

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РАМКАХ СОЦИАЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА ГОРОДА (ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ)

Аннотация.

Актуальность и цели. Система дорожного движения локализована в социальном пространстве, действующими акторами которого являются водитель, пешеход и пассажир. В нашей статье мы рассматриваем социальное пространство города, в котором происходит дорожное движение. В современных условиях взаимодействие на дорогах существенно усложняется, причины этого кроются в усилении автомобилизации дорог, в интенсификации движения, усложнении технических параметров транспорта и т.д.

Материалы и методы. Проведенный теоретико-методологический анализ работ позволяет выделить ряд направлений, в рамках которых проводился анализ города как социального пространства. Проведен социологический опрос, выявлены проблемы, связанные с увеличением плотности транспортного потока и уровнем профессиональной подготовки водителей, а также рядом других факторов, среди которых важное место занимает низкий уровень транспортной культуры участников дорожного движения и недооценка транспортных систем в городском пространстве в целом. Центр семьи и демографии Академии наук Республики Татарстан при участии автора провел опрос общественного мнения по проблемам безопасности движения с применением одного из основных социологических методов – метода опроса (анкетирование).

Результаты. Выявлена существенная связь между социальным пространством и деятельностью индивида. Сделаны выводы, что система безопасности дорожного движения имеет свою локализацию именно в пространстве городской среды. Это связано с тем, что именно в городе происходит постоянный рост интенсивности дорожного движения, увеличения количества автомобилей. Именно город локализует в себе проблему роста дорожно-транспортных происшествий, является центром притяжения туристических и миграционных потоков, аккумулирует в себе проблему взаимодействия пешеходов и водителей и культуры их общения. С помощью социологического исследования по безопасности дорожного движения в г. Казани и Республике Татарстан выявлена степень состояния безопасности дорожного движения на сегодняшний день, получена достоверная информация по проблемам в сфере дорожного движения и изучено мнение граждан.

Выводы. Значение дорожного движения и в целом транспортная система имеют высокую степень важности в городском пространстве, и стоит отметить, что необходимы новые методологические рамки, другими словами, нужна перефокусировка социального знания, чтобы успешно соединить исследование городского пространства, мобильности и транспорта и решение насущных проблем безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: дорожное движение, социальное пространство, городское пространство, водитель, пассажир, пешеход.

INTERACTION OF ROAD TRAFFIC PARTICIPANTS IN URBAN SOCIAL SPACE (THEORETICAL AND METHODOLOGICAL ANALYSIS)

Abstract.

Background. The traffic system is localized in the social space, acting actors, which are the driver, pedestrian and passenger. In this article, we consider the social space in which traffic occurs. In modern conditions, the interaction on the roads is significantly complicated, the reasons for this lie in the intensification of motorization of roads, in the intensification of traffic, the complication of technical parameters of transport, etc.

Materials and methods. The theoretical and methodological analysis of the works allows us to identify a number of areas within which the analysis of the city as a social space was carried out. Having carried out a sociological survey and identified the problems associated with increasing the density of the traffic flow and the level of professional training of drivers, as well as a number of other factors, among which the low level of the transport culture of road users and the underestimation of transport systems in the urban space as a whole take an important place.

Results. There is a significant relationship between social space and the activities of the individual. Conclusions are drawn that the road safety system has its own localization in the space of the urban environment. This is due to the fact that it is in the city there is a constant increase in traffic intensity, an increase in the number of cars. It is the city that localizes the problem of the growth of road accidents, is the center of attraction of tourist and migration flows, accumulates the problem of interaction between pedestrians and drivers and the culture of their communication. With the help of a sociological study on road safety in Kazan and the Republic of Tatarstan, the degree of road safety has been identified to date, reliable information on problems in the field of road traffic has been obtained and the opinion of citizens has been studied.

Conclusions. The importance of road traffic is of high importance and, in general, the transport system in the urban space, and it is worth noting that new methodological frameworks are needed, in other words, the need for refocusing social knowledge to successfully connect the study of urban space, mobility and transport and the solution of pressing security problems road traffic.

Key words: road traffic, social space, urban space, driver, passenger, pedestrian.

