## Психология обеспечения безопасности дорожного движения

**Содержание**

1. Психологические факторы в дорожном движении

2. Психология участников дорожного движения и безопасность

3. Психология начинающего водителя

4. Психологические аспекты улучшения работы по профилактике дорожно-транспортных нарушений

Литература

**1. Психологические факторы в дорожном движении**

Как и в любом большом деле, в сфере безопасности дорожного движения действует совокупность психологических факторов. Те, что относятся непосредственно к системе безопасности дорожного движения, во многом *обусловлены* ***общей психологической атмосферой в стране,*** состоянием общественного и правового порядка, общественной дисциплины, правосознания и правовой культуры населения. 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. Тем не менее, было бы ошибочным все объяснять общими причинами и не видеть причин в самой системе использования транспорта и движения на дорогах. Таких факторов здесь немало, и они требуют особого рассмотрения.

Наиболее общий фактор - *отношение общества, его структур и граждан к вопросам нормального функционирования сферы дорожного движения и обеспечения его безопасности.* Отношение к этой сфере, как ставшей одной из важнейших в жизни общества и его членов, требующей к себе общего внимания, полноценного урегулирования, управления, наведения организационного порядка и призванной функционировать на высоком уровне культуры, характерно для цивилизованных стран. 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 ускорившаяся в последнее десятилетие XX в., не сопровождалась, однако, адекватным изменением отношения общества к вопросам усовершенствования этой сферы. Меры по совершенствованию управления этой сферой отстают от темпов роста числа автотранспортных средств и их пользователей. Это стало одной из основных причин снижения дисциплины на дорогах, роста аварийности и гибели людей.

С позиций юридической психологии целесообразно обратить внимание на ряд важных, как масштабных, так и частных, аспектов обеспечения безопасности дорожного движения.

Прежде всего, к ним надо отнести ***психологию персонала*** органов и структур, ответственных за организацию и обеспечение безопасности дорожного движения – Государственной инспекции безопасности дорожного движения, транспортной инспекции, дорожных ремонтно-строительных управлений. *Особенное значение имеют их отношение к вопросам обеспечения безопасности, уровень их профессионализма, используемые средства и методы.*

***Недостатки работы*** государственной автомобильной инспекции давно у всех на устах. Отрицательно сказываются в настоящее время:

\* слабость установки ее работников на выполнение функции социального обслуживания. Похоже, что значительная часть не понимает, что их основная задача - организовывать дорожное движение, создавать удобные и благоприятные условия для передвижения на дорогах. Наблюдается нежелание и неспособность многих работников инспекции действовать в условиях возникновения «пробок» на дорогах, а принимаемые ими меры порой только осложняют положение;

\* повальное увлечение карательной функцией, наказанием участников дорожного движения, в результате чего у последних сложился образ инспектора как «врага водителя и пешехода», от которого ничего, кроме неприятностей, ждать нельзя» В одной киевской газете инспекторы ГИБДД остроумно названы «операторами машинного доения»;

\* слабость пропаганды безопасности дорожного движения;

\* пассивность в организации безопасного движения. Несмотря на увеличивающуюся с годами численность работников автомобильной инспекции, их все реже видно на дорогах, на опасных участках их. Между тем нахождение их на постах само по себе дисциплинирует участников дорожного движения;

\* избирательный подход в принятии мер к нарушителям правил дорожного движения. Водители и пешеходы нередко наблюдают случаи, когда некто на «престижном» автомобиле на глазах у инспектора проезжает на красный свет, пересекает разделительную линию, опасно резко лавирует в потоке автомашин с одного края дороги на другой, но свисток инспектора молчит;

\* нарушения законности, выражающиеся в применении мер, не предусмотренных законом или превышающих полномочия;

\* низкая культура общения, несправедливость и мелочная придирчивость во многих случаях, смахивающая на вымогательство, всем очевидная склонность многих работников к взяточничеству и др.

Вред этих и других недостатков проявляется в психологическом влиянии на водителей и пешеходов, в возникновении у них неуважения к закону, неуважаемому самими работниками инспекции.

Серьезные *причины, сказывающиеся на аварийности,* имеются и у работников технических и ремонтно-строительных служб. К *связанным с психологией* можно, например, отнести:

\* *слабость понимания роли знаков дорожного движения и разметок дорог в формировании психологии водителей* (они сплошь и рядом выставляются малообоснованно, наблюдается увлечение запретами, установлением зоны ограничений, запрещающие знаки часто, словно нарочно, ставятся там, где водителю удобно, например, остановиться, и пр.) в организации движения, предупреждающей «пробки» и не толкающей водителей на нарушения;

\* *пренебрежение динамичным использованием различных знаков при проведении дорожно-ремонтных работ, возникновении повреждений покрытия и др.* (знаки то не ставятся своевременно, то не переносятся, не убираются, за запрещающими знаками не следуют отменяющие и др. Все это заставляет водителей самостоятельно принимать решения по уменьшению или увеличению скорости, выборе места стоянки и пр., а не руководствоваться всегда и везде дорожными знаками, подчиняясь беспрекословно их требованиям).

