

ТАТЬЯНА КОЧЕТОВА: «АВАРИЙНОСТЬ НА ДОРОГАХ МОГУТ СНИЗИТЬ ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ КУРСЫ»



«ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР» ЯВЛЯЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ ОСНОВНЫХ ПРИЧИН ПРОИСШЕСТВИЙ НА ДОРОГЕ

Причем нередко аварийные ситуации возникают не из-за каких-то невольных оплошностей водителей или их невнимательности, но и вследствие особенностей их психического состояния. Поскольку это зачастую проявляется в игнорировании правил дорожного движения, например, в существенном нарушении скоростного режима и в агрессивной манере вождения, ДТП по вине таких водителей почти всегда имеют тяжелые последствия.

О том, что собой представляют потенциально опасные состояния психики участников дорожного движения, можно ли таких людей распознать в общем потоке машин и что делается для того, чтобы помочь водителям контролировать себя, журналу рассказала кандидат психологических наук, доцент кафедры психологии управления Московского государственного психолого-педагогического университета Татьяна Кочетова.

– Как психологическое состояние участников дорожного движения влияет на безопасность на дорогах?

– «Психологическое состояние» – не совсем корректная формулировка. Более корректно говорить о «функциональном» и/или «психическом» состоянии. Это разные вещи! Например, функциональное состояние – это сон, бодрствование, монотония. Если говорить о психических состояниях, то на сегодня в психологии представлено множество классификаций, имеющих разные основания. Принято считать, что психическое состояние отражает отношение человека к реальности,

степень его адекватности. Приведу примеры некоторых из них: состояние утомления, состояние радости, состояние тревоги, состояние аффекта, состояние эйфории, состояние осознанности.

Очевидно, что психическое состояние может оказывать влияние на поведение человека, который является участником дорожного движения. Именно такая постановка вопроса мне представляется более корректной.

Например, состояние аффекта – очень мощного интенсивного переживания, ответной реакции на какой-то внезапный и сильный раздражитель, кратковременной реакции, каждый из нас может пережить в жизни, но подобные состояния встречаются крайне редко. Именно поэтому говорить о том, что водители или пешеходы совершают различные нарушения, находясь в состоянии аффекта, неверно. Разумеется, такие нарушения могут встречаться, но не часто.

Если говорить о состоянии утомления, то, конечно, оно может быть крайне опасным как для водителя,

так и для пешехода. В таком состоянии внимание водителя становится более рассеянным, снижается способность к концентрации, такой водитель может совершать ошибки, приводящие к достаточно серьезным последствиям, в том числе и авариям.

Если говорить о функциональных состояниях, с которыми приходится достаточно часто сталкиваться в водительской деятельности, то логично привести пример состояния монотонии. Это состояние сниженной работоспособности, возникающее в случаях постоянно повторяющихся однообразных действий. Действительно, если обратиться к особенностям труда профессиональных водителей, которые постоянно, изо дня в день, передвигаются по одним и тем же маршрутам, оказываются в одних и тех же пробках или просто долго передвигаются по магистралям с однообразным пейзажем, то нетрудно заметить, что для таких водителей состояние монотонии зачастую может сопровождать их в процессе трудовой деятельности. Конечно, такое состояние оказывает влияние на поведение водителя в условиях

дорожно-транспортной среды: сосредоточенность снижается, действия становятся стереотипными, автоматическими, что существенно увеличивает вероятность ошибочных действий, приводящих к авариям.

Кстати, это частично ответ на следующий вопрос о «потенциально опасных состояниях». Но еще хочу добавить пару слов: психические и функциональные состояния человека – это не единственные причины, которые делают поведение участника дорожного движения потенциально опасным для других. Целесообразно говорить о комплексе различных факторов, приводящих к ДТП.

