УДК 316 DOI: 10.23394/2079-1690-2017-1-3-186-191

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА УРОВНЕ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ

Шаповалова Анна Михайловна кандидат социологических наук, доцент Института социологии и регионоведения, Южный федеральный университет (344006, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, д. 105/42). E-mail: amshapovalova@sfedu.ru

Чемаев Назир Азретович доцент кафедры «Организация работы с молодежью», Кабардино-Балкарский государственный университет им. Х.М. Бербекова (360004, Россия, г. Нальчик, ул. Чернышевского, д. 173). E-mail: nazir-che@yandex.ru

Аннотация

Вопросы по обеспечению безопасности дорожного движения в настоящее время являются одними из острых. Проблемы аварийности, связанные с автомобильным транспортом, приобретают особую актуальность. Значительное место в решении вопросов обеспечения безопасности дорожного движения занимают органы местного самоуправления. Именно в муниципальных образованиях наблюдается максимальная концентрация автомобилей. Региональными органами власти и органами местного самоуправления ведется целенаправленная работа по совершенствованию системы информатизации и просвещения населения о безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: *безопасность, дорожное движение, местное самоуправление, дорожно-транспортные происшествия.*

В настоящее время актуальной становится задача по обеспечению безопасности личности, общества и государства в целом. Россия оказалась перед необходимостью поиска и выработки новых представлений о направлении дальнейшего развития.

Проблема обеспечения безопасности общества в современных условиях нестабильности и инновационных рисков модернизации является одной из наиболее острых. Рассуждая об общественной безопасности, следует заметить, что в сферу общественной безопасности включают отношения людей, связанные с соблюдением правил, обеспечивающих безопасность дорожного движения, производства строительных работ в общественных местах, пожарной безопасности, пользования предметами, а также с соблюдением правил ввоза и вывоза товаров, грузов, транспортных средств и животных.

Следует подчеркнуть, что общественная безопасность является одним из приоритетных направлений государственной политики в сфере национальной безопасности. Одним из элементов конструкции общественной безопасности в современных условиях выступает безопасность дорожного движения. Объясняется это тем, что автомобилизация является важной составной частью прогресса общества. Роль автомобильного транспорта в современном мире трудно переоценить, он имеет огромное значение для удовлетворения не только экономических, но и социальных потребностей населения. Без автомототранспортных средств невозможны работа промышленных предприятий, сельскохозяйственное производство, торговля, медицинское, бытовое и иные виды обслуживания населения. Без них стали немыслимы перевозки, отдых и общение людей [1].

Важное стратегическое значение безопасности дорожного движения в современном обществе обусловлено тесной взаимосвязью данной проблематики с обеспечением национальной безопасности. Стоит обратить внимание на то, что во многих регионах нашей страны именно дорожное движение занимает ведущее значение в перевозке грузов и людей.

В последнее десятилетие проблемы аварийности, связанные с автомобильным транспортом, приобретают особую актуальность в связи с несоответствием потребностям общества и государства дорожно-транспортной инфраструктуры в безопасном дорожном движении, низкой эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и достаточно низкой дисциплиной участников дорожного движения.

По мнению Н.В. Сидоряк, «безопасность дорожного движения – это состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий» [2, с. 254].

Как отмечает исследователь, «дорожное движение представляет собой объективно сложившиеся общественные отношения, выступающее органичной частью социальной сферы – устойчивой области человеческой деятельности людей по воспроизводству своей жизни. Основные цели дорожного движения заключаются в удовлетворении транспортной потребности, то есть потребности в территориально-пространственном перемещении людей, а также предметов, средств и продуктов их труда; и, соответственно, в снижении потерь времени и затрат материальных ресурсов при перемещении людей и грузов» [2, с. 255].

Как полагает А.С. Квитчук, «для современной России проблемы обеспечения безопасности на дорогах относятся к числу имеющих общенациональное значение. Они приобрели особую остроту в последнее десятилетие в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой дисциплиной его участников. Ежегодно в совершаемых ДТП гибнет порядка 30 тысяч человек, десятки тысяч получают травмы различной степени тяжести, причиняется многомиллионный материально-финансовый ущерб» [3].

