

УДК 351.81:159.9:612.821

ПСИХОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Скляренко І.Ю.

PSYCHOLOGICAL FEATURES OF ROAD SAFETY

Skliarenko I.

Обґрунтовано зв'язки між порушеннями правил дорожнього руху з віком і статтю, досвідом водіння, станом і деформаціями правосвідомості таких водіїв.

У статті досліджується проблематика учасників дорожнього руху в безпеці, що безпосередньо пов'язує з психологічними особливостями.

Вивчено психологічні особливості учасників дорожнього руху як фактор безпеки, що сприяє зниженню дорожньо-транспортних пригод.

Ключові слова: *правила дорожнього руху, психологія водія, психологічні особливості, безпека дорожнього руху, учасники дорожнього руху, психофізіологічний стан.*

Вступ. Проблема дорожнього руху, це не тільки водій, то також і пішохід. Досвідчений водій, це, перш за все, вміння володіти своїми емоціями, робота свідомості, вміння виходити зі скрутного становища. Але все-таки головними учасниками є водії, яких можна віднести до різної категорії, це водії схильні до ДТП, нейтральні і надійні водії, це ті, які вміють психологічне мислення, зібрані, володіють емоціями.

Постановка проблеми. Стан безпеки дорожнього руху багато в чому обумовлено психологічними особливостями водіїв, що відрізняються досить високим рівнем активності на дорозі і виступаючих в момент управління транспортним засобом елементом системи «людина - техніка - середовище». Тому важливим завданням є дослідження психології водіїв як однієї з категорій учасників дорожнього руху і характеру її впливу на забезпечення безпеки дорожнього руху.

В останні роки вчені і практики активно обговорюють питання забезпечення безпеки дорожнього руху, пропонують системний і поетапний підхід до їх вирішення, проте аналіз матеріалів конференцій і міжнародних форумів показує, що психолого-педагогічні питання не знаходять належного відображення в цих обговореннях і в конкретній реальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження деяких вчених показали, що водії, які схильні до ДТП 20%, нейтральні 30%, і надійні водії 50% [1, 2].

Фахівцями в області автотранспортної психології, встановлено, що люди досить об'єктивно оцінюють загрозу свого сп'яніння, а ось вплив рівня сп'яніння на їх функціональні можливості вони визначають набагато гірше. М.А. Котик звертає увагу, що значна частина дорожніх пригод виявляється пов'язаною з легким сп'янінням водіїв. В даному стані реальний функціональний потенціал водія дещо знижується, водій же, навпаки, вважає, що за рахунок тонізуючого впливу невеликої дози алкоголю у нього виникає додаткова активізація нервової системи і оцінка його можливостей істотно зростає [3].

Фахівцями зазначено, що ризикована поведінка залежить від ситуації діяльності та особистісних якостей людини. Ризик характеризується можливістю вибору між менш або більш небезпечними варіантами поведінки; при цьому враховується ступінь обґрунтованості (виправданості) або необґрунтованість (невиправданості) прийняття рішення особою про ризиковану поведінку [4].

У науковій літературі питань забезпечення безпеки дорожнього руху приділяється багато уваги. Різні аспекти цієї проблеми отримали висвітлення в роботах вчених-кримінологів і психологів: Ю.М. Антоняна, П.С. Дагель, А.І. Боргова, М.І. Єнікєєва, В.Е. Квашиш, Д. Клеббельсберга, С.Н. Мешалкіна, Д.А. Нікітас, А.Н. Романова, М.А. Шнейдера, В.С. Емінова і ін.

Мета статті. Вивчення психологічних особливостей забезпечення безпеки дорожнього руху.

