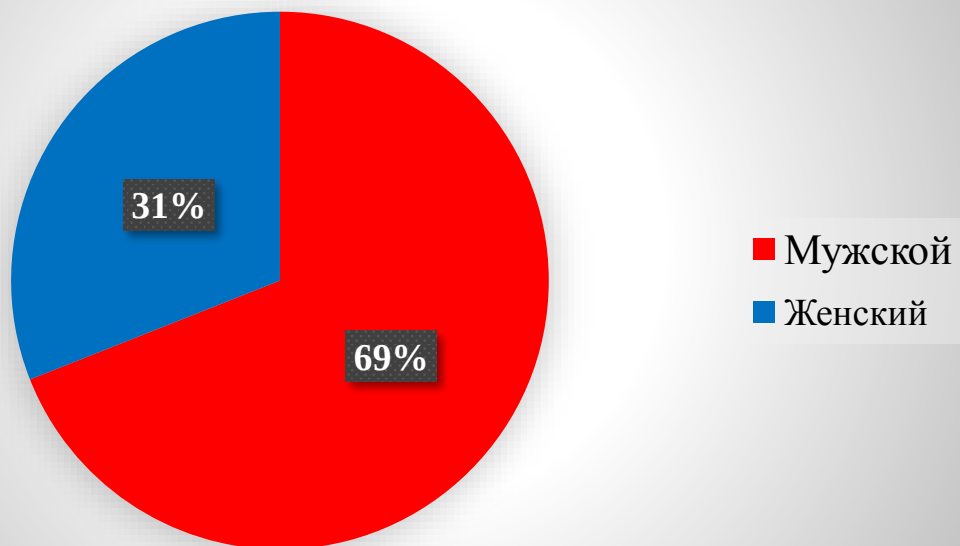
«Комплексный подход, объединяющий теоретические и практические занятия в непрерывный процесс постоянной профилактической работы с детьми и подростками», «запретить выходить детям на проезжую часть в темное время суток, даже если время ещё мало, либо ходить в сопровождении взрослых», «лишать право вождения транспортным средством пожизненно человека, который управляет транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения», «усилить рейды пьяный водитель», «практические занятия по ПДД; встреча с работниками ГИБДД», «установить в Пензе надземные пешеходные переходы».

Анализируя, данный открытый вопрос можно сказать, что зачастую даются меры по устранению внешних и внутренних факторов детского дорожно-транспортного травматизма, то есть прежде чем начинать с внешних факторов данной проблемы.

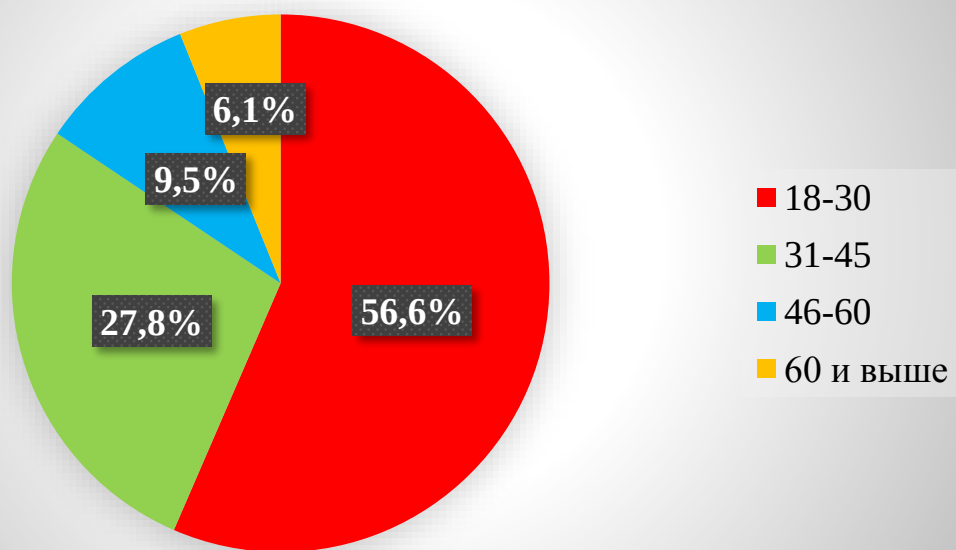
Нужно уделить должное внимание культуре участников движения, их поведению, посмотреть, как проходит социализацию ребенка внутри его семьи насколько хорошо ему объясняют, как нужно вести себя на дороге. Следующими вопросами были - вопросы паспортники в анкетировании приняли участие мужской пол (69%) и женский (31%), с возрастной категорией от 18 до 30 лет (56,6%), от 31 до 45 лет (27,8%), от 46 до 60 лет (9,5%), от 60 лет и выше (6,1%).

Семейное положение: нет детей у (46,3%), 1 ребенок (33%), 2 ребенка (17%), 3 и более детей (3,7%).

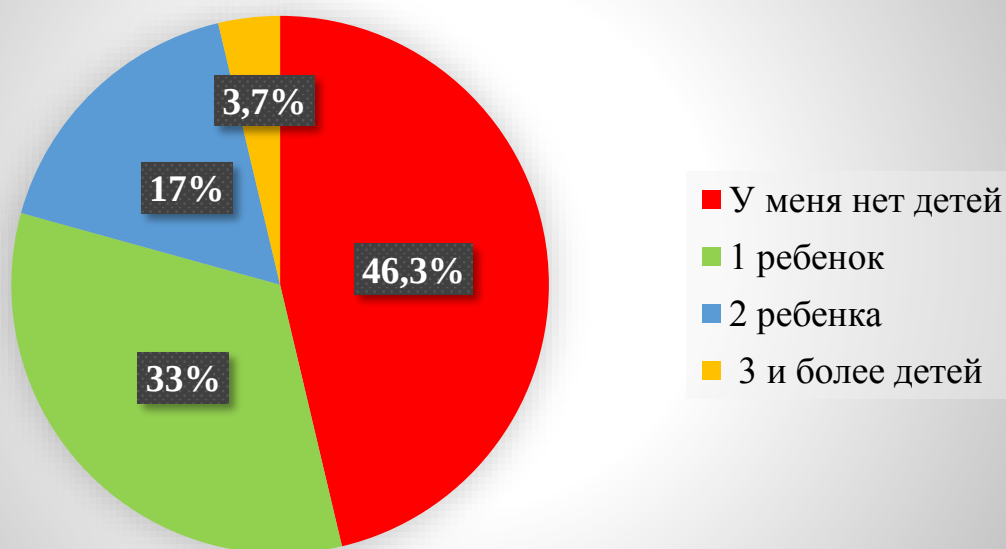
19. Укажите Ваш пол?



20. Укажите Ваш возраст? (лет)



21. Есть ли у вас дети?



