

Н.В. Агре

БЕЗОПАСНОСТЬ И КУЛЬТУРА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ И КУЛЬТУРА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

АГРЕ Наталья Валентиновна – президент общественной организации «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте «Движение без опасности». E-mail: info@bezdtp.ru

Аннотация. Статья посвящена анализу сложившихся в российской науке подходов к исследованию проблемы безопасности дорожного движения как социального феномена. Автором раскрывается генезис исследования данной темы, особенности ее междисциплинарного изучения, сложившегося за последние десятилетия, определяется ценность социологического подхода к анализу проблемы безопасности дорожного движения.

На основе анализа междисциплинарного понятийного аппарата, автор расставляет акценты и определяет наиболее важные индикаторы эмпирических измерений культуры безопасности дорожного движения. В частности рассматриваются такие определения, как «безопасность», «транспортная безопасность», «безопасность на дорогах», «безопасность дорожного движения», «риск», «культура безопасного поведения на дороге». На основе данных определений предпринята попытка интерпретации и операционализации понятия «культура пешехода». В частности приводятся данные проведенного автором исследования, в ходе которого проанализирована осведомленность населения о необходимости использования световозвращающих элементов на одежде, о готовности использовать их для собственной защиты на дорогах.

В ходе исследований, проведенных с участием автора, также выявлена слабая

ROAD TRAFFIC SAFETY CULTURE

AGRE Natalia Valentinovna – President of non-governmental organization “Centre for Traffic Safety Propaganda “Dvizhenie bez opasnosti”. E-mail: info@bezdtp.ru

Abstract. This article contains an analysis of the existed Russian scientific methods of study on road safety as social phenomenon. The author reveals the genesis of the subject, its particularities in context of interdisciplinary study that has established in the last decade; determines the value of the sociological approach to the road safety problem analysis. Based on terminological base analysis the author highlights and identifies the most important indicators of road safety culture empirical measurements. In particular, are considered such terms as Safety, Transport Safety, Road Safety, Risk, and Culture of Safe Behavior on the Road. Based on these terms, the author tries to interpret and operationalize the concept of Pedestrian Culture. The article presents the author research data that analyzes public awareness on reflective elements necessity and willingness to use them in nighttime on the road.

In the course of the study conducted with the author's participation, testees revealed a weak supraliminal need in practical use of safety measures for pedestrians. It was determined that State Road Inspectorate initiatives on intensification of safety measure use are supported by most respondents.

Based on the study, the author suggests considering road safety a socio-cultural problem, for its resolution demanding specific organizational measures based on similar studies.

осознанная потребность населения в практическом использовании средств повышения безопасности пешеходов. При этом установлено, что инициативы ГИБДД в отношении интенсификации использования подобных средств защиты поддерживаются большинством респондентов.

Автором предложено рассматривать безопасность дорожного движения как социокультурную проблему, предполагающую конкретные организационные решения, основанные на социологических исследованиях.

Ключевые слова: социология безопасности, культура безопасности, транспортная безопасность, безопасность на дорогах, безопасность дорожного движения, культура пешехода

Keywords: safety sociology, safety culture, transport safety, road safety, culture of safe behavior on the road, pedestrian culture

Проблематика безопасности дорожного движения междисциплинарна, объединяет в себе социальные, политические, культурологические, психолого-педагогические, экономико-статистические и целый ряд других аспектов. Социологический подход к анализу данной проблемы состоит в рассмотрении социальных условий и предпосылок формирования системы знаний, навыков и поведенческих установок безопасного поведения у основных участников дорожного движения. Чаще всего указанная проблематика рассматривается в рамках таких специальных социологических теорий, как социология безопасности [Абдульязнов, 2010; Белобородов, 2012], социология управления [Квитчук, 2005; Лебедева, 2013], социология культуры [Жиряков, 2013; Тлехас, 2010], социология города [Ивлиев, 2014; Разумовская, 2014] и социология риска [Зубков, 1999].

