

ПСИХОЛОГИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

О.Н. Дунаева

Актуальность статьи обусловлена недостаточной эффективностью существующей системы обеспечения безопасности участников дорожного движения. Тенденции развития современного общества акцентируют внимание на совершенствовании данной системы и более интенсивном применении инноваций и социально-психологических технологий в повышении уровня правосознания граждан, отражающихся в повседневной практике поведения в дорожных ситуациях.

Ключевые слова: юридическая психология, безопасность участников дорожного движения, гендерные характеристики дорожного поведения, психологические установки рискованного/безопасного вождения, правосознание.

Безопасность дорожного движения является одной из самых актуальных проблем современной России. По социологическим опросам последних пяти лет самые высокие жизненные риски россияне связывают с возможностью попасть в дорожно-транспортное происшествие (в качестве водителя, пассажира или пешехода). Высокие темпы роста автомобилизации в стране, приток большого количества молодых малоопытных водителей, невысокий уровень дорожной инфраструктуры только усиливают проблему. Несмотря на ряд фундаментальных государственных решений, и последовательной реализации двух целевых Федеральных программ повышения безопасности дорожного движения (2006–2012 гг., 2013–2020 гг.), данная сфера общественных отношений остается одной из наиболее неблагоприятных и требует консолидации усилий: государственных органов, общественных институтов, повышение уровня правосознания граждан.

Для современных цивилизованных стран мира, отношение к обеспечению безопасности дорожного движения является одной из важнейших сфер в жизни общества, требующей внимания всех граждан, полноценного правового урегулирования, высокотехнического управления, наведения и поддержания организационного порядка и призванной функционировать на высоком уровне социо-технической культуры. В настоящее время примерно половина граждан каждой развитой страны ежедневно становится участником дорожного движения, и поэтому все заинтересованы в нормальном и безопасном функционировании этой сферы. Бурная автомобилизация нашей страны, значительно усилившееся в последнее десятилетие XXI в., не сопровождалась изменением общественного и правового сознания граждан к вопросам безопасности дорожного движения. Совершенно очевидно и то что, проблема повышения уровня правосознания в этой сфере является только частью сформированного уровня правосознания граждан вообще. Это является одной из основных причин снижения дисциплины как водителей, так и пешеходов, провоцирующих опасные и аварийные ситуации, что приводит к ДТП и гибели людей, около 400–500 человек, в том числе и детей, ежедневно! (по данным сайта ГИБДД).

С позиций юридической психологии целесообразно обратить внимание на ряд важных, как масштабных, так и частных, факторов обеспечения безопасности дорожного движения. В сфере безопасности дорожного движения (как в любой другой общественной сфере) действует совокупность психологических факторов. Те, что относятся непосредственно к системе безопасности дорожного движения в России, во многом обусловлены общей психологической атмосферой в стране, состоянием общественного и правового порядка, общественной дисциплины, правосознания и правовой культуры населения, которая для значительной части граждан остается на уровне «правового нигилизма». Граждане, выступая участниками дорожного движения, вносят в него «вирусы» тех пробелов правовой психологии, правосознания, жизненных ценностных ориентации, которые сформировались у них как у членов общества.

Следует отметить, что научных исследований в отечественной психологии и виктимологии, посвященных изучению психологических особенностей поведения непосредственно участников дорожного движения (водителей, пешеходов, пассажиров), а также сотрудников ДПС осуществляющих с ними взаимодействие при выполнении контрольно-надзорной функции, явно недостаточно. Например: «Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей» (М.П. Чичерина, 2000); «Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении» (В.Э. Утлик, 2006); «Психология взаимодействия сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения» (А.В. Гайнули-

на, 2010), «Гендерные стереотипы Участников дорожного движения» (А.И. Кабалевская, 2012).

Основным действующим субъектом деятельности на дороге, является водитель автотранспорта, поэтому в первую очередь следует учитывать индивидуально-личностные качества в процессе формирования правовой культуры, стереотипов правомерного поведения у обучающихся в автошколах. Основной постулат психологической установки при подготовке водителей должен быть сосредоточен на «безопасное вождение в дорожном движении», а не на «безаварийном вождении», впервые был выявлен этот феномен французским исследователем безопасности дорожного движения К. Жерондо. Стоит пояснить, что с бытовой точки зрения между этими понятиями нет различий, а с научно-психологической точки зрения различия принципиальные, так как первое дает психологическую установку на «достижение» обеспечения безопасности участников дорожного движения, а второе – только на «избегание» аварий, что само по себе уже включает фактор риска. Таким образом, первое создает устойчивую психологическую установку на безопасность, то есть относится к базовым убеждениям и ценностям мировоззрения, является характеристикой правосознания, соответственно, имеет более широкий контекст применения в различных ситуациях, в то время как вторая установка, относится только к навыкам вождения, и имеет узко направленный характер – технически правильно действовать в аварийной ситуации.