Таким образом, влияет и пол, и возраст и семейное положение на поведение участников, на ответ по проблеме детского дорожно-транспортного травматизма, на меры, которые предлагают данные люди, то есть социальный статус, социальное положение в обществе безусловно - это фундамент для формирования каких-то ценностей и установок в связи данной проблемой детского дорожно-транспортного травматизма.

Жизненный опыт относится напрямую к полу и возрасту водителя, у разного пола различные манеры вождения на дороге, они по-разному реагируют на опасные ситуации на дорогах.

Что касается семейного положения, то семейные люди более осмотрительны, осторожны на дороге особенно, когда рядом с ними ездит ребенок или они видят поблизости детей.

2.2.Комплекс мер по предотвращению детского дорожно-транспортного травматизма в г. Пенза

Анализ нормативно-правовых актов Уголовного кодекса РФ, Кодекса РФ об административных правонарушениях, Гражданский кодекс РФ и справки «О причинах роста детского дорожно-транспортного травматизма и проводимой профилактической работе правоохранительными органами, Министерством образования и муниципальными органами управления образованием Пензенской области, направленной на снижение тяжести последствий от дорожно-транспортных происшествий за 9 месяцев 2017 года»

Начиная, своё исследование причин и факторов детского дорожно-транспортного травматизма на примере г. Пензы хотелось бы начать с качественного анализа документов. Начну я анализ документов в некой градации по возрастанию от документов на уровне страны и виду мер, применяемых в данной документе до уровня местного самоуправления – документ, который применяется в г. Пензе.

В ходе анализа выяснилось, что особое внимание со стороны государства и общества в целом в настоящее время чрезвычайно важно уделять аспектам дорожного движения. Сегодня наша страна столкнулась с огромными масштабами дорожно-транспортных происшествий, например, один из аспектов почему происходят аварии и какие меры принимаются за нарушения в стране прописывается в УК РФ в ст.264.Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В данном составе прописывается наказание лиц, управляющих транспортными средствами за нарушения ПДД, повлекших по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, также расписываются аспекты наказания, ужесточающие вид наказания – совершенное деяние лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека. Особенность данного документа в том, что он имеет юридическую силу, самую строгую меру пресечение за нарушение ПДД и социальную значимость

в обществе объясняет почему, из-за чего произошло преступление и по какой причине, которые как раз я исследую в своей дипломной работе.

Что касается Кодекса РФ об Административных правонарушениях, то здесь можно обозначить статьи, которые носят социальный характер для всего общества, предусматривающих факторы, которые влекут за собой определенный вид наказания менее серьезный, чем в УК РФ. Это прописывается в таких составах, как ст.12.24.Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего. В данной статье говорится о том, что нарушение ПДД, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшему. То есть мера наказания не только юридического характера в виде штрафа или лишения прав, но и ряд социальных последствий – частичная или полная утрата трудоспособности человека, человек не сможет продолжать социализироваться в обществе, в трудовом коллективе, не будет карьерного роста из-за этого он выпадет из привычной обстановки и возникнет некая социальная отчужденность, появится расстройство психического и физиологического здоровья.

Статья 12.8.Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения. В данной статье описывается ситуация управления транспортным средством водителем, находящимся в алкогольном состоянии. Социальные последствия данной ситуации для людей – это психологическое расстройство в связи с утратой близкого человека в результате социальная замкнутость – это нежелание общаться с людьми, развитие социальных фобий у людей, попавших в ДТП с таким водителем или в качестве его пассажира или потерпевшего.

Статья 12.29.Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения. Здесь описывается другая сторона медали для других участников движения, то есть

нарушения пешеходом ПДД или пассажиром, находящимся в транспортном средстве. Социальные последствия от данного вида нарушения – показатель низкой культуры в области безопасности дорожного движения, у водителя транспортного средства может остаться на всю жизнь социальный страх от любых передвижений у дороги, на дороге пешеходов.

Далее поговорим о таком законе, как Гражданский кодекс РФ, статья 1079. Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. В данной статье, обозначается, что юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих одним из которых является использование транспортных средств обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут свою невиновность. Данная обязанность ложится на плечи собственника автомобиля, за вред, причиненный от данного источника повышенной опасности. То есть, если происходит такая ситуация, что автомобиль сбивает человека на дороге, то в 90 % случаев водитель отвечает за данный проступок, поскольку он владел средством повышенной опасности. Отсюда и возникает социальная ответственность за всех участников дорожного движения, когда человек садится за руль он должен понимать, что он отвечает за все свои действия и бездействия на дороге перед другими участниками дорожного движения.

И последним документом моего анализа является справка о причинах роста дорожно-транспортного травматизма и проводимой профилактической работе. Здесь указаны показатели на уровне местного самоуправления г. Пензы, мероприятия по профилактики ДДТТ в г. Пензе.

УИГБДД УМВД по Пензенской области реализовался комплекс мер по вопросам профилактики ДДТТ. Проанализировав, данную справку, выделяю такие аспекты и мероприятия, как в 2017 году было организовано проведение 7 комплексных профилактических мероприятий таких, как «Месячник по профилактике ДДТТ» в феврале. В рамках мероприятия проведено 103 акции такие, как «Шагающий автобус», «Засветись» и другие, 220 занятий,

родительских собраний и бесед в дошкольных и общеобразовательных учреждениях, в СМИ размещено 142 материала по данной теме. Мероприятие «Сложности перехода», проходившее в марте. Было проведено 46 пропагандистских мероприятий по профилактике ДДТТ, 111 конкурсов и викторин, 274 беседы, родительских собраний в школах, в СМИ размещено 279 статей, видеоролики социальной рекламы «Сложности перехода» размещены на 6 телеканалах, в 5 кинотеатрах, в холлах 91 школы, размещены аудио ролики социальной рекламы на 11 радиостанциях, в магазинах 13 торговых сетей.

Мероприятие «Сохрани жизнь! Сбавь скорость!». В рамках данного мероприятия было проведено 32 акции, 41 занятие родительских собраний в ОУ, в СМИ размещены 56 статей.

Первый этап мероприятия назывался – «Внимание дети!» здесь было проведено 104 акции, в СМИ размещено 50 статей. Мероприятие «Безопасное лето 2017» (июнь-август) было проведено 371 мероприятие, 113 акций, 72 викторины на знание ПДД, 186 занятий и родительских собраний, в СМИ было размещено 352 статьи по данной тематике.

Второй этап назывался «Внимание дети!» было проведено в рамках данного этапа 149 акции, в СМИ размещено 244 статьи. Мероприятие «Неделя безопасности».

Всего в 2017 году было проведено 890 пропагандистских акций по профилактике ДДТТ.

Спектр профилактической работы со школьниками достаточно широк, например, совместно с ДЮЦ «Спутник» проведено 56 акций на дорогах, улицах областного центра, в школах «Безопасный новый год», «Дети за безопасность на дорогах» и другие.

