

DOI: 10.15593/24111678/2016.03.05

УДК 656.13

В.А. Городокин, З.В. Альметова, В.Д. Шепелёв

Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет), Челябинск, Россия

О ФОРМИРОВАНИИ НА ДОРОГАХ ЗАКОНОПОСЛУШНОГО ПОВЕДЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ КАК РАВНОПРАВНЫХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Объектом исследования являются правоотношения, возникающие между участниками дорожного движения – пешеходами и водителями транспортных средств. Цель работы – формирование законопослушного поведения пешеходов при пересечении проезжей части автомобильной дороги в зоне пешеходного перехода, включение в темы занятий с детьми основ поведения на дороге, что позволит в дальнейшем снизить риск попадания в дорожно-транспортные происшествия (ДТП). Сопоставлены действующие требования Правил дорожного движения, регламентирующие действия пешеходов, с приведенными примерами возникновения опасных дорожно-транспортных ситуаций при выполнении указанных требований. Предложен комплекс мероприятий, проведение которых позволит оказать заметное влияние на снижение количества раненых и погибших пешеходов. Обоснована необходимость изменения подхода правоохранительных органов к определению виновного лица при совершении наезда на пешехода. Предлагается при определении виновного лица учитывать требование, предъявляемое к пешеходам: перед выходом на проезжую часть убедиться в безопасности данного действия. Выполнение пешеходами данного требования позволит максимально снизить вероятность дорожно-транспортного происшествия.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, пешеходы, Правила дорожного движения, формирование законопослушного поведения, дорожно-транспортное происшествие.

V.A. Gorodokin, Z.V. Al'metova, V.D. Shepelev

South Ural State University
(National Research University), Cheliabinsk, Russian Federation

ON THE FORMATION OF LAW-ABIDING BEHAVIOR ON PEDESTRIAN TRAFFIC AS EQUAL ROAD USERS

The object of the research topic articles are legal relations arising between road users – pedestrians and vehicle drivers. The purpose of the article: the formation of a law-abiding behavior of road users – pedestrians crossing the carriageway of the road at a pedestrian crossing zone, including in employment subject with young pedestrians basics of driving behavior that reduce the risk of getting into a traffic accident. In this paper we use the methods clarifications persons conducting teaching, principles of safe crossing of pedestrians on the roadway regulated and non-regulated pedestrian crossings. The approach used in presenting the article material, is to compare the current requirements of traffic rules governing the actions of pedestrians, with the examples of a dangerous road traffic situation if the following requirements. The result of the article is to offer a set of activities, carrying out of which will have a significant impact on reducing the number of injuries and deaths of pedestrians. Pedestrian

collisions account for one third of all traffic accidents in which people were injured. The key idea, rooted in the article, is the need to change the approach to the definition of the law enforcement agencies of the guilty person in the commission of a collision with a pedestrian. The article suggested the determination of the perpetrator take into account the requirement for pedestrians to walk on the roadway to ensure the safety of the action. It was concluded that the implementation of pedestrians above requirements will allow to minimize the probability of a traffic accident.

Keywords: road safety, pedestrians, traffic rules, the formation of law-abiding behavior, traffic accident.

Тема формирования законопослушного поведения на дорогах интересна и сложна. Ее актуальность заключается в том, что соблюдение правил дорожного движения напрямую оказывает влияние на уменьшение количества травм, получаемых пешеходами, и смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий [1]. Согласно информации, предоставленной Союзом пешеходов, по итогам 2015 г. число наездов на пешеходных переходах увеличилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2 % и составило 19 779 случаев. В результате число погибших – 1233 человек, было ранено 19 576 человек. Анализ показывает, что из каждых 100 пешеходов, на которых был совершен наезд, 34 пострадали на пешеходных переходах. При этом общее количество погибших в ДТП пешеходов снизилось на 4,1 % (до 7138 человек), а число раненых по сравнению с 2014 г. не изменилось. Согласно показателям формы федерального статистического наблюдения № 1-БДД «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» с января по июль 2016 г. произошло 89 832 ДТП с пострадавшими. Из них в 26 482 ДТП получили травмы пешеходы, т.е. приблизительно в 30 % случаев. При этом на пешеходных переходах наезды по вине пешеходов совершаются лишь в 8,8 % случаев (27 из 308 наездов) [2, 3].

