

Проблематика присутствия в одной дорожно-транспортной среде различных групп участников движения

Николаева Л.В.

*Газета «Самарское обозрение», г.о. Самара, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3865-1071>, e-mail: Lunicom@mail.ru*

В статье представлен обзор зарубежных исследований дорожно-транспортной среды с точки зрения отношений между различными группами ее участников: водителями, велосипедистами, мотоциклистами, пользователями электросамокатов. Показано, как эти отношения связаны с представлениями о неравенстве в дорожном движении, маргинальности или даже нелегитимности некоторых участников, с проблемой отчуждения и возникновением межгрупповых эффектов (групповым фаворитизмом и др.). Следствием представлений о группах как «дорожных меньшинствах» могут быть и такие особенности восприятия, как «слепота невнимания», влияющая на безопасность в этой среде, и повышенная агрессия в отношении «других». Ряд исследований помогают понять также разницу в отношении к привычным и новым участникам движения. Совместное использование дороги вызывает стресс не только у тех, кого относят к уязвимым участникам дорожного движения, но и у автомобилистов. Толерантность участников движения по отношению друг к другу может быть повышена благодаря опыту использования различных транспортных средств. Такой опыт развивает рефлексивность и в целом должен способствовать повышению безопасности движения разных групп в условиях смешанного потока.

Ключевые слова: иерархия в дорожной среде, дорожные меньшинства, групповой фаворитизм, отчуждение, представление и восприятие, рискованное поведение, слепота невнимания, дорожная безопасность.

Для цитаты: Николаева Л.В. Проблематика присутствия в одной дорожно-транспортной среде различных групп участников движения [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2023. Том 12. № 1. С. 45—55. DOI: <https://doi.org/10.17759/jmfp.2023120105>

Problems of the Presence of Different Groups of Road Users in the Same Traffic Environment

Ludmila V. Nikolayeva

*The “Samara Review” Newspaper, Samara, Russia.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3865-1071>, e-mail: Lunicom@mail.ru*

The article presents an overview of foreign studies of the road transport environment from the point of view of relations between different groups of its participants: drivers, cyclists, motorcyclists, users of electric scooters. It is shown how these relations are related to ideas about inequality in road traffic, marginality or even illegitimacy of some participants, with the problem of alienation and the emergence of intergroup effects (group favoritism, etc.). The consequence of ideas about groups as “road minorities” can lead to such percepts as “blindness of inattention”, affecting safety in this environment, and increased aggression towards “others”. A number of studies also help to understand the difference in attitudes towards familiar and new road users. Road sharing causes stress not only for those who are classified as vulnerable road traffic rules, but also for motorists. The tolerance of road users towards each other can be increased through the experience of using different vehicles. Such experiences develop reflexivity and, in general, should contribute to improving the safety of movement of different groups in mixed flow conditions.

Keywords: hierarchy in the road environment, road minorities, group favoritism, alienation, representation and perception, risky behavior, blindness of inattention, road safety.

For citation: Nikolayeva L.V. Problems of the Presence of Different Groups of Road Users in the Same Traffic Environment. *Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya = Journal of Modern Foreign Psychology*, 2023. Vol. 12, no. 1, pp. 45—55. DOI: <https://doi.org/10.17759/jmfp.2023120105> (In Russ.).

Введение

Дорожно-транспортная среда (ДТС) в последние годы становится все более разнообразной по составу участников. На дорогах общего пользования среди доминирующих в большинстве стран автомобилей и другого моторизованного транспорта все чаще появляются велосипеды и новые средства индивидуальной мобильности (СИМ), особенно электросамокаты. В отношениях между этими группами исследователи отмечают повышенный стресс, конфликтность, проявления агрессии.

Исследователи дорожно-транспортной среды еще в прошлом веке обнаружили, что представления о ней часто содержат образы иерархии и неравенства разных участников дорожного движения (УДД), вплоть до маргинализации некоторых групп и даже утверждений о нелегитимности их присутствия на проезжей части [1]. Эти направления развиваются и во многих современных работах.

Такие представления становятся основой для проявления различных групповых эффектов и негативных отношений между УДД. Однако свое влияние на эмоциональное состояние и поведение участников дорожного движения из разных групп могут оказывать и факторы объективного порядка, например, особенности городской инфраструктуры, траектории дорог и т. п.

Представления о группах в дорожно-транспортной среде

В большинстве стран мира на дорогах общего пользования преобладают автомобили, ставшие не просто распространенным средством передвижения, но и основой экономики, культурно и эмоционально заряженным символом [15, с. 236]. Автомобиль несет в себе определенные социальные смыслы и рассматривается как проявление индивидуальной свободы. И его доминирование в дорожно-транспортной среде носит не только арифметический характер, но и психологический, что проявляется и в отношении к другим участникам движения. В исследованиях, проведенных в Европе и Австралии, выяснилось, например, что позитивное отношение к автомобилестроению коррелирует с негативным отношением к велосипедистам [15].