Даже школьникам на базе лагеря «Юность» дали возможность ощутить себя инспектором движения. Совместно с телеканалом ТВ «Экспресс» подготовлено 5 выпусков передачи «Маленькая страна», где обсуждались вопросы профилактики ДДТТ с участием детей, направленных на различные категории участников дорожного движения.

Также в связи с увеличением в темное время суток ДТП с детьми было приобретено УИГБДД светоотражающие брелки, которые были розданы в акциях детям.

Было организовано проведение оперативно-профилактического мероприятия по выявлению нарядами ДПС нарушений правил перевозки детей в автокреслах, пресечено 3377 нарушений.

Вместе с тем, участие детей и подростков в возрасте до 16 лет – это 182 ДТП, в которых 8 детей погибли и 189 получили ранения.

Рост числа ДТП с участием детей вырос на таких территориях Пензенской области как: Сердобский район с 1 до 8, Городищенский с 4 до 5, Бессоновский с 12 до 13, Белинский с 3 до 8, Кузнецкий с 5 до 9, г. Заречный с 2 до 4, г. Пенза с 69 до 87.

Происшествия с детьми пассажирами составляет 52%. Произошло с участием детей-пассажиров 94 ДТП, в результате которых погибли 4 ребенка и 102 получили ранения. При этом в каждом 8-м ДТП с участием детей-пассажиров было нарушение правил перевозки детей. 12 ДТП в которых пострадали дети до 12 лет, когда водитель нарушил правила перевозки детей.

С участием детей пешеходов было 59 ДТП, в результате которых 3 ребенка погибли и 59 получили ранения. Число ДТП данного вида возросло в: Сердобском районе с 0 до 3, Бессоновском с 5 до 6, Сосновоборском и Малосердобинском районах с 0 до 1, г. Пензе с 30 до 38, в том числе в Октябрьском районе с 10 до 17.

На пешеходных переходах зарегистрировано 23 наезда на детей и все они получили ранения. На нерегулируемых переходах – 17, на регулируемых – 6.

По вине детей зарегистрировано 42 ДТП, в которых 3 ребенка погибли 41 получили ранения. Рост числа ДТП вырос в: Бессоновском районе с 3 до 6, Сердобском с 0 до 2, Пензенский районах с 2 до 3. г. Кузнецке с 2 до 3, г. Пензе с 5 до 11.

Основными причинами данных ДТП являются: переход проезжей части вне пешеходного перехода – 16, неподчинение сигналам регулирования – 2, игра на проезжей части – 3, неожиданный выход из-за т/с – 8.

Сложная обстановка с ДДТТ в Бессоновском районе, где произошло наибольшее число ДТП. Зарегистрировано 13 ДТП с участием детей, в которых 2 ребенка погибли и 12 получили ранения. С участием детей пешеходов зарегистрировано 6 ДТП, в которых 1 ребенок погиб и 6 получили ранения. В 5 и 6 таких ДТП, дети нарушили правила дорожного движения.

Следует отметить 2 ребенка из них не посещают общеобразовательные учреждения. Во всех случаях дети находились без присмотра взрослых. То есть определенный социальный аспект нет социального контроля за детьми со стороны родителей.

Пример аварии из данного документа: 10 мая 2017 года в с. Чемодановка водитель автомобиля марки «ВАЗ» допустил наезд на 2 несовершеннолетних пешеходов перебежавших проезжую часть автодороги из-за стоящего транспортного средства мальчика 2012 года рождения и девочку 2007 года рождения. Оба ребенка не посещали школу.

Здесь прослеживается взаимосвязь бесконтрольности детей школьного возраста, из-за того, что они не посещают образовательные учреждения есть частота попаданий ими в ДТП. Указанные факты свидетельствуют об отсутствии дорожного внимания стороны администрации района и системной профилактической работы с такой категорией детей.

Также были выявлены ряд нарушений в ходе мероприятия «Автобус». 10 школьных автобусов эксплуатирующийся с техническими неисправностями, например, Пачелмский район – 4, Наровчатский – 3, Земетиченский -2, Башмаковский – 1. Один автобус Пачелмского района вообще эксплуатировался с неисправной тормозной системы. Установлено 6 фактов эксплуатации автобусов водителями с нарушением правил использования тахографа Наровчатский район - 5, Пачелмский -1.

Таким образом, взаимосвязь всех этих документов явная. В том, что все они имеют определенную силу, определенные меры. Законы они для всех, нужно их соблюдать, но из-за несоблюдения ПДД, бесконтрольности со стороны родителей, не осознания социальной ответственности перед другими участниками дорожного движения неизбежны такие последствия, как ДТП с детьми. И в ходе ДТП – это такие последствия, как ранения, психологические травмы, нарушение социальных обстановок участников дорожного движения (социальная замкнутость, социальное отчуждение, социальная изоляция). Поэтому существует определенный ряд законов, регламентирующих данное происшествие с экспертной точки зрения и мер, предусмотренных государством.

Последний документ разнообразен спектром профилактических мер и статистическими данными, что показывает, почему происходят данные происшествия и в каких районах Пензенской области больше всего, также какие меры применяются для предотвращения детского дорожно-транспортного травматизма.

2.3.Оценки инспекторов ГИБДД о проблеме детского дорожно-транспортного травматизма

Экспертный опрос 10 человек среди инспекторов отделения УГИБДД УМВД по Пензенской области дал мне следующие результаты:

На вопрос детский дорожно-транспортный травматизм – это глобальная проблема всего общества? Какие причины и факторы приводят к данной проблеме?

Все инспектора отвечают: Да-это глобальная проблема, потому дети – наше будущее, наши цветы жизни, для детей - это травма психологическая отражается на всю жизнь в дальнейшем. (майор полиции Ефимова М. В.)

Дети, являются самыми незащищенными участниками дорожного движения. (старший лейтенант, Сатыренко О. А.)

Да, потому что самое резонансное событие с детьми, как бы из детства идет эта проблема. (подполковник полиции Бубнов А. А.)

Да, потому что федерально-целевой программой предусмотрено повышение безопасности дорожного движения до 2014-2020 один из вопросов снижение ДДТТ. (майор полиции Борисов С. И.)

Можно сделать вывод, что по мнениям экспертов в области дорожного движения, проблема с гибелью детей в ДТП – это центральная проблема для всего общества и она первостепенна для любого государства.

Что касается второй части вопроса, то инспектора выделяют такой ряд причин и факторов ДДТТ как:

1) Это недостаточное обучение в школе ПДД, либо как основная, дети в любом случае поступают так, как их родители, то есть если он видит, что родители переходят не по пешеходному переходу, то ребенок тоже так будет переходить дорогу, а если с детства будут учить переходить по правилам, то думаю, что в будущем он не допустит нарушений ПДД. (Ефимова М. В.)