Междисциплинарность темы безопасности дорожного движения определяется ее сложным характером и историей становления исследований в данной сфере. Началом научного подхода к данной тематике считается вторая половина XIX в., когда формировались представления о вероятностном характере природных и общественных тенденций, вырабатывался математический аппарат, накапливались статистические данные. Отдельные исследования риска проводились социологами еще на заре XX в. Но все же рубежом становления специально направленной социологической теории следует считать конец 1960-х гг. В этот период в США появились работы, посвященные проблемам соотношения общественной пользы и возможных отрицательных последствий технологического риска. С широким распространением электронно-вычислительной техники в 1970–1980-х гг. стали появляться десятки статей, посвященных имитационному математическому моделированию дорожного движения как способу повышения безопасности на дорогах. В конце XX в. серьезный вклад внесли представители психолого-педагогического направления, их труды были нацелены на формирование культуры безопасного поведения на дороге для отдельных целевых групп – школьников, семей, будущих водителей, мигрантов. Сегодня в России данная тема активно изучается представителями правовой, математической и педагогической науки, при этом социологические работы встречаются существенно реже.

Правилам дорожного движения, в том числе и правилам безопасности пешеходов на дорогах, учат еще с детства, но число жертв и пострадавших в ДТП дает основание рассматривать этот феномен как актуальную социальную проблему (см. рисунок 1).

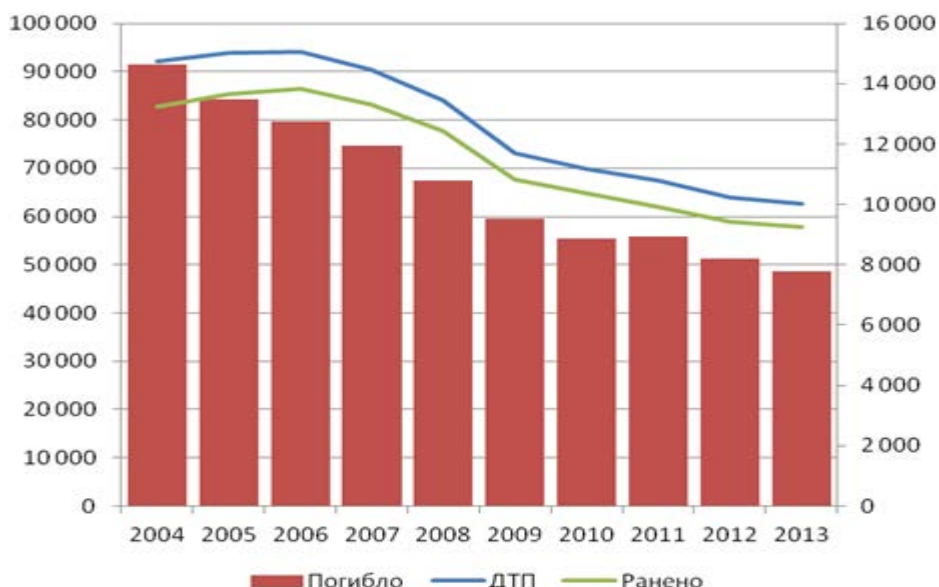


Рисунок 1 -Число ДТП, пострадавших и погибших пешеходов в России, 2004–2013 гг. (человек), (погибшие – ось справа).
Источник: *ГИБДД.

За 2004–2013 гг. общее количество ДТП с пешеходами снизилось на 32%, количество погибших – на 47%, пострадавших – на 30%. Однако 57 767 травмированных и 7798 погибших человек в 2013 г. свидетельствуют о том, что ситуация далека от оптимальной. Заметим, что значительная часть пострадавших остаются инвалидами на всю жизнь. Это становится причиной не только страданий, но также приводит к серьезным экономическим потерям страны (по оценкам разных специалистов, экономические потери внутри страны, связанные с проблемами транспортной безопасности, составляют от 1 до 5% от ВВП) [Ивлиев, 2014; Хегай, 2014].

Базовое определение термина «безопасность» хорошо описывается современной бихевиористской социологией, кроме того, в практике социологических опросов теоретическая интерпретация понятия «безопасность» сводится, как минимум, к семи направлениям толкования: 1) субъективное ощущение безопасности как элемент психологического комфорта/дискомфорта; 2) субъективное ощущение безопасности применительно к определенной угрозе; 3) проективная оценка возможных социальных рисков в определенных ситуациях; 4) оценка состояния общества на макроуровне (национальная безопасность, безопасность государства и т.д.); 5) оценка безопасности определенной пространственной локализации (региона, города, улицы); 6) характеристика определенной сферы социальных отношений; 7) набор стратегий и навыков индивидуального избегания рисков и угроз [Аймалетдинов, 2014].

