

Абдульязнов Артур Рашидовичкандидат социологических наук,
научный сотрудник Центра семьи и демографии
Академии наук Республики Татарстан**ИНДИВИД В СИСТЕМЕ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:
ОПЫТ СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО АНАЛИЗА****Аннотация:**

В статье представлены результаты социологического исследования, отражающие проблемы безопасности индивида в системе дорожного движения. Дается оценка степени безопасности пешехода и пассажира. Предложены меры по усилению безопасности на дорогах, связанные с поведением участников дорожного движения.

Ключевые слова:

дорожное движение, система безопасности, пешеход, водитель, дорожно-транспортное происшествие.

Abdulzhanov Arthur RashidovichPhD in Social Science, Research Associate,
Center of Family and Demography,
Academy of Sciences of the Republic of Tatarstan**A PERSON IN THE SYSTEM OF
ROAD TRAFFIC: EXPERIENCE OF
SOCIOLOGICAL ANALYSIS****Summary:**

The article presents results of the sociological study covering the problems of individual safety in the system of road traffic. The safety of pedestrians and passengers is evaluated. The author suggests some measures focused on enhancement of the road safety associated with the behaviour of road users.

Keywords:

road traffic, safety system, pedestrian, driver, traffic accident.

Резкое возрастание процесса автомобилизации крупных городов за последние десятилетия обусловило появление множества проблем, одна из которых – дорожно-транспортный травматизм – все больше приобретает характер «катастрофы». Согласно данным статистики ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек. За последние девять лет в результате ДТП погибли 9 852 ребенка в возрасте до 16 лет, травмы получили 209 223 ребенка [1]. За январь – ноябрь 2015 г. произошло 133 209 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 166 638 человек, а получили ранения 168 146 человек [2].

Каждый человек, осуществляя обычный процесс повседневной жизни, является активным участником системы дорожного движения. От его поведения на дороге зависят жизнь и здоровье как его лично, так и других людей. И в этом ключе сосредоточены различные социальные институты (семья, образование, здравоохранение и т. д.), которые участвуют в обучении индивида правилам дорожного движения, безопасному поведению на дорогах. В данном случае можно включить систему обучения в общий процесс социализации как механизм усвоения определенных ценностей, норм и стандартов поведения [3], а также обозначить механизм интернализации, который отвечает за уровень усвоения и реализации индивидом полученных норм на практике [4; 5].

В статье представлены результаты социологического исследования, которые содержат оценку индивида в системе дорожного движения с позиции пешехода и пассажира, а также проблем его безопасности на дорогах современного города. Социологическое исследование было проведено в Республике Татарстан в октябре – ноябре 2015 г. Объем выборочной совокупности составил 1 600 человек. Отбор респондентов от 18 лет осуществлялся с применением квотной выборки, основные пропорции которой соответствуют социально-демографическим показателям населения РТ [6]. Репрезентативность полученных данных не превышает 5 %. Инструментарий и расчет выборочной совокупности был составлен на основе методических разработок региональных исследователей [7, с. 18–22; 8, с. 59–60].

Респондентам был задан вопрос: «Какие проблемы, по Вашему мнению, присутствуют при переходе пешеходом проезжей части, которые могут привести к его травматизму?». Две трети ответили, что сам пешеход проявляет невнимательность и нарушает правила (77,7 %). Более половины опрошенных считают, что имеет место неуважение водителей к пешеходу (57,4 %). Незначительно по актуальности отстают проблема плохого освещения пешеходного перехода и отсутствие его четкой разметки (46,7 и 36,9 %). Отсутствие звукового сигнала, сопровождающего переход пешехода, волнует незначительное количество респондентов (16,3 %).

Подавляющее большинство респондентов отметили, что наблюдают переход дороги пешеходом в неположенном месте каждый день (58,1 %), четверть участников опроса выбрала вариант «раз в неделю» (22,3 %), а одна десятая часть – «раз в месяц» (8,4 %). Затруднились с

ответом 11,2 % респондентов. Лидером среди ответов на вопрос о том, какой фактор больше всего влияет на безопасность пешеходов на дорогах, стал вариант, связанный с низкой культурой водителей (39,4 %). В низкой культуре 25,6 % опрошенных обвинили пешеходов. В плохом состоянии дорожной инфраструктуры видят причину 20 % респондентов.

Близкий по смысловому содержанию вопрос был призван выявить степень виновности различных участников дорожного движения в смертности пешеходов. В аналогичной последовательности лидерство было закреплено за водителями, а затем за самими пешеходами (44,4 к 26 % соответственно). Лишь незначительная доля участников опроса в качестве виновников выбрала сотрудников ГИБДД и автошкол с точки зрения плохой подготовки ими будущих водителей (2,8 и 3,6 %).

