

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт педагогики, психологии и социологии
Кафедра социологии

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Д.О. Труфанов
«__» _____ 2016 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

39.03.01 Социология

Социологический анализ отношения студентов СФУ к правилам дорожного
движения

Научный руководитель _____

А.С. Новиков

Выпускник _____

Ю.А. Каланеп

Красноярск 2016

Содержание

Введение	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	7
1.1 Правила дорожного движения как социальные нормы	7
1.2 Роль социальных институтов в регулировании ПДД	15
ГЛАВА 2. СОЦИОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ «ОТНОШЕНИЯ СТУДЕНТОВ СФУ К ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»	29
2.1 Методическое обоснование исследования	29
2.2 Ход исследования. Полученные результаты, их интерпретация	39
Заключение	58
Литература	62
Приложение	69

ВВЕДЕНИЕ

Социальные нормы общества выражаются через правила, существующие в этом обществе. Так же следует отметить, что они присутствуют в жизни каждого человека. Социальные нормы – это то, что касается человека каждый день. Не соблюдение социальных норм – есть проблема общества, которую стоит изучать и устранять.

Всемирная организация здравоохранения составила список 10 ведущих причин смерти в мире за период с 2000 по 2012 год, в этот список попала такая причина как ДТП. Дорожно-транспортные происшествия – одна из проблем смертности, которые зачастую происходят из-за того, что не соблюдаются правила дорожного движения. Для того чтобы снизить количество ДТП, необходимо, чтобы люди стали соблюдать правила дорожного движения.

Знания правил дорожного движения и безопасного поведения на дорогах города в наше время необходимо каждому. Сегодня мы можем говорить о том, что обеспечение безопасности движения на дороге становится все более важной государственной задачей. Дорожно-транспортные происшествия зачастую заканчивается гибелью людей. А так как жизнь для человека бесценна, ее нельзя купить в магазине, следовательно, ее стоит беречь, то соблюдение ПДД должно быть важно людям.

Мы понимаем ПДД как вид норм, далее рассмотрим реализацию социальных норм в сфере правил дорожного движения.

Любой человек является участником дорожного движения в качестве пешехода, пассажира или водителя транспортного средства. И для каждого участника предусмотрен перечень правил дорожного движения, которые они обязаны соблюдать.

В детском саду и в начальной школе детям рассказывают основные дорожные правила для пешеходов, но этой информации не достаточно

человеку. Дорога – опасный участок, на котором необходимо быть максимально внимательным, а так же знать и соблюдать все правила дорожного движения, а не основные правила. Получается, что каждый человек должен иметь представление о правилах дорожного движения, а так же знать элементарные правила дорожного движения. В работе мы сделаем больше упор не на знания правил дорожного движения, а на причины их несоблюдения.

Статистика аварийности по итогам 2015 года показывает, что на дорогах Красноярского края произошло 4473 аварий, число пострадавших в ДТП 5653, а количество погибших 567 человек. В большинстве случаев аварии происходят из-за несоблюдения участниками правил дорожного движения.

Можно выделить две **проблемы**, связанные с нарушениями ПДД. Первая — это сочетание высокой осведомленности с частотой нарушений данных норм. То есть люди знают, но нарушают правила. Вторая, приемлемость для социума нарушение социальных норм. В отдельных случаях нарушение норм не только не санкционируется сообществом, но даже поощряется.

Цель работы - изучить отношение студентов СФУ к правилам дорожного движения.

Объектом исследования являются студенты СФУ.

Предмет исследования – отношение студентов СФУ к ПДД.

Для достижения цели были поставлены **задачи**:

1. Исследовать ПДД, как социальные нормы.
2. Определить роль социальных институтов в регуляции ПДД.
3. Сопоставить частоту нарушений ПДД пешеходами не имеющих водительское удостоверение и пешехода с водительской подготовкой в представлении (в сознании) студентов СФУ.

4. Изучить причины несоблюдения правила дорожного движения студентами СФУ.

Гипотеза исследования: главной причиной несоблюдения ПДД студентами СФУ является экономия времени.

Операционализация понятий:

Отношение - это характерная направленность действий людей, в частности готовность людей соблюдать или не соблюдать правила, не смотря на их знание.

Правила дорожного движения (ПДД) - это свод правил, регулирующих обязанности участников дорожного движения (водителей транспортных средств, пассажиров, пешеходов и т. д.) [31].

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или пострадали люди или повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинён иной материальный ущерб [31].

Пешеход - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства [31].

Теоретические и методологические основы работы. В качестве метода сбора данных был выбран социологический опрос методом анкетирования, это объясняется тем, что данный метод позволит собрать достаточно большой объем эмпирических данных, а также получить необходимую для исследования формализованную информацию.

Методами исследования являются анализ документов, интервью, опрос, методом анкетирования, интерпретация, описание.

Структура работы. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, в каждой, из которой два параграфа, заключения, списка литературы и приложения.

Во введении сформулированы цель, проблемы, задачи, гипотеза основания, обозначены объект и предмет исследования.

Первая глава работы теоретическая. В первом ее параграфе рассмотрены правила дорожного движения как социальные нормы. Во втором определена роль социальных институтов в регуляции ПДД и подведены выводы по главе.

Во второй главе представлено методическое обоснование исследования, ход исследования, представление полученных результатов и их интерпретация, а так же выводы по главе.

В заключении подведены итоги всей работы, а также даны рекомендации исходя из результатов исследования.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1 Правила дорожного движения как социальные нормы

Правила дорожного движения (сокращенно: ПДД) — это свод правил, регулирующих обязанности участников дорожного движения (водителей транспортных средств, пассажиров, пешеходов и т. д.), а также технические требования, предъявляемые к транспортным средствам для обеспечения безопасности дорожного движения [1].

Было время, когда люди передвигались самостоятельно без помощи транспортных средств и уже после появились на улицах и дорогах всадники на лошадях, колесницы и конные повозки. Это и являлось первыми транспортными средствами. Так как правил дорожного движения не существовало, транспортные средства передвигались, как хотели, что нередко приводило к столкновениям друг с другом. Люди решили упорядочить движение по улицам и дорогам, то есть изобрести правила, которые сделали бы движение по дорогам удобным и безопасным.

Первые правила дорожного движения появились, при Юлии Цезаре, более 2000 лет назад. Они помогали регулировать движение по улицам городов. Некоторые из этих правил дошли до наших дней. Например, уже в те давние времена было разрешено только одностороннее движение на многих улицах или пешеходам следовало передвигаться по обочинам. В те времена в России дорожное движение регулировалось царскими указами.

В конце XVIII века появились первые «самодвижущиеся повозки» — автомобили. Ездили они очень медленно и вызывали у многих критику и насмешки. К автомобилям имелось требование по извещению народа о приближении экипажа, то есть впереди автомобиля должен был бежать мальчик, и громкими криками сообщать о приближении экипажа. Сам экипаж двигался со скоростью в 12 верст в час.

Автомобилей становилось всё больше и больше. И 14 августа 1893 году во Франции появились первые правила для автомобилистов. Сначала в разных странах были разные правила. Но это было очень неудобно. Поэтому в 1909 году на Международной конференции в Париже была принята Конвенция по автомобильному движению, которая установила единые правила для всех стран. Эта Конвенция ввела первые дорожные знаки, установила обязанности водителей и пешеходов.

Прототипами современных дорожных знаков можно считать таблички, на которых указывалось направление движения к населённому пункту и расстояние до него. В 20-х годах на улицах Москвы появились первые установки для регулирования дорожного движения, которые так же помогали пешеходам передвигаться по дорогам. И в 1953 году появилась первая дорожная разметка для обозначения пешеходного перехода, известная нам сейчас как «Зебра».

Необходимо отметить, что 8 ноября 1968 года, на конференции ООН по дорожному движению в Вене была принята и подписана «Конвенция о дорожном движении» представителями 68 стран мира, в том числе СССР. Она с небольшими изменениями и дополнениями действует до сих пор.

На протяжении последующих лет правила дорожного движения менялись и дополнялись. Становится понятно, что если бы не существовало правил дорожного движения, на дорогах царил бы полный хаос, а передвигаться по дорогам было бы крайне затруднительно, и более того — небезопасно для жизни людей.

Человек является по своей сути биосоциальным существом. Обретение социальных качеств человеком происходит в процессе социализации, то есть осваивает культурные ценности, которые имеются в конкретном обществе.

Правила дорожного движения - это социальные правила, нормы, которые сами люди создали и приобретают в процессе социализации.

Следует рассмотреть ПДД со стороны причин несоблюдения самими же людьми.

Бобнева М.И. пишет в своей книге «Социальные нормы и регуляция поведения», что социальные нормы – есть важнейшие средства социальной регуляции поведения [2, С.3].

Социальные нормы определяют, что должен делать человек, как он должен это делать, и каким он должен быть. Общество с помощью социальных норм вырабатывает нормы и требования, которым должно удовлетворять их поведение, контролирует, регулирует, оценивает и направляет это поведение.

Выделяют следующие нормы: политические, религиозные, культурные, этнические, правовые, нравственные, моральные. Нормы формируются на основе идеологии или системе идеологических норм, принятых обществом или группой. Правила дорожного движения есть правовые нормы.

Правовые нормы регулируют наиболее значимые для общества сферы социальных и личных отношений. Они вырабатываются, формируются, утверждаются специальными государственными органами, устанавливаются государственным путем, поддерживаются государством. За их соблюдением следят специальные институты, их санкционирование и подкрепление обеспечиваются государственной властью [2, С.26].

Дорожные правила - это правовые нормы, которые утверждены постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации. Но так же существуют неформальные нормы среди участников дорожного движения, которым не учат, они познаются в процессе деятельности и с помощью взаимодействия участников дорожного движения.

Для того, чтобы социальные нормы оказывали реальное влияние на поведение человека, ему необходимо: знать нормы, желать следовать им, выполнять предписанные ими действия.

Соблюдение членами общества социальных норм необходимо для сохранения стабильности в обществе и безопасности. В этом отношении социальные нормы важны, и правила дорожного движения соответственно. Если пешеходы не будут соблюдать основные правила, например, будут переходить дорогу в неположенном месте или на красный сигнал светофора, то это может привести к аварийным ситуациям с непредсказуемыми последствиями.

Функции социальных норм сводятся к утверждению и поддержанию верований и обычаев, а не их объяснению. По мнению К. Леви-Стросса, необходимо изучать каждое общество, обладающее дуальной организацией, с целью выявить во множестве правил и обычаев общую схему, лежащую в основе всех местных и временных различий [3]. По мнению Т. Парсонса, социальным нормам приписываются два типа функций: во-первых, обеспечение членов общества эталонами, моделями, стандартами поведения; во-вторых, функция стабилизации отношений и интеграции индивидов в социум [4]. По мнению же Э. Дюркгейма, функциональная важность нормативного порядка состоит в том, что интегрирующей основой общества является социальная солидарность, возникающая в результате общественного разделения труда и проявляющаяся в общих верованиях, чувствах, ценностях и нормах [5].

Правила дорожного движения, как социальные нормы, подразумевают в себе любое из предложенных авторами понимание функции социальных норм.

Говорухина М.Ю. в своей статье «социальное конструирование реальности: правила и нормы» пишет, что внешняя необходимость – совокупность внешних по отношению к индивиду факторов, - ограниченная радиусом действия самого индивида, его восприятия мира, в процессе социализации постоянно расширяется и изменяется. Реакция индивида на внешнюю необходимость выражена в его действиях. И внешняя необходимость, и действия с нею связанные, направлены на мир

достижимости индивида и затрагивают его повседневную жизнь. Происходящее изо дня в день, обыкновенные события есть, в общепринятом понимании, повседневность. Повседневность упорядочена и регулируема – в большинстве случаев индивид поступает так, как подсказывает ему накопленный опыт (схема всего пережитого) или так, как в подобной ситуации действуют другие, иными словами, следуя схемам регулярных и коллективных действий, которые координируют повседневную жизнь. Схемы регулярных и коллективных действий, результат которых ожидаемо известен, и являются правилами [6] .

Но в таком случае для пешехода, который нарушает правила дорожного движения не существуют правила, либо его действия и есть правила, либо они стали нормой.

Несоблюдение норм является не «продуктом» действия одного лишь преступника, а социальным фактом и производным от действий множества людей [7, С.20].

Со знаниями правил дорожного движения человек не рождается, он их приобретает по мере своего развития, накопления опыта и главное через получение этих знаний в образовании.

Образование – особая сфера, в которой создаются интеллектуальные силы, способные в будущем стать источником прогресса. Образование является социальной необходимостью и ценностью человека и общества. Система образования реализует как первичную, так и вторичную социализацию личности.

Первичная социализация ребенка начинается, как нам всем известно, в семье, позже – продолжается в детском саду, который влияет на социализацию ребенка, и затем, социализации личности реализуется в школе. Школа и система образования осуществляют как первичную, так и вторичную социализацию и взаимодействуют с личностью на микро- и макроуровне одновременно. По сравнению с семьей школа обладает более жесткими социальными нормами, нарушение которых сопровождается

обязательными формальными санкциями. В мире нет еще более успешных институтов социализации молодого поколения, имеющих достойную альтернативу современной школе как институту социализации.

Р.Г. Габдрахманова [8] отмечает, что социализация – это процесс и результат социального развития школьника, процесс взаимодействия его с социальной средой, в ходе которого происходит усвоение им социальных ролей, ценностей, норм, правил и образцов поведения. Сущность процесса социализации заключается в том, что человек постепенно усваивает социальный опыт, а так же личный опыт и использует их для адаптации к социуму.

Р.Г. Габдрахманова [9] отмечает, что разнообразная коллективная социально значимая трудовая деятельность обеспечивает формирование качеств, присущих социализированной личности, таких, как самостоятельность, дисциплинированность, ответственность, способность к преобразованию, творческая активность, потребность трудиться, любовь к труду и человеку труда, созидательность, инициативность, экономико-экологическая образованность и т.д. В процессе трудовой деятельности у человека формируется сознательная дисциплина.

Дисциплинированность является одним из важных требований и к водителю автотранспортного средства, и к любому участнику дорожного движения. Сегодня на дорогах страны умирают мужчины, женщины, дети, старики. А причиной их смерти являются дорожно-транспортные происшествия. Американские ученые из Мичиганского университета подсчитали, что ежегодно в мире в среднем гибнут в ДТП 18 человек на каждые 100 тыс. населения. Смертность на российских дорогах в 3–4 раза выше, чем в ведущих государствах Европы и Азии. В 2013 году в России произошло 204 068 ДТП с пострадавшими и погибшими. Это на 0,2% больше, чем за аналогичный период 2012 года. В 2013 году в России в ДТП погибло более 27 тыс. человек, или почти 19 человек на 100 тыс. населения. Это среднемировой показатель [10, С.69]. Человек должен помнить, что от

дисциплины на дороге зависит личная безопасность и безопасность окружающих его людей.

В большинстве случаев провоцируют аварии участники дорожного движения, которые нарушают правила. Водитель, сидя за рулем транспортного средства, пересекает сплошную линию, превышает скорость движения на несколько десятков километров в час, чем указано на предписывающем дорожном знаке, стартует на несколько секунд раньше, чем загорится зеленый свет светофора на перекрестке. Все эти нарушения чаще происходят тогда, когда нет наблюдателя (инспектора, камеры) и с надеждой на благополучный исход. А ведь этот водитель – воспитанник общеобразовательной школы. Возможно, он и в школе нарушал правила, только тогда правила для учащихся. И за их нарушение были менее наказуемы санкции, а последствия тем более.

Но наравне с водителями виновниками становятся и другие участники дорожного движения. Например, пешеходы услышав из средств массовой информации о том, что пешеход всегда прав, позабыли о всех правилах дорожного движения, о внимательности и т.п. В известной пословице: «Когда оба сердятся, виноваты оба», есть смысл, касающийся и нашей темы. А смысл в том, что нельзя обвинять только водителей в случае ДТП автомобиля и пешехода, в таких ситуациях виноваты оба.

Проблемы воспитания сознательной дисциплины школьников получили широкое освещение в педагогической теории прошлого века. А.С. Макаренко категорически отвергал воспитание дисциплины только при помощи рассуждений и убеждений, что может привести, по его мнению, лишь к бесконечному спору [10, С.69].

Габдрахманова Р. Г. В своей работе пишет, что учащиеся начальных классов на вопрос о соблюдении правил дорожного движения дружно отвечают, что никто никогда не нарушает их. А уже в восьмом классе картина меняется. Они провели опрос в одной из городских школ. Возможно, многие школьники отнеслись к опросу с юмором, т.к. они не

были учителями школы, в которой они учатся, не были сотрудниками ГИБДД. Но результаты опроса, в котором приняли участие 54 восьмиклассника, показали следующее [10, С.70].

