

УДК 316.334.56

Мегаполис: социологический срез культуры поведения на дорогах**Ильиных С.А.**

Доктор социологических наук, профессор,
заведующая кафедрой социологии Новосибирского государственного
университета экономики и управления

Статья посвящена рассмотрению культуры поведения на дорогах жителей мегаполиса. Научный интерес к мегаполису объясняется тем, что в его пространстве наиболее рельефно проявляются не только социально-экономические, социокультурные, экологические, но и проблемы безопасности, в том числе в сфере дорожного движения. В отношении мегаполиса актуальнее говорить не только о безопасности, но о культуре поведения жителей. Рассматривается типология рисков, которые возникают на дорогах. Описана структура культуры поведения жителей, которая включает когнитивный, деятельностный компоненты. Представлены результаты эмпирического исследования жителей мегаполиса. Научной новизной проведенного исследования является то, что низкий уровень когнитивного компонента у детей сопряжен с несформированностью аксиологического компонента. В совокупности это может приводить к рискованному поведению. Культура поведения взрослого населения проявляется в низкой дисциплине всех участников дорожного движения – пешеходов и водителей. Плохо усвоенная культура поведения на дорогах в детском возрасте проявляется впоследствии.

Ключевые слова: город, мегаполис, культура поведения, бытовая культура, риски, правила дорожного движения

Мегаполис был и продолжает оставаться предметом пристального внимания представителей самых разных научных направлений. Интерес вызывают вопросы становления городов-миллионников, развития промышленности, социокультурной сферы. Мегаполис интересен и своей пространственной спецификой – ландшафтом, особенностями расселения. Культурное пространство мегаполиса весьма, с одной стороны, плюралистично, многообразно, но, с другой стороны, индивидуально с позиции данного города и в сравнении с другими мегаполисами.

Столь разнообразные вопросы исследуются антропологами, социологами, философами. Например, М. Вебер положил начало исследованию города в рамках социологии [1]. Г. Зиммель осветил вопрос больших городов [2]. Концепция городского образа жизни предложена Л. Уэртом [3, с. 498].

Подход в русле антропологии города разрабатывали Р. Линд и Х. Линд [4], Р. Редфилд [5], У. Уорнер [6].

Мегаполис исследуется также и с позиции его становления. Если коснуться кратко этого вопроса, то процесс «оттока» людей в города – явление вполне закономерное, имеющее многовековую историю. Такая тенденция обозначилась не сегодня, а существовала уже со времён античности. Первоначально город складывался как некая оппозиция селу, а городской образ жизни противопоставлялся сельскому. В период Средневековья город уже оформляется как специфическая социокультурная среда [7]. Появляется конгломеративность [8]. Рост городов, безусловно, связан с процессом урбанизации, которую Ю.Ц. Тыхеева разделила на три этапа: 1) городская революция; 2) самостоятельное развитие городов; 3) безудержный рост городов, появление городов гигантских размеров – мегаполисов [9].

Научный интерес к мегаполису объясняется еще и тем, что в его пространстве наиболее рельефно проявляются актуальные проблемы современного общества. Это не только социально-экономические, социокультурные, экологические, но и проблемы безопасности, в том числе в сфере дорожного движения. В отношении мегаполиса актуальнее, как отмечалось выше, говорить не только о безопасности, но и о культуре поведения жителей на дороге в силу того, что мегаполисы предстают как «человейники». Жизнедеятельность в мегаполисах, размещающих на своей территории миллионы людей, многогранна, активна и очень динамична.

Культура поведения жителей мегаполиса отражает «образ жизни» горожанина. Если оценивать мегаполис как город в полном понимании этого слова, следует учитывать, что это не просто территориальные границы, площадь и показатели численности населения, а сложнейший феномен, одной из сторон которого является процесс становления приезжего как жителя мегаполиса.

Отметим, что в процессе становления приезжего жителя как горожанина он оказывается в окружении двух культур – профессиональной и бытовой. Бытовая культура охватывает самые разные стороны жизни человека, начиная от культуры потребления и заканчивая культурой поведения на дорогах. Именно бытовая культура вбирает в себя культуру безопасности, в том числе и в сфере дорожного движения. Культура безопасного поведения на дорогах, по Е.И. Толочко, представляет собой часть бытовой культуры [10].

Итак, у жителя мегаполиса, обладающего как профессиональной, так и бытовой культурой, одной из составляющих является культура поведения на дорогах. Безусловно, жители средних, малых городов, жители сел также обладают такими культурами. Однако, в условиях мегаполиса с его насыщенностью сферы дорожного движения, интенсивностью контактов в единицу времени гораздо острее встает проблема развитости культуры поведения на дорогах, культуры безопасного поведения. Именно в мегаполисе в условиях повседневности многократно повышаются личные риски, опасные ситуации на дорогах и снижается личная безопасность жителей мегаполиса. О рисках разного рода на дороге высказывается А.Р. Абдульязов [11].