Количество дорожно-транспортных происшествий служит интегральным критерием, на основании которого можно судить об общем состоянии пространственной среды и имеющихся в ее организации проблем, вызывающих дорожно-транспортные происшествия. Методологические подходы, разработанные в области социологии пространства и города, позволят не только оценить состояние дорожно-транспортного пространства, но и осмыслить критерии оценки его эффективности, разработать интегративные критерии изучения системы безопасности дорожного движения в целом.

Категория «пространство» в ракурсе исследования социологии до сих пор остается дискуссионной, неоднозначной, что, безусловно, можно связать с полипарадигмальностью данной науки. Родоначальником применения данного термина в социологии считается Г. Зиммель [1, с. 324]. Пространство является социальным вследствие того, что оно освоено человеком, а его гра-

ницы определяются деятельностью. Посредством взаимодействия людей происходит наполнение социального пространства.

Рассматривая дорожное движение и систему обеспечения его безопасности как определенное социальное пространство через призму идей Г. Зиммеля, важно подчеркнуть социальный аспект понимания пространства, его зависимость от человеческой деятельности. Опираясь на данный тезис, система дорожного движения выступает как пространство, имеющее свои границы, которые определяются действующими связями, зонами деятельности человека.

Система дорожного движения находится в социальном пространстве как совокупности социальных отношений и выступает в качестве автономного поля, в рамках которого агенты взаимодействуют между собой определенным образом. В отношении своего понимания как участников дорожного движения у агентов (водителей, пешеходов, пассажиров) вырабатывается понимание того, что необходимо делать в той или иной ситуации на дорогах.

Значительный вклад в понимание социального пространства внесли П. Бергер и Т. Лукман [2]. Основной акцент они сделали на повседневности и воспроизводстве социального пространства. Пространство выступает в виде социальной реальности, которая конструируется индивидами.

Применительно к нашему исследованию актуальной выступает категория «создание социального порядка», которая рассмотрена во второй главе работы П. Бергера и Т. Лукмана. Ученые считают, что социальный порядок не является биологически данным и полностью представляет собой человеческий продукт [2, с. 34].

Социальный порядок может рассматриваться как основной инструмент, поддерживающий систему безопасности дорожного движения. Отклонение от институциональных образцов поведения, обеспечивающих социальный порядок, объясняется учеными потерей социальными институтами связи с теми социальными процессами, в рамках которых они возникают.

Обратим внимание на понятие роли, разработанной П. Бергером и Т. Лукманом. Под ролями они понимают типы деятелей, а их конструирование выступает важным аспектом институционализации. Участники системы безопасности дорожного движения выполняют различные роли: водителей, пешеходов, пассажиров, сотрудников ДПС и т.д. В общем запасе знания существуют стандарты исполнения тех или иных ролей.

Между институционализированным поведением и ролью присутствует неразрывная связь. Ролям присваивается контролирующий характер институционализации. «Как только деятели типизированы в качестве исполнителей ролей, их поведение *ipso facto* подвергается принуждению. Согласие и несогласие с социально определенными ролевыми стандартами перестают быть необязательными, хотя суровость санкций, конечно, различна в том или ином случае» [2, с. 67]. Иными словами, реализуя ту или иную роль в системе дорожного движения, индивид становится ее исполнителем, и ему приходится подчиняться институциональным правилам выполнения данной роли.

Необходимо отметить, что проблематика социального пространства преломляется в научном анализе философии (Е. Б. Миронова, Л. Г. Скульмовская), культурологи (Ю. М. Лотман, С. Н. Иконникова), социальной географии (О. А. Пикалова и др.).

При разработке понятия «социальное пространство» применительно к концепции системы безопасности дорожного движения необходимо учесть то, что социальное пространство имеет свои активные регуляторы, которые воздействуют на социальные действия индивидов. Так, в пространстве дорожного движения существуют регуляторы дорожного движения – правила для водителей, пешеходов, пассажиров и пр., которые определяют действия индивидов в системе дорожного движения. Кроме того, существует связь между социальным пространством и деятельностью индивида. В свою очередь, деятельность участников дорожного движения (например, периодическое нарушение правил, повышение частоты дорожно-транспортных происшествий в тех или иных местах) способствует изменению социального пространства.