Основний зміст. Найбільш часто порушення ПДР скоюють особи у віці 16-29 років [5]. На вказаний період життя 18-35 років потрапляє криза «зрілості», пов'язаний з пошуком себе і свого місця в житті, реалізації своїх здібностей [6]. Вважаємо, що одним з проявів такої кризи у водіїв-

правопорушників стають конфлікти з законом, включаючи конфлікти в сфері дорожнього руху. Вікові характеристики водія, систематично порушує ПДР, є своєрідним індикатором досягнення особистістю соціальної зрілості, засвоєння їм правових норм і приписів в сфері дорожнього руху, а також пов'язані з іншими особистісними особливостями, про які можна судити за віковими критеріями.

Найчастіше систематично порушують ПДР чоловіки (93%). В останні роки питома вага жінок-водіїв в Україні збільшується, і в перспективі буде зростати. Жіноча психологія накладає певний відбиток на управління транспортним засобом. Жінки-водії на відміну від чоловіків-водіїв мають більш позитивні соціальні установки, мають більшу дисциплінованість і акуратність при управлінні транспортним засобом. Тому жінки рідше допускають грубі порушення правил дорожнього руху, рідше створюють небезпечні ситуації, більш обережні і надійні в нормальних умовах, у них рідше наступають тяжкі наслідки в дорожньо-транспортних пригодах. У той же час в силу підвищеної емоційності і меншою фізичною витривалістю жінки значно менш адекватно реагують на екстремальні умови і небезпечні дорожні ситуації. Зазначені психологічні особливості жінок, які посилюються в екстремальних умовах дорожнього руху, в поєднанні зі збільшенням кількості транспортних засобів стають причинами скоєння правопорушень.

Певну роль в здійсненні студентами та підприємцями адміністративних правопорушень грає матеріальний фактор. Завдяки забезпеченості батьків студентів і підприємців вони можуть оплатити будь-який штраф, не роблячи належних висновків. В подальшому така категорія громадян продовжує нехтувати ПДР.

Недосвідчений водій (1-3 роки) виявляється не підготовленим до різних дорожніх ситуацій через недостатню автоматизацію навичок керування автомобілем ще більш недостатню сформованих умінь. Наслідком чого можуть стати порушення правил дорожнього руху, а в разі неприйняття належних і своєчасних заходів з боку самого водія і (або) співробітників ДПС такі порушення можуть стати систематичними. Дослідження показують, що «об'єктивним виразом підготовленості водіїв є ступінь автоматизації навичок керування транспортним засобом в різних дорожніх умовах, їх широта, міцність і динамічність. Окремі керівники дії повинні бути об'єднані в один руховий акт, що дозволяє швидко і своєчасно виконувати складні маневри при управлінні автомобілем. У несподіваних аварійних ситуаціях дії досвідченого водія характеризуються швидкістю, точністю і повною відповідністю вимогам безпеки в даній конкретній обстановці» [7]. В умовах дорожнього руху нестандартні ситуації призводять молодих водіїв (і, як правило, недосвідчених) до розгубленості, до не усвідомлення необхідності здійснення тих дій, які повинні відбуватися автоматично.

Варто підкреслити, що зростання інтенсивності руху та підвищення екстремальності водіння в цих умовах, недостатній досвід керування ТЗ і низький рівень культури учасників дорожнього руху є додатковими факторами ризику скоєння повторних правопорушень в першу чергу найбільш вразливими категоріями громадян - жінками, людьми похилого, емоційно нестійкими особами. У осіб похилого віку (понад досвідчених) відзначається поєднання комплексу стійких і сформованих навичок і умінь керування транспортним засобом зі зниженою емоційно-вольовою стійкістю (в силу вікових особливостей особистості). Це може привести до того, що складається екстремальна ситуація може стати для таких емоційно-нестійких осіб, незважаючи на досвід водіння, конфліктною. Конфлікт зводиться до протиставлення, з одного боку, стереотипами праці, автоматизованими елементами дії і емоціями, викликаними нестандартною, проблемною ситуацією, а також швидкоплинністю цієї ситуації. Такий конфлікт може дезорганізувати роботу волі і свідомості [8].