В самом общем виде выделяются три типа основных рисков на дороге. Технический риск определяется некачественным дорожным покрытием, плохим техническим состоянием транспортного средства. Ситуативный риск включает «лично-ситуативные» и «организационно-ситуативные» аспекты. Первые связаны с состоянием отдельного участника дорожного движения. Вторые обусловлены организационными особенностями дорожного движения в конкретный момент времени. Коммуни-

кативный риск представляет собой поведение двух и более участников дорожного движения. Это может быть нарушение правил дорожного движения как пешеходами, так и водителями.

Как нам представляется, коммуникативные риски в условиях мегаполиса проявляются значительно чаще, а их последствия более драматичны. Это обусловлено как минимум тремя факторами: во-первых, численностью жителей, многократно превышающей численность средних и малых городов, тем более, сел, во-вторых, интенсивностью дорожного движения, в-третьих, «густотой» автомобильных дорог.

Рассматривая культуру поведения на дорогах, выделим ее компоненты. Сюда относятся аксиологический, когнитивный, деятельностный компоненты. Аксиологический компонент – это ценность человеческой жизни, безопасность, здоровье. Когнитивный компонент – это знание правил дорожного движения и правил поведения в транспорте. Деятельностный компонент – это действия как водителей, так и пешеходов в соответствии с правилами дорожного движения. Так, исследователи выделяют несколько типов поведения пешеходов, в том числе агрессивный и не критический. Пешеходы с агрессивным поведением осуществляют переход проезжей части перед близко идущим транспортным средством, не подчиняются сигналам регулировщика дорожного движения. Пешеходы с не критическим типом поведения не умеют или не желают оценивать ситуацию, происходящую на проезжей части. Среди таких пешеходов преобладают лица с плохим зрением и слухом, пожилого возраста, те, кто плохо передвигается, и так далее [12].

Отметим, что сформированность этих компонентов обеспечивает не только безопасность отдельной личности – пешехода или водителя, но и больших групп – пассажиров транспорта, жителей оживленных улиц, детей, лиц с ограниченными возможностями, пожилых людей. Еще раз обратим внимание на то, что именно в условиях мегаполиса каждый компонент значительно влияет на риски, опасные ситуации на дорогах, ввиду гораздо более высокой интенсивности передвижения, взаимодействия жителя со сферой дорожного движения.

Итак, социологический подход к анализу культуры поведения на дорогах состоит в исследовании разного рода рисков, влияющих на безопасность движения, а также компонентного состава культуры поведения.

Для исследования культуры поведения на дорогах мегаполиса в 2023 г. под руководством автора было проведено социологическое исследование жителей города Новосибирска. Опрос проведен методом анкетирования. Использована двухступенчатая стратифицированная выборка. Всего опрошено 384 респондента. Выборочная совокупность отражала

имеющиеся в генеральной совокупности пропорции по основным возрастным группам взрослого населения жителей города Новосибирска.

Перейдем к результатам исследования. Представим лишь некоторые. В теоретической части статьи мы указывали, что сформированность компонентов культуры поведения на дорогах обеспечивает безопасность больших групп, в том числе детей. Поэтому в ходе исследования респондентам был задан вопрос о том, насколько эффективна система обучения детей правилам дорожного движения (ПДД). Вопрос о знании ПДД детьми не случаен, поскольку в мегаполисе вопросы личной безопасности детей многократно усиливаются. Результаты представлены на рисунке 1.

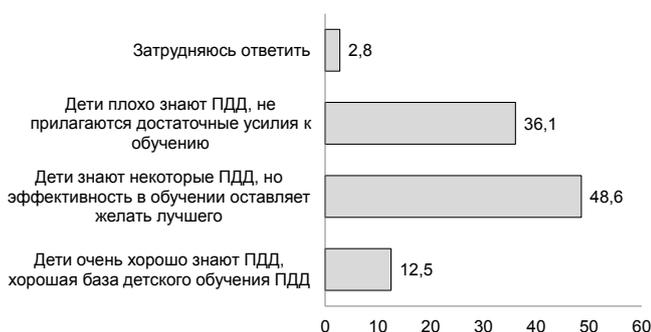


Рис. 1. Распределение ответов на вопрос «По Вашему мнению, насколько эффективна система обучения детей ПДД?», %

48,6 % опрошенных утверждают, что дети знают некоторые ПДД, но эффективность в обучении оставляет желать лучшего. Лишь 12,5 % опрошенных отметили хорошую базу детского обучения ПДД. 80 % респондентов утверждают, что необходимо обучать детей ПДД с раннего возраста. Как видим, подавляющее большинство опрошенных высказываются о недостаточной культуре поведения детей на дороге, которая в конечном итоге не обеспечивает их безопасность. В силу возраста дети еще не сосредоточены на аксиологическом компоненте, слабость которого, возможно, провоцирует рискованное поведение. Все это сопровождается еще и незнанием правил дорожного движения.