В современной России существует несколько активных дестабилизирующих факторов, значительно осложняющих ситуацию на дорогах и угрожающих безопасности дорожного движения. Данные факторы со значительной долей условности можно классифицировать на объективные (дорожные условия, инфраструктура) и субъективные (связанные с социально-психологическими, социокультурными особенностями водителей).

По мнению А.А. Бахаева, «дорожное движение – это управляемый процесс, где государство в качестве субъекта управления представляет сложную систему государственного управления. Сложная природа безопасности дорожного движения как правового явления отражает систему общественных отношений, неприкосновенность которых обеспечивается государством. Правовые нормы, регулирующие настоящую систему в целях обеспечения безопасности участников дорожного движения, определяют объективную возможность применения различных подходов для раскрытия и определения управления дорожным движением, в ходе которого осуществляется упорядочивающее воздействие на объект управления» [4].

Процесс автомобилизации в последние годы происходит особенно интенсивно и темпы снижения в ближайшем будущем не наблюдаются. Результатом таких действий является ухудшение условий дорожного движения, увеличение количества заторов, нарушение экологической обстановки, расхода топлива и рост дорожно-транспортных происшествий.

Большинство дорожно-транспортных происшествий в городах приходится на столицы и административные центры субъектов РФ. Усугубление обстановки с аварийностью и наличие проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требует выработки и реализации долгосрочной государственной стратегии, координации усилий государства и общества, концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов, а также формирования эффективных механизмов взаимодействия органов государственной власти РФ, органов государственной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, общественных институтов и не государственных структур при возможно более полном учете интересов граждан [5].

Несмотря на принятие Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» [6] и рекомендации Правительства РФ органам исполнительной власти субъектов РФ принятием региональных целевых программ, направленных на повышения безопасности дорожного движения (в Ростовской области так же была утверждена областная долгосрочная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения на территории Ростовской области на 2014 – 2020 годы» [7]) ситуация в обеспечении безопасности дорожного движения характеризуется недостаточной комплексностью и отсутствием эффективного механизма координации действий федеральных, региональных и местных органов власти.

Бюджет принятой ФЦП оказался в три раза меньше, чем у предыдущей, которая действовала с 2002 по 2012 год. Эксперты ФЦП приняли изменившийся вариант с осторожным оптимизмом. Если раньше на первом месте стояло предотвращение ДТП и развитие системы оказания помощи пострадавшим, то теперь приоритет сместился в сторону пропаганды «с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения».

Самые большие сокращения коснулись раздела капитальных вложений в обеспечение помощи пострадавшим при ДТП: от первоначального объема финансирования осталось шесть процентов. На деле это означает полный отказ от строительства вертолетных площадок в российских больницах (планировалось 15 штук) и создания и реконструкции постов МЧС для раз-

мещения и обслуживания спасательной техники. Вместо двух тренировочных комплексов спасатели получат один, а количество натурных площадок для отработки приемов помощи потерпевшим сократили в 144 раза (в пересчете на площадь возводимых конструкций).

На второе место по значимости можно поставить изменения в разделе, отвечающем за безопасность детей на дорогах, – от первоначального финансирования там сохранилось только 29 процентов. Научно-проектировочную часть сокращение бюджета почти не затронуло: для детских садов и школ разработают различные программы по обучению правилам дорожного движения (ПДД). Под ударом, как и в случае с помощью пострадавшим, оказалась капитальная часть. В результате 300 школ и детских садов по всей стране остались без целевых средств на ремонт и оборудование знаками прилегающих улиц (это, правда, не означает, что местные власти не могут отремонтировать их по собственной инициативе). Основной упор при расходовании бюджетных средств придется на обучение детей правилам поведения на дороге: закупку мобильных автогородков (269 вместо 960 штук) и создание федеральных учебных центров (три вместо пяти).

Наконец, если говорить об абсолютных цифрах, то больше всего пострадал раздел по повышению безопасности на дорогах общего пользования и организации движения: вместо 40 миллиардов рублей на него потратят всего 13. Из программы полностью исключили строительство барьерных ограждений (планировалось 1600 километров, в том числе между встречными потоками автомобилей). Остальные меры также значительно сокращены: установка пешеходных ограждений – в полтора раза, реконструкция и строительство светофоров – в полтора раза, повышение пропускной способности перекрестков – в два раза. Работы в местах, где часто происходят аварии, решили почему-то оценить количественно, а не по километражу проблемных участков: 144 штуки вместо 620 километров (расходы таким образом сократили вчетверо).

