



УДК 656.13.05

СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**АБАКИРОВ С.А.****КГТУ им. И.Раззакова****izvestiya@ktu.aknet.kg**

В статье рассматриваются вопросы формирования безопасных стереотипов поведения водителей на дороге. Подробно рассмотрены социальные аспекты нарушений правил дорожного движения и мероприятия по профилактике нарушений водителей.

In article questions of formation of safe stereotypes of behavior of drivers on road are considered. Social aspects of infringements of rules of traffic and actions for preventive maintenance of infringements of drivers are in detail considered.

Формирование безопасных стереотипов поведения водителя в различных дорожно-транспортных ситуациях – одно из наиболее перспективных направлений снижения дорожно-транспортных происшествий. Независимо от совершенства автомобиля и дороги безопасность подвижного состава будет зависеть в конечном счете от того, как будет вести себя конкретный водитель в конкретной дорожно-транспортной ситуации.

Известно, что контроль за поведением водителя на дороге осуществляется работниками ГАИ, дорожного надзора. На это затрачиваются немалые средства, однако до сих пор эффективность этого подхода мала.

Одной из программ, реализуемых ГАИ республики в рамках линейного контроля, является профилактика нарушений правил дорожного движения водителями. Программа ГАИ республики состоит из трех компонентов.

- наблюдения за ошибками поведения водителя на дорогах;
- изменения ошибочного поведения водителя;
- оценка эффективности проводимых в рамках линейного контроля мероприятий.

При анализе причин нарушений правил дорожного движения и разработке мероприятий по их устранению мало внимания уделяется социально-психологическим факторам, в особенности отношениям водителей к системе дорожного надзора, к правилам дорожного движения, так как именно нарушения водителей являются причиной наиболее серьезных дорожно-транспортных происшествий.

В настоящее время единственный пункт ПДД, для которого относительно точно можно определить количество дорожно-транспортных происшествий, является – пункт, запрещающий управлять. В отношении других пунктов правил дорожного движения подсчитать



корреляционные зависимости между нарушением и ДТП вследствие этих нарушений практически невозможно.

Рекомендации и мероприятия основанные на данных официальной статистики ДТП и ПДД имеют ряд существенных недостатков.

- использование в практике ГАИ лишь ограниченного набора контролируемых нарушений правил дорожного движения;
- отсутствие четкой классификации ДТП и нарушений ПДД имеющих общие категории.

Построение классификации дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения должно стать ситуационными принципами;

- очень мал процент выявленных нарушений ПДД от фактически совершаемых;
- практика выявления нарушений ПДД в местах наиболее частого совершения их;

Все эти недостатки должны быть учтены ГАИ при создании новой системы линейного контроля. Основываясь на ситуационной классификации нарушений ПДД и ДТП в ГАИ сможет точно определить корреляционные связи на различных уровнях: на уровне АТП, ОсОО, транспортного управления, Министерства транспорта и коммуникаций, а также на уровне водителей и участников маршрутов.

Эти данные позволяют значительно повысить уровень обоснованности мероприятий по профилактике нарушений ПДД.

Пренебрежительное отношение к нормам и правилам дорожного движения проявляется общественностью различным образом:

- нарушитель правил дорожного движения рассматривается другими как жертва переусердствования инспектора ГАИ;
- водитель оценивает наказание как неприятность, которую можно было бы избежать;
- многие водители не считают, что соблюдение ПДД уберезет их от ДТП;
- нарушения правил дорожного движения – явления массового характера, и его нарушитель не рассматривается другими как перешедший в другую социальную группу.

Можно выделить три причины социального характера, объясняющие такой статус правил дорожного движения.

1. Причины, связанные со структурой правил дорожного надзора, неопределенность и неполнота некоторых пунктов ПДД; неадекватность системы наказаний за нарушения ПДД; превышение служебных полномочий к некорректность работников ГАИ.
2. Условия общения на дороге; анонимность водителей на дороге, которая способствует более агрессивному поведению людей, чем при обычном общении.
3. Влияние социально-психологического климата.

Каждый из нас является членом той или иной социальной группы или коллектива.

Любая группа, существующая продолжительное время, создает свою систему норм, которая разделяется большинством членов этой группы. Можно выделить такие массовые группы как



«водитель-профессионал», «водитель-любитель», каждая из которых имеет свои неформальные нормы и свою «культуру».