2) Это детей нужно обучать в данной области и водителей, отчасти водителей, которые перевозят детей без детских кресел, то есть, когда дети являются пассажирами, а когда ребенок является пешеходом, ребенок катится на велосипеде, то здесь зачастую дети допускают нарушения ПДД в связи со своей неосведомленностью. (Тишина О. Н.)

3) Недостаточно уделяемое внимание родителей своим детям отрицательный пример взрослых на поведение детей, недостаточное внимание со стороны школы к этому вопросу. (Новоженцев В. А.)

4) Это все идет с семьи недостаточное внимание родителей - это если касается детей-пассажиров в большинстве случаев вина родителей, что касается детей-пешеходов, то вина не только родителей сами дети они же либо недооценивают ситуацию, либо переоценивают свои возможности от детей тоже многое зависит. (Куликина Ю. С.)

5) Несоблюдение участниками дорожного движения ПДД, зачастую могут быть погодные условия, мы боремся с нарушениями правил дорожного движения особенно со стороны несовершеннолетних. (Филатова Ю. В.)

6) Несоблюдение ПДД автомобилистами, дорожные условия, состояние дорог влияет на внимание водителей на дороге, не на дорогу смотрят, а смотрят на то, как объехать яму. (Сатыренко О. А.)

7) Родители со своим негативным примером - не пристегиваются при детях, через дорогу водят детей, где попало, хотя пешеходный переход рядом, дети сами не осознают в целом также опасность. (Бубнов А. А.)

8) Скорее всего - это ненадлежащий контроль со стороны взрослого за своим ребенком, не все дошкольные и школьные учреждения надлежащим образом относятся к этой проблеме. (Борисов С.И и Лушников А. Г.)

9) Вообще от родителей зависят как они перевозят детей, в мозгах у родителей должно быть сохранения жизни и здоровья своего ребенка, то есть если перевозите его на своем транспортном средстве, во-первых, им не предоставляется право выбирать место для пассажира до 12 лет – это задние

сиденья с удерживающим средством, а они самовольничают и представляют сами себе право выбора места для ребенка. (Аверин В. А.)

Таким образом, причины и факторы ДДТТ в основном выделяют такие, как все идет из семьи, ненадлежащий контроль за детьми со стороны взрослых и несоблюдение ПДД водителями, пренебрежение ПДД и неуважение, безответственность к маленьким участникам дорожного движения во многом мнения экспертов совпало и с мнениями водителей даже статистика подтверждается словами инспекторов.

Следующий вопрос для экспертов был таким:

2) Какой фактический уровень детского дорожно-транспортного происшествия в Пензенской области?

На данный вопрос эксперты расходятся в своих мнениях. Многие говорят о росте показателей даже по результатам статистики:

На данный момент количество ДТП с детьми до 18 лет по Пензе увеличилось 28,9 %, в абсолютных цифрах с 38 до 49 %, до 16 лет ДТП на 2,9% возросло в абсолютных процентах с 34 до 35 %. (Борисов С. И.)

Многим экспертам сложно пока сделать вывод о росте или не росте ДДТТ, потому что основная доля ДДТТ происходит в летние каникулы, которые только будут.

Следующий вопрос для экспертов был таким:

3) Какие меры предотвращения детского дорожно-транспортного травматизма в г. Пенза проводятся? И какие бы Вы назвали меры предотвращения ДДТТ?

Данные эксперты отвечали по-разному называли различные меры такие, как:

Слеты и по школам лично ходим с беседами, то есть и около школ ведется пропагандистская беседа и по лагерям ездим, но в любом случае все зависит от родителей, нужно ребенка с детства приучать ездить в кресле, переходить дорогу по пешеходному переходу на разрешающий сигнал светофора, не бежать, все идет от родителей. Меры самые эффективные - это

научить родителей и взрослых соблюдать ПДД, чтобы они уже учили детей дальше. (Ефимова М.В)

Акции постоянно проводятся, флэш-мобы с детьми, конкурсы они на телевидении ведут передачи и беседы на протяжении всего года в общеобразовательных учреждениях и сюда в управление приглашаем детей на день открытых дверей. Эффективные меры – это в семье и родители, в школах должны объяснять все должны делать сообща. (Тишина О.Н.)

Мер достаточно много начиная с профилактических мер в общеобразовательных учреждениях – это беседы, занятия, родительские собрания, совместно с отрядами ЮИД, проводятся на дорогах раздача листовок, памяток, проводятся конкурсы при поддержке ДЮЦ «Спутник», викторины, большие соревнования проводятся по ПДД среди школьников по всей области, рейды на нарушения правил перевозки детей в салоне авто, затем рейды по мототранспорту, выявляются несовершеннолетние водители, которые управляют мототранспортом. Эффективные меры – это все и профилактика, и административное воздействие. (Новоженцев В.А.)

Беседы и мероприятия, проводятся оперативно-профилактические мероприятия «Автокресло детям», «Трезвый водитель». Эффективные меры они все хороши в комплексе и хорошо работают. (Куликина Ю.С.)

Мер разных всяких: профилактика, обследование улиц, дорог, меры административного воздействия, работа с детьми педагогами ДЮЦ «Спутника», в форме игр, бесед, мероприятий, конкурсов различных квестов, флэш-мобов, кроме того работают отряды ЮИД которые являются нашими помощниками они уже совместно с нами и со «Спутником» проводят различные акции, рейды юных нарушителей, сезонная работа если в начале года мы работаем на детский травматизм связанный с пешеходами, сейчас больше внимание уделяем велосипедистам, скутеристам, те кто катается на роликах, гироскутерах, также ведется профилактическая направленность. Эффективные меры – это родители совместно со школой с ГИБДД

воздействуют со всех сторон на ребенка дают знания, если кто-то один работает не тот результат. (Филатова Ю.В.)

Мероприятия с нашей стороны – это акции, беседы всевозможные дорожные знаки, разметки делаем и конечно профилактические рейды по водительскому креслу, пешеходному переходу, в зависимости от статистики по видам ДТП. Самые эффективные меры - это все комплексно. (Сатыренко О. А.)

Это работа в детских садах, школах совместно ДЮЦ «Спутник» с отрядами ЮИД, СМИ. Эффективные меры - это все комплексно. (Бубнов А.А.)

Много мероприятий, таких как «Засветись», «Шагающий автобус», викторины, совместно ЮИД акции на дорогах. Эффективные меры –это пропаганда профилактических мер. (Борисов С. И)

Меры такие, как детское автокресло инспектора выявляют нарушения у школ, смотрят, останавливают, как перевозят родители детей до школы, добиваются также правильной перевозки детей и от сопровождающих». Эффективная мера – это все в комплексе, действенные меры – это, сопровождающие видят, что, есть административное наказание и они прислушиваются. (Аверин В. А.)