Система безопасности дорожного движения имеет свою локализацию именно в пространстве городской среды. Это связано с тем, что именно в городе происходит постоянный рост интенсивности дорожного движения, увеличение количества автомобилей. Именно город локализует в себе проблему роста дорожно-транспортных происшествий, является центром притяжения туристических и миграционных потоков, аккумулирует в себе проблему взаимодействия пешеходов и водителей и культуры их общения.

Суммируя обозначенные исследовательские аспекты, считаем необходимым более подробно остановиться на проблеме городского пространства. Проведенный теоретико-методологический анализ работ позволяет выделить ряд направлений, в рамках которых проводился анализ города как социального пространства. К первому можно отнести исследования, касающиеся процесса урбанизации. Л. Вирт ввел в оборот социологической науки понятие «урбанизм». Он считал, что городской образ жизни приводит к ослаблению первичных связей, которые постепенно приобретают фрагментарный и поверхностный характер. Именно в городском пространстве как итог урбанизации возрастает анонимность общения, происходит снижение роли семьи и соседской общины, начинают господствовать вторичные отношения, которые формализованы. Все это происходит на фоне уменьшения роли традиций и ослабления социальной солидарности. Сам процесс урбанизации ученый характеризует исходя из размеров территории, плотности и гетерогенности городского населения. Согласно Л. Вирту, городское пространство определяет психологическое состояние жителей и влияет на социальную структуру населения [3].

Л. Вирт предпринял попытку соединить пространственные, социальные признаки с психологическими характеристиками типа личности человека, проживающего в городской местности. Ученый использует категорию «взаимодействие» и через нее выводит основные черты городского пространства. Во-первых, интенсивность взаимодействия между людьми зависит от масштаба города. Во-вторых, размер территории, плотность населения и гетерогенность состава населения являются основными характеристиками городского пространства. В-третьих, массовость выступает основой интенсивности взаимодействия людей. Под массовостью он понимал скопление большого количества людей на ограниченном пространстве. Именно сочетание массовости и ограниченности городов способствует приобретению ими таких качеств, как анонимность, равнодушие, склонность к девиантному поведению,

депрессивному состоянию, бесстрастность, высокий уровень самоубийств [3, с. 95].

Ученый Ж. Бодрийар считает, что в городе все устремления к социальности переходят в отрицательную форму, выражающуюся в безразличии. Именно в мегаполисе представлены все элементы социальности, собранные в идеальный комплекс, в котором сочетаются пространственная близость, легкость взаимодействия и обмена, доступность информации. Однако ускорение и интенсификация данных процессов порождают в человеке безразличие и приступы замешательства.

Для города характерна всеобщая коммуникация, перенасыщение информацией, что ведет к ослаблению защитных свойств человека. Ему все труднее становится различать плохое и хорошее, полезное и бесполезное, так как город становится недифференцированным миром. У человека возникает ответная реакция неприятия и отвращения. Так, Бодрийар пишет: «Вот почему я считаю, что ненависть, представляя собой чрезмерную форму выражения безразличия и неприятия этого недифференцированного мира, есть крайнее проявление жизненной реакции организма» [4, с. 115].

Безусловный вклад в развитие социологии города внесли представители Чикагской школы Р. Парк, Э. Берджесс. Ученые исследовали структуру городского пространства и ее влияние на социальную жизнь. Согласно их теории город разделен на «концентрические зоны», каждая из которых имеет свое содержание, а их расположение начинается от внутренней зоны – от делового центра, включающего офисы, банки, магазины и т.д., и до окраины, в которой проживают люди, совершающие регулярные поездки на работу в город. Зоны также различаются по типу жилья, стоимости земельных участков и престижности [5]. Р. Парк и Э. Берджесс основной акцент делали на исследовании зависимости различных социальных патологий в городской среде от «концентрических зон».