С одной стороны, выводы, сделанные Союзом пешеходов, вполне убедительны относительно того, что пешеходный переход является не средством защиты пешехода, а местом пересечения проезжей части. С другой стороны, нельзя согласиться с требованиями Союза пешеходов в том, что снижение скорости транспортных средств приведет к решению всей проблемы. С технической точки зрения, безусловно, со снижением скорости транспортного потока количество и тяжесть причиненного пешеходам вреда должны уменьшиться, однако, с другой стороны, данный подход приведет к обострению и без того напряженной ситуации на дорогах и, как следствие, к снижению пропускной способности узлов улично-дорожной сети, что не решит проблему.

Принципы формирования законопослушного поведения участников дорожного движения лежат в нескольких самостоятельных, но неразрывно связанных между собой областях [4], а именно в образовательной и запретительной деятельности. В свою очередь, контролирующие функции, позволяющие фиксировать неправомерные действия участников дорожного движения, относятся к компетенции правоохранительных органов и в связи с этим в данной статье рассматриваться не будут. Мы затронем лишь один из аспектов формирования законопослушного поведения участников дорожного движения – обучение [5].

К первой, наиболее распространенной категории участников дорожного движения следует отнести пешеходов, разделив их на возрастные группы, требующие различного подхода при обучении одним и тем же действиям [6]. Это, во-первых, дошкольники, во-вторых, школьники, в-третьих, взрослое население. Выбор и применение определенных методик для каждой группы должны определяться педагогами.

Вне всякого сомнения, формирование законопослушного поведения, в особенности в потенциально опасных местах, к которым должна быть отнесена дорога со всеми входящими в ее состав элементами (проезжая часть, обочина, тротуар, разделительная полоса, трамвайные пути), должно начинаться с малого возраста в семьях, в основном на личном примере. Однако большинство населения не владеет элементарными знаниями в области правомерного поведения пешеходов. Анализ показал, что пешеходы, в особенности те, которые не имеют права на управление транспортным средством, по сути, не знают Правил дорожного движения. Тот объем знаний, который человек получает на уровне дошкольного и школьного образования, не только недостаточен, но и не всегда соответствует истине. Преподавателями кафедры «Автомобильный транспорт» Южно-Уральского государственного университета была осуществлена проверка входных знаний студентов по данной теме, в результате которой было выявлено практически их полное отсутствие.

Как было указано выше, на пешеходных переходах наезды по вине пешеходов совершаются лишь в 8,8 % случаев. Верна ли эта цифра? Созданная средствами массовой информации и поддержанная ГИБДД позиция виновности водителя в случае наезда на пешехода в зоне пешеходного перехода, во-первых, противоречит требованиям Правил дорожного движения, во-вторых, создала в умах пешеходов ложную