Психологічними особливостями учасників дорожнього руху є неувважність, яка призводить до помилок водія, наприклад, водій при наближенні до перехрестя вважає, що включений жовтий сигнал світлофора змінитися на зелений, але включається червоний. [9].

До неувважності відноситься також невірне прийняття рішення, наприклад, замість маневру, єдино необхідного в даній дорожньо-транспортній ситуації, водій застосовує екстремне гальмування. Далі водій не може впоратися зі своїми емоціями і знову припускається помилки, починає застосовувати екстремне гальмування, помилково натискає педаль акселератора, збільшуючи, тим самим, швидкість, виникає ДТП.

Психічні властивості людей неоднакові. На психічні властивості людини впливають фактори навколишнього середовища, які, впливаючи на нервову систему, змінюють глибину і швидкість протікання психічних процесів.

В учасників дорожнього руху повинна в нічний час працювати зорова реакція, як фактор психологічної особливості. Наприклад, в умовах поганої видимості проявляється постійна нестача інформації про дорожньо-транспортної обстановці. Вночі діяльність водія ускладнює брак зорової інформації. Цей фактор і виникають при цьому негативні емоції стомлюють водія. Деякі особливості психології зору необхідні для водія при виборі режиму руху в умовах штучного освітлення дороги.

Однією з істотних психологічних особливостей, що впливають на безпеку дорожнього руху, вважається психофізіологічний стан водія, а найбільш небезпечним станом, в якому відбуваються дорожньо-транспортні пригоди з тяжкими наслідками, - сп'яніння.

Не тільки психофізіологічний стан сп'яніння або похмілля здатне привести до помилок при управлінні транспортним засобом. Зокрема, поєд-

нання психофізіологічного стану сп'яніння з деякими особистісними якостями водія підвищує ймовірність негативних наслідків. Таким особистісною якістю, наприклад, є схильність до необгрунтованого ризику. Це - ситуативна характеристика діяльності, яка полягає у невизначеності її результату і можливі несприятливі наслідки в разі неуспіху. Ризик передбачає вчинення дії, в деякому відношенні загрожує особистості травмою, шкодою.

Схильність окремих водіїв до необгрунтованого ризику в умовах дорожнього руху лежить в основі їх віктимної поведінки полягає в зневажливому ставленні до правових норм або свідомому їх порушенню.

Аналіз віктимної поведінки жертв дорожньо-транспортних пригод, скоєних водіями приватних легкових автомобілів, здійснений М.П. Чичериной, підтверджує сформульовані припущення. Дослідження показали, що в основі віктимної поведінки лежали (%): прагнення продемонструвати «лиху сміливість» (74), зневажливе ставлення до всякого роду заборон, в тому числі правилами, які забезпечують безпеку дорожнього руху (53), нехтування інтересами інших учасників дорожнього руху (41), прагнення якомога швидше доїхати до пункту призначення (37). Більш ніж 60% водіїв приватних легкових автомобілів характеризує агресивне віктимна поведінка, що супроводжується водійських самовпевненістю [10].

Оцінювати поведінку водіїв, які опинилися в умовах дорожнього руху, і винуватцями і жертвами ДТП одночасно можливо не тільки з точки зору психології та віктимології. З позицій кримінального права слід констатувати прояв однієї з форм злочинної необережності - легковажності, при якій особистість усвідомлювала суспільну небезпеку своїх дій (бездіяльності), передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків, але самовпевнено розраховувала на їх запобігання.

Однією з найбільш частих причин дорожньо-транспортних пригод є перевищення швидкості. В умовах щільного транспортного потоку на швидкості понад 60 км на годину психофізіологічні можливості людини обмежуються, погіршується увага, не може сприйняття об'єктів, в результаті виникає нервово напруження і керувати автомобілем безпомилково стає неможливо. Тому для попередження ДТП, що виникають в результаті перевищення швидкості, важливі контроль і застосування методів адміністративного і психологічного впливу на таких водіїв.