Работы Р. Маккензи во многом продолжили развитие идей Р. Парка и Э. Берджесса. Однако отличительной чертой его концепции было обоснование значимости не только социокультурных, но и технических факторов в структуре городского пространства. Все факторы развития Р. Маккензи разделил на четыре группы:

- 1) географические, к которым относятся климат, природные ресурсы, ландшафт;
- 2) экономические, включающие уровень развития экономики, организацию производства, профессиональную структуру населения;
- 3) культурные и технические, которые сублимируют в себе религию, нормы и традиции, мораль, технические и технологические достижения общества;
- 4) политические и административные, которые включают в себя законы, социальные институты, налоги, тарифы и пр. [5, с. 80].

В отечественной науке можно выделить таких исследователей, как А. С. Ахиезер, В. Л. Глазычев, М. М. Егоров, Т. В. Ильина, А. Ф. Иконников, Л. Б. Коган, С. В. Пирогов, О. Н. Яницкий и др., которые изучали городское пространство через призму его взаимосвязи с развитием общества и культуры.

Урбанизацию можно рассматривать в качестве объективного макрофактора формирования дорожного движения (поскольку именно в городах

оно начинает формироваться) и, соответственно, системы безопасности дорожного движения. Именно рост городов способствовал расширению территории городского пространства (что вызывало необходимость быстрого перемещения в нем) и увеличению его плотности, а технический прогресс, в свою очередь, предопределил интенсификацию транспортных потоков в городе.

Городской образ жизни изучали такие исследователи, как Л. Б. Коган, который в качестве его ведущих признаков рассматривает мобильность как готовность к смене социальной среды, повышение значимости профессионального общения, дифференциацию горожан по принципу интереса и общности вида деятельности, а также локализацию социальной активности [6, с. 56].

Очень часто ученые связывали социальное поведение горожан с архитектурно-пространственной средой города. Так, А. Лефевр рассматривал архитектуру как основной градообразующий компонент, а само пространство города считал социокультурным.

В работе, посвященной повседневности, А. Лефевр критикует стремительное изменение урбанистического ландшафта Франции, в ходе которого историческая городская среда разрушалась возведением все новых дорог, необходимых для все новых автомобилей. Циркуляция движения становится одной из основных функций общества, определяя «приоритет парковочных мест, улиц и дорог». Наблюдения А. Лефевра совпадают со взглядами Джейн Джекобе о том, что поменялись функции городской улицы: из места встреч горожан и повседневной активности она превратилась в место хранения и перемещения машин [7, с. 12]. Конструируя абстрактное, геометрическое городское пространство, технократы-управленцы, чьи интересы совпадают с интересами производителей автомобилей, способствуют окукливанию автовладельцев в своих машинах и распаду общественного измерения городской жизни в силу исчезновения парков, рынков и других общественных мест. А. Лефевр также считает, что владельцы частных машин имеют в своем распоряжении пространство, которое лично им стоит очень немного, но обществу в целом его поддержание обходится очень дорого. Такое положение дел приводит к увеличению числа машин и автовладельцев, что очень устраивает производителей автомашин и усиливает их возможности влиять на расширение дорожного пространства.

А. В. Иконников, С. В. Пирогов при изучении формирования городского пространства рассматривают материальную структуру города и его районов, а также средства транспорта, сигнальные системы и особенности технических систем, расположенных на улицах [8]. В частности, С. В. Пирогов выделяет следующие элементы в пространстве города:

- 1) архитектурно-эстетический план;
- 2) инженерно-коммуникационный план;
- 3) предметный дискурс, в который включены реклама, транспорт, средства связи и всевозможная символика [9, с. 42].

При исследовании проблем безопасности дорожного движения в пространстве городского социума актуальным является включение в анализ города таких аспектов, как архитектура, строительство, городская инфраструктура, транспорт. Пространство дорожного движения создается практиками (социального) взаимодействия, в которое вовлечены участники, оно создается и изменяется практиками взаимодействия.

Мы согласны с А. Лефевром, что автомобилизация привела и к разрушению городского пространства (разрушаются парки, скверы, строятся парковки и дороги). Кроме того, сегодня, в век интенсивной автомобилизации, как никогда ощущается «кровавый след» автомобиля. По данным последнего исследования ВОЗ, ежегодно в мире в дорожно-транспортных происшествиях гибнет 1,27 млн человек и около 50 млн получают травмы [10].