В обеспечении безопасности участников дорожного движения многое зависит от правосознания водителя. Необходимо создать условия, для формирования общественно значимых стереотипов дорожно-транспортной культуры, социально-психологических установок на безопасное вождение, используя современные методы и средства, так как большинство обучающихся в автошколах является носителями обыденного правосознания на основе жизненного опыта, которое складывается под влиянием повседневного «правового и культурного нигилизма», отрицательных стереотипов «моделей» поведения на дороге, транслируемых СМИ.

В исследованиях известных правоведов (Б.В. Россинский, В.И. Майоров, А.В. Молчанов), неоднократно отмечалось, что на государственном уровне недостаточно используются превентивные, профилактические, пропагандистские ресурсы, стимулирования безопасности участников дорожного движения, что следует более интенсивно изучить и адаптировать, эффективный опыт зарубежных стран в этой сфере, например Германии и Японии. «Несомненно, что зарубежный опыт содержит много элементов, которые могут оказаться полезными в данной работе» [5, с. 41], так как безопасность дорожного движения относится к общемировым проблемам.

В современных исследованиях немецких экспертов отмечается, что наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий начинаю-

щие водители совершают в первый год самостоятельного практического вождения. Следующий пик приходится на период между тремя и пятью годами после получения водительского удостоверения, обусловленный психологическим фактором «самоуспокоения», снижения активации внимания в процессе дорожного движения. Учитывая эту выявленную закономерность в Германии, уже более 10 лет (с 2005 г.) действует специальная федеральная программа под названием «SAFE-NET PLUS» – «Дальнейшее распространение опыта безопасного вождения среди начинающих водителей», которая показала очень высокий уровень эффективности и разработана как раз для водителей со стажем вождения 3–5 лет. Ее прохождение является для водителей добровольным, но так как она подкреплена «экономическими выгодами», то ее проходят практически все водители, таким образом, был ликвидирован «пик аварийности», обусловленный этими психологическими факторами. Суть программы заключается в том, что помимо совершенствования навыков вождения, важное место занимает выработка психологической устойчивости водителя перед всевозможными раздражителями, то есть упражнения на концентрацию внимания, психологические приемы нивелирования эмоциональной дезорганизации мышления в любой сложной дорожной ситуации, а также культура вождения. В программе предусмотрен ряд «психологически обоснованных» подкреплений формирования поведенческих навыков и установок на безопасное вождение и ряд экономически выгодных предложений (приобретение автомобиля на льготных условиях, снижение выплат за страхование, финансовое вознаграждение за безаварийное вождение и т.п.). Таким образом, молодой водитель из «источника повышенной опасности» превращается в уверенного профессионала.

Зарубежный опыт стран Европейского союза (ЕС) также подтверждает, что наиболее успешным является не только совершенствующаяся правовая регламентация безопасности дорожного движения, но прежде всего изменение отношения всех его участников к соблюдению правил безопасности, что ведет и к изменению реального поведения на дорогах и водителей и пешеходов.

Хаапсалуским колледжем Таллиннского университета по заказу Департамента шоссейных дорог Эстонии в 2012 г. было разработано методическое руководство для преподавателей автошкол на основе инновационных педагогических технологий, формирования компетенций водителя, в которых основной компетенцией является именно нацеленность на формирование психологической установки на безопасное вождение и повышение уровня правосознания. Результат – в Эстонии значительно снизилось количество ДТП среди стран прибалтийского региона.

Среди стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), самое низкое количество ДТП и нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в Японии.

Главным опорным пунктом достижения эффективного результата, была планомерная и грамотно организованная работа с населением (через создание общественных групп БДД, работа в школах с детьми и родителями, местные сообщества).

В современных дорожных условиях, управление автомобилем предъявляет высокие требования к психике и когнитивной деятельности человека, к его знаниям, опыту, техническим навыкам, а так же психологической устойчивости. В крупных городах водители постоянно действуют в рискованных условиях «плотного потока», при этом им нужно контролировать безопасное управление автомобилем. Именно от водителей в большей степени зависит безопасность движения, а также жизнь и здоровье других участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов).