Дорожно-транспортная среда представляется многим ее участникам как иерархичная [1]. Одно из первых исследований такого представления было проведено в Шотландии [9]. Его участники — автомобилисты — расставили почти на всех ступенях такой иерархии моторизованный транспорт, как правило, в зависимости от его размеров. Исключение было сделано для мотоциклов, так как респонденты посчитали, что «скорость и маневренность компенсируют их небольшие размеры» [9, с. 7]. Пешеходов в иерархию не включили вовсе. А велосипедистов поместили в самый низ, причем редко кто вспоминал их спонтанно, чаще требовалась подсказка

ведущего. Объяснений поместить велосипедистов в самый низ дорожной иерархии у автомобилистов оказалось немало. Их назвали «неправильными» участниками движения, в частности, за отсутствие вклада в пользование дорогами, подобного тому, который делают автомобилисты, — в виде налогов, страховки, а также штрафов за нарушение Правил дорожного движения (ПДД), которыми велосипедисты, по мнению автомобилистов, часто пренебрегают, и т. д. [9, с. 8].

Последующие исследования показали также, что в дорожно-транспортной среде происходит деление на группы, которые могут быть обозначены как «свои—чужие», «мы—они» и т. п. — именно в том значении, в котором эти понятия используются в социальной психологии [1; 19; 23]. При этом наличие опыта управления разными средствами передвижения не всегда ведет к тому, что человек будет считать для себя референтными все эти группы и идентифицировать себя с каждой из них. Такие выводы были сделаны в исследовании, участники которого имели опыт вождения и автомобиля, и велосипеда [19].

Таким образом, в ДТС возникают межгрупповые эффекты, характерные для отношений общества к социальным меньшинствам. Изучив огромный пласт источников из разных стран, ученые пришли к выводу о том, что основу для таких представлений о велосипедистах закладывают государство и общество [27]. Согласно концепции этого исследования, развитие городской инфраструктуры, социальные установки, культурные ценности и т. д. формируют представления о велосипедистах как меньшинствах подобно тому, как формируются представления о меньшинствах этнических, сексуальных, религиозных и т. п. Дорожно-транспортная организация большинства городов мира, как правило, лишь отчасти учитывает интересы велосипедистов. Культурные нормы и социальные убеждения способствуют тому, что велосипедисты рассматриваются как участники дорожного движения «второго сорта», практически не имеющие прав на использование дорог. Типичное представление общества об этой группе содержит негативные коннотации. Считается, что велосипедисты слишком бедные, чтобы покупать автомобиль, эксцентричные или девиантные.

В других исследованиях езда на велосипеде в социальных представлениях присутствует как символ бедности, в то же время коррелируя с повышением осознания людьми своей материальности и вызовом понятию «безопасных» телесных границ [29]. Такой вызов может быть интерпретирован как упомянутая выше «эксцентричность» этой группы. В Австралии ученые выдвинули гипотезу о наличии в представлениях о велосипедистах элементов дегуманизации «в тонких формах», т. е. когда к ним относятся так, как если бы они были менее чем полноценными людьми [6]. По результатам этого исследования, 49% водителей, которые не ездят на велосипеде, имеют дегуманизирующие установки, тогда как среди водителей-велосипедистов таких оказалось только 17%.

Велосипедистов в дорожно-транспортной среде представляют не только как маргинальную группу, некую дорожную субкультуру [34], но и как нелегалов, которые незаконно пользуются проезжей частью [2]. Водители, которые придерживаются такой позиции, воспринимают велосипедистов как мешающих автомобилям и считают, что им не стоит ездить по тем же дорогам, что и автомобилям [8; 15]. Такое отношение может коррелировать с незнанием водителями норм ПДД в части участия велосипедистов в дорожном движении [15; 18].

В свою очередь, велосипедисты воспринимают прописанное для них в законах право на передвижение по дорогам общего пользования как ненадежное, которое массово игнорируется другими участниками движения и не защищается полицией. Поэтому они вынуждены бороться доступными способами за положенное им пространство «с тяжелыми автомобилями» [11]. Допускаемые ими нарушения велосипедисты объясняют прежде всего особенностями дорожной инфраструктуры, которая слабо учитывает интересы немоторизованного транспорта. В связи с этим на городских улицах велосипедисты вынуждены вырабатывать собственную стратегию поведения, которая не всегда согласуется с Правилами дорожного движения. В одном из исследований в США [22] даже предпринята попытка доказать, что поведение велосипедистов, которое характеризуется большим количеством нарушений и со стороны выглядит как рискованное, на самом деле не безрассудно, а, напротив, рационально. Просто в транспортной системе, заточенной под автомобили, велосипедистам приходится действовать иначе, чем автомобилистам, чтобы добраться до места назначения. Но при этом ПДД они нарушают не чаще, чем водители.