Фахівцями в галузі юридичної психології підкреслюється, що однією з основних психологічних особливостей досвідченого водія є вміння орієнтуватися в дорожній обстановці, оцінювати ступінь її небезпеки, передбачати маневри інших водіїв і приймати на цій основі превентивні заходи [4].

Важливо на державному рівні здійснювати роботу, спрямовану на підвищення правової грамотності всіх учасників дорожнього руху. Так, істотну роль в цьому відіграє соціальна (дорожня) реклама.

На думку фахівців, вона стримує агресивність і конкурентність водіїв, сприяє дисципліні і формування правової культури, стереотипів правомірної поведінки у водіїв і пішоходів, виходячи при цьому з суспільних цінностей [11].

Матеріали, представлені в засобах масової інформації та інформаційних порталах, доцільно застосовувати співробітникам поліції, наприклад, в роботі по пропаганді безпеки дорожнього руху, а відповідні періодичні видання ширше рекламувати і використовувати в автошколах, освітніх та інших установах, робити їх доступними масовому читачеві.

Важливий достатній ступінь поінформованості учасників дорожнього руху, в тому числі водіїв, про психологічні закономірності, що виявляються в умовах дорожнього руху, зокрема, про закономірності функціонування психічних пізнавальних процесів. Наприклад, корисно знати, що для зниження ймовірних негативних наслідків засліплення водіїв при зустрічному роз'їзді вночі рекомендується волевим зусиллям не переносити погляд на джерело світла [12].

В умовах туману відбувається ефект зорового обману, який полягає в тому, що фактичне відстань візуально збільшується в 2 рази. Так, якщо до перешкоди фактично 25 метрів, то водієві здається, що 40–50. Часто саме цей обман і призводить до аварій. Крім того, при середній щільності туману з метеорологічним відстанню видимості менше 200 метрів у водія наступає емоційне перевантаження, викликана не тільки малою відстанню видимості, а й відсутністю інформації про дорожню обстановку і умови руху [13].

Виділено типи водіїв, які систематично порушують правила дорожнього руху, які зустрічаються як у чистому, так і в змішаному вигляді:

- цинічний водій, у якого закріпився досвід безкарності за вчинені правопорушення, відсутність (або знижений) страх бути покараним;

- провокуючий водій - той, хто своїми діями навмисно створює іншим учасникам дорожнього руху умови для скоєння правопорушень;

- агресивно-ризикований водій в силу легкості виникнення негативних емоцій і прояви ворожості, агресивності як рис характеру створює в спілкуванні з іншими учасників дорожнього руху і співробітниками поліції конфлікти;

- недосвідчений водій, тобто володіє недостатнім досвідом водіння, в т.ч. зниженим рівнем автоматизації дій, не може дотримуватися ПДР в силу обмеженою саморегуляції поведінки і слабким рівнем підготовленості.

- емоційно-нестійкий (тривожний) водій в умовах дорожнього руху легко піддається страху і проявляє тим самим схильність до емоційної реакції на дорожню ситуацію.

Висновок. Невміння управляти психологічними даними учасниками дорожнього руху тягнуть се-

рийозні наслідки, це дорожньо-транспортні пригоди, які можна було б уникнути.

Характеристиками, що впливають на безпеку дорожнього руху, є негативні психофізіологічні стани, окремі психологічні якості - схильність до необгрунтованого ризику, віктимна поведінка, легковажність, прагнення до перевищення встановленого швидкісного режиму. Сучасна система підготовки водіїв в Україні потребує вдосконалення її практичної спрямованості, оптимізації методики навчання в автошколах; слід посилити психологічну складову підготовки водіїв і виховувати культуру поведінки на дорозі.