мысль о своей защищенности и безнаказанности на пешеходных переходах [7]. Забыт основополагающий принцип, запрещающий пешеходам выходить на проезжую часть (в том числе и на пешеходный переход), не убедившись в безопасности движения [8]. Простые логические рассуждения позволяют прийти к выводу о том, что при выполнении пешеходом в полном объеме возложенных на него обязанностей наезд будет исключен [9]. Речь не идет о проезде водителем пешеходного перехода, не уступая дорогу идущему. Основная мысль заключается в том, что сам пешеход должен понимать всю степень опасности выхода на проезжую часть. Не меньшую опасность несет в себе и выход из-за стоящего припаркованного или остановившегося перед пешеходным переходом транспортного средства. Данное правило следует разъяснять пешеходам, требуя от них каждый раз при выходе на полосу движения убеждаться в том, что водитель приближающегося транспортного средства видит пешехода, имеет возможность остановиться и уступает ему дорогу. Этот стереотип поведения необходимо формировать у ребенка с детства. Фактически постоянно можно видеть родителей, перебегающих или переходящих проезжую часть в месте, не предназначенном для этой цели, пересекающих проезжую часть на запрещающий сигнал светофора, допускающих катание малолетних детей на велосипеде по проезжей части, выдвигающих детскую коляску перед собой при выходе из-за припаркованного транспортного средства. Перечень этих необдуманных (мало сказать) действий можно продолжать. При этом не лишним будет обратиться к опыту Правил дорожного движения Великобритании и Конвенции о дорожном движении [10, 11], в которых, во-первых, ответственность за ребенка на дороге несут родители и лица, их замещающие, во-вторых, ребенок имеет право находиться на дороге (имеется в виду даже тротуар) только после того, как он не только будет знать необходимые правила поведения, но и будет способен их выполнять, в-третьих, определение способности ребенка знать и выполнять возложенные на пешехода обязанности лежит также на родителях или на лицах, их замещающих. В нашей стране мы чаще всего слышим о виновности водителя, совершившего наезд на ребенка, оказавшегося на дороге или без внимания взрослых, или вообще без их сопровождения, и мало кто задает вопрос о том, располагал ли водитель технической возможностью выполнить требование по предотвращению наезда [12]. Водитель априори виновен.

Вместе с тем, безусловно, необходимо пересмотреть и сами требования, предъявляемые к пешеходам. Раздел Правил дорожного движения, обращенный к пешеходам, сформулирован крайне неудачно, а требования, предъявляемые в нем, во многих случаях не только некорректны, но и опасны. Так, в обязательном порядке следует запретить пешеходам выходить на проезжую часть даже при включении разрешающего сигнала светофора до того момента, пока транспорт, завершающий проезд перекрестка, не освободит пешеходный переход. В действительности мы наблюдаем обратную картину: автомобили, правомерно въехав на перекресток и, например, медленно преодолевая трамвайные пути, уложенные с нарушением требований ГОСТа, достигают противоположной границы перекрестка к моменту включения для них запрещающего, а для пешеходов с поперечного направления разрешающего, сигнала светофора. Пешеходы, не обращая внимания на характер движения транспортных средств, начинают движение и не дают транспортным средствам завершить проезд, вынуждая водителей остановиться и перекрыть движение по конфликтующему направлению. Здесь, как видно, несколько проблем, влияющих на формирование законопослушного поведения участников дорожного движения. Это и неуважительное отношение пешеходов к другим участникам движения, и отсутствие запрета выхода пешеходов на проезжую часть до завершения проезда транспортных средств, и отсутствие грамотного и технически обоснованного расчета цикла работы светофорного объекта, и не соответствие состояния дороги ГОСТу, и т.п.

При решении вопроса о формировании законопослушного поведения участников дорожного движения нельзя не коснуться недостатков действующих Правил дорожного движения и фактического обустройства дорог. Примером чрезвычайно опасного требования может служить фрагмент п. 4.6 Правил, согласно которому «...пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений» [13]. Для начала зададим вопрос: насколько часто на проезжих частях городов Российской Федерации можно встретить островки безопасности? Представим себе ситуацию, когда пешеход начинает переходить проезжую часть, имеющую по три полосы для движения в противоположных направлениях, в темное время суток, в дождь, при этом сигнал светофора с момента выхода его на проезжую часть меняется на запрещающий через 4 секунды [14]. Где

должен остановиться пешеход? На линии, разделяющей встречные транспортные потоки. Как долго он там простоит, в особенности при отсутствии дорожной разметки? А где в похожей ситуации должен остановиться пешеход при наличии трамвайных путей? Что он должен делать, если в поперечном направлении начинает движение трамвай? Кто в эту ситуацию согласится поставить своего ребенка? Тем не менее это требование действующих Правил дорожного движения [15, 16].

В данной статье были обозначены только некоторые недостатки, касающиеся формирования законопослушного поведения пешеходов. Аналогичным образом следует проанализировать и другие требования Правил дорожного движения и правил поведения, отрицательным образом влияющих на безопасность дорожного движения. Данный анализ должен касаться не только пешеходов, но других категорий участников дорожного движения, что невозможно сделать в рамках одной статьи.