**2. Психология участников дорожного движения и безопасность**

Естественно, что серьезные причины недостатков в обеспечении безопасности дорожного движения присущи и главным участникам его водителям и пешеходам.

Водитель на дороге обнаруживает себя не просто как техник, умеющий нажимать на педали и владеть рулем, но *всегда как личность.* По движению машины безошибочно можно сказать об уме сидящего за рулем человека, уважении к другим, ответственности, дисциплинированности, воспитанности, взрослости, требовательности к себе, сдержанности, бдительности, разумной осторожности и др. Рискованные маневры -проявление не водительского мастерства, а мальчишества, головотяпства, недостатка ума, несформированности личности. В этом, собственно, и кроются главные психологические причины нарушений, приводящих к авариям.

Имеют значение и многие *психофизиологические качества водителей,* которые чаще всего играют роль в предотвращении аварии, - внимательность, быстрая реакция, подвижность, уравновешенность, эмоциональность, устойчивость к риску и др.

*Главная психологическая особенность опытного водителя - умение ориентироваться в дорожной обстановке,* оценивать степень ее опасности, предвидеть возможные осложнения и маневры других водителей и принимать на этой основе превентивные меры, снижающие возможность увеличения риска и неожиданностей. Водитель за рулем не имеет права ослаблять внимание и должен быть всегда в готовности к быстрому реагированию на угрозу, не отвлекаться даже на долю секунды от наблюдения за дорогой, понимать, что именно эта доля отделяет его от аварии, а порой и от ухода из жизни.

В условиях интенсивной автомобилизации, увеличения количества транспорта, в том числе иномарок, все более активизируется проблема *конкурирующего поведения водителей, конфликтов между участниками дорожного движения,* неверного толкования намерений и поведения водителей и пешеходов, искаженного восприятия конкретных дорожных ситуаций.

В основе взаимоотношений участников дорожного движения с работниками Государственной инспекции лежит взаимное ожидание проявлений личностных особенностей. Среди водителей проявляются, наряду с нормой, и отрицательные типы поведения и построения взаимоотношений с инспектором, которому приходится решать свои задачи, учитывая их. Например:

1. Водитель грубый, бесцеремонный, убежденный в своей правоте и вседозволенности, считающий, что именно ему все обязаны уступать. Инспектору приходится подавлять агрессивность такого водителя не проявлением собственных эмоций, а твердой констатацией факта допущенного им нарушения и напоминанием статьи Правил дорожного движения, которая при этом нарушена.

2. Водитель испуган, но внешне демонстрирует взрыв эмоций, возмущение, многословен, но практически бессодержателен в высказываниях. Инспектор обычно дает такому выговориться, а затем показывает, что ситуация им контролируется, понимается на основе правовой нормы, а вина водителя оценивается правомерно. Даются разъяснения и рекомендации по вождению.

3. Водитель - «жалобщик», считающий, что его вины нет, ибо нарушение было вынужденным, жалующийся на условия, поведение других участников дорожного движения, условия видимости и пр. Инспектору приходится выслушать такого водителя, выразить свое понимание причин допущенного нарушения, объективно оценить пояснения водителя и принять соответствующее решение, дать водителю советы по недопущению подобных нарушений в будущем.

**3. Психология начинающего водителя**

Опыт и количество пройденных километров находятся в прямой зависимости. Психологи выделили несколько этапов поведения, через которые проходит водитель, прежде чем достигнет высокого уровня безопасной езды.

1-й этап: преодоление постоянного чувства опасности.

Этот этап длится первые дни, иногда недели и требует большого психического напряжения. У новичка преобладает новизна стоящих перед ним задач, для решения которых нет ни знаний, ни опыта. Поэтому он старается избегать критических и конфликтных ситуаций.

2-й этап: недооценка опасности.

В результате уклонений от критических обстоятельств на первом этапе, водителю не приходилось сталкиваться с грубыми формами поведения на дороге или попадать в ДТП. Это обстоятельство может ложно приниматься за собственное водительское "мастерство", выражающееся в рискованной манере управления автомобилем. Этап длится в течение 3,5-4 тыс. км пробега.

3-й этап: коррекция повышенного чувства безопасности.