К настоящему моменту, научный анализ социальных аспектов безопасности дорожного движения базируется на сложившемся понятийном аппарате. Самое общее определение в

рассматриваемом понятийном круге – «*транспортная безопасность*», под которой сегодня понимается такое состояние национальных транспортных систем, которое обеспечено организационно-техническими, финансовыми, нормативно-правовыми мерами и позволяет максимально предотвратить аварийность и незаконное вмешательство в их деятельность» [Лебедева, 2013, с. 69]. Под *безопасностью на дорогах* как одной из составляющих транспортной безопасности понимают состояние защищенности от опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека [Безопасность..., 2010, с. 21]. Структура данного понятия раскрывается авторами определения в виде следующих компонентов: целостное представление о безопасности на дорогах; ответственное, уважительное отношение к собственной безопасности и безопасности других людей; готовность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз; умения и навыки обеспечения безопасного поведения на дорогах с учетом своих возможностей.

Любопытным видится определение близкой категории «*безопасность дорожного движения*», понимаемой в качестве системы организации движения, обеспечивающей перевозку грузов и пассажиров без ущерба для жизни и здоровья людей, состояния техники и грузов, среды обитания человека и объектов природы [Смоляков, 2011: 143]. В нем акцент делается на том, что безопасность дорожного движения является определенным характером организации его системных компонентов (инфраструктуры и участников дорожного движения), а также связей между этими компонентами (физическими, социальными и коммуникативными).

Отмечается, что система обеспечения безопасности дорожного движения состоит из следующих элементов:

- степень развития дорожно-транспортных сетей и их техническое состояние;
- структура и объем транспортных потоков;
- техническое состояние парка транспортных средств;
- технология, используемая в дорожно-транспортной системе;
- квалификация и дисциплина водителей и персонала;
- морально-этические нормы участников дорожного движения;
- законодательная база и система исполнения законов и правил;
- взаимодействие транспортных средств различного назначения и ведомственной принадлежности (городской, грузовой, личный, аварийный, специальный автотранспорт и т.д.);
- свойства технических, организационных и информационных систем.

Рассматривая феномен безопасности дорожного движения с точки зрения **риска**, последний определяется как социальное явление в условиях дорожного движения, как активность участника дорожного движения по осознанному принятию решения по организации своей деятельности на дороге и его воплощению в неопределенной дорожной ситуации или в ситуации личностного выбора. При этом конституирующим признаком, средой проявления риска выступает объективно существующая социальная ситуация неопределенности, которая обусловлена непредсказуемостью действий других участников дорожного движения, спонтанностью принимаемых решений, ограниченностью ресурсов при

их принятии и реализации [Абдульязнов, 2010, с. 220]. В указанной публикации в контексте безопасности дорожного движения автором выделяются три типа риска: 1) Техногенные риски – плохое качество дорожного покрытия, плохое техническое состояние транспортного средства, осыпи на дорогах и пр.; 2) ситуативные риски – условно подразделяются на личностно-ситуативные, обусловленные состоянием участника дорожного движения, и организационно-ситуативные, обусловленные особенностями организации, регулирования дорожного движения в данный момент на конкретном участке дороги; 3) коммуникативные риски – обусловленные поведением двух и более участников дорожного движения, например, нарушение правил, регулирующих взаимоотношения пешеходов и водителей.

До недавнего времени считалось, что залогом безопасности выступает минимизация первого и второго типа рисков. Однако российская действительность показала, что даже при качественной организации дорожного движения и довольно высоком качестве дорожного полотна, аварийность снижается несущественно [Волков, 2013]. Сегодня признается главенствующая роль факторов, отводимых к коммуникативным рискам, на которые, в первую очередь, оказывают влияние факторы социального порядка – общественное мнение, культурно-этические особенности, неформальные регуляторы, поведение референтных групп [Ахмадиева, 2013, с. 44–46].