Подводя итог, хотелось бы подчеркнуть, что в первую очередь необходимо формировать законопослушное поведение пешеходов, учитывая, что именно данная категория способна, соблюдая разумные требования Правил дорожного движения, максимально оказать влияние на снижение аварийности на дорогах и дорожно-транспортного травматизма.

На наш взгляд, основными путями формирования законопослушного поведения пешеходов являются:

1) необходимость кардинально пересмотреть позицию ГУ ГИБДД МВД России о виновности водителей при наездах на пешеходных переходах, озвучить ее в средствах массовой информации (безусловно, не снижая требований к водителям транспортных средств в части предоставления приоритета пешеходам, однако не выходя за рамки Правил дорожного движения);

2) дорожно-строительным управлениям и организациям на проезжих частях, имеющих ширину 14 м и более (4 полосы и более), организовать реконструкцию и обустройство конструктивно выделенных островков безопасности для обеспечения остановки пешеходов, не успевших завершить переход проезжей части за время включения разрешающего сигнала светофора;

3) организациям, осуществляющим управление светофорными объектами, провести проверку продолжительности оптимального цикла их работы;

4) организациям, осуществляющим нанесение дорожной разметки, на проезжих частях, имеющих ширину 14 м и более (4 полосы и более), в местах, не позволяющих обустройство дороги конструктивно выделенными островками безопасности, организовать нанесение дорожной разметки, отделяющей островки безопасности от остальной проезжей части, с целью обеспечения возможности остановки пешеходов, не успевших завершить переход проезжей части за время включения разрешающего сигнала светофора;

5) силами профессорско-преподавательского состава вузов, осуществляющих подготовку специалистов в области безопасности дорожного движения, необходимо организовать курсы по теме «Обязанности пешеходов» для сотрудников дошкольных учреждений и школ;

6) Министерству образования и науки организовать курсы повышения квалификации по теме «Обязанности пешеходов» для сотрудников дошкольных учреждений и школ;

7) Министерству образования и науки обязать педагогов и воспитателей проводить тематические занятия, посвященные вопросам безопасного поведения на дорогах, на основе знаний, полученных на курсах повышения квалификации.

Список литературы

1. Motorization in Russia: challenges and solutions / N.S. Pogotovkina, Z.V. Almetova, Y.N. Gorchakov, S.A. Kosyakov, V.D. Kheday // International Journal of Applied Engineering Research. – 2015. – Vol. 10, iss. 14. – P. 34443–34448.

2. Альметова З.В., Подрядова Т.Е., Пряхин Д.С. Анализ и перспективы развития автомобильного транспорта Челябинской области // Организация и безопасность дорожного движения: материалы VIII Всерос. науч.-практ. конф. – Тюмень: Изд-во Тюмен. гос. нефтегаз. ун-та, 2015. – С. 25–31.

3. Городокин В.А., Альметова З.В. О некоторых проблемах безопасности пешеходов // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе: материалы Междунар. науч.-практ. конф. – Пермь: Изд-во Перм. нац. исслед. политехн. ун-та, 2015. – С. 231–237.

4. Carroll T.M., Dean R.D. A bayesian approach to plant-location decisions // Decision Sciences. – 1980. – January. – P. 87.

5. Транспортная логистика: учеб. / под общ. ред. Л.Б. Миротина. – 2-е изд., стер. – М.: Экзамен, 2005. – 512 с.

6. Инновационные процессы логистического менеджмента в интеллектуальных транспортных системах / Л.А. Андреева [и др.]; под ред. Л.Б. Миротина, Б.А. Левина. Т. 1. Инновационные процессы в рамках транспортного менеджмента. – М., 2015. – 336 с.

7. Пучкин В.А. Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий: База данных. Экспертная техника. Методы решений. – Ростов н/Д: ИПО ПИ ЮФУ, 2010. – 400 с.

