

УДК 316.7

Безопасность участников дорожного движения в контексте культуры



Агре Н.В.

Президент Автономной некоммерческой организации
«Центр по пропаганде безопасности движения на
транспорте «Движение без опасности»

В статье рассматривается феномен культуры вождения и участия в дорожном движении. На основе проведенного исследования автор дает ответы на вопросы: «какова самооценка культуры вождения и участия в дорожном движении населения страны?», «почему пешеходам приходится нарушать ПДД?», «есть ли различия в характере восприятия нарушений взаимного поведения у участников дорожного движения?», «что мешает развитию культуры участников дорожного движения?».

Ключевые слова: социология безопасности, культура безопасности, транспортная безопасность, безопасность на дорогах, безопасность дорожного движения, культура вождения, культура поведения, культура безопасного поведения на дороге.

Сохранение жизни и здоровья населения входит в число базовых функций государства. Стремительный и продолжающийся по настоящее время рост численности автомобильного парка, в том числе и в России, привёл к тому, что безопасность дорожного движения приобрела масштабы и значимость важной социальной проблемы, которая обостряется, несмотря на принимаемые меры [1]. По данным ГИБДД, ситуация выглядит следующим образом (см. табл. 1).

Таблица 1
Аварийность на дорогах России*

Показатели	Годы	
	2010	2013
Общее количество ДТП	199431	204068
В них погибло (человек):	26 567	27025
Получили ранения различной тяжести (человек):	250 635	258 437

Как видим, все три показателя имеют (хотя и незначительную) тенденцию к росту. При этом 258437 человек, травмированных в 2013 г., и 27025 погибших свидетельствуют о том, что ситуация ещё очень далека от оптимальной. Заметим, что значительная

часть травмированных остаются инвалидами на всю жизнь. Это становится причиной не только огромных страданий и горя для них самих, родных и близких, но также приводят к серьёзным экономическим потерям страны. Таким образом, последствия дорожно-транспортных происшествий выходят далеко за рамки собственно дорожной проблематики и требуют для своего разрешения комплексного рассмотрения.

Уже давно стало очевидно, что в основе всех инцидентов дорожного движения всегда лежит культура его участников. Именно культура в конечном счёте предопределяет отношение водителей к пешеходам и наоборот. Различия в ценностных ориентациях, культурных нормах, характере воспитания, неразвитость или полное отсутствие навыков взаимного уважения приводят к тому, что люди, становясь участниками дорожного движения, могут позволить себе нарушить установленные правила, рискуя при этом своей жизнью и жизнями окружающих [3].

Культура поведения, если рассматривать её в широком смысле, представляет собой внешнее проявление духовного потенциала личности, её внутреннего мира. Она включает в себя все формы проявления внешней и внутренней культуры человека: его взаимоотношения с другими людьми, с которыми ему приходится контактировать, его отношение

*Источник: ГИБДД [2].

к возникающим проблемам, к окружающей среде, поведение в общественных местах, быту, способы и формы проведения свободного времени, общий стиль жизни, эстетику и мимику его вербального поведения, культуру речи и т.п. По сути, культуру поведения можно рассматривать как совокупность форм повседневного поведения человека. Будучи составной частью общей культуры социума, она выступает в качестве интеллектуальной и духовно-нравственной основы поведения людей. Она формирует единое социокультурное пространство, базисные творческие установки, ценности и интересы людей и, что очень важно, стереотипы повседневного поведения, бытовые навыки взаимодействия с другими людьми. Чем прочнее общие социальные нормы, то есть установки культуры социума в целом усвоены людьми и вошли в их повседневный быт в качестве норм личностного уровня, тем более сильное регулирующее влияние культура будет оказывать на их поведение. Таким образом, имеется более чем достаточно оснований рассматривать культуру как эффективное средство повышения безопасности дорожного движения.

Целенаправленная, осмысленная работа по повышению культуры поведения участников дорожного движения, развитию их правосознания началась в России с 2000 г. [4]. В настоящее время она представляет собой комплекс масштабных мероприятий, которыми охвачены все регионы страны. В результате сложилась и устойчиво функционирует государственная система обеспечения безопасности дорожного движения. Она является важной частью социально-экономической инфраструктуры, а также неотъемлемым элементом общественной и, если говорить в целом, национальной безопасности [5]. Однако, как отмечалось выше, проблема безопасности дорожного движения приобретает всё большую актуальность. Обусловлено это усиливающейся диспропорцией между продолжающимся ростом количества автотранспортных средств и (как следствие) повышением интенсивности движения автотранспорта, с одной стороны, и отставанием, недостаточным уровнем соответствия указанным процессам организации дорожного движения, с другой. Выражается это в слабом информационном обеспечении участников дорожного движения, недостаточной протяженности улично-дорожной сети (что приводит к перепробегу транспорта, увеличению расхода топлива, ухудшению экологической обстановки и т.д.), недостаточном использовании предупредительной и/или оповещающей сигнализации и т.п. [6].