Всего лишь 5,6% из 54 восьмиклассников никогда не нарушали ПДД. Никогда ПДД не нарушали 3 человека, школьные правила – 6 человек. 1 раз ПДД нарушали 12 человек, школьные правила – 10 человек. От 2 до 10 раз нарушали ПДД 15 человек, школьные правила – 6 человек. Более 10 раз ПДД нарушали 6 человек, школьные правила – 5 человек. Стараются нарушать ПДД 2 человека, школьные правила – 3 человека. Воздержались от ответа по ПДД 16 человек, по школьным правилам – 20 человек. Школьники с чуть большим уважением относятся к Правилам для учащихся. Повысив число учащихся, строго выполняющих правила для учащихся, можно надеяться на выполнение ими правил дорожного движения [10, С.70].

В 2014 году Председателем Правительства Российской Федерации Дмитрием Медведевым скорректирована и утверждена новая редакции государственной программы «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» [11]. В рамках входящей в неё федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» ответственным исполнителям (преимущественно – МВД России) поставлена задача до 2020 года снизить смертность от ДТП на 8 тыс. человек (28 %) по сравнению с 2012 годом [12].

Для этого программой предусматривается необходимость повышения культуры вождения, ужесточение требований к подготовке водителей в автошколах, развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в ДТП. Одновременно методами и задачами этой программы являются пропаганда негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения и формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах.

Работа с детьми по изучению ПДД проводилась всегда, но статистика и исследования показывают, что упор нужно делать на взрослых пешеходов, которые составляют основу правонарушителей.

В целом можно сказать, что правила дорожного движения как правовые социальные нормы присущи человеку. Они существуют в обществе и достаточно усовершенствованны для безопасной жизни общества, над этим трудятся множество людей ежедневно. Но уже сами граждане делают выбор соблюдать их или нет, зависит этот выбор от образованности человека, дисциплинированности и от опыта. Необходимо влиять на сознание и действия людей, чтоб нарушений было меньше и тем самым ДТП.

1.2 Роль социальных институтов в регулировании ПДД

В мире существуют разные социальные институты, среди них есть те, которые отвечают за безопасность на дорогах.

Изначально, как мы уже писали выше, правила придумали сами люди, которых волновала проблема безопасного передвижения по дорогам, в дальнейшем эта роль перешла к государству, и на данный момент она распределена между разными социальными институтами, например, государством, ГАИ, ГИБДД, и других.

Изменения, происходящие в общественной жизни, дали понять, что жизнь, здоровье и благополучие человека являются главной целью деятельности государства. А так же залогом экономического, политического и культурного развития страны. В связи с этим важность приобретают требования законов Российской Федерации «О безопасности», «О безопасности дорожного движения» и других нормативных актов, предусматривающих безопасное поведение на дорогах участников дорожного движения.

В настоящее время обеспечение безопасного дорожного движения является одним из важных и приоритетных направлений в мировой социальной политике. Объясняется тем, что дорожное движение становится все опаснее для человека и общества.

С этим соглашаются Н. С. Ахметова А. В. Турлаев, которые пишут в своей работе «Обеспечение безопасности общества – базовая функция современного государства», что в современных условиях все большее значение приобретает безопасность общества, государства, гражданина, поскольку именно эти социальные ценности можно рассматривать в качестве основных для современного общества и государства. Именно защита и обеспечение этих ценностей является сутью национальной безопасности и основной функцией современного государственного аппарата [13].

Каждое исторически конкретное общество требует определенной меры социального регулирования и контроля, которое усложняется и совершенствуется по мере развития социальной жизни общества. Упорядочение поведения людей с целью достижения общественного благополучия и стабильности выразилось в форме нормативного социального регулирования и контроля. Они используют общие правила, модели, образцы, нормы поведения. Как отмечает С. С. Алексеев, при помощи общих правил оказывается возможным достигнуть единого, непрерывно действующего порядка в общественных отношениях [14]. Качественно отличающейся системой социального регулирования и контроля является система правовых норм, распространяющих свое действие на наиболее значимые стороны общественной жизни. ПДД являются более чем значимой по своей сути стороной общественной жизни.

По данным официальной статистики Госавтоинспекции [15], в 2014 г. в России произошло около 199,75 тыс. ДТП, в которых погибло почти 27 тыс. чел. и получило ранения 251,8 тыс. чел. Таблица 1.

Таблица 1 - Общее количество дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации за период с 2010-2014 гг.

Год	ДТП	Погибло	Ранено
2010	199 431	26 567	250 635
2011	199 868	27 953	251 849
2012	203 597	27 991	258 617
2013	204 068	27 025	258 437
2014	199 720	26 963	251 785

В основном такие происшествия, возникают по причине нарушения правил дорожного движения (ПДД) [16] водителями транспортных средств. От общего числа ДТП на них приходится 85 % (в том числе находившимися в состоянии опьянения), из них: 25 % ДТП происходит из-за несоблюдения скоростного режима водителями на дорогах; 15 % ДТП происходит из-за нарушений правил проезда перекрёстка; 10 % ДТП занимает выезд на встречную полосу движения; из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в состоянии опьянения – 5,94 %; из-за нарушения ПДД пешеходами – 20,15 %; из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог – 20,99 %; из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств – 0,57 %.

Для Госавтоинспекции работа по предупреждению аварийности с участием пешеходов является одним из приоритетных направлений деятельности, ведь каждое третье дорожно-транспортное происшествие, в котором пострадали или погибли люди, происходит с участием пешеходов.

Пешеходы – одна из самых уязвимых категорий участников дорожного движения. По сравнению с водителями, они физически не защищены, и дорожно-транспортные происшествия с их участием зачастую становятся трагедией – как правило, пешеход получает тяжелые травмы, в том числе несовместимые с жизнью. Нередко из-за незнания Правил дорожного движения или пренебрежения ими виновником ДТП становится сам пешеход.

Хотелось бы обратить внимание на то, что появление правил дорожного движения очень похоже на происхождение государства.

Одна из теорий о происхождении государства – теория общественного договора – тесно связана с идеей общественного согласия. Античные и средневековые мыслители при попытках решения вопроса о сущности и происхождении государства приходили к выводу, что государство возникло в результате добровольного соглашения людей, выраженного явно или молчаливо. До заключения общественного договора, по их мнению, существовало «естественное» состояние, в котором люди жили как изолированные друг от друга индивидуумы. В этом состоянии свобода индивидуумов ничем не была ограничена, но вместе с тем люди не были ограждены от насилия при столкновении сильных со слабыми [17]. И только государство способно было обеспечить защиту прав граждан различными способами. Самым цивилизованным был и остается путь создания правовых норм, регулирующих отношения между людьми и основанных на общепринятых нормах морали. Право является отражением действительности, и его конечная цель – изменение действительности, достижение желанной действительности. Путь к этому лежит через формулирование и осуществление определённых требований должного поведения. Между существующей и будущей (необходимой, желанной, ценной) действительностью стоят правовые нормы [18].

Наибольшее развитие понятие общественного договора получило в школе естественного права в XVII–XVIII вв., то есть в тот период, когда приоритет норм права в регулировании человеческих отношений уже был признан в цивилизованном мире. Одно из условий общественного согласия – лояльное отношение и соблюдение различных социальных норм, в том числе и норм права. Сторонниками теории естественного права и общественного договора были декабристы, в основе идей которых лежала мысль о равенстве и свободе людей, дарованных им самой природой. Однако свобода может быть цивилизованно ограничена ради

общественного блага. К объединению людей в общество, по Пестелю, побудило «удовлетворение общим нуждам», когда каждый «должен уступить часть своего мнения и собственных мыслей, дабы составить только одно мнение, по которому могли бы средства для сего действия избраны» [19].

Эта же идея отразилась в идеалистической теории естественного права Канта, который утверждал, что закон – это обязанность поступать внешне так, чтобы свободное проявление твоей воли было совместимо со свободой каждого, сообразно с всеобщим законом. Человек должен ограничивать свою свободу этими рамками потому, что норма права накладывает на него такое обязательство, а не потому, что это внутренний мотивационный принцип человеческих действий [20].

Так и правила дорожного движения созданы для того чтоб организовать, закрепить в рамки действия людей на дорогах. Мир усовершенствовался и изменился до неузнаваемости с периода появления государства и с появления правил на дорогах тоже, поэтому совершенствуются и правила для того чтоб создать максимальную безопасность обществу в рамках дорожного движения.

В ст.2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» дается следующее определение: дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Социально-философский аспект исследования права актуален в современном обществе по сей день. Исследуя познавательный характер права, Н. Неновски отмечает, что для того, чтобы познавательное содержание могло проявиться социологически, перерасти в познавательную функцию, необходимо знание самого права со стороны тех, кто его соблюдает, исполняет, использует и применяет. Познавая право, правовые субъекты, по сути дела, познают специфическое субъективное отражение объективного мира, осуществленное официальным правосознанием (или

правотворческим сознанием), осваивают его познавательное содержание [21]. Сказанное особенно важно для профессионалов в области права. Именно юристы с большим опытом, философским мышлением и гуманистическим складом ума и психики должны участвовать в создании правовых норм, непосредственно влияющих на формирование согласия в обществе. Значимы будут и исследования социологов, которые основываются на общественном мнении. А так же и важно для каждого человека в обществе, для того чтоб знать и применять правила в жизни, что предоставит им возможность обезопасить свою жизнь.

Научные социально-философские взгляды на общественное согласие являются основополагающими в формировании мировоззрения правоведов, поскольку они соединяют в себе глубину науки, исторический опыт, потребности социума и каждой отдельной личности. Социальная философия исследует смысл права и его норм, его ценность и значимость, роль в жизни человека, общества, государства, в судьбе народов и всего человечества [22, С.150].

Теоретическое осмысление социально-философских, политических, правовых аспектов общественного согласия в их совокупности и взаимосвязи имеет в современных условиях принципиальное значение для разработки мер государственного управления и регулирования, для создания программ действия общественно-политических движений, для формирования идеологии, нравственного совершенствования личности, что в комплексе должно привести к стабилизации российского общества. И философии, как основе человеческого миропонимания, принадлежит в этом главенствующая роль [22, С.151].

Социальная ответственность как универсальная [23, С.25], всеобщая форма связи и взаимозависимости личности и общества возникает со становлением социума и есть необходимое условие его существования как обособленной целостной части материальной действительности. В ранний период процесс объединения людей носил еще далеко не осознанный

характер. Только с развитием сознания и достижением способности выделять себя из природы, а позже и общества, осознанием своего «Я», т.е. со становлением личности как таковой, индивиды начали сознательно подчинять свои интересы и деятельность требованиям социального целого [24, С.97]. Так на дорогах города человек должен всецело сознательно совершать действия, отдавать отчет своему поведению в каждой ситуации.

Современная эпоха впитала в себя все формы ответственных связей, которые в своей совокупности приводят к расширению и углублению интегративных процессов, создающих целостный и взаимосвязанный мир, в котором национально-классовые приоритеты начинают уступать место общечеловеческим ценностям. Проблема выживания человечества требует создания системы общечеловеческой ответственности за судьбу цивилизации, то есть за все то, что окружает человека.

Циноев Т.Л. рассказывает, что только с нахождением всеобщих признаков социальных явлений становится возможным познание сущностной основы общественных связей и общественных отношений. Понимая социальную ответственность как сущность общественных связей, следует определить общественные отношения как опосредованные связи ответственности социальной системы. Общественные отношения проявляются непрерывным социальным пространством свободы – необходимости, узловыми мерами которого выступают ответственные связи. Общественные связи и отношения является диалектическим единством дискретного и непрерывного, что отражается в диалектическом единстве социальных принципов, законов и норм, которые имеют различный уровень всеобщности – от всеобщего (принципа социальной ответственности) к особому (подсистемные принципы и законы) и единичному (социальные нормы) [24, С.98].

Система социальных норм общества, будучи конкретным проявлением и реализацией системы социальной ответственности, в своих требованиях должна исходить из задач социальной практики в каждый

период развития социального организма, вследствие чего она требует постоянного согласования с этими задачами. Диалектика общественного развития вызывает необходимость регулярной перестройки системы норм как с целью стабилизации, укрепления социальной системы, так и с целью ее прогрессивного развития. Если первая достигается главным образом за счет использования долгосрочных и жестко фиксированных норм, то вторая – за счет краткосрочных и более «Мягких», предоставляющих больший простор свободе поведения и деятельности каждой личности и общества в целом. В этом заключается главное внутреннее противоречие системы социальных норм, которое должно решаться субъектом управления на основе ответственного подхода. Кроме того, в процессе функционирования социальной системы время от времени наблюдается несогласованность между требованиями подсистемы ответственности экологической и экономической, правовой и моральной, социальной и т.д., что приводит к росту конфликтных ситуаций, которые тормозят развитие общества [24, С.99].

Закон роста социальной ответственности диалектически взаимосвязан с общесоциологическим законом возвышения потребностей. С одной стороны, закон возрастания социальной ответственности способен развернуть свое социально-преобразующее содержание только через вторую форму – перехода ответственности в потребность человека, с другой – закон возвышения потребностей объективируется главным образом благодаря системе социальной ответственности. Возвышения потребностей личности всегда исторически ограничено существующими возможностями общества в удовлетворении постоянно растущих материальных и духовных потребностей. Система социальной ответственности – именно то средство, которое позволяет формировать потребности личности, регулируя этот процесс, как в интересах общества, так и в интересах каждой конкретной личности. Усвоенные личностью социальные требования приобретают присущее им содержание только в

результате предметной, практической деятельности, и обуславливает объективацию системы ответственности. Интериоризированные социальные требования это и психологическая установка, которая побуждает личность действовать по своим убеждениям, проявляя социальную активность во всех сферах жизнедеятельности и прежде всего – в сфере труда. Качественно новый уровень целостности общества требует решения задачи подъема целостности, единства всех общественных отношений и их субъектов, т.е. целостность социальной системы должна и может быть обеспечена только гармоничным единством своих компонентов (подсистем). Личность является главным компонентом социальной системы и условием ее развития, следовательно, целостная личность – необходимое условие подъема целостности общества. Формирование целостной личности предполагает ее социализацию на основе ответственных связей во всех подсистемах общества. Закон роста социальной ответственности требует, чтобы личность в процессе социализации перевела на внутриличностный уровень целостную систему ответственности. В такой целостной (ответственной) личности находит свою завершенность система всеобщей, тотальной ответственности как условие решения социальных задач общества [24, С.100]. У человека, как у личности на основе социальной ответственности, личном примере и примерах других людей должно быть желание, жить по правилам созданные государством и самим обществом.

Необходимо обратить внимание на то, что немало важен в обществе и социальный контроль. Большинство как отечественных, так и зарубежных исследователей подчёркивают важнейшую роль социального контроля в получении информации субъектом управления об объектах управления (обществе). Социальный контроль имеется как со стороны государства, так и самого общества над соблюдением правил дорожного движения. Ярким примером социального контроля со стороны общества может послужить различные рубрики в СМИ и социальных сетях, где негативно рассказывают

и показывают нарушения автомобилистов, так же акция. Но в случае с Пешеходами, такое очень редко встречается.

Известно, что нормы права, например, влияют на сознание людей, оказывают воспитательное, информационное воздействие, формируют и определяют социально полезные направления человеческой деятельности. Это указывает на то, что правовое воздействие осуществляется не только специфическими юридическими средствами (через нормы права и правоотношения), но и другими формами влияния права на общественные отношения: социальной, информационной, воспитательной.

Правовое воздействие – это результативное, нормативно-организационное влияние на общественные отношения как специальной системы собственно правовых средств (норм права, правоотношений, актов реализации и применения), так и иных правовых явлений (правосознания, правовой культуры, правовых принципов, правотворческого процесса) [25].

Воздействие права на общественные отношения в целях их упорядочения, осуществляемое всей системой юридических средств, называется правовым регулированием [26].

Комплексную же систему, включающую юридические средства и процедуры, при помощи которых осуществляется правовое регулирование, принято называть механизмом правового регулирования [27]. Идею механизма воздействия права на общественную жизнь выдвинул С.С. Алексеев, который в своей монографии “Механизм правового регулирования в социалистическом государстве” [28] сформулировал положение о связи всех правовых средств в единый “механизм” и обосновал выработку в теории права термина “механизм правового регулирования” для отображения момента движения, функционирования правовой формы. Под категорией “механизм” понимают способ функционирования, систему средств воздействия: механизм (от греч. *mechané* – орудие, машина) – это устройство для передачи и преобразования движений, представляющее собой систему тел (звеньев, элементов), в котором движение одного или

нескольких тел (ведущих) вызывает вполне определенное движение остальных тел системы [29]. С помощью этого понятия легче разобраться, как требования правовых норм переходят в правомерное поведение и правопорядок. Понятие механизма правового регулирования позволяет отобрать и систематизировать юридические средства, оказывающие правовое воздействие на общественные отношения, определить их место и роль в правовой жизни общества.