Эксперты назвали множество мер, которые проводятся в Пензе и Пензенской области, но всякие ли меры эффективны, по данным статистики проводятся больше внешних мер – это значит меры, предусматривающие проблему ДДТТ на ее поверхности – это административные наказания, беседы, встречи, акции, а нужно начинать изучать проблему ДДТТ изнутри, то есть с семьи, постараться повлиять на их манеру поведения к детям.

Далее был задан вопрос экспертам, такой как:

4) Считаете ли Вы, что основная причина ДДТТ - это несоблюдение и игнорирование водителями Правил дорожного движения? Если да или нет, то почему?

Бывают такие ДТП, даже если ребенок сидел не в кресле в качестве пассажира виновен водитель - это же он не предусмотрел последствий вне зависимости - это родитель или просто знакомый, также переход проезжей части не думаю, что вина только водителей, но и ребенка может быть, смотря рассматривать в каком контексте. (Ефимова М. В)

Если только касаясь перевозки, а так сказать можно, что дети-пешеходы, водители, едущие на скутерах, на мопедах и прочих видах транспорта. (Тишина О. Н.)

В большей степени да, в большинстве случаев – это непосредственно водитель. (Новоженцев В. А)

У нас больше ДТП с детьми-пассажирами. (Куликина Ю. С.)

Не только водителями, но и всеми участниками дорожного движения да, это основная причина. (Филатова Ю.В)

Да, это основная причина сейчас. Если взять ДТП по видам, взять статистику, то большая часть сбитых пешеходов вина водителей. (Сатыренко О.А.)

Конечно, потому что статистика говорит, что за нарушения требований к перевозкам детей выявлено в Пензе 7,2 % больше чем на период прошлого года. (Борисов С.И)

Человеческий фактор, например, превышение скорости мы не можем в мозги каждому водителю вложить. (Аверин В.А)

Эксперты считают, что основная причина не только несоблюдение ПДД водителями, но и все зависит еще и от человеческого фактора. Данная оценка не удивительна, поскольку, смотря какой человек, какое у него поведение, характер, темперамент, культура - это очень сильно влияет на культуру вождения и соблюдение ПДД.

Следующий вопрос был следующим:

5) По Вашему мнению, зависит ли стаж вождения на соблюдение правил дорожного движения?

Отчасти, зависит от человеческого фактора, какая у него культура вождения и от его поведения. (Ефимова М.В.)

Стаж не влияет мне кажется, это только уровень самосознания человека насколько он относится к ПДД, только сама дисциплинированность водителя независимо от того новичок он или нет. (Тишина О.Н.)

Конечно, водитель, который управляет определенным сроком достаточно опытный может вовремя сориентироваться в экстренной ситуации применить конкретные меры, которые помогут избежать ДТП, неопытные водители не всегда –это могут сделать самое элементарное учесть дорожные, погодные условия при управлении и скорость регулировать. (Новоженцев В.А.)

Водители, которые больше за рулем они в большей мере расслабляются начинают себя переоценивать особенно мужчины конечно нет статистике, я считаю, что начинающий водитель особенно женщины они аккуратней, а водители, которые со стажем 10-15 лет, но во многих моментах они себя переоценивают. (Куликина Ю.С.)

Конечно, однозначно стаж влияет на совершения ДТП, человек только что севший за руль у него опыта меньше соответственно время реакции у него больше, принятие решение у него будет занимать дольше нежели водитель, который ездит 5 лет, бывает в разных ситуации. (Филатова Ю.В.)

Нет - это личностные качества, лихачи и в 5 лет стажа и 10 бывают. (Сатыренко О.А.)

Молодые водители до 2 лет стажа чаще в ДТП бывают, от 10-15 лет слишком восприимчивы ко всему, с пожилым возрастом чаще бывают. (Бубнов А.А)

Само собой, чем опытнее водитель, чем добросовестнее он относится к себе к пассажирам, и к себе, у нас низкая культура вождения. (Борисов С.И)

Играет роль, если он садится за руль после окончания школы, то он сам себя за рулем неуверенно чувствует, как бы влияет на это, со стажем в ситуации он может как вариант найдет от столкновения уйдет, притормозить. (Аверин В.А.)

Таким образом, гипотеза подтверждается, действительно стаж вождения влияет на соблюдение ПДД, водители со стажем лучше ориентируются на дороге, водители с небольшим стажем теряются на дороге, также это зависит от уровня самосознания каждого водителя.

Следующим вопросом был такой:

б) Как Вы считаете начинающие водители – это аккуратно водящие водители или это не так? Обоснуйте свой точку зрения.

Зависит от человека, то есть если он привык лихачить по жизни хоть со стажем 1 хоть 10,15 лет, если он осторожен – это никак не отразиться на стаже. (Ефимова М.В.)

Стаж как бы не влияет мне кажется, это только уровень самосознания человека насколько он относится к ПДД, только сама дисциплинированность водителя независимо от того новичок он или нет. (Тишина О.Н.)

За всех в целом не смогу сказать, но в большей степени аккуратный это водитель так как после автошколы не совсем расслабленный, с небольшим стажем другой вопрос, когда год отъездил человек считаю, что он знает уже что-то. (Новоженцев В.А.)

Да, потому что они пока еще боятся всего, не отошли от автошколы. (Куликина Ю.С.)

Зависит от психологии человека, но в большинстве случаев все-таки да особенно женщины они аккуратнее, чем мужчины, женщина аккуратней, но из аварийной ситуации она выйдет медленнее чем мужчина и создает она ее реже, если мужчина попадает он быстрее соображает. (Филатова Ю.В.)

Я считаю, что да потому что после автошколы, с опаской водят, те кто водят 10-15 действительно лихачат. (Сатыренко О.А.)

В принципе да, но не всегда получается. (Бубнов А.А.)

Ужесточилось правила приема на сдачу прав, то да. (Борисов С.И)

От человека зависит, если человек получает права, и он эмоциональный, он газ до отказа и жмет ему все по барабану припарковался, прижал кого то, если все учил аккуратно знаки клеит на машину он аккуратней водит. (Аверин В.А)

Действительно, начинающий водитель аккуратно водит, потому что недавно с автошколы, плохо ориентируется и боится нарушать, но и эмоции тут играют важную роль, то есть если слишком эмоционален человек, то он может и нарушать после автошколы даже хуже, чем опытный водитель, то также играет еще и человеческий фактор.

Далее был такой вопрос, как:

7) Как Вы считаете опытные водители чаще попадают в аварии, чем начинающие? Обоснуйте свою точку зрения.

В одном ДТП могут быть, как опытный, так и молодой водитель, не считаю, что это не играет роли поскольку мы ведем статистику и в ней не указаны данные подтверждающие данный факт. (Ефимова М.В.)