Представим результаты исследования еще одного вопроса, который позволяет вывить основные факторы, влияющие на безопасность дорожного движения с позиции рисков на дороге взрослого населения. Данные результаты представлены на рисунке 2.

Можем видеть, что коммуникативный и ситуативный факторы риска отмечаются чаще всего. Показательно, что низкую дисциплину пешеходов отмечают чаще, чем низкую дисциплину водителей: 33,3 против 22,2 %. А это означает, что все три компонента культуры поведения на дорогах – аксиологический, когнитивный, деятельностный – оказываются на низком уровне. На такой технический



Рис. 2. Распределение ответов на вопрос «Как Вы считаете, какие факторы оказывают влияние на безопасность дорожного движения?», %

фактор, как состояние автомобильных дорог, указывают в 2,3 раза реже по сравнению с низкой дисциплиной пешеходов.

Еще одним техническим фактором, обеспечивающим безопасность на дорогах, являются специальные ограждения. Было выявлено, что 65,3 % опрошенных соглашались с тем, что специальные ограждения на дорогах влияют на безопасность пешеходов как участников движения. Лишь 8,3 % так не считают.

Таким образом, исследования культуры поведения на дорогах мегаполиса в социологическом разрезе представляют интерес в связи с тем, что затрагиваются вопросы личной безопасности сотен тысяч жителей одновременно. В представленной статье культура безопасности на дорогах получила теоретическую и эмпирическую интерпретацию с позиции рисков и ее аксиологического, когнитивного, деятельностного компонентов. Выявлено, что несформированность аксиологического компонента культуры безопасности у детей может приводить к рискованному поведению. Отягощает эти обстоятельства то, что у детей низкий уровень когнитивного компонента. Что касается культуры поведения взрослого населения, то основными факторами риска на дорогах являются низкая дисциплина всех участников дорожного движения. Вероятно, плохо усвоенная культура поведения на дорогах в детском возрасте не может не сказаться впоследствии. При этом существенную роль для культуры безопасного поведения играет культура поведения пешеходов. Аксиологический, когнитивный и деятельностный компоненты важно формировать с самого раннего детства. Сложность исследуемой проблематики диктует необходимость ее дальнейшего изучения.

Литература:

1. Вебер М. История хозяйства. Город. – М.: Канон-Пресс-Ц, Кучково поле, 2001. – 576 с.
2. Зиммель Г. Большие города и духовная жизнь // Логос. – 2002. – № 3/4 (34). – С. 23–34.
3. Гидденс Э. Социология. – М.: Едиториал УРСС, 2005. – 632 с.
4. Lynd R.S., Lynd H.M. Middletown: A study in American culture. – New York: Harcourt and Brace, 1929. – 550 p.
5. Redfield R. The Folk Society // The American Journal of Sociology. – 1947. – Vol. LII. – P. 293–308.
6. Warner W.L. Yankee City. – New-Haven, 1963. – 432 p.
7. Власова Е.А. Мегалополь как семантико-символическая система: автореф. дисс. ... канд. филос. наук. – М., 2013. – 25 с.
8. Середина М.И. Современные мегалопольсы мира и их социальные проблемы // Сервис PLUS. – 2011. – №1. – С. 23–27.
9. Тыхеева Ю.Ц. Человек в городском пространстве (философско-антропологические основания урбанографии): автореф. дисс. ... д-ра филос. наук. – СПб., 2003. – 35 с.
10. Толочко Е.И. Культура безопасного поведения на дорогах как многоаспектная социально-педагогическая проблема // Человек и образование. – 2015. – №1. – С. 173–179.
11. Абдульязнов А.Р. Факторы, влияющие на безопасность дорожного движения в регионе // Регионоведение. – 2017. – № 4(101). – С. 642–655.
12. Баранчикова М.В., Зейналов Ф.Н. Пешеходы как объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2016. – № 2(44). – С. 20–23.

Megalopolis: a Sociological Cross-Section of the Culture of Behavior on the Roads*Ilynykh S.A.**Novosibirsk State University of Economics and Management*

The article is devoted to the consideration of the culture of behavior on the roads of the inhabitants of the metropolis. Scientific interest in the megalopolis is explained by the fact that not only socio-economic, socio-cultural, environmental, but also safety problems, including in the field of traffic, are most clearly manifested in its area. With regard to the metropolis, it's more relevant to talk not only about safety, but also about the culture of behavior of residents. The article discusses the typology of risks that arise on the roads. The article describes the structure of the culture of behavior of residents, which includes cognitive and activity components. The article contains the results of an empirical study of the inhabitants of a megalopolis. The scientific novelty of the study is that the low level of the cognitive component in children is associated with the immaturity of the axiological component. Taken together, this can lead to risky behavior. The culture of behavior of the adult population is manifested in the low discipline of all road users – pedestrians and drivers. Poorly learned road behavior in childhood manifests itself later.

Key words: city, metropolis, culture of behavior, household culture, risks, traffic rules