Однако снижение вышеописанных расходов позволило сохранить и даже увеличить затраты в проектах, которые станут наиболее заметны для водителей и пешеходов и напрямую повлияют на безопасность обеих категорий участников движения. Так, вместо капитальных надземных и подземных переходов в населенных пунктах планируется строить только быстровозводимые надземные. Их общая стоимость снизилась в 4,5 раза, но переходов будет построено вдвое больше – 300 штук (по пять миллионов рублей каждый). Также, согласно новой редакции ФЦП, будет переоборудовано в полтора раза больше нерегулируемых пешеходных переходов (2427 штук, в том числе около школ и детских садов), где установят освещение, светофоры и «лежачих полицейских».

Несмотря на все сокращения финансирования, самый главный показатель федеральной целевой программы остался неизменным – это снижение ежегодного количества погибших в результате ДТП к 2020 году до значения 19925 человек (673 ребенка) [8].

Невзирая на сокращение средств из федерального бюджета в муниципалитетах Ростовской области была проведена модернизация автоматизированной системы управления дорожного движения, светофоров, обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениями, оборудование искусственным освещением мест концентрации ДТП, создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения.

Значительное место в решении вопросов обеспечения безопасности дорожного движения занимают органы местного самоуправления. Они являются наиболее приближенной к населению властью, обладают необходимыми полномочиями и ресурсами для привлечения граждан к осуществлению общественного порядка, повышают социальную активность населения в создании достойных условий жизни на определенной территории.

Стоит также отметить, что местное самоуправление имеет право принимать правовые акты, обязательные для исполнения всеми расположенными на территории муниципального образования предприятиями, учреждениями, организациями и гражданами; право создавать муниципальные органы охраны общественного порядка, органы в системе местного самоуправления, имеющие законодательно установленные полномочия, использовать принуждение к исполнению законов и актов местного самоуправления; имеет законодательно установленную ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение правовых актов местного самоуправления.

Следует подчеркнуть, что практическая значимость безопасности дорожного движения в муниципальных образованиях не вызывает сомнений. Именно в муниципалитетах наблюдается максимальная концентрация автомобилей на душу населения; здесь имеют место наиболее интенсивные контакты, взаимодействия пешеходов с автомобилистами. Высокий уровень

дорожно-транспортных происшествий (или ДТП), в том числе и со смертельным исходом, наглядно демонстрирует неэффективность прежних подходов и решений, которые применялись на протяжении десятилетий для обеспечения безопасности дорожного движения. Прогресс наукоемких технологий, удешевление производства автомобилей и комплектующих сделал автомобиль более доступным для населения. Не в последнюю очередь этот эффект наблюдается и вследствие удешевления сегмента потребительского кредитования. Как результат указанных процессов – обострение обстановки на дорогах вследствие значительной интенсификации движения без соответствующего развития дорожной сети.

Несмотря на то что в 2016 году на территории Ростовской области произошло снижение числа дорожно-транспортных происшествий на 5,3%, а также уменьшение количества лиц, получивших травмы различной степени тяжести на 7,5%, увеличилось число погибших в результате ДТП на 4,3%. Около пяти тысяч дорожно-транспортных происшествий на дорогах региона – печальная статистика 2016 года. В авариях погибли 705 человек, 20 из которых дети (в 2015 году – 676 погибших, в том числе 24 ребенка)! Более 6 тысяч человек были ранены (в 2015 году – более 6,5 тысяч человек).

Основной причиной аварий сотрудники ГИБДД называют нарушение Правил дорожного движения. В авариях, которые спровоцировали пешеходы, в 2016 году погибли 130 пешеходов.

Власти региона уделяют особое внимание обучению детей безопасному поведению на улицах. Каждый родитель должен помнить: переходя дорогу в неположенном месте, он учит своего ребенка рисковать жизнью. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма – самый серьезный элемент составляющей безопасности дорожного движения. Она заключается в обучении детей в дошкольных учреждениях, школах. Проводятся областные конкурсы для дошколят и школьников, проходит целый ряд акций, в том числе «Детское кресло», «Пешеход», «Безопасная дорога», картинг, детская автомобильная школа – все это элементы системы, которая выстраивается не один год. В 100% школ организовано изучение правил безопасности дорожного движения.