Теоретически важным в этом контексте представляется интерпретация понятия «культура безопасного поведения на дороге». Любопытно, что в литературе встречаются лишь близкие к данной дефиниции определения. К примеру, в работе А.М. Якупова дается определение «транспортной культуры» как специфической формы жизнедеятельности человека, социальных групп, общества по удовлетворению потребностей в организации и осуществлении вещественного, энергетического, информационного и социального обмена, осуществляемого в условиях необходимого и максимально возможного уровня безопасности транспортных процессов и всех его участников, а также безопасных и гуманных взаимоотношений с окружающей средой и ее людьми и другими обитателями как в процессе подготовки и удовлетворения этих потребностей, так и по завершению данной деятельности [Якупов, 2008, с. 142–143]. Данное определение видится весьма полным, однако до конца не позволяет установить отличие культуры безопасности от знаний и навыков, получаемых человеком в процессе социализации. В нашем понимании, **культура безопасности участника дорожного движения** – это совокупность знаний, навыков и поведенческих установок участника дорожного движения в принятии решений относительно предпринимаемых в настоящий момент действий, планирования этих действий и прогнозировании их последствий. Примечательно, что в научной литературе встречаются публикации [Жирякова, 2013] о подвиде данной категории, «культуре автомобилистов», «культуре управления транспортным средством», однако вопросы формирования и социологической оценки культуры пешеходов, как участников дорожного движения, к сожалению, в настоящий момент отсутствуют.

С целью операционализации понятия культуры пешехода в контексте социологического исследования проблематики безопасности дорожного движения, автором предпринята попытка выявить основные индикаторы его эмпирического анализа. Исходным посылом выступал тезис о том, что повышение безопасности пешеходов на дорогах является важнейшим направлением в профилактике дорожно-транспортного травматизма. Принимая во внимание нынешнее состояние дорог в стране, а также уровень отечественной экономики, нетрудно понять, что для достижения сколько-нибудь ощутимых успехов в этом направлении потребуется не одно десятилетие и немалые финансовые ресурсы: на воспитание у населения

определенной культуры поведения на дороге, на модернизацию инженерной инфраструктуры улиц и дорог (освещение, наземные, подземные, надземные переходы и т.д.), на совершенствование системы экстренной помощи пострадавшим в ДТП и т.д. Следует заметить, что на базе отдельных научно-образовательных институтов создаются системно-целостные, глубоко проработанные психолого-педагогические и организационные программы подготовки специалистов в данной сфере. Примером могут служить научная школа Г.В. Мухаметзяновой (Поволжское отделение Российской академии образования) и ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности» НИЦ БДД МВД РФ, Экспертный центр «Движение без опасности».

Кроме часто применяемых правовых и контрольно-регулятивных мер обеспечения безопасности дорожного движения, по сути направленных на минимизацию упомянутых ранее техногенных и ситуативных рисков, важным представляется фиксация (в том числе с целью их последующего формирования/коррекции) поведенческих установок участников дорожного движения, в основе которой должен лежать мониторинг общественного мнения. Методологические основания организации такого мониторинга заключаются в разработке и апробировании единых подходов к формированию и обеспечению репрезентативности выборки, к разработке инструментария, выбора адекватного проблеме метода сбора данных, установлении волновой регулярности проводимых социологических замеров. Соблюдение указанных принципов дает возможность получить срез общественного мнения в масштабах страны, а также позволяет выявить динамику по отдельным проблемам [Кильдеев, 2013].

Серия таких замеров реализована в рамках масштабного исследования, проведенного автором совместно с ВЦИОМ в апреле 2014 г. Одна из целей исследования – изучение отношения участников дорожного движения к проблеме повышения безопасности пешеходов на пешеходных переходах с помощью световозвращающих элементов одежды¹.