Механизм правового регулирования является емкой и многогранной категорией и имеет в своей характеристике временную составляющую, так как правовое регулирование представляет собой процесс, длящийся во времени. Поэтому, для лучшего понимания места и роли каждого элемента в правовом регулировании, этот процесс можно разделить на стадии, выделив, в самом обобщенном виде, две главные: издание норм права и их реализация.

Несомненно, принятие законов и других нормативно-правовых актов является важнейшей деятельностью государства и его органов по упорядочиванию общественных отношений. Однако право выступает высшей социальной ценностью лишь тогда, когда его нормы и принципы воплощаются в жизнь, реализуются в действиях субъектов социального общения и самое важное, соблюдаются обществом. Следовательно, реализация норм объективного права – это завершающий этап процесса правового регулирования, его непосредственный результат, конкретное его проявление.

Нам же интересна сама реализация и действие этих правил в обществе. Если нам известно, что правила утверждены Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г, и включают в себя изменения, зачастую не значительные. То мы вновь возвращаемся к главному вопросу, почему люди нарушают правила, которые существуют много лет?

Сложность избрания оптимальной модели правового регулирования дорожного движения, как, собственно, и в иных сферах общественных отношений, обусловлена объективно существующим различием интересов тех субъектов, которые, так или иначе, принимают участие в этом процессе. При этом общность сферы этих интересов вытекает, во-первых, из их пространственного аспекта, во-вторых, из относительно сходства тех целей, которые преследуются данными субъектами. К этим целям относятся, прежде всего, скорость и надежность транспортировки, независимо от способа, а также сохранность материальных и нематериальных благ. Расхождение интересов участников дорожного движения неизбежно следует из необходимости освоения ими одного и того же ограниченного пространства. Разграничение сфер реализации этих интересов достигается путем управления пространством (выделения и закрепления различных пространственных сегментов – тротуара, проезжей части, пешеходного перехода и т.п.) и временем (при помощи переключения временных режимов движения посредством светофора или ручного регулирования). К особенностям правовой природы норм, регулирующих дорожное движение, относятся, во-первых, то, что они объективно и субъективно затрагивают интересы максимально широкого круга субъектов. К этому кругу принадлежат все, кто призван соблюдать правила дорожного движения и фактически реализует или нарушает их, т.е. граждане – пешеходы и водители, а также юридические лица, осуществляющие транспортировку товаров, оказывающих услуги перевозки и т.п., и представители государственных органов. Вторая особенность правовой природы правил дорожного движения, находящаяся с первой в определенном конфликте, состоит в том, что данные правила традиционно утверждаются подзаконными актами и, следовательно, их подготовка и принятие носят не подлинно демократический, а ведомственный характер [30].

И так мы видим, что социальные институты желают обезопасить жизнь общества на дорогах, реализуют множество программ, которые

должны влиять на человека, усовершенствуют сами правила дорожного движения. Но почему-то это все не значительно влияет на общество, может государству стоит сменить тактику, и направить силы на, то чтоб выработать у членов общества, то есть участников дорожного движения уважительное отношение к другим участникам и культурное поведение на дорогах. Или же предусмотреть еще более суровые наказания для водителей и не менее суровые наказания для пешеходов.

Как общий итог всего выше изложенного мы видим, что обеспечение безопасности дорожного движения сегодня принадлежит к числу острых проблем современного общества, затрагивающих его социально-экономическое и демографическое состояние. Очевиден ущерб, наносимый нарушением правил дорожного движения, как на материальном уровне, так и на уровне жизни и здоровья российских граждан. Не случайно необходимость повышения безопасности на дорогах в Послании Президента РФ Федеральному Собранию РФ от 12 декабря 2012 года была особо упомянута в качестве одного из приоритетов сбережения здоровья населения.

Много зависит от самих людей, от их желания соблюдать правила дорожного движения, от их личного примера младшему поколению. Быть пешеходом – это очень ответственно. Безопасность на дороге зависит в совокупности и от пешеходов, и от водителей. И риски также присутствуют у обеих сторон. Потому что довольно часто виновными в ДТП являются именно пешеходы, переходящие улицу на красный свет или в неположенном месте. Некоторые даже банально забывают, что если переходишь дорогу, нужно смотреть по сторонам, потому что из-за поворота может неожиданно появиться машина. И тогда уже поздно будет смотреть в ее сторону. Поэтому и водителям, и пешеходам необходимо соблюдать основные правила, при которых риск дорожно-транспортных происшествий уменьшится.

Госавтоинспекция на постоянной основе с помощью проведения Всероссийских широкомасштабных социальных кампаний привлекает внимание государства и общества к вопросам безопасности пешеходов.

ГЛАВА 2. СОЦИОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ «ОТНОШЕНИЯ СТУДЕНТОВ СФУ К ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

2.1 Методическое обоснование исследования

На сегодняшний день ни в одной точке мира, где имеется дорожно-транспортное движение, не обошлось и дня без ДТП. Каждый человек, выходя из дома, попадает в сферу опасности или безопасности, а зависит все это от соблюдения правил дорожного движения самого человека и всех тех людей, которые его окружают. Безопасность на дороге зависит в совокупности от пешеходов и водителей. И риски присутствуют у обеих сторон.

Когда-то человек сам создал эти правила, для того чтоб обезопасить свою жизнь, мир усовершенствовался, возрос поток автомобилей и на дорогах стало более опасно, чем, например, 200 лет назад. Но почему-то человек менее часто или совсем перестал соблюдать правила дорожного движения. Каждый из нас нарушал ПДД сам или видел, как это делают другие люди, интересно узнать по какой причине человек это совершает и возможно ли это изменить.

Можно выделить две **проблемы**, связанные с нарушениями ПДД. Первая — это сочетание высокой осведомленности с частотой нарушений данных норм. То есть люди знают, но нарушают правила. Вторая, приемлемость для социума нарушение социальных норм. В отдельных случаях нарушение норм не только не санкционируется сообществом, но даже поощряется.

Цель работы - изучить отношение студентов СФУ к правилам дорожного движения.

Объектом исследования являются студенты СФУ. Студенты являются активными представителями общества. Они ежедневно являются участниками дорожного движения, так как совершают некий маршрут до

университета и с университета. И в своем возрасте они уже являются самостоятельными единицами, то есть они не в том возрасте, когда, например, для передвижения по улицам им необходим родитель или взрослый человек рядом, чтоб обезопасить их жизнь.

Предмет исследования – отношение студентов СФУ к ПДД.

Для достижения цели были поставлены **задачи**:

1. Исследовать ПДД, как социальные нормы.
2. Определить роль социальных институтов в регуляции ПДД.
3. Сопоставить частоту нарушений ПДД пешеходами не имеющих водительское удостоверение и пешехода с водительской подготовкой в представлении (в сознании) студентов СФУ.
4. Изучить причины несоблюдения правила дорожного движения студентами СФУ.

Гипотеза исследования: главной причиной несоблюдения ПДД студентами СФУ является экономия времени.

Операционализация понятий:

Отношение - это характерная направленность действий людей, в частности готовность люде соблюдать или не соблюдать правила, не смотря на их знание.

Правила дорожного движения (ПДД) - это свод правил, регулирующих обязанности участников дорожного движения (водителей транспортных средств, пассажиров, пешеходов и т. д.) [31].

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или пострадали люди или повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинён иной материальный ущерб [31].

Пешеход - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в

инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства [31].

Характеристика генеральной совокупности

Генеральную совокупность составляют студенты СФУ. По данным учебного отдела Сибирского Федерального университета численность студентов ФГАОУ ВПО «Сибирский федеральный университет» по состоянию на 01.09.2015 составила 22083 человек.

Применяемые формулы расчета размера выборки.

Размер выборки рассчитывается по данной формуле:

$$SS = \frac{Z^2 * (p) * (1-p)}{c^2}$$

где:

Z = Z фактор (например, 1,96 для 95% доверительного интервала по таблице) - коэффициент уровня достоверности;

p = процент интересующих респондентов или ответов, в десятичной форме (0,5 по умолчанию);

c = доверительный интервал, в десятичной форме (в нашем случае 0,05 = ±5%).

$$ss = (3,8416 * 0,5 * 0,5) / 0,0025 = 0,9604 / 0,0025 = 384,16$$

Корректировка для малой генеральной совокупности рассчитывалась по формуле:

$$n = \frac{SS}{1 + \frac{SS-1}{N}}$$

где:

ss = размер выборки;

n = скорректированная выборка;

N = генеральная совокупность.

$$n = 384,16 / (1 + (383,16 / 22083)) = 384,16 / 1,017 = 377,74 = 378$$

Распределение студентов по институтам, курсам и уровню обучения дано в таблице 2.

Таблица 2 - Распределение студентов по институтам, курсам и уровню обучения.

	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	6 курс	1к. магист.р	2к. магист.р	Всего	% от общего кол-ва
ИФБиБТ	132	115	100	81	8		58	50	544	2%
ИППС	202	248	214	217	1		83	46	1011	5%
ИФиЯК	153	125	114	107	1		43	33	576	3%
ИЭУиП	505	397	342	260	6		205	144	1859	8%
ЮИ	512	376	278	251	36		124	82	1659	8%
ГИ	202	164	116	121	1		37	18	659	3%
ИМиФИ	149	106	92	67			81	40	535	2%
ИФКСиТ	106	73	68	75	2		25	18	367	2%
ИКИТ	447	377	271	265	22	18	163	64	1627	7%
ИИФиРЭ	250	172	109	113	14	11	109	57	835	4%
ПИ	563	509	422	429	31	4	170	110	2238	10%
ВИИ	195	201	158						554	3%
ИУБПЭ	472	464	371	430	36		186	99	2058	9%
ИЦМиМ	261	209	192	176	7		141	54	1040	5%
ИГДГиГ	313	238	183	182	118				1034	5%
ИНиГ	415	299	324	376	133		102	30	1679	8%
ИАиД	164	165	169	145	73	67	16	20	819	4%
ИСИ	457	412	351	319	72	29	94	43	1777	8%
ТЭИ	297	276	246	263	24		62	44	1212	5%

Характеристика выборочной совокупности

Выборочная совокупность студентов составила 378 человек для 19 институтов. 340 студентов бакалавра и специалистов и 38 студентов-магистров.

Распространив процентное соотношение генеральной совокупности на выборочную совокупность, выявлено необходимое количество человек для анкетирования в каждом конкретном институте на каждом курсе. Таблицы 3 и 4.

Таблица 3 - Распределение выборочной совокупности студентов бакалавриата и специалиста по институтам и курсам.

	1 курс	% от общего КОЛ-ВА	2 курс	% от общего КОЛ-ВА	3 курс	% от общего КОЛ-ВА	4 курс	% от общего КОЛ-ВА	5 курс	% от общего КОЛ-ВА	6 курс	% от общего КОЛ-ВА	Всего
ИФБиБТ	2	0,2	2	0,2	2	0,1	2	0,1	-	-	-	-	8
ИППС	4	0,2	5	0,2	4	0,2	4	0,2	-	-	-	-	17
ИФиЯК	4	0,3	3	0,2	2	0,2	2	0,1	-	-	-	-	11
ИЭУиП	8	0,2	6	0,1	6	0,1	4	0,1	-	-	-	-	24
ЮИ	9	0,3	7	0,2	5	0,1	5	0,1	-	-	-	-	26
ГИ	4	0,3	3	0,2	2	0,1	2	0,1	-	-	-	-	11
ИМиФИ	3	0,2	3	0,2	2	0,1	2	0,1	-	-	-	-	10
ИФКСиТ	2	0,2	1	0,1	2	0,1	2	0,2	-	-	-	-	7
ИКИТ	9	0,2	7	0,2	5	0,1	5	0,1	-	-	-	-	26
ИИФиРЭ	4	0,3	3	0,3	1	0,1	1	0,1	-	-	-	-	9
ПИ	10	0,1	9	0,2	7	0,1	7	0,1	-	-	-	-	33
ВИИ	3	0,3	3	0,3	3	0,3	-	-	-	-	-	-	9
ИУБПЭ	9	0,2	8	0,2	7	0,1	8	0,2	1	0,1	-	-	33
ИЦМиМ	5	0,2	4	0,2	4	0,1	3	0,1	-	-	-	-	16
ИГДГиГ	5	0,3	3	0,2	3	0,1	3	0,2	2	0,1	-	-	16
ИНиГ	6	0,2	5	0,1	5	0,1	6	0,2	2	0,0 8	-	-	24
ИАиД	3	0,2	3	0,2	2	0,2	3	0,1	3	0,1	1	0,0 9	15
ИСИ	8	0,2	7	0,2	6	0,1	5	0,1	2	0,0 4	-	-	28
ТЭИ	5	0,2	4	0,2	4	0,2	4	0,2	-	-	-	-	17
Всего													340

Таблица 4 - Распределение выборочной совокупности студентов-магистров по институтам и курсам.

	1 курс магистр.	% от общего кол-ва	2 курс магистр.	% от общего кол-ва	Всего
ИФБиБТ	-	-	-	-	-
ИППС	1	0,08	1	0,05	2
ИФиЯК	-	-	-	-	-
ИЭУиП	3	0,1	3	0,08	6
ЮИ	2	0,07	2	0,04	4
ГИ	-	-	-	-	-
ИМиФИ	2	0,1	-	-	2
ИФКСиТ	-	-	-	-	-

	1 курс магистр.	% от общего кол-ва	2 курс магистр.	% от общего кол-ва	Всего
ИКИТ	4	0,1	-	-	4
ИИФирЭ	-	-	1	0,1	1
ПИ	3	0,07	2	0,05	5
ВИИ	-	-	-	-	-
ИУБПЭ	3	0,09	2	0,05	5
ИЦМиМ	2	0,1	1	0,05	3
ИГДГиГ	-	-	-	-	-
ИНиГ	2	0,06	-	-	2
ИАиД	-	-	-	-	-
ИСИ	2	0,05	-	-	2
ТЭИ	1	0,05	1	0,04	2
Всего					38

Обоснование и разработка метода исследования:

В качестве метода сбора данных был выбран социологический опрос методом анкетирования, это объясняется тем, что данный метод позволит собрать достаточно большой объем эмпирических данных, а также получить необходимую для исследования формализованную информацию.

Методами исследования являются анализ документов, опрос, методом анкетирования, интерпретация, описание, интервью. Использовались шкалы, которые используются в методе социальных установок, такие как шкала Лайкерта, шкала Гутмана. В анализе был использован латентно-структурный анализ, который впервые предложил Лазерсфельд, факторный анализ, описание при помощи таблиц сопряженности.

Разработка инструментария

Анкета.

Здравствуйте! Кафедра социологии проводит социологическое исследование и предлагает Вам принять в нём участие. Цель исследования: узнать Ваше мнение о правилах дорожного движения для пешеходов. Опрос проводится исключительно в научных целях для написания дипломной работы. Фамилию или другие личные сведения указывать не нужно – опрос

анонимный, обработка анкет производится только социологами.

Благодарим Вас за сотрудничество, а также за откровенные ответы.

1. Читали ли вы правила дорожного движения для пешеходов?

- 1) Да
- 2) Нет

2. Нарушаете ли вы ПДД?

- 1) Да
- 2) Нет

3. Как часто обычный пешеход нарушает ПДД?

Каждый день	1
Несколько раз в неделю	2
Несколько раз в месяц	4
Несколько раз в полгода	5
Несколько раз в год	6
Затрудняюсь ответить	3

4. Почему, как вам кажется, пешеходы нарушают правила дорожного движения?