Забезпечення безпеки дорожнього руху можливо при реалізації комплексного і міжгалузевого підходу, що полягає в:

- розробці трудових програм професійних водіїв, їх типологій і класифікацій;

- глибокому вивченні закономірностей формування індивідуальних стилів управління транспортним засобом;

- науковому обгрунтуванні і впровадженні сучасних методик і технологій навчання водінню, підвищення кваліфікації досвідчених водіїв;

- формуванні комунікативної і правової грамотності всіх учасників дорожнього руху, а також нейтралізації впливів негативних фізичних дорожньо-ситуативних чинників.

Література

1. Бабков, В.Ф. Автомобильные дороги [Текст]: учебник для вузов / В. Ф. Бабков. – М.: Транспорт 2012. – 280 с.
2. Dahlen, E.R., Martin, R.C., Ragan, K., & Kuhlman, M.M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 341–348.
3. Lucidi, F., Giannini, A.M., Sgalla, R., Mallia, L., Devoto, A., & Reichmann, S. (2010). Young novice driver subtypes: Relationship to driving violation, errors and lapses. *Accident Analyses @ Prevention*, 42, 6, 1689-1696.
4. Watson, B., Watson, A., Siskind, V., Fleiter, J., & Soole, D. (2015). Profiling high-range speeding offenders: Investigating criminal history, personal characteristics, traffic offences, and crash history. *Accident Analysis and Prevention*, 74, 87-96. Získáno z databáze ScienceDirect. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.10.013>
5. Wallis, T., & Horswill, M. S. (2007). Using fuzzy signal detection theory to determine why experienced and trained drivers respond faster than novices in a hazard perception test. *Accident Analysis and Prevention*, 39(6), 1177-1185. Získáno z ScienceDirect databáze. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2007.03.003>
6. Зейг Дж. К. Испытание Эриксоном: Личность мастера и его работа / Пер. с англ. В.В. Самойлова. М.: Независимая фирма “Класс”, 1999.
7. Романов А.Н. Автотранспортная психология: Уч. пос. для студ. высш. уч. зав. М.: Издательский центр «Академия», 2002. С. 173-174.
8. Houwing, S., & Twisk, D. (2015). Nothing good ever happens after midnight: Observed exposure and alcohol use duringweekend nights among young male drivers carrying passengers in a late licensing country. *Accident Analysis and Prevention*, 75, 61-68. Získáno z ScienceDirect databáze. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.11.014>
9. Льевский Д.С. Психология безопасного вождения автомобиля. – М.: Норма, 2011 – 289 с.
10. Porter, B. E. (Ed.). (2011). *Handbook of traffic psychology*. London: Academic Press.
11. Безруков Д.А., Войтенков Е.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // *Юридическая психология*. 2011. № 2
12. Vlakveld, W., Romoser, M. R. E., Mehranian, H. Diете, F., Pollatsek, A., & Fisher, D.(2011). Do Crashes and Near Crashes in Simulator-Based Training Enhance Novice Drivers' Visual Search for Latent Hazards? *Transportation Research Record*, 2265, 153-160. Získáno z databáze Scopus. <http://dx.doi.org/10.3141/2265-17>
13. Пегин П.А. Новый способ зрительного ориентирования водителя в условиях тумана // *Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета*. 2008. № 1.