Совместная работа государственного казенного учреждения Ростовской области «Центр безопасности дорожного движения» и Центра автоматической фиксации административных правонарушений ГИБДД доказала свою эффективность. В 2016 году было вынесено более 1 млн. постановлений об административных правонарушениях правил дорожного движения на сумму 937,7 млн рублей. Для сравнения: за весь 2015 год было вынесено 1 млн 89 тысяч постановлений, в 2014 году – 899 тысяч постановлений. А по итогам 2013 года, работая без поддержки областного центра, центр ГИБДД вынес 259 тысяч постановлений нарушителям [9].

Региональными органами власти и органами местного самоуправления ведется целенаправленная работа со средствами массовой информации, налажено конструктивное взаимодействие, главное, чтобы и среди журналистов были специалисты, которые понимают, что такое безопасность дорожного движения и правильно доносили информацию до населения.

Ежегодно в Ростовской области проводится конкурс-фестиваль ЮИД «Безопасное колесо». Воспитанники ростовской юношеской автошколы «Автоград» ежегодно участвуют во Всероссийском чемпионате по автомобильному многоборью среди юношей и девушек и занимают призовые места.

В социальной политике для региональных органов власти и органов местного самоуправления проблемы обеспечения безопасности дорожного движения являются приоритетными. Губернатор Ростовской области В. Голубев не раз заявлял, что «обеспечение безопасности на дорогах региона – одно из важнейших направлений работы областных органов власти» [9].

Как отмечают в ГИБДД, в целом по России в 2016 году главными нарушителями правил дорожного движения остаются водители транспортных средств, из общего количества аварий ими было совершено 86.9%. Несмотря на прилагаемые усилия со стороны законодателей и ужесточение мер воздействия на автомобилистов, самым «популярным» нарушением, ведущим к тяжелым травмам и смертельным исходам, остается вождение в нетрезвом виде. Согласно опубликованной статистике 9.7% ДТП и 23.9% смертей на дорогах связана именно с «пьяными делами».

Как отмечается в пресс-релизе ГИБДД, пешеходы в 2016 году оказались в большей безопасности. Количество аварий с их участием в 2016 году снизилось на 8.6%, количество погибших стало меньше на 17.3%, а раненных на 7.4%.

ГИБДД отметила уменьшение детского травматизма на дороге. Согласно статистике, дети на дороге стали на 1.4% меньше попадать в дорожно-транспортные происшествия. Количество погибших малолетних участников дорожного движения сократилось на 3.7%, раненых на 1.5%.

Также, согласно официальным данным Госавтоинспекции, на 6.5% уменьшились наезды на граждан на пешеходных переходах. В темное время суток за отчетный период было совершено 41.7% ДТП с участием пешеходов от общего количество происшествий с пешими участниками дорожного движения [10].

Сложная обстановка с аварийностью и тенденции к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующим:

- Постоянно возрастающая мобильность населения;
- Уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- Нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки [5].

Ситуация на дорогах серьезно обостряется и вследствие высокого уровня коррупционных практик между водителями и сотрудниками ГИБДД. Избирательное применение права, неравенство всех граждан перед законом, в том числе и печальные случаи использования служебного положения для безнаказанного нарушения правил дорожного движения (ПДД) ведут к деформации правового сознания граждан России – участников дорожного движения.

В развитии обозначенной нами проблемы не последнюю роль играют недостатки воспитания и социализации подрастающего поколения, эффект «разрыва поколений» отцов и детей, вследствие чего молодежь, получая специализированные права (в том числе и право на вождение автомобиля), злоупотребляет этим, зачастую не уважает и не принимает во внимание других участников дорожного движения.

Социокультурный кризис российского общества приводит к возникновению массовых сообществ агрессивных водителей, лозунги которых сами по себе являются вызовом для общества: «моя жизнь – мои правила», «мне плевать на всех, гоняю, как хочу» и т.п. Данные сообщества выступают не только фактором риска и дестабилизации ситуации на дорогах, но и своего рода «вызовом» законопослушным, воспитанным, вежливым людям. Влияние сообществ агрессивных водителей на подрастающее поколение крайне негативно; модели поведения, которые они пропагандируют среди россиян, ведут к криминализации сознания и социальных практик – как на автомобильных дорогах, так и за их пределами.