Это не зависит, все это исключительно человеческий фактор, не зависит сколько человек ездит за рулем. (Тишина О.Н)

Не знаю, смотря какие аварии брать, есть аварии при участии водителя с небольшим опытом и с большим опытом, которые водители попадают, дело случая, если мелких ДТП, то неопытные водители чаще попадают в такие ДТП. (Новоженцев В.А,)

Равное количество, но по разным причинам начинающий водитель по неопытности что-то может, а водитель со стажем причины разные будут. (Куликина Ю.С.)

По статистике до 3 лет у них меньше аварий, стаж и 10-15 лет — это вопрос неоднозначный. (Филатова Ю.В.)

Я считаю, что нет, те кто отучился ездят медленно, лихачи прижимают на дорогах таких, девушки теряются не из-за того, что не знают они теряются плохо ориентируются ещё. (Сатыренко О.А,)

Возможно и чаще, скорее да больше торопятся, рассчитывают не верно.
(Бубнов А.А)

Наврядли, потому что опыт есть опыт. (Борисов С.И.)

От ситуации зависит, даже на трассе опытные 30 лет стажа может заснуть за рулем сказывается усталость, монотонность, трудно сказать.
(Аверин В.А.)

Таким образом, можно сделать вывод, что не факт, что опытные водители попадают чаще - это говорит о равноценности попадания в аварии и опытные и начинающие водители в равной мере попадают в аварии, все зависит зачастую от человеческого фактора и от происходящей ситуации.

Заключение

Детский дорожно-транспортный травматизм – это безусловно глобальная проблема всего общества. Данная проблема, является объектом обозрения и особого внимания широкого круга лиц и людей различных профессий.

Существуют множество причин и факторов возникновения детского дорожно-транспортного травматизма в обществе.

Проанализировав, проблему ДДТТ в дипломной работе различными методами можно выделить следующие выводы:

1) Водители и эксперты в области дорожного движения, считают, что уровень детского дорожно-транспортного травматизма остается пока что средним по городу Пензе и Пензенской области. Даже по сравнению с федеральной целевой программой данный уровень не меняется, оставаясь достаточно высоким. Проблема детского дорожно-транспортного травматизма, пока что остается на том же уровне.

2) По мнению водителей и экспертов нужно уделять особое внимание в безопасности дорожного движения такому направлению, как уровню культуры вождения у пензенских водителей – это говорит о том, что у нас развивают всеми возможными мерами внешние направления ДДТТ, а нужно начинать с самосознания водителя и участников дорожного движения (пропаганда о культуре вождения водителей, пропаганда детям правилам ПДД и правилам поведения на дорогах).

3) По мнению экспертов и водителей основными причинами возникновения ДДТТ являются – слабый родительский контроль, ежедневные нарушения ПДД, хотя в анкете по ответам водителей, можно понять, что они не осознают данную проблему не признают, что они нарушают – это и приводит неосознание данной проблемы к росту ДДТТ и халатности водителей на дорогах.

4) По мнению водителей и экспертов основные факторы получения травм детьми на дороге являются – неожиданный выход из-за преград, несоблюдение ПДД, то есть данный социальный факт присутствует в корне, неспособность оценить детьми степень опасности от транспортного средства.

5) Подтвердились и такие гипотезы, как большинство водителей хотя бы раз в своей жизни попадали в аварию, и многие водители пренебрегают правилами дорожного движения, что напрямую связано с детским травматизмом на дороге, это может стать основными причинами роста данной проблемы из-за такого социального поведения на дорогах водителей.

6) Водители считают, что детское автокресло не в полной мере может помочь при ДДТТ, но напротив и водители, и эксперты считают, что светоотражающие элементы конечно помогут предотвратить ДДТТ.

7) По мнению водителей, опасная манера вождения описывается теми же чертами, которые и приводят в 90% случаев к гибели детей на дороге – халатность водителя, постоянные нарушения ПДД, агрессивно-настроенные водители, что частично подтверждает гипотезу, что водители подразделяют манеры вождения на опасную и неопасную и характеризуют их определенными чертами.

8) Стаж вождения водителя будь он начинающий или опытный, напрямую зависит, какое формируется социальное поведение на дороге у водителя, по полученным данным гипотеза начинающие водители более осторожно ездят подтверждается, и водители со стажем менее бдительны на дороге также частично подтверждается, поскольку по полученным данным половина респондентов считают, что это исключительно человеческий фактор, а другая половина, что действительно стаж вождения влияет на поведение на дороге. Пол, возраст, наличие детей по мнению водителей, экспертов напрямую влияет на поведения водителей на дороге. Жизненный опыт на дорогах дает определенные знания, чтобы выйти из той или иной сложной дорожной обстановки, пол влияет на психическую стрессоустойчивость на дороге, возраст также жизненный опыт, и

ориентированность на дорогах, и конечно наличие детей дает понять человеку, что нужно осторожнее ездить и быть внимательным, ведь рядом дети. Даже в ответах экспертов также повлияло их опыт должность и звание, то есть сколько они в этой сфере работают, какого почета в звании удостоены – это так же все косвенно влияет на их ответы о данной проблеме.

9) Что касается профилактических мер, которые предложили водители г. Пензы в анкете и эксперты, которые назвали профилактические меры по предотвращению детского дорожно-транспортного травматизма, то здесь можно сделать вывод, что поставленная гипотеза: пензенские водители, считают, что в г. Пензе и Пензенской области проводится недостаточно профилактических мер по устранению ДДТТ, что идет в разрез с представлениями экспертов в области безопасности дорожного движения, то есть водители считают, что мало проводится профилактических мер, а на самом деле эксперты говорят, что проводится множество различных профилактических мер, даже тех, какие перечисляют водители в открытом вопросе анкеты.

Таким образом проанализировав данную проблему различными методами даже законами РФ, можно сделать вывод, действительно проводятся множество профилактических мер по снижению ДДТТ, но уровень ДДТТ не снижается, потому что меры направлены в основном на внешнюю оболочку данной проблемы, то есть как потолок, который протекает в доме, его латают, но он все равно протекает. По результатам моих исследований можно сделать вывод, что нужно стараться устранять проблему изнутри, как говорят эксперты, водители все начинается с семьи, с нее и нужно начинать – это построения культуры поведения на дороге в семье, чтобы подать правильный пример ребенку.

Нужно изменить культуру вождения водителей, то есть регулярно проводить пропаганду культуры вождения и поведения на дороге, благоприятного взаимодействия участников дорожного движения – данные

социальные аспекты приведут к снижению детского дорожно-транспортного травматизма.