Для более детального изучения состояния культуры дорожного движения и связанных с этим проблем автором совместно с ВЦИОМ [7] с 18 по 23 апреля 2014 г. был проведен всероссийский репрезентативный (по всем фе-

деральным округам) опрос и опрос по отдельному субъекту Российской Федерации – городу Москве. Количество интервьюируемых в рамках всероссийского опроса – 1600 чел. Количество интервьюируемых в г. Москве – 750 чел. Таким образом, общее количество интервьюируемых – 2350 человек. Использовалась формализованная анкета объемом 55 вопросов, включая открытые и закрытые вопросы.

Согласно результатам исследования, большинство респондентов оценивает культуру участников дорожного движения как среднюю. Так считает 53 % москвичей и 50 % жителей России в целом. Скорее низкой ее считают 36 % москвичей и 39 % жителей России в целом. Респонденты-водители в целом склонны давать более высокую оценку культуры участников дорожного движения, чем остальные категории – 55 % из них оценили её как среднюю против 50 % и 44 % в категориях «пешеход» и «пассажир» соответственно. При этом «пассажиры» чаще других оценивали культуру участников дорожного движения как «скорее высокую» (13 % против 7-8 % в других категориях). Существенных различий в оценках представителей женской и мужской аудиторий не отмечено. Несколько более высокую оценку культуры участников дорожного движения склонны давать наиболее молодые респонденты, низкую – самые пожилые.

В разрезе типов населенных пунктов наиболее высокую культуру участников дорожного движения оценивают жители городов-полумиллионников – 17 % из них считают её «скорее хорошей», в Москве и Санкт-Петербурге преобладают средние оценки (55 %), а чаще всего характеризуют её как «скорее плохую» жители села (47 %).

Опрос показал, что респонденты-водители чаще более критично оценивают культуру участия в дорожном движении пешеходов, чем представители других категорий. 40 % «водителей» считают культуру участия в дорожном движении пешеходов «скорее низкой». Среди «пешеходов» такой оценки придерживается только 27 % респондентов.

Что касается собственной культуры вождения и участия в дорожном движении, то среди опрошенных преобладают высокие или средние её оценки. Это видно из данных таблицы 2.

Существенных различий в самооценке культуры вождения и участия в дорожном движении респон-

Таблица 2
Распределение ответов на вопрос: «Как бы Вы оценили культуру вождения и участия в дорожном движении большинства участников дорожного движения в России? Свою собственную?»

Регионы	Оценки (% от опрошенных в каждой группе)			
	Скорее высокая	Средняя	Скорее низкая	Затрудняюсь ответить
Россия	30	63	5	2
Москва	31	66	3	0

дентов различных категорий не отмечено.

Налицо, как видим, склонность усматривать недостатки в культуре дорожного движения не у себя, а в целом у других.

В процессе опроса установлено, что каждый второй гражданин России (51 %) и 44 % москвичей регулярно сталкиваются с ситуацией, когда водители, нарушая ПДД, не пропускают пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах. 32 % и 40 % соответственно сталкиваются с такой ситуацией почти каждый день.

В самооценках уровня знания правил дорожного движения преобладают средние оценки: Россия – 47 %, Москва – 53 %. «Выше среднего» оценили уровень этих знаний 17 % жителей России и только 10 % москвичей. Закономерно более высокой оказалась самооценка знаний ПДД среди водителей по сравнению с представителями других категорий опрошенных. 30 % «водителей» оценили уровень своих знаний как высокий против 9 % в категории «пешеход». Однако этот довольно высокий уровень знаний правил дорожного движения каким-то парадоксальным образом совмещается с их нарушением. Так, 22 % респондентов категорий «пешеход» и «пассажир» отметили, что они ежедневно переходят дорогу не по пешеходному переходу. Среди водителей таких нарушителей оказалось меньше – 16 %. В целом наиболее безопасными в плане соблюдения правил дорожного движения оказались респонденты из категории «пассажир», наиболее дисциплинированными – «водители». Выявились также различия по вектору самооценки уровня доходов. Ежедневно переходят дорогу не по пешеходному переходу 25 % наименее обеспеченных граждан и только 14 % тех, кто оценил свои доходы наиболее высоко.

Опрос выявил некоторые причины нарушения ПДД. Оказалось, что гражданам приходится нарушать эти правила не столько в силу внутренней склонности пренебрегать ими, сколько по причине объективных обстоятельств. Это видно из диаграммы 1.

Как видно, у большинства «нарушителей» ПДД (81-91 %) имеются веские объективные причины вести себя не по правилам. Наибольшая склонность пренебрегать правилами и тем самым рисковать своей жизнью выявляется у категории «пешеход». Именно среди них больше всего (36 %) тех, кто выдвигает в качестве аргумента в пользу перехода в неположенном месте – «так существенно быстрее».

О готовности граждан повышать свою культуру дорожного движения свидетельствует, в частности,

Диаграмма 1

Распределение ответов на вопрос «Почему Вам приходится переходить дорогу не по пешеходному переходу?», в % от всех респондентов, указавших, что они переходят дорогу не по пешеходному переходу



тот факт, что 45 % из них, увидев, что дети переходят дорогу в неположенном месте, остановятся и сделают им замечание. При этом 27 % остановятся и внимательно проследят, как дети переходят дорогу.