Накопленный практический опыт вождения постепенно снижает чувство безопасности. Однако это чувство все еще остается обманчивым.

4-й этап: объективная оценка опасности.

Приобретенные навыки и опыт вождения помогают не забывать об опасностях на дороге.

5-й этап: снижение чувства безопасности.

Соответствует первым 3-4 годам вождения или 100 тыс. км пробега. Этот феномен психологи объясняют так. Высокий уровень профессионального умения водителей может привести к притуплению бдительности и потере осторожности. Статистика показывает, что самые тяжелые ДТП чаще происходят с опытными водителями. Это лишний раз свидетельствует о том, что на безопасность движения влияет не столько опыт вождения, сколько психологические особенности человека. Не исключено, что первоначальный восторг от самостоятельного управления автомобилем проходит, у вас вдруг исчезает желание ездить, портится настроение, вы клянетесь, что никогда больше не сядете за руль. Психологи называют это "пресыщением", и после появления такого ощущения нужно отдохнуть. Иногда начинающий водитель не пропускает вперед другую машину только потому, что боится сделать лишнее движение.

Рекомендуем не вызывать раздражения окружающих, уверенно выполнять маневры, которые не сбивают с толку остальных. Помните, что управление автомобилем должно быть выразительным, то есть совершенно ясным для других участников движения. Несколько слов о различиях между мужским и женским поведением на дорогах. Кроме природных различий, поведение тех и других обусловлено и социально-культурными факторами. Так, мальчики растут более самоуверенными, нацеленными на достижение успеха, у девочек, напротив, преобладает стремление избегать неудач. Основное различие можно определить так: женщины больше верят в законы, правила, а мужчины - в себя, в технику. Поэтому-то ошибки и несчастные случаи у мужчин чаще встречаются из-за переоценки собственных возможностей и чрезмерной самоуверенности. У женщин из-за недостаточной уверенности в себе, чрезмерной осторожности. Интересно, что агрессивность у мужчин с возрастом падает, а у женщин наоборот возрастает, что отрицательно влияет на безопасность движения.

Самый трудный и наименее любимый маневр для женщин - это движение задним ходом. Для освоения его женщине требуется больше времени, чем мужчине. В то же время недооценивающих значения ремней безопасности значительно больше среди мужчин.

**4. Психологические аспекты улучшения работы по профилактике дорожно-транспортных нарушений**

Проблема повышения безопасности в целом связана с обстановкой в стране, общественной дисциплиной, традициями поведения на улицах и дорогах. Вместе с тем благодаря своей массовости дорожное движение становится и частью работы по укреплению общественной дисциплины, усвоению всем населением и участниками дорожного движения цивилизованных форм поведения, отвечающих современному уровню развития правовой культуры.

К числу ***актуальных мер,*** направленных на реализацию новых подходов к обеспечению дорожного движения в современных условиях, можно отнести и ***ориентированные на психологию:***

\*воспитание в общественном сознании, в понимании всеми гражданами, органами, структурами и хозяйствами того факта, что надлежащая организация дорожного движения поставлена развитием общества на уровень государственной, общественной, общей проблемы, в решении которой заинтересованы все без исключения и от решения которой зависит безопасность каждого, является он автомобилистом или нет. Надо вывести проблему решения организации и обеспечения безопасности дорожного движения на самый высокий уровень и сделать ее всеобщей. Не дробление проблемы между разными ведомствами, а централизация управления ее решением со стороны государственных органов должны лежать в основе ее решения. Принимаемые меры не должны отставать от темпов автомобилизации и возникающих в связи с этим проблем;

\* проблема обеспечения безопасности дорожного движения должна решаться не карательными мерами, а на основе подхода к ней как к проблеме социального обслуживания, обеспечения нормального функционирования важной сферы жизни общества. От правильных заявлений по этому поводу важно решительно переходить к мерам, обеспечивающим ее решение;

\* пропаганда культуры и безопасности дорожного движения должна служить одним из важнейших направлений в государственной пропаганде, что, в частности, требует создания на государственном телевидении и радио специальных программ, подготовленных на высоком уровне психологической и педагогической воздейственности. В этой работе основной акцент должен быть сделан на понимание всеми общей и личной заинтересованности в решении проблемы, на необходимости разумного, ответственного, культурного, взаимоуважительного и дисциплинированного поведения на дорогах, внимания участников дорожного движения друг к другу, показа позитивных фактов культуры и мастерства вождения, добрых советов, примеров образцового Поведения инспекторов госавтоинспекции и пр.; тот же стиль должен преобладать и в рекламе на дорогах;