Список используемых источников:

1. Арбузова В.Г. «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма», 2016 г., с.10-13.
2. Бачурин Д., «Дорожно-транспортные происшествия. Порядок действий при ДТП» / - М.: АСТ, Астрель-СПб, 2014 г. – с. 943.
3. Балябин С. Газета Новое время «Дети-пассажиры и дети-водители» 2018г., с.5.
4. «Безопасность детей на дорогах города». Рекомендации классных руководителей школ Южного административного округа города Москвы по подготовке и проведению практических занятий по безопасному поведению детей на дорогах. Москва 2007г., с.45-47.
5. Болотова Е.В. «Как защитить ребёнка от дорожно-транспортных происшествий» ,2016 г.с.14-15.
6. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. - М.: Весь Мир, 2004 г., с.280.
7. Гаджиев Р.С., З.М.Айвазова «Образ жизни детей и подростков в условиях крупного города». // Здравоохранение Российской Федерации. - 2006 г. - № 5.,с. 44 - 47.
8. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 (редакция с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018).
9. Горлов А.А., Вишневецкая Е.К. «Система профилактики травматизма у детей», 1991 г.с.21.
10. Иашвили М.В. Безопасность на дороге и в транспорте. уч. пособие для вузов, Новосибирск НГПУ, 2011г, с.123.
11. Ильичев А.А. «Большая энциклопедия городского выживания», 2000г., с.18.

12. Езельская Л.В. Автореферат «Неотложная специализированная медицинская помощь детям, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий» г.Москва 2012 г.
13. Елжова Н.В. «ПДД в детском саду» Изд. 3-е. - Ростов н/Д: Феникс, 2013г.,с.173.
14. Жилов Ю.Д. «Основы медико-биологических знаний», 2001 г., с.44, с.48.
15. Камсюк Л.Г., Зубкова Н.З. «Профилактика травматизма у детей дошкольного возраста». // Травматология и ортопедия.2000 г.-№ 2.-с.7-9.
16. Кирьянова В.Н. «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма»,2007г.,с.51-53.
17. Кирьянова В.Н. «Дорожная безопасность: обучение и воспитание младшего школьника»,2006 г.,с.35-38.
18. Кирьянов, В.Н. Пропаганда БДД. [Электронный ресурс]: Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/>.Дата обращения январь 2018 г.
19. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) (с изм. и доп., вступ. В силу с 14.05.2018).
20. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ).
21. Кудрявцев В.А. «Детская хирургия в лекциях», 2007 г.,с.86.
22. Максимова Т.Н. «Поурочные разработки по основам безопасности жизнедеятельности: 1-4 класс», 2008 г., с.15-25.

23. Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа №3» г. Мензелинска Республики Татарстан Работа школы по профилактике детского дорожно – транспортного травматизма, 2016 г. с.1-10.

24. Надеждина В. «Правила дорожного движения для детей» - Москва., 2006 г., с.54.

25. Орлова А.И. «Профилактика травматизма у детей», 2014 г., с. 15-20.

26. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 N 864 (ред. от 13.12.2017) "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах".

27. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 30.05.2018) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения").

28. «Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: Обзорная информация», НИЦ БДД МВД России, 2006 г., с.68.

29. Салахов Э.Р., «Научное обоснование совершенствования мониторинга травматизма и смертности от дорожно-транспортных происшествий»: автореф. дис. канд. мед. наук, 2006 г. с.170.

30. Сайт Госавтоинспекции РФ, раздел «Показатели состояния безопасности дорожного движения», ДТП и пострадавшие дети в возрасте до 18 лет <http://stat.gibdd.ru/> источник. Дата обращения – апрель 2018 г.

31. Сайт Госавтоинспекции РФ, раздел «Показатели состояния безопасности дорожного движения», ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств <http://stat.gibdd.ru/>. Дата обращения апрель-май 2018г.

32. Сайт Госавтоинспекции, раздел «Показатели состояния безопасности дорожного движения», Дорожно-транспортные происшествия <http://www.gibdd.ru>. Дата обращения апрель - 2018 г.

33. Сайт Госавтоинспекции РФ, раздел «Детская безопасность» <https://www.gibdd.ru/about/social/children-safety/>. Дата обращения – февраль 2018 г.

34. Сайт «День в истории» <https://denvistorii.ru/17-avgusta/bridzhit-driskoll-stala-pervoi-v.html>. Дата обращения - май 2018 г.

35. Сайт реферата «Причины дорожно-транспортного травматизма у детей и подростков» <http://www.mobeloostrov.ru/archive/novosti/drugaya/travmatizm/tra001.htm> Дата обращения - апрель 2018 г.

36. Сайт Госавтоинспекции, раздел «Годовая статистика за 2017 год» <http://www.1gai.ru/autonews/520130-gibdd-opublikovala-godovuyu-statistiku-dtp-za-2017-god.html@1gai.ru> . Дата обращения май 2018 г.

37. Сайт МО МВД России «Аркадакский район» Саратовской области, раздел «Профилактика несчастных случаев с детьми» <https://аркадак.64.мвд.рф/news/item/8159580>. Дата обращения - май 2018 г.

38. Сайт «Профилактика уличного травматизма» https://studopedia.su/20_44333_profilaktika-ulichnogo-travmatizma.html. Дата обращения – май 2018г.

39. Сайт <http://mbdou75.edummr.ru/wpcontent/uploads/2016/07/Профилактика-детского-травматизма-в-период-летних-каникул.pdf>. Дата обращения – май 2018г.

40. Сайт <http://oul15.omsk.obr55.ru/prophil>.Дата обращения - апрель 2018г.
41. Малышев Е. Газета «Улица Московская» «ДТП с участием Олега Тоцкого: полная картина» 2012 г.
42. Журнал Молодой ученый №6 Терентьева А.В, «Понятие детского дорожно-транспортного травматизма»,2017 г., с. 1.
43. Журнал «Молодой ученый №6» Терентьева А.В «Понятие детского дорожно-транспортного травматизма»,2017 г., с.5-8.
44. Ступницкая М.А. «Травматизм у детей школьного возраста: причина и профилактика» // Школа здоровья. – 2001 г., № 4.
45. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 23.04.2018, с изм. от 25.04.2018).
46. Черепанова С.Н. «Правила дорожного движения дошкольникам» - Москва Издательство Скрипторист 2003, 2008.,с.72.
47. Чермашенцева О.В. «Основы безопасного поведения дошкольников» - Волгоград: Учитель 2008. – с.53.
48. Шалаева Г.П. «Азбука маленького пешехода». с.55.
49. Элькин Г.Н. «Правила безопасного поведения на дороге», 2009 г.
50. Яковлева Т.В. «Тенденции предотвратимой смертности в России». // Российский педиатрический журнал.,2004 г. № 6.,с. 22 — 25.

Приложение 1

Анкета

Уважаемый респондент!

Прошу Вас принять участие в опросе на тему «Причины и факторы детского дорожно-транспортного травматизма (на примере г.Пензы)» и ответить на вопросы анкеты.

Внимательно прочтите каждый вопрос и возможные варианты ответов к нему. Выберите ответ, наиболее соответствующий вашему мнению, и укажите его. Прошу отвечать искренне и работать самостоятельно. Ответы будут использованы в обобщенном виде.

Анонимность гарантируется.