Участники дорожного движения – это, не только субъекты правовых отношений, но прежде всего люди, мужчины и женщины. В настоящее время значительную долю водителей транспортных средств составляют женщины разного возраста. В этой связи интересны результаты исследования гендерных различий, отражающие проблематику в поддержании безопасности дорожного движения. Например, за мужчинами-водителями закреплён ряд негативных качеств: агрессивное и опасное вождение, частое нарушение правил дорожного движения, вождение в состоянии алкогольного и иного опьянения. Перечисленные характеристики вряд ли можно считать нормативными, с точки зрения ключевого критерия дорожного движения – безопасности. Статистика подтверждает, что мужчины действительно чаще, чем женщины, нарушают правила дорожного движения и попадают в дорожно-транспортные происшествия [4].

Существует несколько традиционных подходов к снижению аварийности, прежде всего усиление правовой ответственности, увеличение штрафных санкций; улучшение качества дорог; применение психолого-педагогических инноваций в процессе подготовки водителей, а также эффект «психологического присутствия контроля» в процессе дорожного движения («лежачий полицейский» для снижения скорости, камеры фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения). Однако рискованное/безопасное поведение российских водителей, как показывают современные исследования, не связано напрямую ни с одним из перечисленных факторов. С.В. Полякова отмечает: «На сегодняшний день основной причиной аварий на дорогах остается «человеческий фактор» (потребление алкоголя, превышение скорости и постоянное нарушение других правил ПДД и т.д.), все это создает дополнительное стрессовое напряжение для других участников дорожного движения, которое отрицательно отражается на качестве вождения» [6, с. 113].

По результатам русско-норвежского исследования (Норвегия относится к странам с низким уровнем аварийности), в России более легкомысленно

относятся к вопросам безопасности: «статистически достоверно» водители «чаще превышают скорость в городской черте, реже снижают скорость в плотно населенных районах и на пешеходных переходах, а также вблизи детских площадок, не используют детские автокресла, игнорируют ремни безопасности, пассажиры садятся в автомобиль с ненадежным водителем, и водители и пешеходы признаются в недостаточном знании правил дорожного движения» [2].

На первый план установки на рискованное и «опасное» вождение, как указывается в психологическом исследовании С.Е. Борисовой, выходят устойчивые отрицательные личностные водителей – правовой нигилизм, склонность к необоснованному риску, виктимная направленность поведения, легкомыслие, не умение предвидеть и просчитывать сложные ситуации, а прежде всего психологическая установка на нарушение Правил дорожного движения и пренебрежительное отношение к другим участникам дорожного движения [1].

Выявленные особенности указывают на два очень важных фактора, которые обсуждаются в научном психологическом сообществе и связаны: 1) с развитием личности и становлением социальной зрелости и ответственности в современных условиях [7]; 2) с перспективами психологии в решении задач российского общества, развитием технологий согласования социальных институтов, национального менталитета, повышение уровня правосознания граждан [3].

Тенденции современного развития общества, экономики, техники качественно изменяют дорожное движение и требуют постоянного совершенствования превентивных форм безопасности участников дорожного движения, профилактических мер и повышения уровня правосознания граждан, с применением инновационных социально-психологических технологий.

Библиографический список

1. Борисова, С.Е. Влияние психологических установок водителей на безопасность дорожного движения / С.Е. Борисова // Психология и право. – 2011. – № 4. – С. 3–12.
2. Гранская, В.Ю. Кросс-культурное сравнение отношения к безопасности, оценка риска и рискованного поведения на дорогах российских и норвежских водителей / В.Ю. Гранская // Вестник СПбГУ. Сер. 12. – 2012. – № 3. – С. 124.
3. Журавлев, А.Л. Перспективы психологии в решении задач Российского общества. На пути к технологиям согласования социальных институтов и менталитета / А.Л. Журавлев, Д.В. Ушаков, А.В. Юревич // Психологический журнал. – 2013. – Т. 34. № 6. – С. 5–25.
4. Кабалевская, А.И. Особенности гендерного поведения водителей / А.И. Кабалевская, А.И. Донцов // Вопросы психологии. – 2013. – № 4. – С. 69–79.

5. Майоров, В.И. О нормативно-правовом регулировании деятельности полиции / В.И. Майоров // Полицейское право. – 2005. – № 1 (1). – С. 41–43.

6. Полякова, С.В. Правовые и социально-психологические аспекты подготовки водителей как условия безопасности участников дорожного движения / С.В. Полякова // Татищевские чтения: актуальные проблемы науки и практики. Материалы XII Международной научно-практической конференции: в 4 т. – Тольятти: Волжский университет имени В.Н. Татищева. 2015. – С. 111–118.

7. Солдатова, Е.Л. Связь эго-идентичности и личной зрелости / Е.Л. Солдатова, И.А. Шляпкина // Вестник ЮУрГУ. Серия «Психология». – 2015. – Т. 8. 31. – С. 29–35.

[К содержанию](#)