Стоит отметить, что, оценивая ситуацию со смертностью на дорогах, каждый второй респондент назвал ее критической, требующей принимать срочные меры (55,6 %). Каждый третий считает, что ситуация не критическая, но присутствует необходимость использовать профилактические меры (33,1 %). Только 2,8 % респондентов убеждены в том, что ситуация не требует принятия срочных и безотлагательных мер. Затруднились с ответом 8,5 % опрошенных.

Среди мер по повышению безопасности перехода проезжей части пешеходами наиболее избираемыми стали следующие: ужесточение наказания водителей за несоблюдение правил в отношении пешеходов (45,9 %), усиление обучения людей правилам дорожного движения (44,4 %) и ужесточение наказания пешеходов за их нарушение (43,2 %). В следующую по значимости группу мер вошли установление заградительных турникетов, которые не позволяют пешеходу переходить в неположенном месте (37,9 %), увеличение количества наземных и подземных переходов (33,6 и 32,4 % соответственно).

В ходе социологического опроса производился анализ и такого аспекта индивида в системе дорожного движения, как его безопасность в качестве пассажира. Наиболее часто упомянутой проблемой стало нарушение водителями общественного транспорта скоростного режима (44,4 %). Незначительно от нее отстали такие нарушения водителя, как резкое торможение (42,5 %), вероятность того, что водители могут тронуться, не дождавшись окончательной высадки или посадки пассажиров (39,9 %), а также «подрезание» других транспортных средств из-за высокой конкуренции за пассажиров (38,6 %). Беспокоит население и такой аспект, как техническая изношенность автобусов, трамваев и троллейбусов (37,7 %). Имеют место плохая оснащенность остановочных площадок, которая волнует каждого третьего респондента (31,6 %), и проблема, связанная с тем, что водители общественного транспорта не доезжают или переезжают остановочные площадки, что беспокоит каждого четвертого опрошенного (26,2 %).

В решении выявленных проблем приоритетом пользовались санкционирующие меры. В частности, они касались ужесточения требований к водителям при приеме на работу (40,1 %) и усиления контроля за техническим состоянием общественного транспорта (39,6 %). Востребованы также меры по повышению штрафов за нарушения правил дорожного движения (35,2 %) и созданию системы «народный контроль», где пассажиры могут обращаться с жалобами по вопросам нарушения водителями безопасности дорожного движения (33,3 %). Для каждого третьего опрошенного значимым является оснащение заградительными столбиками и турникетами, которые будут препятствовать наезду машин на остановки с проезжей части (31,3 %). Каждый четвертый респондент считает необходимым произвести обновление парка общественного транспорта (24,8 %) и усилить медицинский контроль водителей перед выездом (23,3 %).

Среди общественности бытует мнение, что плохие дороги являются причиной дорожно-транспортного происшествия в каждом третьем случае. С целью проверки данного суждения был составлен рейтинг различных аспектов безопасности на дорогах с применением трехбалльной оценки, где 3 – опасно, 2 – средняя степень опасности, 1 – неопасно. Оценка состояния дорог, качества покрытия набрала 2,22 балла. По степени опасности ее опередили переход по нерегулируемому пешеходному перекрестку и проезд велосипедистов по проезжей части (2,57 и 2,52 балла). Такие аспекты, как проезд на автобусах по междугородним маршрутам (1,9) и такси (1,83), проезд на общественном транспорте (1,69), ожидание пассажирами на остановках (1,62) и переход по регулируемому перекрестку со светофором (1,52), отличаются, по мнению населения, меньшей степенью опасности.

Повысить качество дорог считает необходимым подавляющее число опрошенных (63,9 %). Каждый второй респондент считает важным повысить контроль над расходованием финансовых средств (54 %). Увеличить строительство дорог с твердым покрытием во дворах предлагает каждый четвертый (24,5 %). Меньше всего население доверяет частным предпринимателям, так как привлечь их к строительству предлагают только 18,8 %, а к содержанию дорог – 16,3 % опрошенных.

Интересные данные получены относительно соблюдения правил безопасности на дорогах самими респондентами как участниками дорожного движения. Вопрос по данному аспекту звучал

следующим образом: «Как часто Вы совершаете следующие виды действия?». Предлагались следующие варианты ответа: «часто», «иногда», «редко» и «никогда». По итогам был произведен подсчет с использованием среднего значения, согласно которому чем выше балл, тем чаще респондент совершает указанное действие. Согласно полученным результатам наиболее часто совершаемым действием является переход улицы в неположенном месте (1,89 балла). Имеет место также такое нарушение, как не пристегивание ремнями безопасности в качестве пассажира (1,51). В меньшей степени распространены переход на запрещающий сигнал светофора и выход на проезжую часть при ожидании на остановках (1,38 и 1,36 балла).