Заранее благодарю за сотрудничество!

1.Как Вы считаете какой уровень безопасности дорожного движения в г.Пенза?

001.Высокий

002.Средний

003.Низкий

2. Как Вы считаете каким направлениям безопасности дорожного движения нужно уделять особое внимание? (Выберите 2 варианта ответа)

004. Уровень культуры поведения участников дорожного движения

005. Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения

006. Детский дорожно-транспортный травматизм

007. Превышение скоростного режима

008. Затрудняюсь ответить

009. Свой вариант ответа _____

3. Оцените уровень безопасности дорожного движения по направлениям в г.Пенза и Пензенской области? (по 10-бальной шкале от 1 до 10 баллов, от самого низкого балла 1 к высокому 10)

Направления	Состояние данных направлений
Дорожная инфраструктура	
Транспортная доступность	
Освещенность дорог в темное время суток	
Наличие светоотражающего покрытия на знаках дорожного движения	
Наличие лежачих полицейских	
Регулирование сотрудниками ГИБДД сложных перекрестков, когда светофор не работает	
Оснащенность знаками дорожного движения	
Работоспособность светофоров	
Наличие ограждений дороги от тротуаров	
Наличие пешеходных переходов со светоотражающим покрытием	

4. Как Вы считаете какие причины приводят к детскому дорожно-транспортному травматизму? (Выберите 3 варианта ответа)

010. Ежедневные нарушения правил дорожного движения

011. Слабые карательные меры

012. Плохая дорожно-транспортная инфраструктура

013. Халатность водителя на дороге

014. Недооценка погодных условий

015. Неисправность транспортного средства

016. Слабый родительский контроль за детьми на дороге

017. Не ношение светоотражающих элементов на одежде, в том числе, в темное время суток

018. Выезд на встречную полосу

019. Затрудняюсь ответить

020. Свой вариант ответа _____

5. По Вашему мнению, основными факторами получения травм детьми на дороге является? (Выберите 3 варианта ответа)

021. Несоблюдение ПДД

022. Неожиданный выход на проезжую часть, из-за сооружения, стоящих транспортных средств и иных препятствий

023. Не видно в темноте, нет светоотражающих элементов на одежде

024. Психофизиологическая незрелость детей

025. Неспособность детей оценить степень опасности от транспорта

026. Переоценка своих физических возможностей

027. Затрудняюсь ответить

028. Свой вариант ответа _____

6.Как влияет на Вас увиденная социальная реклама о детском дорожно-транспортном травматизме на дороге?

- 029. Обращаю на нее внимание
- 030. Сразу задумываюсь о данной проблеме
- 031. Мешает сосредоточиться на дороге
- 032. Никак не влияет
- 033. Затрудняюсь ответить
- 034. Свой вариант ответа _____

7.Как Вы думаете кто подвергается наибольшему риску стать жертвой дорожно-транспортного происшествия? (Выберите 2 варианта ответа)

- 035. Дети-пешехода
- 036. Дети-пассажиры
- 037. Взрослые пешеходы
- 038. Водители транспортных средств от 3 и выше лет (опытные)
- 039. Неопытные водители (0-2 лет)
- 040. Все в равной степени
- 041. Затрудняюсь ответить

8.По Вашему мнению, что обозначает этот дорожный знак?



9. Как Вы считаете, детское автокресло в машине или специальное устройство для перевозки детей до 12 лет помогут предотвратить в случае ДТП травмы ребенка?

042. Да, конечно

043. Надеюсь

044. Не в полной мере

045. Сомневаюсь

046. Нет

047. Свой вариант ответа _____

10. Есть ли у Вас светоотражающий жилет в машине?

048. Да, конечно

049. Нет, но хочу купить

050. Нет, и не собираюсь приобретать

11. По Вашему мнению, может ли помочь светоотражающий жилет, светоотражающие элементы на одежде предотвратить детский дорожно-транспортный травматизм в темное время суток?

051. Определенно, да

052. Не в полной мере

053. Ничем не поможет

054. Затрудняюсь ответить

055. Свой вариант ответа _____

12. По Вашему мнению детский дорожно-транспортный травматизм - это?

13. Как часто Вы нарушаете правила дорожного движения?

056. Один раз в день

057. Несколько раз в день

058. Не считал(а)

059. Вообще не нарушаю

060. Затрудняюсь ответить

061. Свой вариант ответа _____

14. Как Вы считаете, какие черты присущи водителю (опасному), которого лучше остерегаться на дороге? (Выберите 3 варианта ответа)

062. Агрессивная, опасная манера вождения

063. Превышение скоростного режима

064. Часто выезжает на встречную полосу

065. Не притормаживает перед пешеходным переходом

066. Затрудняюсь ответить

067. Свой вариант ответа _____

15. Как Вы считаете, какие черты присущи водителю (неопасному), которого можно не остерегаться на дороге? (Выберите 3 варианта ответа)

068. Спокойный, безопасная манера вождения

069. Соблюдение скоростного режима

070. Всегда соблюдает правила дорожного движения

071. Притормаживает перед пешеходным переходом

072. Затрудняюсь ответить

073. Свой вариант ответа _____

16.Какой у Вас стаж вождения?

074. до 3 лет

075. от 3 и выше лет

076.Более 7 лет

17. Вы хоть раз попадали в аварию?

077. Да, один раз

078. Да, несколько раз

079. Неоднократно

080. Ни разу

081.Затрудняюсь ответить

18. Какие меры Вы можете предложить для предотвращения детского дорожно-транспортного травматизма?

19. Укажите Ваш пол?

082.Мужской

083.Женский

20. Укажите Ваш возраст? (лет)

084. 18-30

085. 31-45

086. 46-60

087. 60 и выше

21. Есть ли у вас дети?

088. У меня нет детей

089. 1 ребенок

090. 2 ребенка

091. 3 и более ребенка

Спасибо за участие в опросе!

Приложение 2

Вопросы для экспертного опроса:

- 1) Детский дорожно-транспортный травматизм – это глобальная проблема всего общества? Какие причины и факторы приводят к данной проблеме?
- 2) Какой фактический уровень детского дорожно-транспортного происшествия в Пензенской области?
- 3) Какие меры предотвращения детского дорожно-транспортного травматизма в г. Пенза проводятся? И какие бы Вы назвали меры предотвращения ДДТТ?
- 4) Считаете ли Вы, что основная причина ДДТТ - это несоблюдение и игнорирование водителями Правил дорожного движения? Если да или нет, то почему?
- 5) По Вашему мнению, зависит ли стаж вождения на соблюдение правил дорожного движения?
- 6) Как Вы считаете начинающие водители – это аккуратно водящие водители или это не так? Обоснуйте свой точку зрения.
- 7) Как Вы считаете опытные водители чаще попадают в аварии, чем начинающие? Обоснуйте свою точку зрения.