– Можно ли сказать, что существуют некие ключевые, устойчивые, базовые психологические причины, приводящие к появлению на дорогах людей в потенциально опасном состоянии, склонных к риску на дороге? Насколько типично для них подобное поведение?

– Если в этом вопросе речь идет о психологических особенностях, которые обуславливают поведение на дороге людей, рассматриваемое как,

играть склонность к риску. Применительно к водителям, склонность к риску может выражаться, например, в неверной оценке опасности ряда факторов, которые могут приводить к нарушениям в дорожном движении и ошибкам: неверная оценка дистанции между автомобилями, длины тормозного и остановочного пути, неверное восприятие скорости, лояльное отношение к вождению в нетрезвом состоянии, разговор по мобильному телефону во время управления транспортным средством и др.

Следует отметить, что со склонностью к риску, которая обуславливается рядом психологических параметров, нередко путают такую весьма опасную манеру езды, как демонстративное поведение на дороге, которое может быть сопряжено с рядом характерологических особенностей водителя, его воспитания, а также ценностно-смысловой сферой личности, различного рода когнитивными искажениями и неверной оценкой факторов риска. Это, например, пресловутые «игры в шашеч-

свою храбрость и высокий уровень мастерства. Демонстрация такого «мастерства» перед другими часто имеет негативные последствия, о которых весьма редко говорят в СМИ, а именно весьма упрощенное и стереотипное предписывание таким водителям всех возможных отрицательных качеств. Подобное обстоятельство связано с психологическим механизмом проекции, который, в свою очередь, способствует формированию установки разделения на «мы» – хорошие, законопослушные и «они» – плохие, уверенные в своей безнаказанности. Формирование подобных установок ведет к расколу в сознании людей – участников дорожного движения, что не является конструктивным решением проблемы снижения уровня аварийности на дорогах: вместо профилактики и превенции с тщательным разбором случаев демонстративного поведения водителя, агрессивных вспышек, а также анализа предшествующей истории штрафов и нарушений мы приходим к формированию общественной установки: «Только наказать этих «уродов», чтобы другим неповадно было». Специально подчеркну, что речь идет не о лояльном отношении к нарушителям, его не может быть! Речь идет о другом, о том, что негативная общественная установка приводит к постоянному нагнетанию атмосферы, в которой приветствуются лишь запреты и санкции.

Однако, на самом деле, как показывает мировой опыт, в дорожной среде постоянно могут встречаться самые различные типы нарушений, совершаемых лицами, для которых вопрос получения прав на управление транспортным средством весьма проблематичен. И вот именно здесь особенно остро встает задача государства и государственной политики в области безопасности дорожного движения и предотвращения ДТП: «Кому можно управлять транспортным средством, а кому нельзя?», а также «Кто нуждается в коррекции своего поведения, чтобы оно не наносило вред другим?»

– Какие формы состояния психики могут стать в наибольшей степени факторами генерации опасных ситуаций на дороге?

например, рискованное поведение в условиях дорожно-транспортной среды, то – да, личностные, характерологические особенности могут оказывать влияние на уровень аварийности водителя. Этому вопросу посвящено большое количество психологических исследований. Приведу показательный пример.

Среди психологических особенностей существенную роль может

играть демонстративное, со съемкой на видео, нарушение правил дорожного движения или неуважительное, вплоть до прямой неспровоцированной агрессии, отношение к другим участникам дорожного движения. Так, например, приходится постоянно наблюдать случаи, когда некоторые водители рассматривают такую манеру управления транспортным средством как способ показать



– Например, функциональное состояние монотонии, которое может приводить к различным ошибкам при управлении транспортным средством, развивается далеко не сразу. Существенную роль в развитии такого состояния могут играть факторы, связанные с особенностями дорожной среды: однообразный дорожный пейзаж во время длительного передвижения по трассе или однообразные повторяющиеся механические действия, когда не требуется принятие новых решений. Именно они способствуют «привыканию» и развитию этого состояния.