Сегодня одним из средств повышения безопасности на дороге признается использование светоотражателей пешеходами. Общеизвестно, что основная доля наездов на пешеходов со смертельным исходом приходится на темное время суток, когда водитель не может увидеть вышедших на проезжую часть людей. Как правило, этому способствуют дождь, слякоть, туман. Хорошо зарекомендовавшей себя формой защиты пешеходов в этих условиях являются световозвращающие элементы (или светоотражатели) на верхней одежде. Так, например, по оценкам норвежских исследователей из Национального института безопасности дорожного движения, фликер (светоотражающая наклейка/значок/повязка) снижает риск на дороге на 75–80%. Социологи утверждают, что повсеместное ношение фликеров снизило детскую смертность на дорогах почти в три раза за несколько лет. Благодаря им водитель замечает пешехода со значительно большего расстояния: вместо 30 метров – со 150 м, а при движении с дальним светом – с 400 метров. В Европе и некоторых странах СНГ наличие световозвращающих элементов является обязательным. Их отсутствие у пешеходов в темное время суток влечет за собой штраф. Кроме того, наезд на пешехода, у которого отсутствуют светоотражатели на одежде, является серьезным аргументом, исключающим вину водителя.

В России требование носить светоотражатели при движении в темное время суток введено с 2006 г. (п. 4.1. Правил дорожного движения). Однако оно носит рекомендательный

¹ Метод исследования – уличное интервью. Объем выборки по России – 1600 человек, для Москвы – 750 человек. Таким образом, общий объем массива данных – 2350 формализованных анкет. Репрезентация обеспечивалась по полу, возрасту и типу поселения. Использовалась многоступенчатая квотная случайная (на последней ступени) выборка по 7 федеральным округам и г. Москве.

характер и уже одно это формирует в массовом сознании равнодушное к нему отношение, ложное представление о неэффективности этого средства защиты. Нам представлялось важным выявить реальное состояние информированности населения страны о световозвращающих элементах одежды, о готовности использовать их для собственной защиты на дорогах. Результаты исследования оказались интересными. Подтвердилась, в частности, авторская гипотеза о почти полном равнодушии граждан к практическому использованию светоотражателей. По России на прямой вопрос: «Используете ли Вы световозвращающие элементы для обозначения себя на дороге?» лишь 17% респондентов ответили положительно. Однако среди жителей Москвы таковых оказалось в два с лишним раза меньше – 8%. Гораздо большее доверие к этим элементам испытывают сами водители: 28% пользуются ими.

Главная причина такого отношения к защитным возможностям светоотражателей, как и предполагал автор, – в слабой информированности населения. На вопрос «Рассказывали ли Вам или Вашим детям в образовательных учреждениях о важности использования световозвращающих элементов на одежде?» – только четверть ответили положительно. Среди москвичей – 17%. Более полная картина ответов на этот вопрос представлена на Диаграмме 2. Из нее, в частности, видно, что каждый четвертый житель России никогда не задумывался о возможности собственной защиты с помощью светоотражателей.

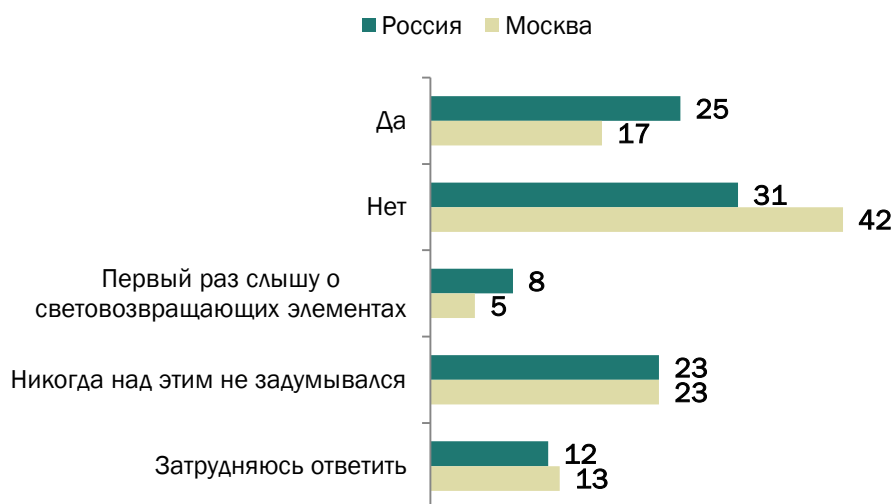


Рисунок 2 -Распределение по вопросу «Рассказывали ли Вам или Вашим детям в образовательных учреждениях о важности использования световозвращающих элементов на одежде?» (в % от всех опрошенных)