8. Городокин В.А., Майоров А.В. Правовые, технические и виктимологические проблемы обеспечения безопасности на нерегулируемых пешеходных переходах: монография. – Челябинск: Цицеро, 2012. – 130 с.

9. Городокин В.А., Алферова И.Д. Определение момента возникновения опасности при наезде на пешехода // Экология и научно-технический прогресс. Урбанистика. – 2015. – № 1. – С. 592–598.

10. Конвенция о дорожном движении. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, совершено в Женеве 1 мая 1971 года. – М.: Ассоциация автомобильных перевозчиков, 1994. – 53 с.

11. Городокин В.А., Комиссарова Н.В. Правила дорожного движения Великобритании (оригинал + перевод): учеб.-практ. пособие для курсантов, слушателей и студентов образовательных учреждений МВД России. – Челябинск: Изд-во Челябин. юрид. ин-та МВД России, 2011. – 186 с.

12. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП: учеб. пособие. – М.: Экзамен, 2003. – 208 с.

13. Правила дорожного движения Российской Федерации. – М.: ИДТР, 2015. – 64 с.

14. Кременец Ю.А., Печерский М.П., Афанасьев М.Б. Технические средства организации дорожного движения: учеб. для вузов. – М.: Академкнига, 2005. – 279 с.

15. Евтюков С.А., Васильев Я.В. Экспертиза ДТП: справ. – СПб.: ДНК, 2006. – 189 с.

16. Коноплянко В.И. Организация и безопасность движения: учеб. для вузов. – М.: Высшая школа, 2007. – 383 с.

References

1. Pogotovkina N.S., Almetova Z.V., Gorchakov Y.N., Kosyakov S.A., Khegay V.D. Motorization in Russia: challenges and solutions. *International Journal of Applied Engineering Research*, 2015, vol. 10, iss. 14, pp. 34443-34448.

2. Al'metova Z.V., Podriadova T.E., Priakhin D.S. Analiz i perspektivy razvitiia avtomobil'nogo transporta Cheliabinskoi oblasti [Analysis and prospects of development of road transport Chelyabinsk region]. *Materialy VIII Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii "Organizatsiia i bezopasnost' dorozhnogo dvizheniia"*. Tiumen': Tiumenskii gosudarstvennyi neftegasovyi universitet, 2015, pp. 25-31.

3. Gorodokin V.A., Al'metova Z.V. O nekotorykh problemakh bezopasnosti peshekhodov [About some problems of pedestrian safety]. *Materialy Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii "Modernizatsiia i nauchnye issledovaniia v transportnom komplekse"*. Perm: Perm-skii natsional'nyi issledovatel'skii politekhnicheskii universitet, 2015, pp. 231-237.

4. Carroll T.M., Dean R.D. A bayesian approach to plant-location. *Decision Sciences*, 1980, January, p. 87.

5. Transportnaia logistika [Transport logistics]. Ed. by L.B. Mirotin. Moscow: Ekzamen, 2005. 512 p.

6. Andreeva L.A. [et al.]. Innovatsionnye protsessy logisticheskogo menedzhmenta v intellektual'nykh transportnykh sistemakh [Innovative processes in the logistics management of intelligent transport systems]. Vol. 1. Innovatsionnye protsessy v ramkakh transportnogo menedzhmenta. Moscow, 2015. 336 p.

7. Puchkin V.A. Osnovy ekspertnogo analiza dorozhno-transportnykh proisshestvii: Baza dannykh. Ekspertnaia tekhnika. Metody reshenii [Based on expert analysis of traffic accidents: Database. Expert technique. Making methods]. Rostov-na-Donu, 2010. 400 p.

8. Gorodokin V.A., Maierov A.V. Pravovye, tekhnicheskie i viktimologicheskie problemy obespecheniia bezopasnosti na nereguliruemyykh peshekhodnykh perekhodakh [The legal, technical and victimization issues safety on unregulated pedestrian crossings]. Cheliabinsk: Tsitsero, 2012. 130 p.