То же самое можно сказать о водителе, который находится в состоянии усталости. Это вообще крайне опасно, например, в условиях насыщенного дорожного трафика.

Провоцирует возникновение различных ошибок и ошибочных действий водителя и состояние стресса, особенно хронического стресса, который накапливается. Сюда же можно отнести стресс, связанный, например с информационной перегрузкой. Ведь нашей психике требуется время, чтобы адаптироваться к большим потокам информации. Это и работа, и личная и общественная жизнь, и необходимость воспринимать и ориентироваться в информационном поле. Мы все пребываем в этой ситуации уже достаточно давно. И поэтому нельзя не обращать внимания именно на те состояния, которым подвержены все мы – простые люди.

– *Что является факторами, провоцирующими возникновение у участников дорожного движения психологического состояния, находясь в котором они могут стать причиной ДТП?*

– Возможно, в этом вопросе речь идет об участии «человеческого фактора» как причины аварий. Тогда, конечно, опираясь на официальную статистику о показателях аварийности, предоставляемую ГИБДД, нетрудно заметить, насколько частыми являются аварии, совершенные водителями в состоянии алкогольного опьянения. Кстати, интересно: если по другим показателям мы можем наблюдать некоторое снижение, то вождение в нетрезвом состоянии по-прежнему остается одной из главных

причин, приводящих к крайне негативным последствиям, которые могут стоить человеческой жизни.

Что приводит к такого рода ДТП? Совершенно логичный ответ: человек недооценивает опасность вождения в нетрезвом состоянии. Не нужно думать, что у нас в России какая-то «особая» культура и особые условия, которые заставляют человека много пить и даже садиться пьяным за руль. Такая проблема есть в большинстве стран, вождение в нетрезвом состоянии – это универсальная проблема! Но особую остроту она приобретает в странах, которые не отличаются высоким уровнем жизни и где, соответственно, нет профилактических и превентивных мероприятий, направленных на категорию водителей, практикующих вождение в нетрезвом состоянии. Ведь это тот самый случай, когда простым запретом проблему не решить. Требуются комплексные решения.

– *Можно ли среди участников дорожного движения определить потенциально опасных в силу их психического состояния? Какие признаки могут указать на это?*

– Принципиально важный вопрос. И ответ на него принципиально важный: если вы видите, что какой-то человек выходит из бара и, пошатываясь, подходит к своей машине, чтобы сесть за руль, необходимо сообщить полиции, если нет возможности вмешаться лично. Но тут важно понимать – личное вмешательство в таких случаях может быть опасным.

Или если вы чувствуете, что устали, утомлены, закрываются глаза, зеваете, не можете сконцентрировать свое внимание, то лучше сразу себе сказать: «Стоп, я сейчас не могу садиться за руль!» То же самое необходимо говорить себе, если чувствуете, что пребываете в стрессе и не можете с ним справиться.

– *Есть ли способы нейтрализовать для других участников дорожного движения опасность, исходящую от тех, кто находится в потенциально нестабильном психологическом состоянии? Как сами участники дорожного движения должны поступать, чтобы не подвергаться опасности от появления на дорогах подобного рода людей?*

– Сразу скажу, что здесь требуется корректировка вопроса. Что значит – «нестабильное состояние»? Динамичное или быстроизменяющееся? Мы все подвержены в той или иной степени смене состояний. Например, состояние гнева: случай на работе, когда руководитель, не разобравшись в ситуации, незаслуженно применяет те или иные дисциплинарные санкции по отношению к работнику, который хорошо выполнил работу. И тогда человек может испытать из-за такой несправедливости чувство негодования и даже проявить гнев. Но это состояние гнева может носить непродолжительный характер. Нельзя же сказать, что если этот сотрудник продолжительное и долгое время находится в состоянии гнева, то он стабильно испытывает гнев. Это ответ на часть вопроса.