В наших современных городах отображается доминирующая форма транспорта нашего времени – автомобиль. Можно сказать, что определяющей характеристикой нынешних городов, построенных и реконструированных в конце XX в., является их ориентация на автомобиль. Сегодня проектирование городского пространства происходит с учетом транспортных условий (автотрасс, дорожных магистралей для общественного транспорта и т.д.) и безопасности дорожного движения в целом. Автомобильный транспорт способствовал сокращению плотности населения в центральной части городов и росту заселенности пригородов.

Анализируя роль и значение дорожного движения и в целом транспортных систем в городском пространстве, надо отметить, что необходимы новые методологические рамки, другими словами, нужна перефокусировка социального знания, чтобы успешно соединить исследование городского пространства, мобильности и транспорта.

Анализ влияния основных факторов на жизнедеятельность населения Республики Татарстан свидетельствует, что очень большое количество людей гибнет и получает травмы в результате дорожно-транспортных происшествий. Статистика свидетельствует, что виновниками ДТП становятся в равной степени все категории участников дорожного движения [11].

Объясняется это не только увеличением плотности транспортного потока и уровнем профессиональной подготовки водителей, но и рядом других факторов, среди которых важное место занимает низкий уровень транспортной культуры участников дорожного движения и недооценка транспортных систем в городском пространстве в целом. Работа по снижению дорожно-транспортной аварийности на дорогах Республики Татарстан ведется сегодня различными ведомствами в логике реализации государственной подпрограммы «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2014–2020 годы». В анализируемой нами программе было замечено, что более целесообразно финансирование мероприятий, связанных с профилактикой правонарушений всех участников дорожного движения и создание условий для сбалансированного развития транспортного комплекса, обеспечивающего экономику республики, повышение качества жизни граждан и привлечение инвестиций в транспортный комплекс.

Центр семьи и демографии Академии наук Республики Татарстан при участии автора провел опрос общественного мнения по проблемам безопасности движения с применением одного из основных социологических методов – метода опроса (анкетирование)¹. Цель нашего исследования – получение

¹ Социологическое исследование было посвящено изучению мнения городского населения РТ о системе безопасности дорожного движения, проводилось в октябре–ноябре 2015 г. Объем выборочной совокупности составил 1600 человек. Отбор респондентов от 18 лет осуществлялся с применением квотной выборки, основные

ние достоверной информации по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, изучение мнения граждан о степени безопасности дорожного движения в городе, о готовности участников дорожного движения к взаимодействию с компетентными органами с целью укрепления дисциплины на дороге, об оценке состоянии дорог и т.д. Проведение опроса позволяет решить следующие задачи:

- оценить удовлетворенность населения организацией дорожного движения;
- наметить меры, способствующие уменьшению ДТП, а также решению проблем организации и обеспечения безопасности дорожного движения;
- акцентировать внимание на пропаганде безопасного поведения на дороге;
- выработать задачи и конструктивные меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и сокращению аварийности и количества погибших в результате ДТП [12].

Обязательным условием безопасности дорожного движения и удовлетворенности граждан системой дорожного движения является соблюдение соответствующих правил всеми участниками движения. Согласно полученным данным, большинство опрошенных оценили степень безопасности дорожного движения в городе, в котором они проживают, ответом «удовлетворительно» (41,8 %). Треть считает ее хорошей (34,8 %), тогда как одна пятая часть считает безопасность дорожного движения неудовлетворительной (19,8 %).

Знать правила дорожного движения – одно, а соблюдать их – другое. Умение – способность человека использовать знания в реальной ситуации, оно связано с развитием соответствующих навыков безопасного поведения на улицах и дорогах. Две трети респондентов убеждены, что рост числа дорожно-транспортных происшествий на дорогах происходит вследствие нарушения правил безопасности со стороны водителей (74,1 %).

Несмотря на реконструкцию и огромные траты на ремонт автодорожного покрытия и строительство новых дорог и автодорожных развязок, оценка состояния дорог и качества покрытия набрала все еще наивысший процент опасности, по мнению респондентов (56 %). Наименьшим уровнем опасности для населения обладают проезд на общественном транспорте, ожидание транспорта пассажирами на остановках и переход по регулируемому перекрестку со светофором – 5, 7, 3 % соответственно. Исследование показало, что соблюдение правил дорожного движения, качество дорог и грамотное дорожное планирование представляют собой в понимании горожанами основу транспортной безопасности в целом.