В сложившейся весьма непростой ситуации региональные органы власти и органы местного самоуправления реагируют на возникающие риски, угрозы, оперативно пресекают противоправную деятельность, в том числе, выдвигают соответствующие требования к ГИБДД по повышению эффективности деятельности ее сотрудников.

Таким образом, можно отметить, что вопрос по обеспечению безопасности дорожного движения является актуальным на всех уровнях власти. Дорожно-транспортные происшествия – это неизбежные издержки цивилизации. В результате в настоящее время ежегодно на дорогах планеты в дорожно-транспортных происшествиях погибают 1,2 миллиона человек и еще 50 миллионов получают ранения. Вместе с тем, отечественный опыт и ряда стран показывает, что эти издержки вполне преодолимы:

- совершенствовать систему информатизации и просвещения населения о безопасности дорожного движения в целях усиления профилактики нарушений ПДД среди пешеходов и водителей;
- большое внимание необходимо уделять пропаганде соблюдения Правил дорожного движения юными гражданами. Одновременно эта работа должна сопровождаться проведением широкого круга пропагандистских кампаний, направленных на формирование среди участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения;
- использовать возможности средств массовой информации, необходимо создать тематические передачи и рубрики, продукты социальной рекламы;
- применять современные технические средства по обустройству пешеходных и автотранспортных дорог;
- развивать и укреплять кадровый потенциал ГИБДД.

Можно говорить о большом отечественном позитивном опыте в области обеспечения безопасности дорожного движения, который возможно применить с учётом специфики того или иного субъекта РФ. Но только совместными усилиями всех сторон на местном, региональном и федеральном уровне можно добиться необходимых результатов.

Литература

1. *Россинский Б.В.* Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения (тенденции, проблемы и перспективы развития): дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1993.
2. *Сидоряк Н.В.* Дорожное движение и критерии его безопасности // Общество и право. 2010. №1.
3. *Квитчук А.С.* Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: историко-правовое исследование: автореф. дис. … д…ра юрид. наук. СПб., 2006.
4. *Бахаев А.А.* Административно-правовое регулирование дорожного движения: вопросы безопасности и ответственности: дис. … канд. юрид. наук. М., 2009.
5. *Ботиков А.В.* Проблемы повышения безопасности дорожного движения // https://cyberleninka.ru/article/v/problemy-povysheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya
6. ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» № 864 от 3.10.2013 г. // http://static.government.ru/media/files/41d494b8c5e15981c833.pdf
7. Областная долгосрочная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения на территории Ростовской области на 2014 – 2020 годы» № 1055 от 06.12.2012 г. // file:///C:/Users/amshapovalova/Downloads/postan_pro1055_06.12.2012.pdf
8. Русское бедное: Что осталось от программы повышения безопасности на дорогах // https://lenta.ru/articles/2013/10/09/fcp/
9. Официальный портал Ростовской области // http://www.donland.ru/economy/Dorogi/Bezopasnost/?pageid=95467
10. Статистика ДТП за 2016 год // http://www.1gai.ru/autonews/518132-gibdd-obnarodovala-statistiku-dtp-za-2016-god.html

Shapovalova Anna Mikhailovna, Candidate of Sociological Sciences, Associate professor Institute of Sociology and Regional Studies, Southern Federal University (105/42, Bolshaya Sadovaya St., Rostov-on-Don, 344006, Russian Federation). E-mail: amshapovalova@sfedu.ru

Chemaev Nazir Azretovich, Associate Professor at the Department of Youth Policies; Kabardino-Balkarian State University (173, Chernyshevskogo St., Nalchik, 360004, Russian Federation).
E-mail: nazir-che@yandex.ru

PROBLEMS OF TRAFFIC SAFETY AT THE LOCAL GOVERNMENT LEVEL

Abstract

In our days, the actual issue is the provider of safety of traffic. Problem of traffic accident is became more relevant. The safety of traffic issue have significant role addressing local government. There are most of cars concentration in the municipality. Regional authorities and local governments to improve the system of information and public education on safety of traffic are undertaking a concerted effort.

Keywords: *safety, traffic, local government, traffic accident.*