	Полностью согласен	Частично согласен	Затрудняюсь ответить	Частично не согласен	Совершенно не согласен
Неудобное расположение пешеходных дорожек, переходов и светофоров	1	2	3	4	5
Пытаются сэкономить время	1	2	3	4	5
Наказание за нарушения не является чувствительным	1	2	3	4	5
Люди нарушают ПДД, показывая свой характер, величие и т.п.	1	2	3	4	5
Наказания за нарушение чаще всего не бывает вообще	1	2	3	4	5
Люди не знают правил дорожного движения	1	2	3	4	5

Надеются на судьбу, бога и т.д.	1	2	3	4	5
Люди извлекают выгоду из нарушений ПДД	1	2	3	4	5
Не опасаются негативных последствий нарушений (смерти и увечий)	1	2	3	4	5

5. Выберите, на ваш взгляд, основную причину, по которой пешеходы не соблюдают ПДД

Неудобное расположение пешеходных дорожек, переходов и светофоров	1
Пытаются сэкономить время	2
Наказание за нарушения не является чувствительным	3
Люди нарушают ПДД, показывая свой характер, величие и т.п.	4
Наказания за нарушение чаще всего не бывает вообще	5
Люди не знают правил дорожного движения	6
Люди не знают правил дорожного движения	7
Люди извлекают выгоду из нарушений ПДД	8
Не опасаются негативных последствий нарушений (смерти и увечий)	9

6. Что на ваш взгляд может сократить число нарушений ПДД пешеходами?

	Полностью согласен	Частично согласен	Загрудняюсь ответить	Частично не согласен	Не согласен
Удобно расположить пешеходные дорожки, переходы и светофоры	1	2	3	4	5
Ужесточить наказание за нарушение ПДД	1	2	3	4	5
Увеличить количество регулируемых пешеходных переходов	1	2	3	4	5
Ввести дисциплину по изучению ПДД в учебных заведениях (школах, вузах и т.д.)	1	2	3	4	5
Больше контроля полицейских за соблюдением ПДД пешеходами	1	2	3	4	5

Разместить ПДД на остановках для самостоятельного изучения пешеходов	1	2	3	4	5
Ввести наказание для пешеходов, которые виновны в ДТП	1	2	3	4	5
Ужесточить правила ПДД для автотранспортных средств	1	2	3	4	5
Увеличить количество не регулируемых пешеходных переходов	1	2	3	4	5
Пропагандировать социальную рекламу с последствиями нарушений ПДД	1	2	3	4	5
Отменить правила ПДД для пешеходов	1	2	3	4	5

7. Попадали ли вы в ДТП?

- 1) Да
- 2) Нет

8. Имели ли вы административный штраф, как пешеход?

- 1) Да
- 2) Нет

9. Отметьте от 1 до 5 какие правила, как вам кажется, пешеходы нарушают чаще всего, где 1- никогда не нарушают, 5 - всегда нарушают.

	1	2	3	4	5
Красный и желтый сигналы светофора запрещают движение, зеленый сигнал – разрешает.	1	2	3	4	5
Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии — по обочинам.	1	2	3	4	5
При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.	1	2	3	4	5
При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.	1	2	3	4	5
Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии — на перекрестках	1	2	3	4	5

по линии тротуаров или обочин.					
На регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки 1.14.1 («зебра») или 1.14.2 («зебра со стрелами разметки»), обозначающей такой пешеходный переход.	1	2	3	4	5
При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.	1	2	3	4	5
В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии – транспортного светофора.	1	2	3	4	5
На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен.	1	2	3	4	5
При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.	1	2	3	4	5
Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути), пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения.	1	2	3	4	5
Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулировщика).	1	2	3	4	5
При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути).	1	2	3	4	5

Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных площадках, а при их отсутствии – на тротуаре или обочине. В местах остановок маршрутных транспортных средств, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.	1	2	3	4	5
--	---	---	---	---	---

10. Обучались ли в автошколе?

- 1) Да
- 2) Нет

11. Имеете ли водительское удостоверение?

- 1) Да
- 2) Нет

12. В каком институте вы обучаетесь? _____

13. Укажите курс, на котором вы обучаетесь _____

14. Ваш пол:

- 1) Женский
- 2) Мужской

2.2 Ход исследования. Полученные результаты, их интерпретация

Был проведен анкетный опрос среди студентов СФУ. В опросе приняло 378 человек, которые полностью соответствует выборочной совокупности. Распределение представлено в таблицах 3 и 4.

Собранные данные обрабатывались с помощью пакета прикладных программ IBM SPSS Statistics 20 с использованием настраиваемых таблиц, факторного анализа и описательной статистики.

Для того чтоб узнать знакомились ли с правилами студенты СФУ лично, был задан вопрос: «Читали ли вы правила дорожного движения для пешеходов?» В результате ответы распределились почти поровну. 54,8%, а это 207 человек читали правила дорожного движения и 45,2% - это 171 студент, который не читал правила. Рисунок 2.

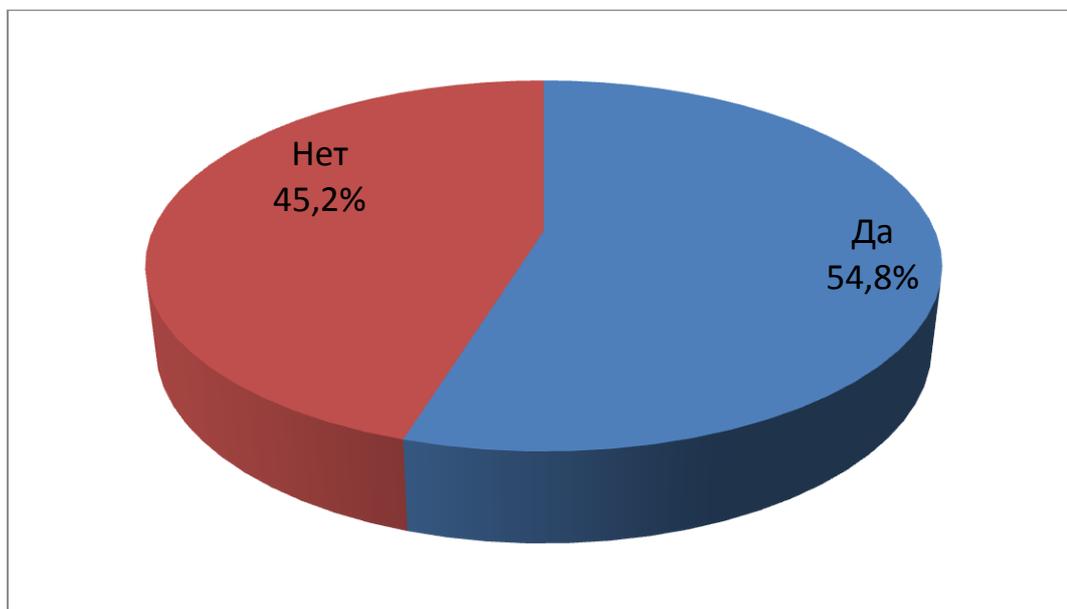


Рисунок 2 - Распределение ответов студентов на вопрос «Читали ли вы правила дорожного движения для пешеходов?».

Таким образом, можно сказать, что ответы распределились почти поровну, и это нам поможет в дальнейшем анализе.

С целью выяснить, нарушают ли правила дорожного движения студентам задавали вопрос о том, нарушают ли они правила дорожного движения, ответы распределились почти поровну. Нарушали правила дорожного движения 53,7%, которые составляют 203 студента. Не нарушали правил дорожного движения 46,3% - это 175 студентов. Рисунок 3.

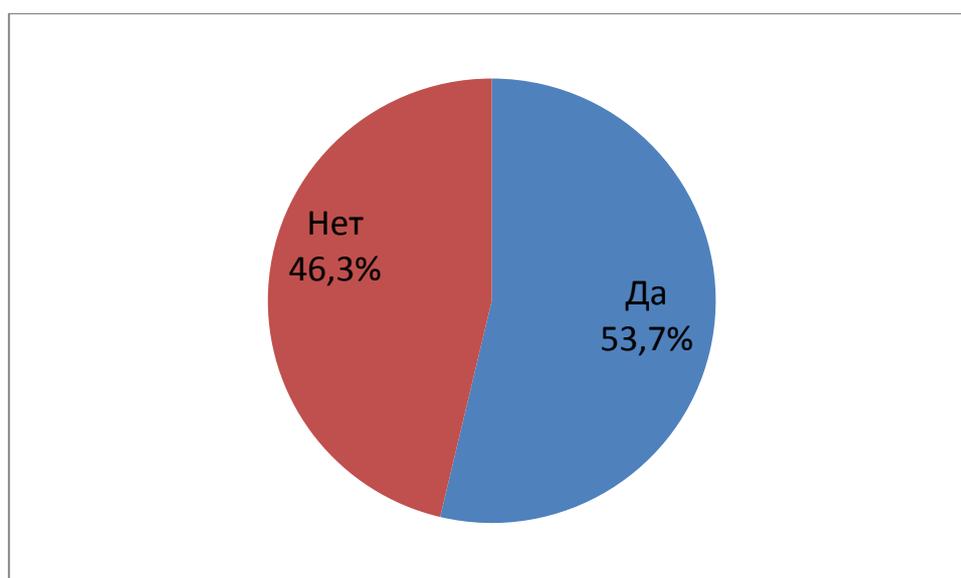


Рисунок 3 - Распределение ответов студентов на вопрос «Нарушаете ли вы ПДД? ».

С целью узнать, как часто пешеходы нарушают правила дорожного движения, был задан вопрос «Как часто обычный пешеход нарушает ПДД?».

Ответы получились следующими: Каждый день нарушают 36,2% студентов, несколько раз в неделю 34,1% студентов, несколько раз в месяц 14%, несколько раз в полгода 12,2%, несколько раз в год 1,9%, и затруднились дать ответ 1,6%. Рисунок 4.

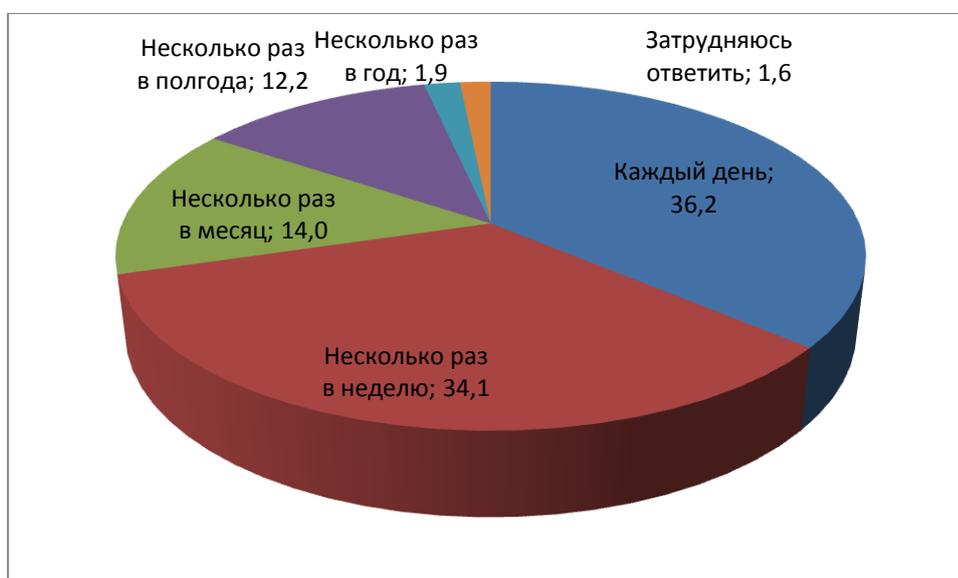


Рисунок 4 - Распределение ответов на вопрос «Как часто обычный пешеход нарушает ПДД?»,%.

Из этого следует, что пешеходы достаточно часто или даже с большой регулярностью нарушают правила дорожного движения.

В данном исследовании мы выяснили, что четверть студентов попадала в ДТП – 27%, остальные респонденты (73%) сказали, что не попадали в дорожно-транспортное происшествие. Рисунок 5.

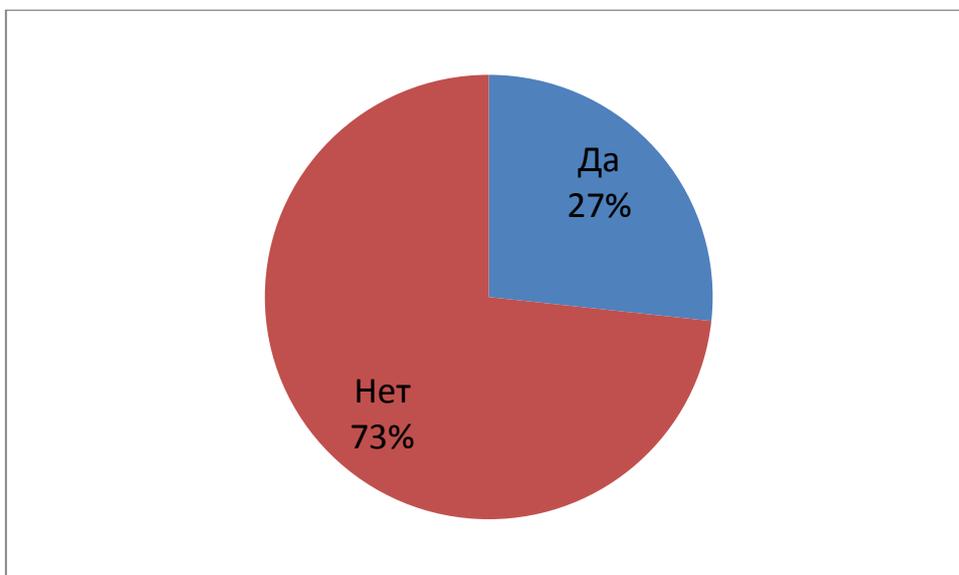


Рисунок 5 - Распределение ответов на вопрос «Попадали ли вы в ДТП?».

Многие студенты СФУ достигли совершеннолетнего возраста и имеют возможность обучиться в автошколе и получить права. Этот факт нам даст понять, кто изучал ПДД в автошколе. Необходимо было узнать, сколько таких ребят приняло участие в опросе. Для этого был задан ряд вопросов. Рисунки 6,7.

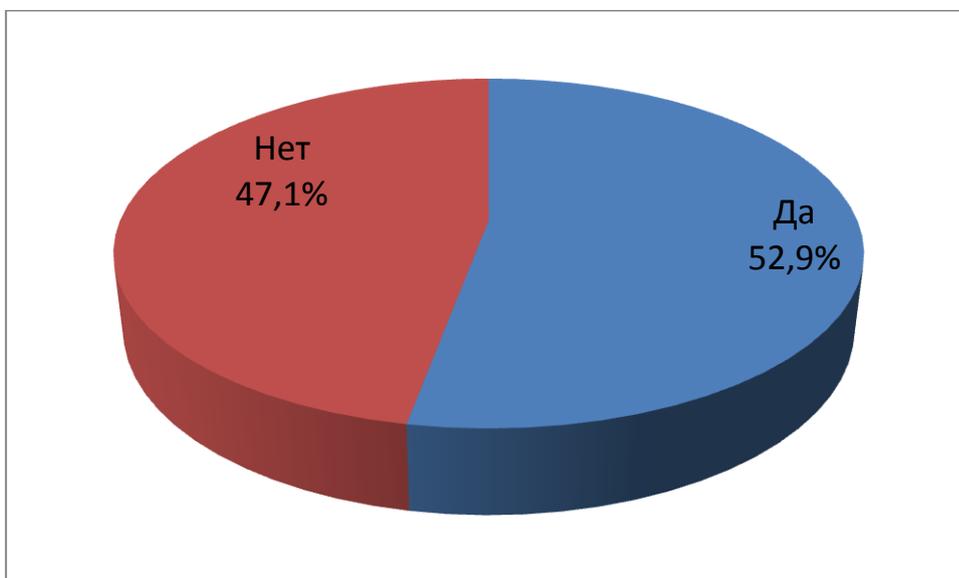


Рисунок 6 - Распределение ответов студентов на вопрос «Обучались ли Вы в автошколе?»

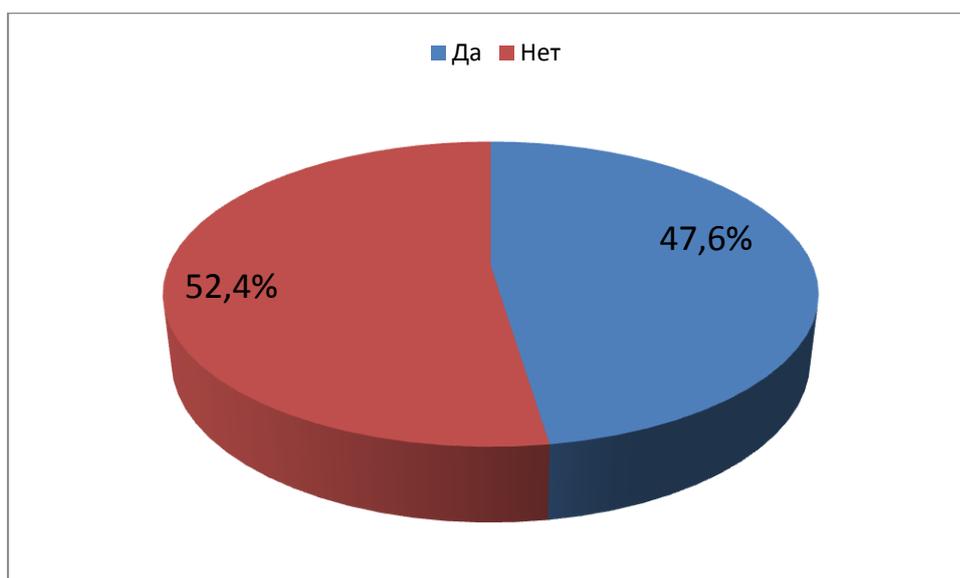


Рисунок 7 - Распределение ответов студентов на вопрос «Имеете ли Вы водительское удостоверение?»