Я специально привожу такие примеры, чтобы у читателей журнала не возникало установки: что есть вот такие «мы» – честные и добросовестные водители и пешеходы, такие вот законопослушные граждане, а вот еще встречаются на дорогах «персонажи», которые не хотят соблюдать закон и представляют для нас – таких прилежных и ответственных – серьезную опасность. Само по себе формирование такой установки крайне нежелательно, это раскалывает общество на «мы» и «они», об этом я уже упоминала.

Важно формировать другую установку: есть «мы» – все участники дорожного движения, и среди нас иногда происходят случаи, которые приводят к необратимым последствиям на наших дорогах. Дорога – это среда с повышенным уровнем опасности, которой подвергаемся мы все. В этом контексте единственный логичный ответ: каждому из нас надо «чаще смотреться в зеркало» и отвечать прежде всего самому себе на вопрос о собственной адекватности. Только тогда открывается возможность для объективного наблюдения за другими участниками дорожного движения.

– *Может ли государство что-либо сделать для минимизации опасности, исходящей от людей, склонных к переходу в психологически нестабильное состояние, побуждающее*

их к риску на дороге и нарушению законов?

– Расскажу, что делают другие государства для минимизации опасности, идущей от водителей, которых можно рассматривать как своеобразную «группу риска» на дорогах. Во многих странах существуют и зарекомендовали себя как высокоэффективные системы превенции нарушений водителей, а также реабилитации для водителей, практикующих вождение в нетрезвом состоянии, другие типы серьезных нарушений. В некоторых странах есть даже пунктовые системы. У нас такая была в СССР, когда водителю давался специальный зеленый талон, в котором сотрудник ГАИ мог «пробить дырочку» и после нескольких таких «дырочек» ставился вопрос о лишении водителя прав. Так вот, пунктовые системы есть не везде, а вот системы превенции рискованного вождения можно встретить даже в государствах пост-

советского пространства, например, в Эстонии.

– Ведется ли в нашей стране работа по подготовке кадров, специализирующихся именно на психологии водителя?

– В России подготовка таких специалистов осуществляется в настоящее время только в рамках магистерской программы «Психология

дорожного движения», реализуемой в Московском государственном психолого-педагогическом университете (МГППУ). Эта программа реализуется с учетом опыта наших коллег, дорожных психологов из других стран – членов Traffic Psychology International (TPI). Опыт различных стран в работе с водителями-нарушителями обсуждался, в частности, в ходе организованной в 2017 году МГППУ совместно с TPI конференции «Психология дорожного движения: вопросы теории и практики». С ее материалами можно ознакомиться по адресу <https://mgppu.ru/news/5137>.

На сегодняшний день в магистратуре МГППУ было несколько выпусков, некоторые выпускники нашли работу в сфере дорожной безопасности. В принципе, университет обладает всеми необходимыми ресурсами для подготовки специалистов в области психологии дорожного движения. Поэтому если государство будет за-

интересовано в создании системы превенции, подготовке и обучении дорожных психологов, чтобы минимизировать опасность, исходящую от водителей, представляющих группы риска на дорогах, то, думаю, вуз будет готов предложить психологические решения для комплексных мер в области повышения уровня дорожной безопасности.

Беседовал Леонид Григорьев

Фото: Ольга Швейцер



центр, нередко эти центры негосударственные: например, в Германии, Нидерландах, Австрии, Австралии и той же Эстонии.

– Ведется ли в нашей стране работа по подготовке кадров, специализирующихся именно на психологии водителя?

– В России подготовка таких специалистов осуществляется в настоящее время только в рамках магистерской программы «Психология

интересовано в создании системы превенции, подготовке и обучении дорожных психологов, чтобы минимизировать опасность, исходящую от водителей, представляющих группы риска на дорогах, то, думаю, вуз будет готов предложить психологические решения для комплексных мер в области повышения уровня дорожной безопасности.

Беседовал Леонид Григорьев