Таким образом, эмпирические данные проведенного исследования позволяют утверждать, что проблематика индивида в системе дорожного движения, обеспечения его безопасности является достаточно актуальной и требует адекватных мер по решению имеющихся вопросов. Была получена оценка положения индивида в качестве активного субъекта дорожного движения с позиций как пешехода, так и пассажира.

Относительно первого аспекта стоит отметить, что практически по всем вопросам лидировали варианты, связанные с поведением либо самого пешехода, либо водителя. В частности, при выявлении проблем, связанных с переходом пешеходом проезжей части, лидерами причин травматизма выступили невнимательность и нарушение правил самим пешеходом, хотя и не исключалось неуважение со стороны водителей. При распределении факторов, влияющих на безопасность пешеходов на дорогах, и смертность на дорогах в том числе, чаще других упоминался вариант, связанный с низкой культурой водителей на дорогах, при этом также не исключалась и вина самих пешеходов. Дуализм выявленной проблемы отразился и в ответах о решении имеющихся проблем. Здесь также тесно соединились необходимость ужесточения наказания водителей за несоблюдение правил с наказанием самих пешеходов с акцентом на усиление их обучения правилам дорожного движения.

Безопасность индивида в системе дорожного движения в качестве пассажира население соотносит с безопасной ездой водителей общественного транспорта. Здесь значимыми выступают избегание превышения скоростного режима, резкого торможения и обгона других транспортных средств водителем транспортного средства. При этом повышение требований при приеме на работу к водителям и усиление контроля за техническим состоянием общественного транспорта являются наиболее востребованными мерами в контексте решения имеющихся проблем.

Рейтинг различных аспектов безопасности на дорогах показал, что присутствует явная необходимость повышения качества дорожного покрытия и контроля над расходованием финансовых средств. Однако немаловажное значение в обеспечении безопасности индивида в системе дорожного движения имеет и его личное отношение к соблюдению правил безопасности, так как согласно полученным результатам наиболее часто совершаемыми действиями, способными повлечь за собой ДТП, являются переход улицы в неположенном месте и не пристегивание ремнями безопасности.

Ссылки и примечания:

1. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.» [Электронный ресурс] : постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 // Российская газета. 2013. 8 окт. URL: <http://rg.ru/2013/10/08/bezopas-site-dok.html> (дата обращения: 12.01.2016).
2. Статистика ДТП [Электронный ресурс]. URL: http://www.vashamashina.ru/statistics_traffic_accident.html (дата обращения: 15.01.2016).
3. Махиянова А.В. Социализация личности в современных условиях. Казань, 2011.
4. Махиянова А.В. Методика диагностики дисбаланса интернализации как механизма социализации на макроуровне // Вестник Бурятского государственного университета. Философия, социология, политология, культурология. 2013. Вып. 6. С. 62–68.
5. Махиянова А.В. Интернализационный кризис в процессе социализации: понятие и эмпирическое обоснование // Там же. 2012. Вып. 14. С. 88–93.
6. По данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Татарстан (<http://tatstat.gks.ru/>).
7. Махиянова А.В. Методика изучения мнения населения по проблемам социально-экономического развития. Казань, 2009. 61 с.
8. Махиянова А.В. Методика оценки мнения населения о проводимых социально-экономических преобразованиях (технология составления инструментария исследования) // Электронный экономический вестник Татарстана. 2014. № 1. С. 58–61.

References and notes:

1. 'On the federal target program "Increase of traffic safety in 2013-2020": Resolution of the Government of the Russian Federation dated October 3, 2013 № 864' 2013, *Russian newspaper*, 8 October, retrieved 12 January 2016, <<http://rg.ru/2013/10/08/bezopas-site-dok.html>>.
2. *Accident statistics* 2016, retrieved 15 January 2016, <http://www.vashamashina.ru/statistics_traffic_accident.html>.

3. Makhyanova, AV 2011, *Socialization of the person in modern conditions*, Kazan.
4. Makhyanova, AV 2013, 'Diagnostic Method imbalance internalization as a mechanism of socialization at the macro level', *Bulletin of the Buryat State University. Philosophy, sociology, political science, cultural studies*, vol. 6, p. 62-68.
5. Makhyanova, AV 2012, 'Internalization crisis in the socialization process: definition and empirical support', *Bulletin of the Buryat State University. Philosophy, sociology, political science, cultural studies*, vol. 14, p. 88-93.
6. According to the territorial body of the Federal State Statistics Service of the Republic of Tatarstan (<http://tatstat.gks.ru/>).
7. Makhyanova, AV 2009, *Methods of studying public opinion on the problems of social and economic development*, Kazan, 61 p.
8. Makhyanova, AV 2014, 'Methods of assessing public opinion about the ongoing socio-economic transformations (technology drafting research instruments)', *Electronic Economic Bulletin of Tatarstan*, no. 1, p. 58-61.