Результаты получились следующими: в автошколе обучалось 200 студентов, а это 52,9%, остальные (178 – 47,1%) не обучались. Имеют водительское удостоверение 180 – это 47,6%, и не имеют 198 – 52,4%.

Для более полной наглядности использовалась таблица сопряженности. Полученные результаты представлены в таблице 5.

Таблица 5 - Таблица сопряженности 10. Обучались ли Вы в автошколе? *
11. Имеете ли водительское удостоверение?

		11. Имеете ли водительское удостоверение?		Итого
		Да	Нет	
10. Обучались ли Вы в автошколе?	Да	178	22	200
	Нет	2	176	178
Итого		180	198	378

Из таблицы мы видим, что 2 человека имеют права, но при этом они не обучались в автошколе. Обучались и имеют права 178 человек, обучались, но не имеют водительское удостоверение 22 человека. Не обучались и не имеют водительское удостоверение 176 студентов.

По одной из поставленных задач необходимо выяснить, кто чаще нарушает правила дорожного движения, люди которые имеют водительское удостоверение или те, кто не имеет его. Результаты в таблице 6.

Таблица 6. Таблица сопряженности 3. Как часто обычный пешеход нарушает ПДД? * 11. Имеете ли водительское удостоверение?

			11. Имеете ли водительское удостоверение?		Итого	
			Да	Нет		
3. Как часто обычный пешеход нарушает ПДД?	Затрудняюсь ответить	Частота	23	30	53	
		%	12,8	15,2	14,0	
	Каждый день	Частота	78	59	137	
		%	43,3	29,8	36,2	
	Несколько раз в год	Частота	1	5	6	
		%	0,6	2,5	1,6	
	Несколько раз в месяц	Частота	18	28	46	
		%	10,0	14,1	12,2	
	Несколько раз в неделю	Частота	57	72	129	
		%	31,7	36,4	34,1	
	Несколько раз в полгода	Частота	3	4	7	
		%	1,7	2,0	1,9	
	Итого		Частота	180	198	378
			%	100,0	100,0	100,0

Получилось, что 43,3% студентов, имеющих водительское удостоверение, считают, что обычный пешеход нарушает правила дорожного движения каждый день. Что несколько раз в неделю пешеход нарушает правила дорожного движения 31,7% студентов с водительским удостоверением. И затруднились ответить 23 студента, имеющие водительское удостоверение – это 12,8%.

На этот же вопрос варианты ответов студентов СФУ не имеющих водительское удостоверение распределились следующим образом. 36,4% студентов, считают, что пешеходы нарушают ПДД несколько раз в неделю. 29,8 %, что каждый день. И затруднились дать ответ 30 студентов, а это 15,2%.

Таким образом, можно отметить, что респонденты считают, что пешеход нарушает правила дорожного движения с регулярностью каждый день либо несколько раз в неделю. Так как эти два ответа отметило большинство опрошенных студентов в не зависимости от наличия водительского удостоверения.

Респонденты, имеющие водительское удостоверение, считают что пешеходы нарушают правила дорожного движения чаще, чем по мнению студентов, которые не имеют водительское удостоверение.

Из полученных результатов на вопрос анкеты «Выберите, на ваш взгляд, основную причину, по которой пешеходы не соблюдают ПДД», мы видим на рисунке 8, что большинство студентов – 51,9% считают главной причиной нарушения ПДД пешеходами – это экономию времени. 29.6% считают главной причиной неудобное расположение пешеходных дорожек, переходов и светофоров.



Рисунок 8 - Причины нарушения ПДД пешеходами.

Такой результат был ожидаемым. Проблема в том, что на экономию времени человека очень сложно повлиять, тем более правилами дорожного движения.

С целью выяснить влияют ли ответы респондентов вопросов «Обучались ли Вы в автошколе?», «Имеете ли водительское

удостоверение?» и их пол на вопрос «Что на ваш взгляд может сократить число нарушений ПДД пешеходами?», была сделана таблица 7.

Из результатов мы видим, что независимо от обучения в автошколе, наличия водительского удостоверения и пола, большинство ответов совпадало.

Хочется отметить, что все выделяют вариант «Удобно расположить пешеходные дорожки, переходы и светофоры», который сможет сократить число нарушений правил дорожного движения. Рисунок 9.

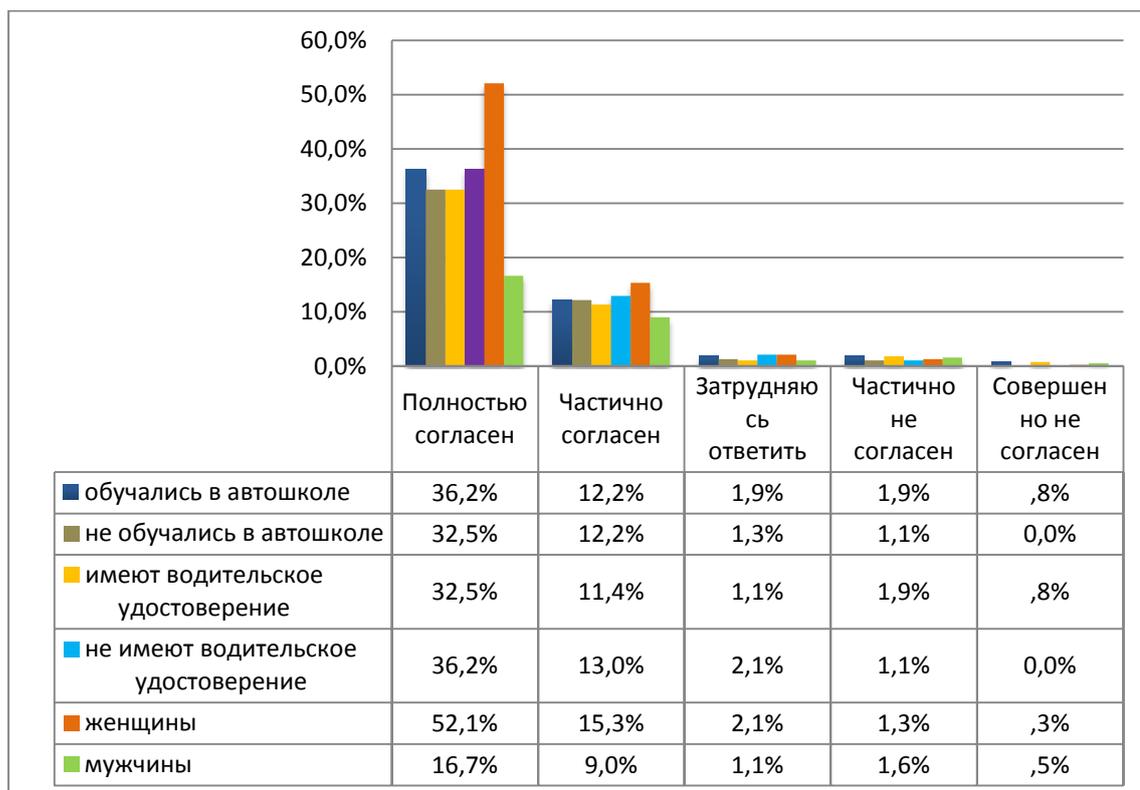


Рисунок 9 - Распределение ответов на вариант ответа «Удобно расположить пешеходные дорожки, переходы и светофоры» вопроса «Что на ваш взгляд может сократить число нарушений ПДД пешеходами?».

Только большинство ответов студентов мужского пола концентрируется среди всех предложенных вариантов на «Ввести наказание для пешеходов, которые виновны в ДТП». Таблица 7.

Так же из полученных результатов мы видим, что большинство ответов студентов сосредоточены на вариантах «Полностью согласен» и «Частично согласен» в большинстве предложенных вариантах, которые

могли бы сократить нарушения ПДД пешеходами. Отличился вариант «Ужесточить правила ПДД для автотранспортных средств», в котором лидирующие позиции заняли абсолютно противоположные ответы. Рисунок 10.

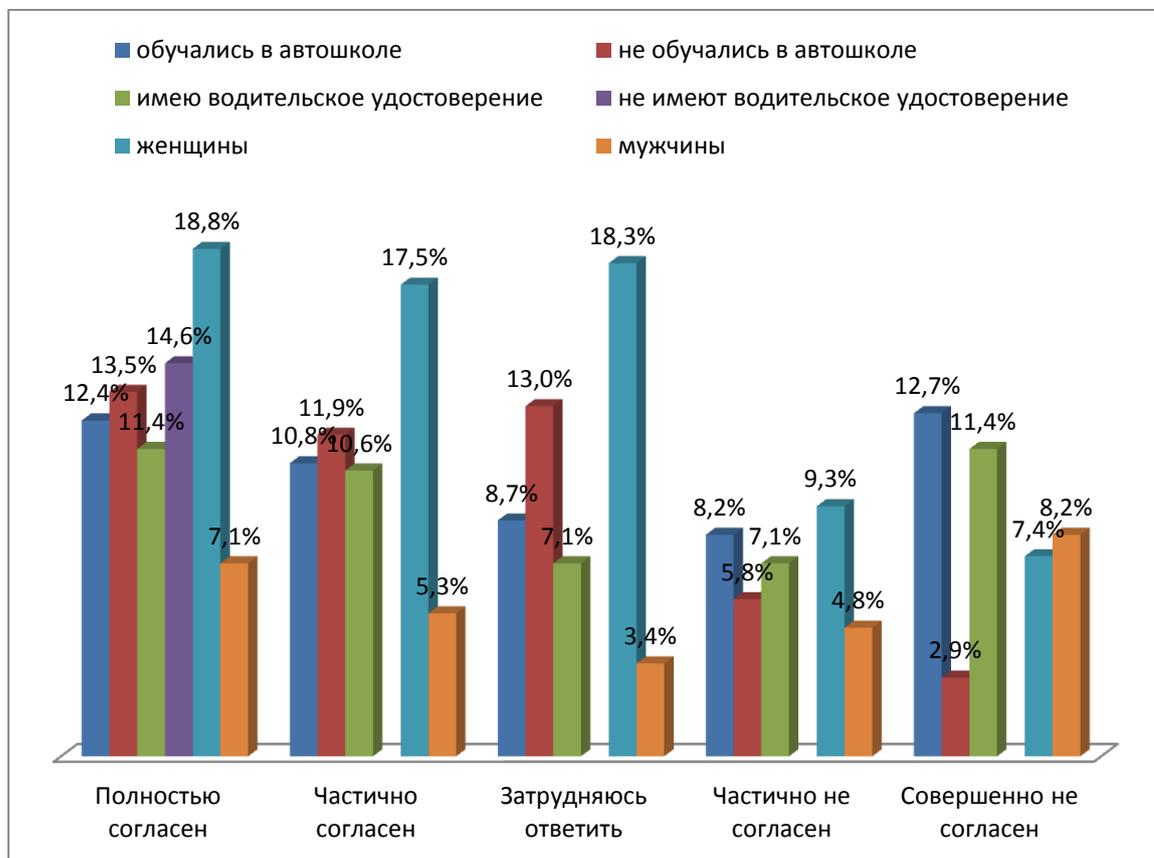


Рисунок 10 - Распределение ответов на вариант ответа «Ужесточить правила ПДД для автотранспортных средств» вопроса «Что на ваш взгляд может сократить число нарушений ПДД пешеходами?».

Следует отметить, что большинство совершенно не согласилось за отмену правил дорожного движения для пешеходов. Рисунок 11.

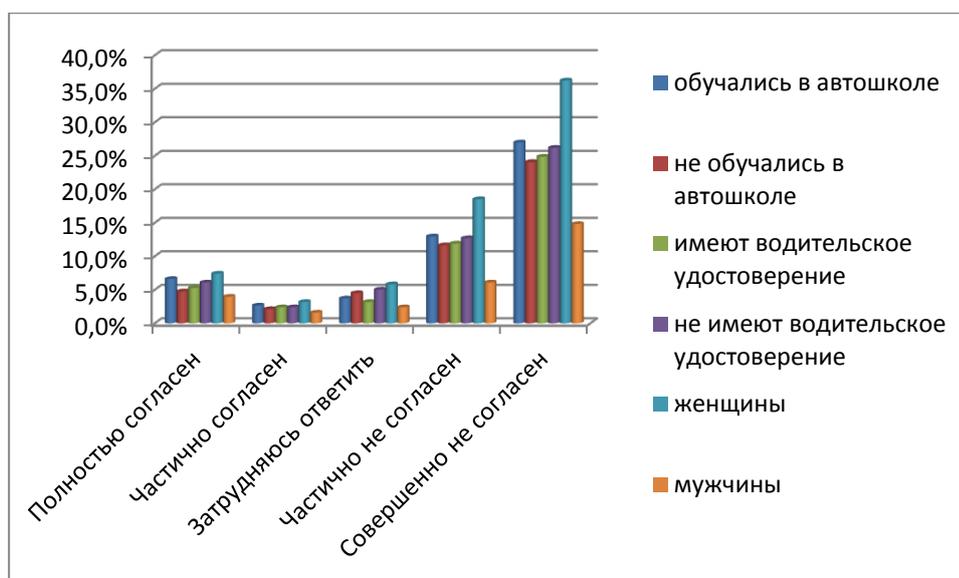


Рисунок 11 - Распределение ответов на вариант ответа «Отменить правила ПДД для пешеходов» вопроса «Что на ваш взгляд может сократить число нарушений ПДД пешеходами?».

С помощью факторного анализа получилось выделить три фактора по вопросу анкеты «Что на ваш взгляд может сократить число нарушений ПДД пешеходами?». Данные представлены в таблице 8.

В восприятии опрошенных респондентов существует три фактора:

Фактор 1 – «Пешеходы». Описывает обобщенную ориентацию о том, что необходимо отменить правила дорожного движения для пешеходов, ужесточить правила для водителей, а так же увеличить количество не регулируемых переходов. Получается, что большинство студентов, по умолчанию, считают виновными в ДТП водителей.

Фактор 2 – «Водители». Характеризуется тем, что необходимо ужесточить наказание за нарушение ПДД и больше контролировать соблюдение ПДД пешеходами со стороны полицейских.

Фактор 3 – «Пропагандисты». Показывает ориентацию на введение дисциплины по изучению ПДД в учебных заведениях, а так же размещение правил дорожного движения на остановках для самостоятельного изучения пешеходами.

Введу того что не понятно какой из трех факторов правильный, следует принять во внимание, что для снижения нарушений, следует пользоваться всеми возможными методами воздействия на участников дорожного движения.

В таблице 9 представлены результаты на вопрос «Почему, как вам кажется, пешеходы нарушают правила дорожного движения?». Практически со всеми причинами нарушений полностью согласны респонденты, за исключением вариантов «Люди нарушают ПДД, показывая свой характер, величие и т.п.» -29,6% и «Люди извлекают выгоду из нарушений ПДД»- 27,7%, с этими вариантами большинство респондентов не согласны частично, и затруднились дать ответ большинство студентов 25,1% в такой причине как «Надеются на судьбу, бога и т.д.».

Таблица 9 - Распределение ответов на вопрос «Почему, как вам кажется, пешеходы нарушают правила дорожного движения?».