По данным Госавтоинспекции, за прошедший год участились аварии из-за водителей – перевозчиков грузов и водителей автобусов. Следует отметить для примера самые крупные аварии с участием этой категории транспорта: всего за восемь месяцев 2017 г. произошло более 2000 аварий с участием автобусов и водителей, имеющих лицензию перевозчиков; это на 13,6 % больше, чем за прошлый год; общий показатель подобной аварийности составил более 3000 случаев, что на 8,2 % больше, чем год назад [11].

пропорции которой соответствуют социально демографическим показателям населения Республики Татарстан. В г. Казани и других городах Республики Татарстан было опрошено по 800 респондентов, ошибка выборки не превышает 5 %.

В нашем исследовании водителей-профессионалов мы изучали отношение водителей к дорожной обстановке в республике и проблемам обеспечения безопасности дорожного движения¹. В РТ транспорт – одна из базовых отраслей хозяйства, важнейшая составная часть производственной и социальной инфраструктуры. Транспортная отрасль и дорожное хозяйство имеют значительное влияние на качество жизни населения, инновационное развитие экономики, формирование среднего класса, ценовую и тарифную политику государства, размещение производительных сил. Однако грузопоток, который идет через Татарстан, растет быстрее, чем развивается транспортная инфраструктура, поэтому необходимо уделить внимание тем участкам дорог, которые не соответствуют задачам международных транспортных коридоров. Как не водителям-профессионалам, которые очень много времени проводят на дорогах Республики Татарстан в целом и г. Казани в частности, стоит довериться и учесть их мнение о состоянии дорожной сети и транспортной инфраструктуры в нашем регионе. Больше всего респондентов не устраивает в г. Казани плохое дорожное покрытие (42,1 %) и плохая уборка дорог в зимнее время (28,6 %), те же проблемы беспокоят водителей и в транспортной сети РТ (46,4 и 28,8 %) (рис. 1).

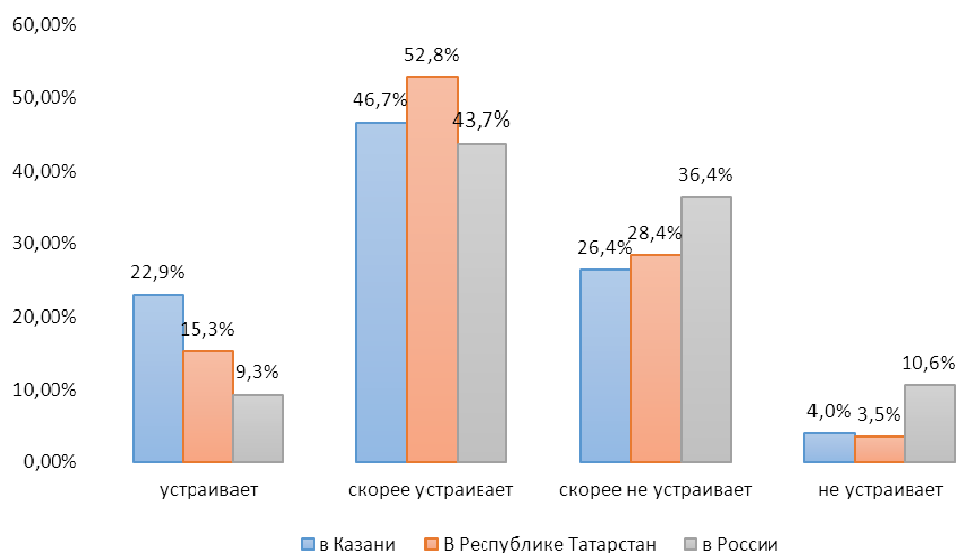


Рис. 1. Распределение ответов на вопрос: «Как вы оцениваете качество дорог в России, в Республике Татарстан, в г. Казани?»