И всё-таки основными причинами частых ДТП с участием пешеходов на российских дорогах, по мнению опрошенных, являются низкий уровень культуры водителей и пешеходов, а также невнимательность пешеходов. Именно поэтому в ходе опроса респондентов просили оценить некоторые инициативы, направленные на повышение культуры дорожного движения.

Подавляющее большинство опрошенных в Москве и России в целом поддерживают инициативу по введению в обязательную школьную программу курса, направленного на обучение безопасности дорожного движения – 91 % и 94 % соответственно. Против выступили лишь 7 % москвичей и 4 % жителей России в целом. Эту инициативу поддерживает такое же значительное большинство респондентов во всех категориях участников дорожного движения (92-95 %).

Несколько слабее, но так же высоко опрошенные поддерживают инициативу по обязательному использованию световозвращающих браслетов детьми в темное время суток: от 75 % (в Москве) до 90 % (по России в целом). В зависимости от типов участников дорожного движения, эти оценки в целом распределились равномерно, но при этом обращает на себя внимание несколько более высокая доля (10 %) противников инициативы среди «пешеходов» («пассажиры» – 5 %, «водители» – 8 %). Также высоко респонденты оценили инициативу обязательного ношения водителями светоотражающих жилетов при аварийных ситуациях на дороге или в темное время суток. Доля положительных оценок по России составляет 81 %, по Москве – 72 %.

При оценке специальных мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения в отношении пешеходов за последний год, половина респондентов придерживается мнения, что их число осталось на прежнем уровне, при этом 28 % полагают, что число мероприятий увеличилось. Наиболее низка эта доля среди «пешеходов» – 18 %, больше всего уверенных в том, что число этих мероприятий увеличилось, среди «водителей» – 32 %.

Более 90 % опрошенных по России поддерживают инициативу по усилению контроля за пешеходами, нарушающими Правила дорожного движения. При этом в Москве уровень поддержки несколько ниже – 83 %. Предложение о повышении штрафов для пешеходов, не соблюдающих ПДД, также было поддержано большинством респондентов во всех территориальных группах (75 % – Россия, 72 % – Москва). Более других это предложение поддерживают «водители»: 84 % против 70 % у «пассажиров» и 71 % у «пешеходов». О готовности лично заплатить штраф в случае неправильного перехода улицы заявили более 73 % опрошенных по России в целом и 64 % – по Москве. Среди «водителей» готовность заплатить штраф в случае неправильного перехода улицы выше (79 %), чем среди «пешеходов» (69 %) и «пассажиров» (71 %).

Можно сделать некоторые *выводы*.

1. Культура дорожного движения находится на довольно высоком уровне.

2. Подавляющее большинство граждан стремятся повысить культуру дорожного движения, что подтверждается высоким уровнем поддержки с их стороны соответствующих государственных инициатив.

3. Дальнейшему развитию культуры дорожного движения препятствуют неразвитость и многочисленные нарушения дорожной инфраструктуры, слабая работа по информированию населения, пропаганде технологий и правил безопасности и других мер.

4. Имеются заметные различия в характере восприятия нарушений взаимного поведения у участ-

ников дорожного движения: пешеходов, водителей, пассажиров. Поэтому необходимо усилить дифференциацию в деятельности по повышению культуры дорожного движения для различных категорий его участников, повысить уровень специализации при разработке соответствующих технологий.

Литература:

1. Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения «За безопасные дороги и более здоровые транспортные альтернативы». ВОЗ, 2009. – URL: http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/111151/E92789R.pdf
2. Статистика по количеству ДТП, пострадавших и погибших пешеходов в России. ГИБДД МВД РФ, 2010-2013. – URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>
3. Исследование Национального института безопасности дорожного движения «Road Safety in Norway Strategy 2002-2011». – URL: <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/Road-Safety-in-Norway-Strategy-2002-2011/id87541/>
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 г. Москва «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». – URL: <http://www.rg.ru/2013/10/08/bezopas-site-dok.html>
5. Постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (п. 4.1) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.
6. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. ВОЗ, 2004. – URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_ru.pdf
7. Исследование ВЦИОМ о состоянии культуры дорожного движения в РФ, 2014. – URL: <http://wciom.ru/>

Road Users' Safety in the Context of Culture

N.V. Agre

*ANO "The Center for Promotion of Traffic Safety on Transport
"The Movement without Danger"*

The paper deals with the phenomenon of driving culture and traffic. Based on the conducted research the author provides answers for the following questions: "How does the country's population assess its driving culture?", "Why do pedestrians break driving regulations?", "Are there differences in perception of breaking of driving regulations?", and "What prevents development of driving culture?"

Key words: sociology of safety, culture of safety, transport safety, road safety, driving culture, traffic culture, culture of safe behavior on the roads.