		Полностью согласен	Частично согласен	Затрудняюсь ответить	Частично не согласен	Совершенно не согласен
Неудобное расположение пешеходных дорожек, переходов и светофоров	Частота	176	172	11	15	4
	%	46,6	45,5	2,9	4,0	1,1
Пытаются сэкономить время	Частота	277	92	3	5	1
	%	73,3	24,3	0,8	1,3	0,3
Наказание за нарушения не является чувствительным	Частота	110	98	87	61	22
	%	29,1	25,9	23,0	16,1	5,8
Люди нарушают ПДД, показывая свой характер, величие и т.п.	Частота	35	63	72	112	96
	%	9,3	16,7	19,0	29,6	25,4
Наказания за нарушение чаще всего не бывает вообще	Частота	148	109	51	53	17
	%	39,2	28,8	13,5	14,0	4,5
Люди не знают правил дорожного движения	Частота	95	140	62	55	26
	%	25,1	37,0	16,4	14,6	6,9

		Полностью согласен	Частично согласен	Затрудняюсь ответить	Частично не согласен	Совершенно не согласен
Надеются на судьбу, бога и т.д.	Частота	76	86	95	71	50
	%	20,1	22,8	25,1	18,8	13,2
Люди извлекают выгоду из нарушений ПДД	Частота	39	57	84	104	94
	%	10,3	15,1	22,2	27,5	24,9
Не опасаются негативных последствий нарушений (смерти и увечий)	Частота	132	125	66	38	17
	%	34,9	33,1	17,5	10,1	4,5

С целью выяснить влияют ли ответы респондентов вопросов «Обучались ли Вы в автошколе?», «Имеете ли водительское удостоверение?» и их пол на вопрос «Почему, как вам кажется, пешеходы нарушают правила дорожного движения?», была сделана таблица 10.

По полученным результатам нам известно, что независимо от обучения в автошколе, наличия водительского удостоверения и пола, большинство ответов респондентов совпадало, то есть ответы с максимальными результатами по каждой строке и столбцу, либо занимают одну точку зрения, например, «Полностью согласен» и «Частично согласен».

Хочется отметить, что большинство ответов единогласно сконцентрировалось на варианте «Пытаются сэкономить время», что именно это является главной причиной нарушения правил дорожного движения. Рисунок 12.

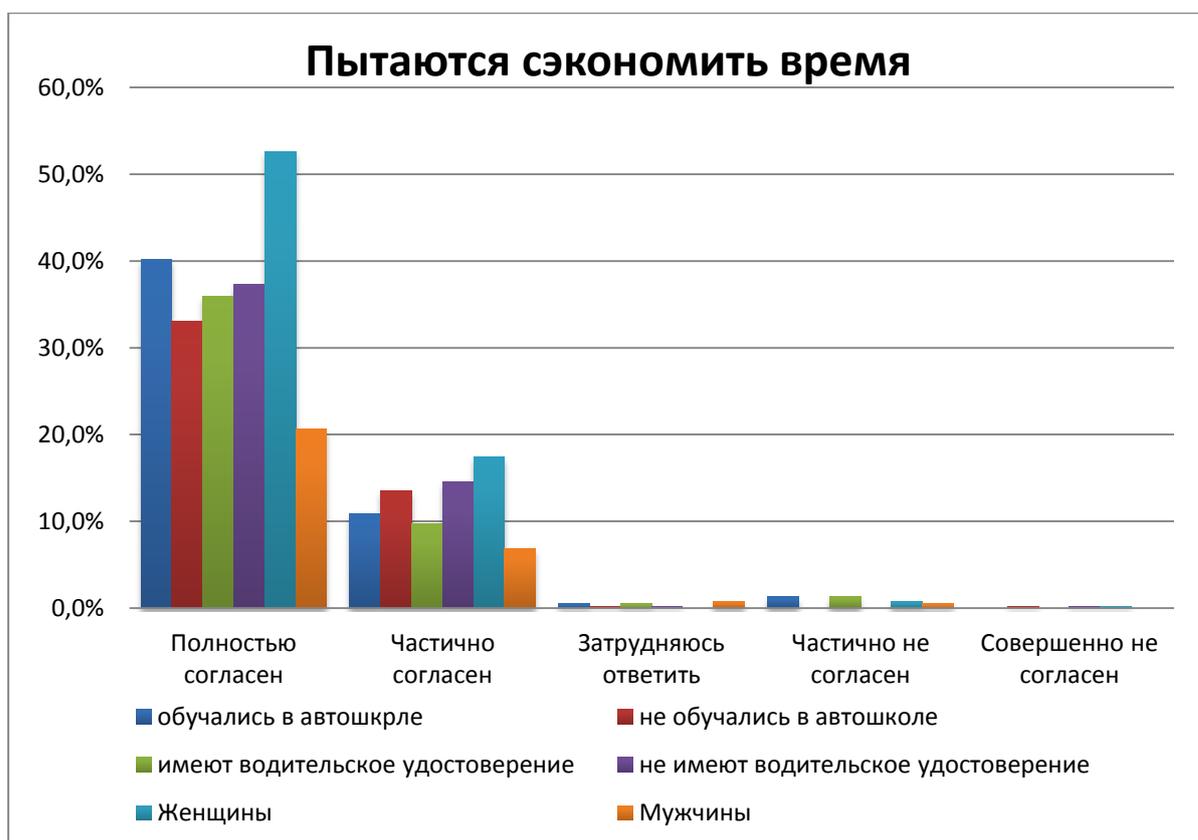


Рисунок 12 - Распределение ответов на вариант ответа «Пытаются сэкономить время» вопроса «Почему, как вам кажется, пешеходы нарушают правила дорожного движения?».

Проведя исследование мы изучили, имеет ли значение факт о наличии водительского удостоверения на знание правил дорожного движения. Была сделана настраиваемая таблица с вопросами «Имеете ли водительское удостоверение?» и «Отметьте от 1 до 5 какие правила, как вам кажется, пешеходы нарушают чаще всего, где 1- никогда не нарушают, 5 - всегда нарушают». Таблица 11.

Из 14 представленных правил в 11 совпали ответы с наиболее частым ответом, который выбирали респонденты.

Большинство респондентов, а именно 15% студентов, имеющие водительское удостоверение, выбрали средний вариант ответа «3» о правиле «Красный и желтый сигналы светофора запрещают движение, зеленый сигнал – разрешает», а 13% студентов без водительского удостоверения

выбрали вариант «4», который говорит о нарушении такого правила.

Рисунок 13.

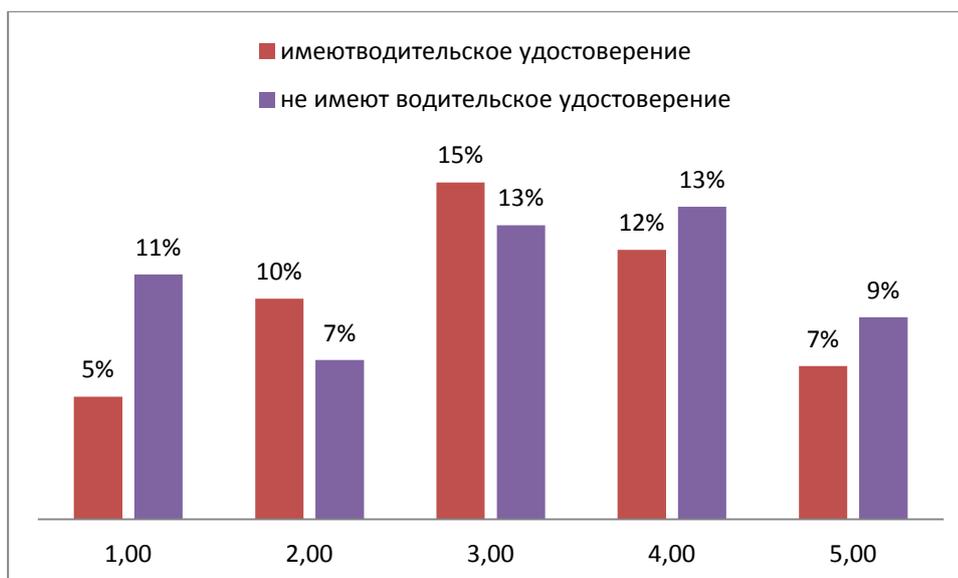


Рисунок 13 - Распределение ответов студентов имеющих водительское удостоверение и не имеющие его на вариант ответа «Красный и желтый сигналы светофора запрещают движение, зеленый сигнал – разрешает» вопроса «Отметьте от 1 до 5 какие правила, как вам кажется, пешеходы нарушают чаще всего, где 1- никогда не нарушают, 5 - всегда нарушают».

Следующее правило, в котором имеются разногласия между респондентами с водительским удостоверением и без, это «Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии — по обочинам.». Большинство студентов (17%) без водительского удостоверения считают, что пешеходы такое правило не нарушают. 15% студентов с водительским удостоверением замечали нарушение такого правила пешеходами и склоняются к ответу «3». Рисунок 14.



Рисунок 14 - Распределение ответов студентов имеющих водительское удостоверение и не имеющие его на вариант ответа ««Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии — по обочинам.» вопроса «Отметьте от 1 до 5 какие правила, как вам кажется, пешеходы нарушают чаще всего, где 1 - никогда не нарушают, 5 - всегда нарушают».

«При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути)». Так же ответы разделились и в случае этого правила. 15% респондентов, имеющих водительское удостоверение считают, что пешеходы такое правило никогда не нарушают. 16% респондентов без водительского удостоверения склонны к ответу «3», то есть они замечали незначительное нарушение этого правила. Рисунок 15.



Рисунок 15 - Распределение ответов студентов имеющих водительское удостоверение и не имеющие его на вариант ответа «При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути).» вопроса «Отметьте от 1 до 5 какие правила, как вам кажется, пешеходы нарушают чаще всего, где 1- никогда не нарушают, 5 - всегда нарушают».

Большинство респондентов выделило правило «При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.», говоря, что пешеходы всегда нарушают данное правило дорожного движения. Рисунок 16.



Рисунок 16 - Распределение ответов студентов имеющих водительское удостоверение и не имеющие его на вариант ответа «При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.» вопроса «Отметьте от 1 до 5 какие правила, как вам кажется, пешеходы нарушают чаще всего, где 1- никогда не нарушают, 5 - всегда нарушают».

А по поводу правила «Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров или обочин.» большинство ответов гласит о том, что данное правило часто нарушают пешеходы. Рисунок 17.

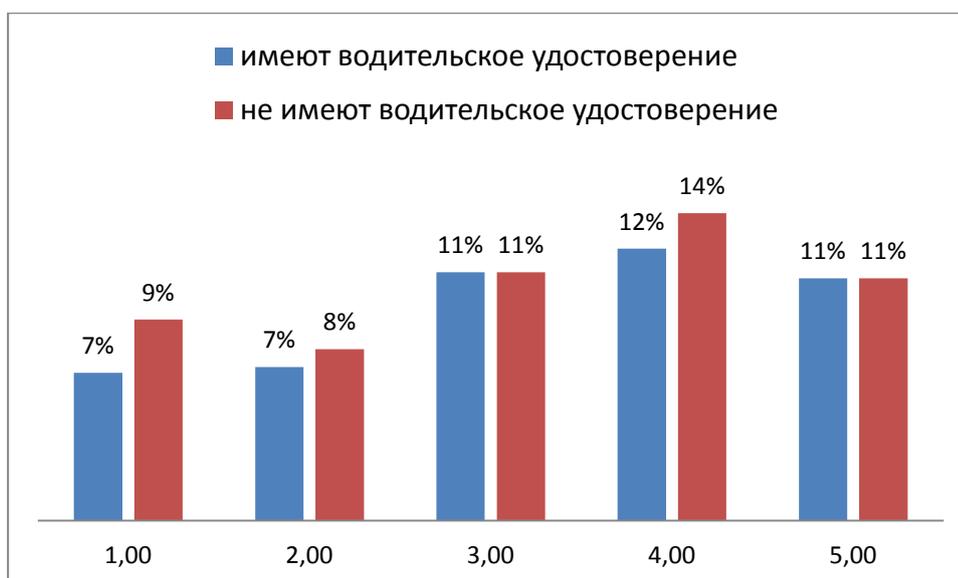


Рисунок 17 - Распределение ответов студентов имеющих водительское удостоверение и не имеющие его на вариант ответа «Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров или обочин.» вопроса «Отметьте от 1 до 5 какие правила, как вам кажется, пешеходы нарушают чаще всего, где 1- никогда не нарушают, 5 - всегда нарушают».

Единого мнения или того, к которому склонно большинство респондентов, о соблюдении какого-либо из представленных правил нет. Что означает несоблюдение всех правил дорожного движения для пешеходов.

Подводя итог этой главы, отметим коротко полученные результаты. Из 378 студентов, которые приняли участие в исследовании, 54,8% - читали правила дорожного движения, 53,7% – нарушают правила дорожного движения, 27% - попадали в дорожно-транспортное происшествие, обучались в автошколе 53%, 52% - имеют водительское удостоверение. Главной причиной несоблюдения правил дорожного движения считают экономию временем – 51,9%. Респонденты, имеющие водительское удостоверение нарушают правила дорожного движения чаще, чем те, которые не имеют водительское удостоверение.

Так же подведем итог по главным вопросам исследования. Студенты, принявшие участие в исследование отметили, что чаще всего пешеходами нарушаются правила – это «При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.» и «Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров или обочин.».

Две главные причины нарушения правил дорожного движения – это экономия времени и незнание правил дорожного движения.

Респонденты считают, что такие меры как удобное расположение пешеходных дорожек, переходов и светофоров, и введение наказания для пешеходов, которые виновны в ДТП могут помочь в сокращение показателей о нарушении ПДД.

Эти ответы взаимосвязаны между собой. И становится понятно, что в проблеме несоблюдения правил дорожного движения необходимо принимать меры для устранения столь явных причин.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Правила дорожного движения (сокращенно: ПДД) — это свод правил, регулирующих обязанности участников дорожного движения (водителей транспортных средств, пассажиров, пешеходов и т. д.), а также технические требования, предъявляемые к транспортным средствам для обеспечения безопасности дорожного движения.

Любой человек является участником дорожного движения в качестве пешехода, пассажира или водителя транспортного средства. И для каждого участника предусмотрен перечень правил дорожного движения, которые они обязаны соблюдать.

В целом можно сказать, что правила дорожного движения как правовые социальные нормы присущи человеку. Они существуют в обществе и достаточно усовершенствованны для безопасной жизни общества, над этим трудятся множество людей ежедневно. Но уже сами граждане делают выбор соблюдать их или нет, зависит этот выбор от образованности человека, дисциплинированности и от опыта. Необходимо влиять на сознание и действия людей, чтоб нарушений было меньше и тем самым ДТП.

Вначале работы мы выделили две **проблемы**, связанные с нарушениями ПДД. Первая — это сочетание высокой осведомленности с частотой нарушений данных норм. То есть люди знают, но нарушают правила. Вторая, приемлемость для социума нарушение социальных норм. В отдельных случаях нарушение норм не только не санкционируется сообществом, но даже поощряется.

Мы разобрали ряд причин, по которым пешеходы нарушают правила дорожного движения и выяснили, что главной причиной респонденты считают экономию времени, то есть пешеходы нарушают правила дорожного движения в целях экономии времени. Следующая причина — это то, что люди не знают правила дорожного движения.

Если с первой причиной практически не возможно бороться, если только объяснить, нарушая правила дорожного движения время не сокращается, увеличивается риск попасть в ДТП. Ко второй причине необходимо применить все возможные силы на ее устранение.

Интересный факт можно заметить. Выбранные большинством меры, которые помогут сократить нарушения ПДД пешеходами: удобное расположение пешеходных дорожек, переходов и светофоров, и введение наказания для пешеходов, которые виновны в ДТП, взаимосвязаны с причинами и правилами дорожного движения, которые пешеходы нарушают чаще всего.

Вторую проблему, то есть насколько нарушение норм является приемлемым с точки зрения социума мы тоже рассмотрели. 53,7% респондентов нарушают правила дорожного движения, следовательно для них это приемлемо. Так же нарушения ПДД происходит с регулярность «Каждый день» и «Несколько раз в неделю», что следует из ответов респондентов. Как мы уже сказали, нарушение ПДД становится нормой для общества, а это очень опасно.

Выдвинутая нами гипотеза основания «главной причиной несоблюдения ПДД студентами СФУ является экономия времени» подтвердилась исследованием.

Много зависит от самих людей, от их желания соблюдать правила дорожного движения, от их личного примера младшему поколению. Быть пешеходом – это очень ответственно. Безопасность на дороге зависит в совокупности и от пешеходов, и от водителей.

В окончании всей проделанной работы хочется дать рекомендации в первую очередь самим пешеходам. Пешеходам необходимо соблюдать основные правила, при которых риск дорожно-транспортных происшествий уменьшится:

- пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии — по обочинам;

- пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров или обочин;
- при движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств;
- на нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен.

Водителям и другим участникам дорожного движения хочется порекомендовать быть максимально внимательным и осторожным, так как в случае ДТП вы будите нести ответственность за жизнь и здоровье пострадавшего пешехода.