Не удивительно, что при таком уровне информированности только 14% респондентов при покупке одежды ребенку делают выбор, ориентируясь на наличие на ней световозвращающих элементов (в Москве – только 7%). Не на много выше эта доля среди водителей – 21%. Несмотря на низкие значения показателей практического использования световозвращающих элементов, подавляющее большинство внутренне, на рациональном уровне, готовы изменить свое поведение и более ответственно относиться к своей

собственной безопасности. Об этом свидетельствует их реакция на инициативы ГИБДД по этой проблеме (Диаграмма 3).

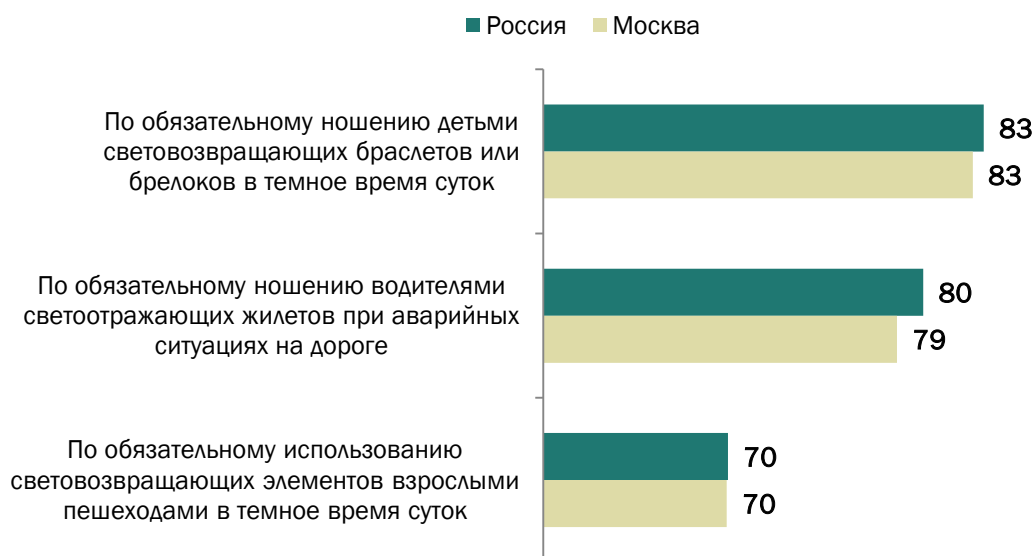


Рисунок 3 - Распределение по вопросу «Поддерживаете ли Вы инициативу ГИБДД...?» (% опрошенных, ответивших «да»)

Все три инициативы ГИБДД в отношении интенсификации использования световозвращающих средств защиты поддерживаются большинством респондентов. Вырисовывается противоречие. С одной стороны, люди готовы использовать светоотражатели в различных рекомендуемых формах. С другой – имеет место слабая информированность об этих средствах защиты, обусловленная практически полным отсутствием соответствующих пропагандистских материалов в информационном пространстве. На это последнее обстоятельство указывают сами респонденты. При ответе на вопрос: «Насколько заметна информация по теме безопасности пешеходов в СМИ, Интернете и в уличной рекламе?» 42% отметили позицию «почти не заметна», 49% полагают, что освещение темы находится на среднем уровне, и лишь для 9% из них, причем среди них две трети – водители, эта тема очень заметна.

Казалось бы, вывод лежит на поверхности: надо усилить пропаганду светоотражателей в СМИ, повысить интенсивность их присутствия в информационном пространстве и т. д. и проблема будет решена. Бесспорно, все это совершенно необходимо сделать. Но также настало время рассматривать безопасность дорожного движения не как отдельный вопрос, а как социокультурную проблему, предполагающую для своего разрешения конкретные организационные меры. Чтобы добиться масштабных изменений, организации местного, регионального и федерального уровней и самого различного профиля (например, «Студенты против деструктивных решений», «Матери против вождения в нетрезвом виде», Национальная администрация безопасности дорожного движения, Фонд ААА и Страховой институт по проблемам безопасности дорожного движения и т. п.) должны вести совместную работу, чтобы объединить всех заинтересованных субъектов в единую сеть, главным целевым содержанием которой является безопасность дорожного движения.

