

Социокультурные модели поведения автомобилистов в современных мегаполисах (на примере города Москвы)

Научный руководитель – Вершинина Инна Альфредовна

Агафонова Вера Владимировна

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Социологический факультет, Кафедра социологии коммуникативных систем, Москва, Россия

E-mail: verasocio@gmail.com

Возможность пользоваться личным автомобилем открыла горожанам широкие перспективы передвижения, автомобиль стал базовым компонентом жизни горожанина. Но его избыточное использование вместе с недостаточно правильно спроектированными дорожными сетями и парковочными мощностями привело к неэффективности всей транспортной системы. «Автомобильность придала новую форму гражданству и публичной сфере путем мобилизации современных гражданских обществ» [5].

Актуальность изучения проблемы также обусловлена тем, что массовая автомобилизация вскрыла следующие социальные проблемы: соотношение и борьба индивидуальных и общественных интересов, зависимость качества жизненного пространства города от грамотного управления большими системами, баланс соотношения между благами, предоставляемыми как государственные услуги, либо на рыночных условиях.

Одной из главных проблем сегодня является высокий уровень ДТП и высокий уровень смертности в ДТП. Это актуально для России в целом и Москвы, в частности. Данная проблема представлена на двух уровнях: макроуровень - функционирование дорожно-транспортной сети и микроуровень - культура вождения/поведение автомобилистов на дорогах.

Рассмотрение автомобилизации на уровне акторов открывает широкие возможности для анализа причин и последствий, сопутствующих этому процессу проблем, главная - это обеспечение безопасности дорожного движения, под которой понимается степень защищенности участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [4]. Особенности функционирования системы дорожного движения на уровне его участников определяются совокупностью психологических факторов: общая психологическая атмосфера в стране, состояние общественного и правового порядка, общественная дисциплина, правосознание и правовая культура населения, а также жизненные ценностные ориентации [3]. Автомобиль порождает доминирующую культуру, которая поддерживает точку зрения о том, что наличие машины является составляющей правильной, счастливой жизни, обеспечивая необходимую мобильность [6].

Аварийность - одно из главных отрицательных последствий автомобилизации, она наносит демографический и экономический ущерб стране, в результате гибели трудоспособного и репродуктивного населения. Поэтому безопасность дорожного движения является государственной проблемой, обладающей огромным социальным и политическим значением. Ее решение должно быть разработано и реализовано на государственном уровне.

Основной причиной аварий является низкая культура вождения и поведения на дорогах. Акцент на сферу навыков, умений и психологии водителей был сделан еще в 1920-е годы американским экспертом по автострахованию Джулианом Харвеем [1]. Он предложил концепцию «трех Е»: Enforcement, Education, Engineering — принуждение, обучение, проектирование. Главным требованием, которое предъявляет к водителям и пешеходам

государство, для обеспечения их безопасности, является соблюдение правил дорожного движения.

Поведение автомобилистов относительно соблюдения правил дорожного движения можно разделить на 5 групп:

1. Правомерное поведение: глубокое знание законов и строгое их соблюдение. В данном случае потребности личности и средства их достижения совпадают с правовыми требованиями.

2. Правоуважительное поведение: знание закона и уважение правовых норм. Осмысленное подчинение закону, но цели и потребности совпадают с общественными.

3. Правопринудительное поведение: знание законов и вынужденное им подчинение. Цели и средства их достижения совпадают с общественными и носят правовой характер из-за боязни санкций.

4. Правопренебрежительное поведение: незнание законов и пренебрежительное отношение к ним. Высокий уровень влияния на поведение криминальной субкультуры. Правовой нигилизм.

5. Криминальное поведение: агрессивное неприятие законов, умышленное нарушение, противоправная мотивация, асоциальные стереотипы поведения.

В Москве доминируют 3 и 4 виды поведения. Также в столице зафиксирован высокий уровень ДТП со смертельным исходом и по причине нарушения ПДД [7]. Однако транспортная политика в Москве кардинально трансформировалась за последние 7 лет. Правительством Москвы были приняты во внимание рекомендации Яна Гейла об организации улично-дорожной сети для создания города удобного для жизни. Произошло ужесточение административных наказаний за нарушение ПДД: появились камеры, отслеживающие скорость и пересечение сплошных полос, введены платные парковки и система эвакуации автомобилей, штрафы за неправильную парковку, введение автобусных полос, «вафельная разметка», разрабатывается закон об ограничении агрессивного вождения. Данные меры направлены на уменьшение числа ДТП, повышение культуры вождения и повышение объективности наказаний (уменьшение коррупции). Появляются новые модели поведения автомобилистов.

Суммирование обозначенных тенденций и проблем в развитии и функционировании транспортных систем крупных городов приводит к необходимости контроля городских властей и способствованию сбалансированному развитию дорожной сети. Должно быть достигнуто оптимальное функционирование города, через координацию его инфраструктуры и услуг, то есть транспортная система не должна быть замкнута на себе. Вызов и социальная ответственность, которые стоят перед городской властью заключается в необходимости постоянного критического анализа существующих условий функционирования транспортной системы, выработке консенсуса по вопросам качества жизни в городе, рассмотрения коммуникационных проблем, возникающих на дорогах и, в конечном итоге, в выработке ряда мер, для достижения целей, определенных на уровне города [2]. Процесс внедрения этих мер заведомо будет сложным, конфликтным и требующим готовности к трансформации, но в долгосрочной перспективе он должен быть рациональным и правильным, как на уровне всей транспортной системы, так и на уровне каждого из ее участников.

Источники и литература

- 1) Блинкин, М. Я., Решетова, Е. М. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции., М., 2013
- 2) Вучик В. Транспорт в городах удобных для жизни. М., 2011

- 3) Глухов А.К. Психологические аспекты безопасности дорожного движения в России. М., 2013
- 4) Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) "О безопасности дорожного движения"
- 5) Sheller M., Urry J. The city and the car // International Journal of Urban and Regional Research. 2000. Vol. 24.4. P.P. 739.
- 6) ВЦИОМ.ру: <https://wciom.ru/index.php?id=236&uid=115213>
- 7) ГИБДД.ру: <http://stat.gibdd.ru/>