Государству же стоит обратить внимание на столь значительную проблему и принять меры в глобальных масштабах. Можно использовать меры, которые мы использовали в опросе исследования это:

- Удобно расположить пешеходные дорожки, переходы и светофоры;
- Ужесточить наказание за нарушение ПДД;
- Увеличить количество регулируемых пешеходных переходов;
- Ввести дисциплину по изучению ПДД в учебных заведениях (школах, вузах и т.д.);
- Больше контроля полицейских за соблюдением ПДД пешеходами;
- Разместить ПДД на остановках для самостоятельного изучения пешеходов;

- Ввести наказание для пешеходов, которые виновны в ДТП;
- Ужесточить правила ПДД для автотранспортных средств;
- Увеличить количество не регулируемых пешеходных переходов;
- Пропагандировать социальную рекламу с последствиями нарушений ПДД;

Ну и конечно всем участникам дорожного движения стоит думать не только о себе на дорогах, но и о других участника дорожного движения.

Соблюдение простых правил всеми участниками дорожного движения поможет уменьшить вероятность аварийных ситуаций на дорогах. Помните, от Вашей дисциплины на дороге зависит Ваша безопасность и безопасность окружающих Вас людей.

ЛИТЕРАТУРА

1. PDDMaster — свободной энциклопедии [Электронный ресурс]: Режим доступа :<http://pddmaster.ru/pdd/o-pdd.html> - О правилах дорожного движения. (8.02.16)
2. Бобнева, М.И. Социальные нормы и регуляция поведения / М.И. Бобнева. – Москва: Издательство наука. - 1978.
3. Леви-Строс К. Структурная антропология / пер. с фр. В.В. Иванова. М. - 2001.
4. Parsons T. The structure of Social Action. N.Y., 1937.
5. Дюркгейм Э. О разделении общественного труда // Западноевропейская социология XIX-XX веков. М. - 1996.
6. Говорухина М.Ю. Социальное конструирование реальности: правила и нормы / М.Ю. Говорухина // Известия Российского Государственного Педагогического Университет Им. А.И. Герцена. - 2007. – №32. -С.68
7. Халиулина Л.И. контроль за соблюдением правил и его роль в воспроизводстве социального института дорожного движения: автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. соц. наук / Халиулина Л.И // Институт социологии Российской академии наук. – 2008. – С.168.
8. Габдрахманова Р.Г., Егерева С.Ф. Полипрофессиональный подход к антинаркотическому воспитанию молодежи как фактор саморазвития личности // Образование и саморазвитие. – 2012.- №4. – С. 126-131.
9. Габдрахманова Р.Г. Условия успешной социализации старшеклассников в школьных трудовых объединениях // Образование и саморазвитие. - 2013. – №4 (38). – С.120-126.
10. Габдрахманова Р.Г. Формирование основ сознательной дисциплины будущего водителя в образовательной среде школы/ Р.Г. Габдрахманова // Вестник НЦБЖД. – 2015. - №1.

11. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 345 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» // СПС «КонсультантПлюс» // Официальный интернет- портал правовой информации. Режим доступа [свободный], информационный ресурс сети Интернет: [<http://www.pravo.gov.ru>](дата публикации 24.04.2014).

12. Сайт ФКУ «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // Информационный ресурс сети Интернет, режим доступа [свободный]: [<http://www.fcr-pbdd.ru/>] (дата обращения 15.05.2014).

13. Ахметова Н.С., Турлаев А.В. Обеспечение безопасности общества – базовая функция современного государства / Н. С. Ахметова А. В. Турлаев // Право и государство. – 2013. - №2.

14. Алексеев, С. С. Общая теория права : в 2 т. Т. I. М. : Юрид. лит., 1981. - С.51.

15. Госавтоинспекция [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/>. – Загл. с экрана. (2.05.16)

16. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 30.07.2014, с изм. от 06.09.2014) «О Правилах дорожного движения».

17. Тихомирова, Л. В. Юридическая энциклопедия / Л.В.Тихомирова, М.Ю.Тихомиров ; под ред. М. Ю. Тихомирова. Изд. 5-е, доп. и перераб. М. : Изд. г-на Тихомирова М. Ю. - 2001. - С.567.

18. Неновски, Н. Право и ценности: пер. с болг. / вступ. ст. и пер. В. М. Сафронова ; под ред. В. Д. Зорькина / М. : Прогресс. - 1987. - С.93.

19. Краткий очерк истории философии / под ред. М. Т. Иовчука, Т. И. Ойзермана, И. Я. Щипанова / Изд. 3-е. М. : Мысль. - 1975.- С. 242.

20. Синха, Сурия Пракаш. Юриспруденция. Философия права. Краткий курс : пер. с англ. / М. : Академия. - 1996. - С.116.

21. Неновски, Н. Право и ценности: пер. с болг. / вступ. ст. и пер. В. М. Сафронова ; под ред. В. Д. Зорькина / М. : Прогресс. - 1987. - С.63.

22. Степанова Е.В. Социально-философский аспект правовых норм в их влиянии на общественное согласие / Е.В. Степанова // Вестник челябинского государственного университета. – 2009. – №42. – С.150.
23. Родионова Е.В. Становление социальной ответственности // История государства и права. – 2007. – №18.
24. Циноев Т.Л. Социальная ответственность как социальный закон / Т.Л. Циноев // Достижение вузовской науки. -2014. -№12. - С.97.
25. Общая теория государства и права. Академический курс / Под ред. М.Н. Марчкенко. Т. 2. М., 2000. С. 435; Мухаев Р.Т. Теория государства и права / Москва. - 2001. - С.451.
26. Теория государства и права. Курс лекций / Под ред. Н.И. Матузова и А.В. Малько/ Москва. - 1997. - С.622.
27. Теория государства и права (схемы и комментарии). Учебное пособие. / Под ред. Р.А. Ромашова. СПб. - 2000. - С.177.
28. Алексеев С.С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве. М., 1966.
29. Словарь иностранных слов. С.316
30. Орешкина И.Б. Актуальные проблемы Юридической теории и практики / И.Б. Орешкина. - Волгоград: Волгоградское научное издательство. - 2016. – Гл.6. – С.63.
31. Правила дорожного движения РФ в редакции от 8 июня 2016 года [Электронный ресурс]: Режим доступа: http://avto-russia.ru/pdd/pdd_rf.html/#1 – Загл. с экрана. (14.03.16)
32. Краевая Государственная газета [Электронный ресурс]: Аварийность на дорогах Красноярского края в 2015 году снизилась на 6,5% - Режим доступа: <http://gnkk.ru/news/the-accident-rate-on-the-roads-of-the-krasnoyarsk-region-in-2015-was-the-lowest-in-the-last-12-years.html> - свободный. (20.04.16)

33. Всемирная организация здравоохранения [Электронный ресурс]: 10 ведущих причин смерти в мире - Режим доступа: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs310/ru/> - свободный. (25.04.16)

34. Отдел ГИБДД УМВД России по городу Брянску [Электронный ресурс]: Из истории правил дорожного движения - Режим доступа: <http://xn--90aaefavsx0al6m.xn--p1ai/istoriya-gai-gibdd/307-iz-istorii-pravil-dorozhnogo-dvizheniya> - свободный. (26.04.16)

35. Wikibooks [Электронный ресурс]: Fundamentals of Transportation/Traffic Control Devices - Режим доступа: https://en.wikibooks.org/wiki/Fundamentals_of_Transportation/Traffic_Control_Devices - свободный. (27.04.16)

36. Jordan D. Association Between Neighbourhood Marginalization and Pedestrian and Cyclist Collisions in Toronto Intersections/ Jordan D Silverman, Michael G. Hutchison, Michael D. Cusimano //Canadian Journal of Public Health - Revue Canadienne De Santé Publique. – 2013. –№104.5. - С. 405-409.

37. Буга П.Г., Шелков Ю.Д. Организация пешеходного движения в городах: Учебное пособие для вузов. – Москва: Высшая школа, 1980. – 232 с.

38. Зиновенко, В.В. Дорожное движение как социальная система / В.В. Зиновенко // Минск. - 2015. – №1. – С. 136-139.

39. Денисович, В. В. Дорожное движение как сфера общественных/ отношений В.В. Денисович, В.И. Майоров, С.В. Полякова // Вестник Челябинского государственного университета. - 2015. - №17. - С. 30-37.

40. Капский, Д.В. Повышение качества дорожного движения в очагах аварийности / Д.В. Капский // Наука и техника. – 2015. - №3. – С.36-43.

Приложение А

Анкета.

Здравствуйте! Кафедра социологии проводит социологическое исследование и предлагает Вам принять в нём участие. Цель исследования: узнать Ваше мнение о правилах дорожного движения для пешеходов. Опрос проводится исключительно в научных целях для написания дипломной работы. Фамилию или другие личные сведения указывать не нужно – опрос анонимный, обработка анкет производится только социологами.

Благодарим Вас за сотрудничество, а также за откровенные ответы.

1. Читали ли вы правила дорожного движения для пешеходов?

- 1) Да
- 2) Нет

2. Нарушаете ли вы ПДД?

- 1) Да
- 2) Нет

3. Как часто обычный пешеход нарушает ПДД?

Каждый день	1
Несколько раз в неделю	2
Несколько раз в месяц	4
Несколько раз в полгода	5
Несколько раз в год	6
Затрудняюсь ответить	3

4. Почему, как вам кажется, пешеходы нарушают правила дорожного движения?

	Полностью согласен	Частично согласен	Затрудняюсь ответить	Частично не согласен	Совершенно не согласен
Неудобное расположение пешеходных дорожек, переходов и	1	2	3	4	5

светофоров					
Пытаются сэкономить время	1	2	3	4	5
Наказание за нарушения не является чувствительным	1	2	3	4	5
Люди нарушают ПДД, показывая свой характер, величие и т.п.	1	2	3	4	5
Наказания за нарушение чаще всего не бывает вообще	1	2	3	4	5
Люди не знают правил дорожного движения	1	2	3	4	5
Надеются на судьбу, бога и т.д.	1	2	3	4	5
Люди извлекают выгоду из нарушений ПДД	1	2	3	4	5
Не опасаются негативных последствий нарушений (смерти и увечий)	1	2	3	4	5

5. Выберите, на ваш взгляд, основную причину, по которой пешеходы не соблюдают ПДД

Неудобное расположение пешеходных дорожек, переходов и светофоров	1
Пытаются сэкономить время	2
Наказание за нарушения не является чувствительным	3
Люди нарушают ПДД, показывая свой характер, величие и т.п.	4
Наказания за нарушение чаще всего не бывает вообще	5
Люди не знают правил дорожного движения	6
Люди не знают правил дорожного движения	7
Люди извлекают выгоду из нарушений ПДД	8
Не опасаются негативных последствий нарушений (смерти и увечий)	9

6. Что на ваш взгляд может сократить число нарушений ПДД пешеходами?

	Полностью согласен	Частично согласен	Затрудняюсь ответить	Частично не согласен	Совершенно не согласен
Удобно расположить пешеходные дорожки, переходы и светофоры	1	2	3	4	5
Ужесточить наказание за нарушение ПДД	1	2	3	4	5
Увеличить количество регулируемых пешеходных переходов	1	2	3	4	5
Ввести дисциплину по изучению ПДД в учебных заведениях (школах, вузах и т.д.)	1	2	3	4	5
Больше контроля полицейских за соблюдением ПДД пешеходами	1	2	3	4	5
Разместить ПДД на остановках для самостоятельного изучения пешеходов	1	2	3	4	5
Ввести наказание для пешеходов, которые виновны в ДТП	1	2	3	4	5
Ужесточить правила ПДД для автотранспортных средств	1	2	3	4	5
Увеличить количество не регулируемых пешеходных переходов	1	2	3	4	5
Пропагандировать социальную рекламу с последствиями нарушений ПДД	1	2	3	4	5
Отменить правила ПДД для пешеходов	1	2	3	4	5

7. Попадали ли вы в ДТП?

- 1) Да
- 2) Нет

8. Имели ли вы административный штраф, как пешеход?

- 1) Да
- 2) Нет

9. Отметьте от 1 до 5 какие правила, как вам кажется, пешеходы нарушают чаще всего, где 1- никогда не нарушают, 5 - всегда нарушают.

	1	2	3	4	5
Красный и желтый сигналы светофора запрещают движение, зеленый сигнал – разрешает.	1	2	3	4	5
Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии — по обочинам.	1	2	3	4	5
При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.	1	2	3	4	5
При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.	1	2	3	4	5
Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров или обочин.	1	2	3	4	5
На регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки 1.14.1 («зебра») или 1.14.2 («зебра со стрелами разметки»), обозначающей такой пешеходный переход.	1	2	3	4	5
При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей	1	2	3	4	5

части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.					
В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии – транспортного светофора.	1	2	3	4	5
На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен.	1	2	3	4	5
При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.	1	2	3	4	5
Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути), пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения.	1	2	3	4	5
Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулировщика).	1	2	3	4	5
При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути).	1	2	3	4	5
Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных	1	2	3	4	5

площадках, а при их отсутствии – на тротуаре или обочине. В местах остановок маршрутных транспортных средств, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.					
--	--	--	--	--	--

10. Обучались ли в автошколе?

- 1) Да
- 2) Нет

11. Имеете ли водительское удостоверение?

- 1) Да
- 2) Нет

12. В каком институте вы обучаетесь? _____

13. Укажите курс, на котором вы обучаетесь _____

14. Ваш пол:

- 1) Женский
- 2) Мужской

Приложение Б

Таблица 7. Настраиваемая таблица с вопросами: «Обучались ли Вы в автошколе?», «Имеете ли водительское удостоверение?», «Ваш пол» *«Что на ваш взгляд может сократить число нарушений ПДД пешеходами?»

		10. Обучались ли Вы в автошколе?				11. Имеете ли водительское удостоверение?				Ваш пол:			
		Да		Нет		Да		Нет		Женский		Мужской	
		Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице
Удобно расположить пешеходные дорожки, переходы и светофоры	Полностью согласен	137	36,2	123	32,5	123	32,5	137	36,2	197	52,1	63	16,7
	Частично согласен	46	12,2	46	12,2	43	11,4	49	13,0	58	15,3	34	9,0
	Затрудняюсь ответить	7	1,9	5	1,3	4	1,1	8	2,1	8	2,1	4	1,1
	Частично не согласен	7	1,9	4	1,1	7	1,9	4	1,1	5	1,3	6	1,6
	Совершенно не согласен	3	0,8	0	0,0	3	0,8	0	0,0	1	0,3	2	0,5
Ужесточить наказание за нарушение ПДД	Полностью согласен	102	27,0	72	19,0	92	24,3	82	21,7	113	29,9	61	16,1
	Частично согласен	54	14,3	67	17,7	51	13,5	70	18,5	97	25,7	24	6,3
	Затрудняюсь ответить	16	4,2	22	5,8	14	3,7	24	6,3	27	7,1	11	2,9
	Частично не согласен	24	6,3	11	2,9	20	5,3	15	4,0	28	7,4	7	1,9
	Совершенно не согласен	4	1,1	6	1,6	3	,8	7	1,9	4	1,1	6	1,6
Увеличить количество регулируемых пешеходных переходов	Полностью согласен	107	28,3	100	26,5	94	24,9	113	29,9	155	41,0	52	13,8
	Частично согласен	57	15,1	56	14,8	55	14,6	58	15,3	78	20,6	35	9,3
	Затрудняюсь ответить	15	4,0	18	4,8	14	3,7	19	5,0	24	6,3	9	2,4
	Частично не согласен	15	4,0	3	,8	11	2,9	7	1,9	10	2,6	8	2,1
	Совершенно не согласен	6	1,6	1	,3	6	1,6	1	,3	2	,5	5	1,3
Ввести дисциплину по	Полностью согласен	102	27,0	69	18,3	93	24,6	78	20,6	116	30,7	55	14,6