Пропаганда культуры и безопасности дорожного движения должна быть одним из важнейших направлений. Однако это требует создания информационного поля, обеспечивающего высокий уровень социального, психологического и педагогического воздействия на участников дорожного движения. В подобной работе основной акцент должен быть сделан на понимании людьми общей и личной заинтересованности в решении проблемы, на необходимости разумного, ответственного, культурного, взаимоуважительного и дисциплинированного поведения на дорогах, внимания участников дорожного движения друг к другу.

Литература

- 1 Абдульязнов А.Р. Социальные детерминанты минимизации рисков в дорожном движении // Научные проблемы гуманитарных исследований. 2010. № 8. С. 218–223.
- 2 Аймалетдинов Т.А., Жукова Н.Е. Формирование культуры безопасности в условиях институционального развития системы здравоохранения и социального обслуживания: гендерный аспект // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2014. № 6 (124). С. 135–140.
- 3 Ахмадиева Р.Ш. Социальные и психолого-педагогические предпосылки формирования компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах у участников дорожного движения // Вестник НЦБЖД. 2013. № 2 (16). С. 44–48.
- 4 Безопасность жизнедеятельности на дорогах как направление современных психолого-педагогических знаний / Науч. ред. Г.В. Мухаметзянова. Казань, 2010. 110 с.
- 5 Белобородов А.Ф. Отношение школьников к факторам совершенствования культуры транспортной безопасности // Современные проблемы науки и образования. 2012. № 6. С. 288.
- 6 Волков В.С., Лукьянчиков А.И. Обзор методов повышения безопасности дорожного движения пешеходов, и их оценка // Воронежский научно-технический Вестник. 2013. № 1 (3). С. 57–61.
- 7 Жирякова Е.С. Культура автомобилистов, их лояльность друг к другу и к пешеходам // Формирование гуманитарной среды в вузе: инновационные образовательные технологии. Компетентностный подход. 2013. Т. 4. С. 120–122.
- 8 Зубков В.И. Риск как предмет социологического анализа // Социологические исследования. 1999. № 4. С. 3–6.
- 9 Ивлиев М.И., Черемисина Н.В. Экономико-статистический анализ дорожной ситуации в РФ // Социально-экономические явления и процессы. 2014. Т. 9. № 7. С. 23–31.
- 10 Квитчук А.С. Проблемы и пути формирования государственной и муниципальной систем управления обеспечением безопасности дорожного движения // Вестник СПбУ МВД России. 2005. № 3. С. 102–107.
- 11 Кильдеев М.В. О некоторых аспектах проведения мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг. // Вестник НЦБЖД. 2013. № 1 (15). С. 8–17.
- 12 Лебедева М.Ю., Пиджаков А.Ю. Дефиниция «транспортная безопасность» // Научный вестник МГТУГА. 2013. № 196. С. 67–71.

- 13 Ноговицина Е.Н. Организационные основы общественного контроля за деятельностью государственной инспекции безопасности дорожного движения // Наука и практика. 2014. № 1 (58). С. 106–109.
- 14 Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 г. Москва. «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.».
- 15 Разумовская Е.А. Исследование влияния эффекта транспортного краудинга на поведенческие проявления участников дорожного движения // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2014. № 10. С. 419–421.
- 16 Смольяков С.В. Безопасность дорожного движения как подсистема дорожного движения // Перспективы науки. 2011. № 18. С. 142–144.
- 17 Статистика по количеству ДТП, пострадавших и погибших пешеходов в России – ГИБДД МВД РФ. 2004–2013.
- 18 Тлехас Ю.Ч. Культурная легитимация правил дорожного движения // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. 2010. № 1. С. 175–179.
- 19 Хегай Ю.А. Безопасность дорожного движения – важная часть социально-экономического развития страны // Теория и практика общественного развития. 2014. № 9. С. 111–115.
- 20 Якупов А.М. Транспортная культура: философское и социокультурное обоснование природы // Жизнь. Безопасность. Экология. 2008. № 1–2. С. 140–154.