9. Gorodokin V.A., Alferova I.D. Opredelenie momenta vozniknoveniia opasnosti pri naезде na peshekhoda [Defining moment of danger when driving over a pedestrian]. *Ekologiya i nauchno-tekhnicheskii progress. Urbanistika*, 2015, no. 1, pp. 592-598.

10. Konventsiiia o dorozhnom dvizhenii. Evropeiskoe soglashenie, dopolniaiushchee Konventsiiu o dorozhnom dvizhenii, otkrytuiu dlia podpisaniia v Vene 8 noiabria 1968 goda, soversheno v Zheneve 1 maia 1971 goda [Convention on Road Traffic. European Agreement supplementing the Convention on road traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968, done at Geneva 1 May 1971]. Moscow: Assotsiatsiia avtomobil'nykh perevozchikov, 1994. 53 p.

11. Gorodokin V.A., Komissarova N.V. Pravila dorozhnogo dvizheniia Velikobritanii (original + perevod) [Rules of the road UK (original + translation)]. Cheliabinsk: Cheliabinskii iuridicheskii institut Ministerstva vnutrennikh del, 2011. 186 p.

12. Suvorov Iu.B. Sudebnaia dorozhno-transportnaia ekspertiza. Sudebno-ekspertnaia otsenka deistvii voditelei i drugikh lits, otvetstvennykh za obespechenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniia, na uchastkakh DTP [Forensic examination of road transport. Forensic expert evaluation of actions of the driver and other persons responsible for ensuring road safety at accident sites]. Moscow: Ekzamen, 2003. 208 p.

13. Pravila dorozhnogo dvizheniia Rossiiskoi Federatsii [Rules of the road of the Russian Federation]. Moscow, 2015. 64 p.

14. Kremenets Iu.A., Pecherskii M.P., Afanas'ev M.B. Tekhnicheskie sredstva organizatsii dorozhnogo dvizheniia [Technical means of traffic management]. Moscow: Akademkniga, 2005. 279 p.

15. Evtiukov S.A., Vasil'ev Ia.V. Ekspertiza DTP [Examination of the accident]. Saint Petersburg: DNK, 2006. 189 p.

16. Konoplianko V.I. Organizatsiia i bezopasnost' dvizheniia [Organization and traffic safety]. Moscow: Vysshaia shkola, 2007. 383 p.

Получено 08.09.2016

Об авторах

Городокин Владимир Анатольевич (Челябинск, Россия) – кандидат юридических наук, профессор кафедры «Автомобильный транспорт», Южно-Уральский государственный университет (национальный

исследовательский университет) (454080, г. Челябинск, пр. Ленина, 76, e-mail: qorodok_vlad@mail.ru).

Альметова Злата Викторовна (Челябинск, Россия) – кандидат технических наук, доцент кафедры «Автомобильный транспорт», Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет) (454080, г. Челябинск, пр. Ленина, 76, e-mail: zlata.almetova@yandex.ru).

Шепелев Владимир Дмитриевич (Челябинск, Россия) – кандидат технических наук, доцент кафедры «Автомобильный транспорт», Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет) (454080, г. Челябинск, пр. Ленина, 76, e-mail: shepelev1978@mail.ru).

About the authors

Vladimir A. Gorodokin (Cheliabinsk, Russian Federation) – Ph.D. in Law Sciences, Professor, Department of Motor Transport, South Ural State University (National Research University) (76, Lenin av., Cheliabinsk, 454080, Russian Federation, e-mail: qorodok_vlad@mail.ru).

Zlata V. Al'metova (Cheliabinsk, Russian Federation) – Ph.D. in Technical Sciences, Associate Professor, Department of Motor Transport, South Ural State University (National Research University) (76, Lenin av., Cheliabinsk, 454080, Russian Federation, e-mail: zlata.almetova@yandex.ru).

Vladimir D. Shepelev (Cheliabinsk, Russian Federation) – Ph.D. in Technical Sciences, Associate Professor, Department of Motor Transport, South Ural state University (National Research University) (76, Lenin av., Cheliabinsk, 454080, Russian Federation, e-mail: shepelev1978@mail.ru).