		10. Обучались ли Вы в автошколе?				11. Имеете ли водительское удостоверение?				Ваш пол:			
		Да		Нет		Да		Нет		Женский		Мужской	
		Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице
изучению ПДД в учебных заведениях (школах, вузах и т.д.)	Частично согласен	52	13,8	62	16,4	46	12,2	68	18,0	89	23,5	25	6,6
	Затрудняюсь ответить	26	6,9	27	7,1	25	6,6	28	7,4	39	10,3	14	3,7
	Частично не согласен	15	4,0	13	3,4	11	2,9	17	4,5	20	5,3	8	2,1
	Совершенно не согласен	5	1,3	7	1,9	5	1,3	7	1,9	5	1,3	7	1,9
Больше контроля полицейских за соблюдением ПДД пешеходами	Полностью согласен	83	22,0	59	15,6	79	20,9	63	16,7	100	26,5	42	11,1
	Частично согласен	66	17,5	64	16,9	60	15,9	70	18,5	88	23,3	42	11,1
	Затрудняюсь ответить	27	7,1	27	7,1	24	6,3	30	7,9	47	12,4	7	1,9
	Частично не согласен	22	5,8	23	6,1	15	4,0	30	7,9	31	8,2	14	3,7
	Совершенно не согласен	2	,5	5	1,3	2	,5	5	1,3	3	,8	4	1,1
Разместить ПДД на остановках для самостоятельного изучения пешеходов	Полностью согласен	74	19,6	63	16,7	65	17,2	72	19,0	98	25,9	39	10,3
	Частично согласен	60	15,9	61	16,1	55	14,6	66	17,5	90	23,8	31	8,2
	Затрудняюсь ответить	37	9,8	22	5,8	33	8,7	26	6,9	45	11,9	14	3,7
	Частично не согласен	22	5,8	22	5,8	20	5,3	24	6,3	27	7,1	17	4,5
	Совершенно не согласен	7	1,9	10	2,6	7	1,9	10	2,6	9	2,4	8	2,1
Ввести наказание для пешеходов, которые виновны в ДТП	Полностью согласен	128	33,9	103	27,2	120	31,7	111	29,4	155	41,0	76	20,1
	Частично согласен	50	13,2	44	11,6	42	11,1	52	13,8	69	18,3	25	6,6
	Затрудняюсь ответить	18	4,8	19	5,0	15	4,0	22	5,8	30	7,9	7	1,9
	Частично не согласен	0	0,0	9	2,4	0	0,0	9	2,4	8	2,1	1	,3
	Совершенно не согласен	4	1,1	3	,8	3	,8	4	1,1	7	1,9	0	0,0
Ужесточить правила ПДД	Полностью согласен	47	12,4	51	13,5	43	11,4	55	14,6	71	18,8	27	7,1

		10. Обучались ли Вы в автошколе?				11. Имеете ли водительское удостоверение?				Ваш пол:			
		Да		Нет		Да		Нет		Женский		Мужской	
		Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице
для автотранспортных средств	Частично согласен	41	10,8	45	11,9	40	10,6	46	12,2	66	17,5	20	5,3
	Затрудняюсь ответить	33	8,7	49	13,0	27	7,1	55	14,6	69	18,3	13	3,4
	Частично не согласен	31	8,2	22	5,8	27	7,1	26	6,9	35	9,3	18	4,8
	Совершенно не согласен	48	12,7	11	2,9	43	11,4	16	4,2	28	7,4	31	8,2
Увеличить количество не регулируемых пешеходных переходов	Полностью согласен	54	14,3	52	13,8	44	11,6	62	16,4	76	20,1	30	7,9
	Частично согласен	47	12,4	31	8,2	44	11,6	34	9,0	54	14,3	24	6,3
	Затрудняюсь ответить	43	11,4	45	11,9	39	10,3	49	13,0	64	16,9	24	6,3
	Частично не согласен	32	8,5	28	7,4	30	7,9	30	7,9	41	10,8	19	5,0
	Совершенно не согласен	24	6,3	22	5,8	23	6,1	23	6,1	34	9,0	12	3,2
Пропагандировать социальную рекламу с последствиями нарушений ПДД	Полностью согласен	81	21,4	73	19,3	73	19,3	81	21,4	105	27,8	49	13,0
	Частично согласен	72	19,0	49	13,0	64	16,9	57	15,1	92	24,3	29	7,7
	Затрудняюсь ответить	31	8,2	26	6,9	29	7,7	28	7,4	39	10,3	18	4,8
	Частично не согласен	13	3,4	21	5,6	11	2,9	23	6,1	27	7,1	7	1,9
	Совершенно не согласен	3	,8	9	2,4	3	,8	9	2,4	6	1,6	6	1,6
Отменить правила ПДД для пешеходов	Полностью согласен	25	6,6	18	4,8	20	5,3	23	6,1	28	7,4	15	4,0
	Частично согласен	10	2,6	8	2,1	9	2,4	9	2,4	12	3,2	6	1,6
	Затрудняюсь ответить	14	3,7	17	4,5	12	3,2	19	5,0	22	5,8	9	2,4
	Частично не согласен	49	13,0	44	11,6	45	11,9	48	12,7	70	18,5	23	6,1
	Совершенно не согласен	102	27,0	91	24,1	94	24,9	99	26,2	137	36,2	56	14,8

Таблица 8 - Матрица повернуты факторов «Что на ваш взгляд может сократить число нарушений ПДД пешеходами?»

	Фактор		
	1	2	3
Удобно расположить пешеходные дорожки, переходы и светофоры	0,355	-0,129	-0,033
Ужесточить наказание за нарушение ПДД	0,036	0,792	0,082
Увеличить количество регулируемых пешеходных переходов	0,366	0,074	0,092
Ввести дисциплину по изучению ПДД в учебных заведениях (школах, вузах и т.д.)	0,057	0,363	0,623
Больше контроля полицейских за соблюдением ПДД пешеходами	0,102	0,588	0,323
Разместить ПДД на остановках для самостоятельного изучения пешеходов	0,252	0,130	0,661
Ввести наказание для пешеходов, которые виновны в ДТП	0,051	0,341	0,163
Ужесточить правила ПДД для автотранспортных средств	0,564	0,216	0,226
Увеличить количество не регулируемых пешеходных переходов	0,596	0,019	0,229
Пропагандировать социальную рекламу с последствиями нарушений ПДД	0,260	0,211	0,429
Отменить правила ПДД для пешеходов	0,611	0,226	0,167

Таблица 10. Настраиваемая таблица с вопросами: «Обучались ли Вы в автошколе?», «Имеете ли водительское удостоверение?», «Ваш пол» *«Почему, как вам кажется, пешеходы нарушают правила дорожного движения?»

		10. Обучались ли Вы в автошколе?				11. Имеете ли водительское удостоверение?				Ваш пол:			
		Да		Нет		Да		Нет		Женский		Мужской	
		Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице
Неудобное расположение пешеходных дорожек, переходов и светофоров	Полностью согласен	83	22,0	93	24,6	73	19,3	103	27,2	140	37,0	36	9,5
	Частично согласен	99	26,2	73	19,3	91	24,1	81	21,4	113	29,9	59	15,6
	Затрудняюсь ответить	9	2,4	2	,5	7	1,9	4	1,1	5	1,3	6	1,6
	Частично не согласен	6	1,6	9	2,4	6	1,6	9	2,4	8	2,1	7	1,9
	Совершенно не согласен	3	,8	1	,3	3	,8	1	,3	3	,8	1	,3
Пытаются сэкономить время	Полностью согласен	152	40,2	125	33,1	136	36,0	141	37,3	199	52,6	78	20,6

		10. Обучались ли Вы в автошколе?				11. Имеете ли водительское удостоверение?				Ваш пол:			
		Да		Нет		Да		Нет		Женский		Мужской	
		Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице
	Частично согласен	41	10,8	51	13,5	37	9,8	55	14,6	66	17,5	26	6,9
	Затрудняюсь ответить	2	,5	1	,3	2	,5	1	,3	0	0,0	3	,8
	Частично не согласен	5	1,3	0	0,0	5	1,3	0	0,0	3	,8	2	,5
	Совершенно не согласен	0	0,0	1	,3	0	0,0	1	,3	1	,3	0	0,0
Наказание за нарушения не является чувствительным	Полностью согласен	66	17,5	44	11,6	61	16,1	49	13,0	78	20,6	32	8,5
	Частично согласен	48	12,7	50	13,2	44	11,6	54	14,3	66	17,5	32	8,5
	Затрудняюсь ответить	46	12,2	41	10,8	39	10,3	48	12,7	63	16,7	24	6,3
	Частично не согласен	32	8,5	29	7,7	29	7,7	32	8,5	45	11,9	16	4,2
	Совершенно не согласен	8	2,1	14	3,7	7	1,9	15	4,0	17	4,5	5	1,3
Люди нарушают ПДД, показывая свой характер, величие и т.п.	Полностью согласен	22	5,8	13	3,4	17	4,5	18	4,8	21	5,6	14	3,7
	Частично согласен	35	9,3	28	7,4	32	8,5	31	8,2	44	11,6	19	5,0
	Затрудняюсь ответить	36	9,5	36	9,5	30	7,9	42	11,1	54	14,3	18	4,8
	Частично не согласен	59	15,6	53	14,0	55	14,6	57	15,1	77	20,4	35	9,3
	Совершенно не согласен	48	12,7	48	12,7	46	12,2	50	13,2	73	19,3	23	6,1
Наказания за нарушение чаще всего не бывает вообще	Полностью согласен	98	25,9	50	13,2	87	23,0	61	16,1	97	25,7	51	13,5
	Частично согласен	49	13,0	60	15,9	44	11,6	65	17,2	78	20,6	31	8,2
	Затрудняюсь ответить	26	6,9	25	6,6	24	6,3	27	7,1	43	11,4	8	2,1
	Частично не согласен	20	5,3	33	8,7	18	4,8	35	9,3	40	10,6	13	3,4
	Совершенно не согласен	7	1,9	10	2,6	7	1,9	10	2,6	11	2,9	6	1,6

		10. Обучались ли Вы в автошколе?				11. Имеете ли водительское удостоверение?				Ваш пол:			
		Да		Нет		Да		Нет		Женский		Мужской	
		Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице
Люди не знают правил дорожного движения	Полностью согласен	58	15,3	37	9,8	52	13,8	43	11,4	66	17,5	29	7,7
	Частично согласен	79	20,9	61	16,1	71	18,8	69	18,3	93	24,6	47	12,4
	Затрудняюсь ответить	28	7,4	34	9,0	26	6,9	36	9,5	47	12,4	15	4,0
	Частично не согласен	23	6,1	32	8,5	20	5,3	35	9,3	45	11,9	10	2,6
	Совершенно не согласен	12	3,2	14	3,7	11	2,9	15	4,0	18	4,8	8	2,1
Надеются на судьбу, бога и т.д.	Полностью согласен	40	10,6	36	9,5	34	9,0	42	11,1	53	14,0	23	6,1
	Частично согласен	50	13,2	36	9,5	46	12,2	40	10,6	65	17,2	21	5,6
	Затрудняюсь ответить	52	13,8	43	11,4	49	13,0	46	12,2	66	17,5	29	7,7
	Частично не согласен	36	9,5	35	9,3	31	8,2	40	10,6	46	12,2	25	6,6
	Совершенно не согласен	22	5,8	28	7,4	20	5,3	30	7,9	39	10,3	11	2,9
Люди извлекают выгоду из нарушений ПДД	Полностью согласен	24	6,3	15	4,0	18	4,8	21	5,6	28	7,4	11	2,9
	Частично согласен	32	8,5	25	6,6	29	7,7	28	7,4	35	9,3	22	5,8
	Затрудняюсь ответить	47	12,4	37	9,8	45	11,9	39	10,3	57	15,1	27	7,1
	Частично не согласен	50	13,2	54	14,3	46	12,2	58	15,3	78	20,6	26	6,9
	Совершенно не согласен	47	12,4	47	12,4	42	11,1	52	13,8	71	18,8	23	6,1
Не опасаются негативных последствий нарушений (смерти и увечий)	Полностью согласен	77	20,4	55	14,6	67	17,7	65	17,2	86	22,8	46	12,2
	Частично согласен	65	17,2	60	15,9	61	16,1	64	16,9	90	23,8	35	9,3
	Затрудняюсь ответить	34	9,0	32	8,5	29	7,7	37	9,8	51	13,5	15	4,0
	Частично не согласен	18	4,8	20	5,3	17	4,5	21	5,6	27	7,1	11	2,9

	10. Обучались ли Вы в автошколе?				11. Имеете ли водительское удостоверение?				Ваш пол:			
	Да		Нет		Да		Нет		Женский		Мужской	
	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице	Частоты	% по таблице
Совершенно не согласен	6	1,6	11	2,9	6	1,6	11	2,9	15	4,0	2	,5

Таблица 11. Настраиваемая таблица с вопросами «Имеете ли водительское удостоверение?» и «Отметьте от 1 до 5 какие правила, как вам кажется, пешеходы нарушают чаще всего, где 1- никогда не нарушают, 5 - всегда нарушают».

		11. Имеете ли водительское удостоверение?			
		Да		Нет	
		Частоты	%	Частоты	%
Красный и желтый сигналы светофора запрещают движение, зеленый сигнал – разрешает.	1,00	20	5	40	11
	2,00	36	10	26	7
	3,00	55	15	48	13
	4,00	44	12	51	13
	5,00	25	7	33	9
Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии — по обочинам.	1,00	35	9	63	17
	2,00	48	13	48	13
	3,00	55	15	42	11
	4,00	21	6	27	7
	5,00	21	6	18	5
При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных...	1,00	24	6	36	10
	2,00	27	7	38	10
	3,00	47	12	56	15
	4,00	43	11	44	12
	5,00	39	10	24	6
При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и ...	1,00	19	5	25	7
	2,00	22	6	18	5
	3,00	36	10	44	12
	4,00	31	8	46	12
	5,00	72	19	65	17
Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров или обочин.	1,00	25	7	34	9
	2,00	26	7	29	8
	3,00	42	11	42	11
	4,00	46	12	52	14

		11. Имеете ли водительское удостоверение?			
		Да		Нет	
		Частоты	%	Частоты	%
	5,00	41	11	41	11
На регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между	1,00	27	7	33	9
противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки 1.14.1 («зебра») или 1.14.2 («зебра со стрелами разметки»),	2,00	40	11	40	11
обозначающей такой пешеходный переход.	3,00	63	17	55	15
	4,00	27	7	45	12
	5,00	23	6	25	7
При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под	1,00	26	7	31	8
прямым углом к краю проезжей части на участках без	2,00	30	8	28	7
разделительной полосы и ограждений там, где она	3,00	68	18	80	21
хорошо просматривается в обе стороны.	4,00	22	6	30	8
	5,00	34	9	29	8
В местах, где движение регулируется, пешеходы	1,00	39	10	40	11
должны руководствоваться сигналами регулировщика	2,00	49	13	48	13
или пешеходного светофора, а при его отсутствии –	3,00	52	14	59	16
транспортного светофора.	4,00	22	6	37	10
	5,00	18	5	14	4
На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы	1,00	39	10	40	11
могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути)	2,00	39	10	37	10
после того, как оценят расстояние до	3,00	55	15	60	16
приближающихся транспортных средств, их скорость	4,00	24	6	42	11
и убедятся, что переход будет для них безопасен.	5,00	23	6	19	5
При переходе дороги вне пешеходного перехода	1,00	34	9	26	7
пешеходы, кроме того, не должны создавать помех	2,00	26	7	40	11
для движения транспортных средств и выходить из-за	3,00	58	15	66	17
стоящего транспортного средства или иного	4,00	30	8	37	10
препятствия, ограничивающего обзорность, не	5,00	32	8	29	8
убедившись в отсутствии...					
Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути),	1,00	35	9	38	10
пешеходы не должны задерживаться или	2,00	41	11	53	14
останавливаться, если это не связано с обеспечением	3,00	59	16	61	16
безопасности движения.	4,00	25	7	27	7
	5,00	20	5	19	5
Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны	1,00	38	10	36	10
остановиться на островке безопасности или на линии,	2,00	45	12	45	12
разделяющей транспортные потоки противоположных	3,00	50	13	51	13
направлений. Продолжать переход можно лишь	4,00	22	6	39	10
убедившись в безопасности дальнейшего движения и	5,00	25	7	27	7
с учетом сигнала...					
При приближении транспортных средств с	1,00	56	15	51	13

		11. Имеете ли водительское удостоверение?			
		Да		Нет	
		Частоты	%	Частоты	%
включенным проблесковым маячком синего цвета	2,00	38	10	45	12
(синего и красного цветов) и специальным звуковым	3,00	44	12	62	16
сигналом пешеходы обязаны воздержаться от	4,00	26	7	22	6
перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на	5,00	16	4	18	5
проезжей части (трамвайных путях),					
Ожидать маршрутное транспортное средство и такси	1,00	43	11	42	11
разрешается только на приподнятых над проезжей	2,00	37	10	43	11
частью посадочных площадках, а при их отсутствии –	3,00	50	13	62	16
на тротуаре или обочине. В местах остановок	4,00	31	8	29	8
маршрутных транспортных средств, не	5,00	19	5	22	6
оборудованных приподнятыми...					