¹ Исследование «Отношение водителей-профессионалов к безопасности дорожного движения». Анкета предназначена для заполнения водителями автотранспортных хозяйств г. Казани. В опросе участвуют водители городского общественного транспорта, водители пригородных и междугородних рейсов, водители грузового транспорта (желательно по городу), водители такси. В каждой категории не менее 100 респондентов. Всего 401 респондент. Все данные анализируются в сравнении с официальной статистикой водителей-профессионалов транспортных средств по РТ (г. Казань), которые трудятся в транспортных автохозяйствах и транспортных компаниях, за последние годы (2005–2015 гг.).

Для усиления безопасности дорожного движения в Республике Татарстан были предложены следующие меры: ужесточить наказание за нарушения правил дорожного движения (60,4 %) и улучшить качество дорожного полотна и обслуживания дорог (54,1 %). Существующая на сегодняшний день система чисто символических наказаний за нарушения ПДД оказывает весьма существенное влияние на состояние безопасности на дорогах, порождает чувство безнаказанности и вседозволенности у всех участников дорожного движения. Также водители-профессионалы указывают на растущую потребность изменения системы преподавания ПДД в школах и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в ДОУ и образовательных учреждениях (40,1 %). Актуальным является и вопрос о формировании транспортной культуры безопасного поведения у всех участников дорожного движения (пешеходов, пассажиров, водителей) (27,9 %). Участники опроса поддерживают создание соответствующих условий для водителей автотранспортных средств, строительство многополосных магистралей (22,8 %). Суровая статистика дорожно-транспортных происшествий констатирует, что недисциплинированные водители чаще всего становятся виновниками ДТП или создают аварийные ситуации. Респонденты высказывают свое мнение о необходимости активнее применять автоматические системы фото- и видеофиксации и другие технические устройства для обеспечения безопасности дорожного движения (14,7 %) и о необходимости ужесточить контроль за сдачей экзаменов для получения водительских прав в автошколах (15,7 %) (рис. 2).



Рис. 2. Распределение ответов на вопрос: «Какие меры необходимы, по Вашему мнению, для усиления безопасности дорожного движения?»

Из вышеизложенного следует, что проблема безопасности дорожного движения должна решаться не только на уровне самостоятельного национального проекта. Для решения этих проблем требуются не столько краткосрочные программы, сколько кардинальные изменения мировоззренческих

ориентиров. Решение огромного комплекса задач в области безопасности дорожного движения должно стать одним из главных государственных приоритетов обеспечения национальной безопасности России.

Таким образом, следует отметить, что система безопасности дорожного движения локализована в социальном пространстве города. Город является сосредоточием пространственной мобильности, как физической, так и социальной, благодаря транспортным системам. Отличительными чертами данного пространства являются интенсификация скоростных потоков, ускорение темпов автомобилизации дорог, интенсивность социального взаимодействия основных участников дорожного движения.

Библиографический список

1. **Зиммель, Г.** Социология пространства / Г. Зиммель // Избранное : в 2 т. Т. 2. Созерцание жизни / Г. Зиммель. – М. : Юрист, 1996. – 607 с.
2. **Бергер, П.** Социальное конструирование реальности: трактат по социологии знания / П. Бергер, Т. Лукман ; пер. с англ. Е. Руткевич. – М. : Медиум, 1995. – 245 с.
3. **Вирт, Л.** Избранные работы по социологии / Л. Вирт ; пер. с англ. В. Г. Николаева. – М., 2005. – С. 93–118.
4. **Бодрийар, Ж.** Город и ненависть / Ж. Бодрийар ; пер. с франц. Б. Нарумова // Логос. – 1997. – № 9. – С. 107–116.
5. **Маккензи, Р. Д.** Понятие господства и организация мира / Р. Д. Маккензи, В. Г. Николаев // Личность. Культура. Общество. – 2001. – Т. 3, вып. 3 (9). – С. 79–95.
6. **Коган, Л. Б.** Быть горожанами / Л. Б. Коган. – М. : Мысль, 1990. – 159 с.
7. **Лефевр, А.** Социальное пространство / А. Лефевр // Неприкосновенный запас. Дебаты о политике и культуре. – 2010. – № 2 (70). – С. 3–14.
8. **Иконников, А. В.** Формирование городской среды / А. В. Иконников. – М., 1973. – 132 с.
9. **Пирогов, С. В.** Социология города / С. В. Пирогов. – М. : Новый учебник, 2004. – 208 с.
10. О состоянии безопасности дорожного движения в мире : доклад Всемирной организации здравоохранения // Транспорт : сайт. – URL: <http://transspot.ru/2016/05/23/европейская-велосипедная-федерация-отношение-к-велосипедным-шлемам/> (дата обращения: 25.11.2016).
11. ГИБДД : сайт. – URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 04.08.2017).
12. **Абдульязнов, А. Р.** Модернизация системы безопасности дорожного движения как фактор демографической стабильности населения. Информационно-аналитический ракурс / А. Р. Абдульязнов. – Казань : Изд-во Академии наук РТ, 2016. – 136 с.