Личность не только включает в себя некоторую совокупность норм и ценностей группы, но и имеет ряд отличительных особенностей в виде социальных, психологических, физиологических и других характеристик.

Аварийность связана с таким личностными чертами, водителей как общая активность, уровень самоконтроля, властолюбие, общительность, эмоциональная стабильность, образованность, социальная обеспеченность и т.д. Если учесть, что только выявленных по республике нарушений правил движения за год составляет около 200 тыс., то проблема эффективности соответствующих мероприятий становится первоочередной. Известно, что эффективность мероприятий наказывающего характера, таких как штрафы, лишение прав за управление автомобилем, практически нулевая с точки зрения исправления поведения водителя.

Необходимы другие меры воспитательного характера, эффективность которых была бы намного больше. Однако мероприятия воспитательного характера, применяемые в ГАИ, ведутся неупорядоченно и не имеет под собой научной основы. Главная цель мероприятий воспитательного характера – это сделать поведение большинства водителей на дороге максимально безопасным в каждой дорожно-транспортной ситуации. Но для этого необходимо знать, из каких компонентов состоит модель безопасного поведения водителей.

Построение полной модели безопасного поведения водителей – задача весьма трудная. Однако без такой модели все попытки изменить поведение водителя затруднены.

Одной из составных частей такой модели являются нарушения ПДД построенные на основе ситуационного представления дорожного движения, с точно определенной связью пунктов правил дорожного движения с ДТП.

Процесс формирования стереотипов поведения водителей в различных дорожно-транспортных ситуациях можно представить в следующем виде на (рис. 1.).

Поведение Водителя в дорожно-транспортных ситуациях может быть нарушающим либо безопасным. После ДТП большинство ошибок поведения водителя закрепляется, если не была наказания если же в результате нарушающего поведения водителя ему будет назначено наказание, то ошибка не закрепится. Но если наказание слишком строгое или мягкое, оно не будет иметь воздействия на дальнейшее поведение водителя. Резкость будет вызывать чувство несправедливости, снисходительность-неуважение ко всей системе дорожного надзора. Только в случае, когда водитель оценивает наказание как справедливое, обратная связь с его последующим поведением будет налажена.

В статье рассматриваются вопросы формирования безопасных стереотипов поведения водителей на дороге. Подробно рассмотрены социальные аспекты нарушений правил дорожного движения и мероприятий по профилактике наущающего поведения водителей.

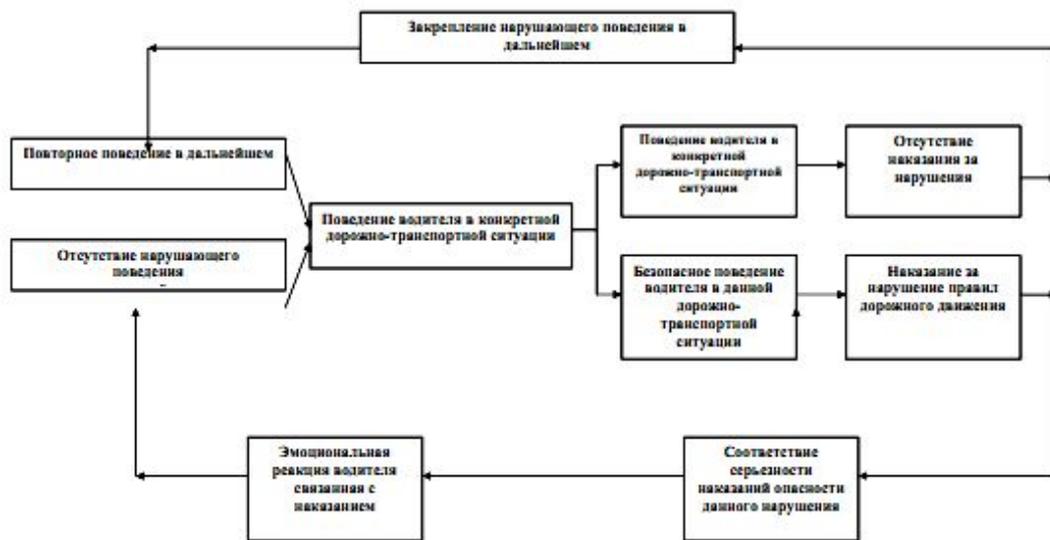


Рис. 1. Процесс формирования стереотипов поведения водителей в дорожно-транспортных ситуациях