References

1. Babkov, V.F. *Avtomobilnyie dorogi [Tekst]: uchebnik dlya vuzov / V. F. Babkov.* – M.: Transport 2012. – 280 s.
2. Dahlen, E.R., Martin, R.C., Ragan, K., & Kuhlman, M.M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 341–348.
3. Lucidi, F., Giannini, A.M., Sgalla, R., Mallia, L., Devoto, A., & Reichmann, S. (2010). Young novice driver subtypes: Relationship to driving violation, errors and lapses. *Accident Analyses @ Prevention*, 42, 6, 1689-1696.
4. Watson, B., Watson, A., Siskind, V., Fleiter, J., & Soole, D. (2015). Profiling high-range speeding offenders: Investigating criminal history, personal characteristics, traffic offences, and crash history. *Accident Analysis and Prevention*, 74, 87-96. Získáno z databáze ScienceDirect. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.10.013>
5. Wallis, T., & Horswill, M. S. (2007). Using fuzzy signal detection theory to determine why experienced and trained drivers respond faster than novices in a hazard perception test. *Accident Analysis and Prevention*, 39(6), 1177-1185. Získáno z ScienceDirect databáze. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2007.03.003>
6. Zeyg Dzh. K. *Ispytanie Eriksonom: Lichnost mastera i ego rabota / Per. s angl. V.V. Samoylova.* M.: Nezavisimaya firma “Klass”, 1999.
7. Romanov A.N. *Avtotransportnaya psihologiya: Uch. pos. dlya stud. vyissh. uch. zav. M.: Izdatelskiy tsentr «Akademiya», 2002. S. 173-174.*
8. Houwing, S., & Twisk, D. (2015). Nothing good ever happens after midnight: Observed exposure and alcohol use duringweekend nights among young male drivers carrying passengers in a late licensing country. *Accident Analysis and Prevention*, 75, 61-68. Získáno z ScienceDirect databáze. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.11.014>
9. Lnevskiy D.S. *Psihologiya bezopasnogo vozhdeniya avtomobilya.* – M.: Norma, 2011 – 289 s.
10. Porter, B. E. (Ed.). (2011). *Handbook of traffic psychology*. London: Academic Press.
11. Bezrukov D.A., Voytenkov E.A. *Psihologicheskie aspektyi primeneniya sotsialnoy reklamyi v sfere povyisheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Yuridicheskaya psihologiya.* 2011. # 2.

12. Vlakveld, W., Romoser, M. R. E., Mehranian, H. Diete, F., Pollatsek, A., & Fisher, D.(2011). Do Crashes and Near Crashes in Simulator-Based Training Enhance Novice Drivers' Visual Search for Latent Hazards? *Transportation Research Record*, 2265, 153-160. Ziskáno z databáze Scopus. <http://dx.doi.org/10.3141/2265-17>.
13. Pegin P.A. Novyyi sposob zritel'nogo oriirovaniya voditelya v usloviyah tumana // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arhitekturno-stroitel'nogo universiteta*. 2008. # 1.

Скляренко І.Ю. Психологические особенности обеспечения безопасности дорожного движения.

Обоснованы связи между нарушениями правил дорожного движения с возрастом и полом, опытом вождения, состоянием и деформациями правосознания таких водителей.

В статье исследуется проблематика участников дорожного движения в безопасности, что напрямую связывает с психологическими особенностями.

Изучена психологических особенностей участников дорожного движения как фактор безопасности, способствующая снижению дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: *правила дорожного движения, психология водителя, психологические особенности, безопасность дорожного движения, участники дорожного движения, психофизиологическое состояние.*

Skliarenko I. Psychological features of road safety.

The connections between violations of traffic rules with age and sex, driving experience, condition and deformations of the sense of justice of such drivers are grounded.

The article examines the problems of road users in safety, which directly relates to psychological features.

The psychological characteristics of road users as a safety factor contributing to the reduction of road accidents.

Types of drivers are systematically violated the rules of the road, which are found in both pure and mixed form: a cynical driver, provoking driver, aggressively risky driver, inexperienced driver, emotionally unstable (anxious) driver.

It is established that the modern driver training system in Ukraine needs to improve its practical focus, optimize the training methodology in driving schools; it is necessary to strengthen the psychological component of training drivers and educate the culture of behavior on the road.

Keywords: *traffic rules, psychology of the driver, psychological features, road safety, road users, psychophysiological state.*

Скляренко І.Ю. – к.п.н., доцент кафедри гуманітарних дисциплін, начальник науково-організаційного відділу Державного університету інфраструктури та технологій, м. Київ, e-mail: innakdvt@ukr.net.

Рецензент: д.т.н., проф. **Чернецька-Білецька Н.Б.**

Стаття подана 11.03.2018