References

1. Zimmel' G. *Izbrannoe: v 2 t. T. 2. Sozertsanie zhizni* [Selected works: in 2 volumes. Vol. 2. Life contemplation]. Moscow: Yurist", 1996, 607 p.
2. Berger P., Lukman T. *Sotsial'noe konstruirovaniye real'nosti: traktat po sotsiologii znaniya* [Social construction of reality: a treatise on sociology of knowledge]. Transl. from English by E. Rutkevich. Moscow: Medium, 1995, 245 p.
3. Virt L. *Izbrannyye raboty po sotsiologii* [Selected work on sociology]. Transl. from English by V. G. Nikolaev. Moscow, 2005, pp. 93–118.
4. Bodriyar Zh. *Gorod i nenavist'* [City and hatred]. Transl. from French by B. Narumov. Logos. 1997, no. 9, pp. 107–116.

5. Makkenzi R. D., Nikolaev V. G. *Lichnost'. Kul'tura. Obshchestvo* [Personality. culture. Society]. 2001, vol. 3, iss. 3 (9), pp. 79–95.
6. Kogan L. B. *Byt' gorozhanami* [Everyday life of city residents]. Moscow: Mysl', 1990, 159 p.
7. Lefevr A. *Neprikosnovennyu zapas. Debaty o politike i kul'ture* [Emergency reserve. Debates on politics and culture]. 2010, no. 2 (70), pp. 3–14.
8. Ikonnikov A. V. *Formirovanie gorodskoy sredy* [Formation of city environment]. Moscow, 1973, 132 p.
9. Pirogov S. V. *Sotsiologiya goroda* [Sociology of the city]. Moscow: Novyy uchebnik, 2004, 208 p.
10. *Transport: sayt* [Transport: site]. Available at: <http://transspot.ru/2016/05/23/evropejskaya-velosipednaya-federaciya-otnoshenie-k-velosipednym-shlemam/> (accessed November 25, 2016).
11. *GIBDD: sayt* [Department of Motor Vehicles and Traffic Control: site]. Available at: <http://www.gibdd.ru/> (accessed August 04, 2017).
12. Abdul'zyanov A. R. *Modernizatsiya sistemy bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya kak faktor demograficheskoy stabil'nosti naseleniya. Informatsionno-analiticheskiy rakurs* [Modernization of traffic control as a factor of demographic stability of population. Information analytical perspective]. Kazan: Izd-vo Akademii nauk RT, 2016, 136 p.

Абдульязнов Артур Рашидович
кандидат социологических наук,
ведущий научный сотрудник,
Центр семьи и демографии Академии
наук Республики Татарстан (Россия,
г. Казань, ул. Лево-Булачная, 36а)

E-mail: Gailj_07@bk.ru

Abdul'zyanov Artur Rashidovich
Candidate of sociological sciences, leading
researcher, the Center of Family and
Demography of the Academy of Sciences
of the Republic of Tatarstan
(36a Levo-Bulachnaya street, Kazan, Russia)

УДК 316.332

Абдульязнов, А. Р.

Взаимодействие участников дорожного движения в рамках социального пространства города (теоретико-методологический анализ) / А. Р. Абдульязнов // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2017. – № 4 (44). – С. 115–126. DOI: 10.21685/2072-3016-2017-4-13