\* необходимо концентрировать усилия на решении узловых, наиболее острых аспектов проблемы, на устранение первопричин. Так, важно кардинально изменить подход к предоставлению прав на вождение транспортных средств: реализация гражданином своих прав и свобод в области вождения не может быть беспредельной, ибо она затрагивает права и свободы других граждан и может представлять реальную угрозу для их жизни и здоровья («моя свобода заканчивается там, где затрагивается свобода другого человека»). Права должны даваться не организму (по состоянию здоровья), владеющему техникой вождения (экзамены), но, главным образом, – гражданину-личности, обладающему надлежащим уровнем социального развития и способному не угрожать благополучию и безопасности других участников дорожного движения. К числу других узловых проблем относится и проблема кадров инспекции, личностей, уровня их развития;

\* ориентировать госинспекцию на реализацию функции социального обслуживания: организации, профилактики, помощи (нелишне подумать и о ее названии, замене слова «инспекция» на слово «служба»). Важно превратить ее из «пугала\* участников дорожного движения в квалифицированный орган по его обеспечению; перестроить ее взаимоотношения с водителями с принципа «кто кого» во взаимоотношения сотрудничества, взаимного заинтересованного поиска обеспечения высокой культуры и безопасности дорожного движения; не сужать задачи до узко административных, а расширять их по линии обслуживания (психологически благоприятным было бы принятие задачи оказания технической помощи на дорогах). Необходимо обеспечить присутствие личного состава автоинспекции на дорогах большую часть рабочего дня Решительно пресечь всеми мерами (в том числе оперативными, кадровыми, уголовно-правовыми) распространенность среди части инспекторов недостойного, вымогательского поведения, подрывающего в своей основе все разумное в решении проблемы культуры и безопасности дорожного движения;

\* учитывать, что пока основным мотивом, побуждающим большинство водителей к осторожности, является любовь к своему транспортному средству, нежелание допускать его повреждения и нести большие финансовые затраты на его ремонт; поэтому важно усилить актуализацию мотива материальной выгоды и самосохранения;

\* отказаться от практики постоянного осложнения жизни владельцев автотранспортных средств различными формальными мерами, разобраться в причинах скопления масс водителей в госинспекциях (особенно г. Киева и Киевской области), требующих от людей порой многосуточных затрат времени на решение мелких вопросов и создающих условия для различных злоупотреблений и недовольства;

\* прекратить гоняться за «ветряными мельницами», а заняться действительной работой по устранению причин и условий дорожно-транспортных происшествий, аварийности, гибели людей и травматизма на дорогах. Классический пример - ежегодно ужесточающиеся меры по проверке технической исправности транспортных средств, превратившиеся в некую форму изуверских издевательств над водителями. По многолетней статистике, *техническая неисправность является причиной не более чем 3% происшествий.* Между тем создается впечатление, что в автоинспекции все поставлено с ног на голову: вместо того чтобы соответственно уделять около 3% усилий на устранение этой причины, на нее затрачивается 97%;

\* научиться отличать добросовестных водителей от злонамеренных нарушителей норм и правил использования транспортных средств;

\* отказаться от увлечения запретительным уклоном, а шире использовать указательные, разрешительные, отменяющие, ориентирующие дорожные знаки и указатели, сузить, где возможно, зоны действия запретительных знаков;

\* строго следить за оправданностью, своевременным переносом и уборкой временных знаков при ремонте дорог, указателей зоны их действия.

Необходим и комплекс мер по ужесточению профессионально-психологического отбора сотрудников госинспекции (с ориентацией на определение направленности личности, моральных качеств, культуры, образованности), их воспитанию, морально-психологической и профессионально-психологической, технической и медицинской подготовке. Заслуживают внимания разработка более обоснованных критериев эффективности деятельности; совершенствование внутреннего контроля за деятельностью сотрудников на постах, принятие более жестких (вплоть до уголовных) мер к работникам, злоупотребляющим служебным положением.

Несомненную пользу принесет создание центрального научно-практического подразделения по исследованию и разработке мер психологического обеспечения безопасности дорожного движения, а также назначение в территориальные и линейные службы практических психологов. Улучшение обеспечения безопасности возможно только на основе научного, всесторонне взвешенного подхода, исследований, экспериментов.

**Литература**

1. Льневский Д.С. Психология безопасного вождения автомобиля. - О.: «А.С.К.», 2001.

2. Малышко Т.Н. Психология начинающего водителя. - М., «Махаон», 1994.

3. Журнал «Автомобилист», декабрь 2006 г.

4.Надежность водителя и безопасность движения / В.М. Мишурин, А.Н. Романов 166, -.М. - Транспорт 1990