Отчуждение, порожденное транспортными технологиями

С представлением о дорожной среде как иерархичной, в которой у одних транспортных средств больше власти, чем у других, зарубежные исследователи связывают и проблему отчуждения между участниками движения. Основу таких представлений закладывают технологии. В исследовании с участием жителей пригородов, работающих в Ванкувере (Канада), сделан вывод: чем менее технологически опосредованные способы перемещения используются в дорожном движении, тем больше его участники чувствуют социальные связи друг с другом [25]. Тогда как более технологичные средства передвижения ведут к разрыву этих связей в силу ряд факторов.

Во-первых, это фактор скорости, на которой происходит движение. На скорости, с которой перемещаются современные транспортные средства (в том числе велосипеды), сокращаются возможности для общения людей друг с другом.

Во-вторых, это особенности конструкции транспортного средства. Автомобиль — капсула, способствующая изоляции человека от внешней среды. Но она не только скрывает человека и отгораживает его от мира. Масса, скорость и твердые закрытые поверхности автомобиля обеспечивают силу принуждения [25, с. 92].

Велосипедные технологии также несут в себе угрозу принуждения и могут привести к установлению агрессивных иерархических отношений. Ведь в транспортной иерархии они стоят выше пешеходов, отмечается в исследовании.

В результате возникают такие феномены, как полиритмия, а также коммуникативная асимметрия, когда одни группы лучше, чем другие, воспринимают и запоминают друг друга. (Некоторые пешеходы, например, говорили о развитии привязанности к тем, кого встречали на своем пути, несмотря на отсутствие вербального общения, не зная, кто эти люди, как их зовут и т. д.)

Эти феномены, в свою очередь, усиливают транспортную иерархию и игнорирование друг друга участниками дорожного движения. А изоляция и анонимность ведут к тому, что люди в дорожно-транспортной среде чаще пренебрегают благополучием других, становятся более склонны действовать в личных интересах. Вместе с быстрым передвижением может возникнуть или усугубиться и агрессия с их стороны [25, с. 96]. Напротив, чувство общности, включенности в социальные связи повышает вероятность эмпатических реакций и сотрудничества между людьми.

Отдельно отметим исследование [31], в котором изучались социальные представления о езде на велосипеде в связи с практикой мобильности. Так, понятия, чувства и ощущения людей, сообщивших, что не пользуются велосипедом регулярно, выглядят более абстрактными и идеализированными, более условными и иногда стереотипными, чем тех, для кого это обычное средство передвижения. Для редких пользователей велосипед обычно связан с характеристиками духовного блага, тогда как для постоянных — с прагматическими преимуществами. Те, кто в основном ездит на машине, ассоциируют использование велосипеда с природой, физической тренировкой, возможностью поддерживать себя в форме на дорожках городских парков. А те, кто в основном передвигается на велосипеде, считают его «удобным» и «быстрым», поскольку он позволяет «экономить время», несмотря на возможные трудности («дождь», «расстояния», «медлительность», «напряжение», «несчастные случаи»).

Связь агрессии с представлениями о других группах участников дорожного движения

Представление о нелегитимности присутствия той или иной группы в ДТС, отнесение ее к «иным» или «чужим» — сильный предиктор гнева и агрессии по отношению к этим участникам дорожного движения [8; 15; 19]. При этом агрессивное поведение не обяза-

тельно проявляется через попытки физического нападения, хотя участники исследований упоминают достаточно жесткие случаи — например, удар банкой с пивом из проезжавшего мимо автомобиля [25, с. 96]. Тем не менее, чаще агрессивное поведение в отношении велосипедистов проявляется в дорожной среде в виде угрозы, «агрессивного предупреждения» с использованием гудка, определенных жестов, маневров вроде подрезания на дороге и т. п. [15, с. 237].

Исследователи видят и другие предпосылки к формированию негативных представлений о пешеходах и велосипедистах и, как следствие, агрессивного поведения по отношению к ним. Такую роль может играть использование термина «опасность» при обучении вождению, когда велосипедисты и пешеходы изначально определяются как опасные — в силу уже присутствия их на дороге (а потом уже в силу возможных их действий). «Велосипедисты и пешеходы изначально классифицируются как источники опасности, а не повседневные участники дорожной среды», — заявляют исследователи, полагая, что нужно уточнить применение этого слова, чтобы не создавать негативные установки в отношении велосипедистов [4, с. 6]. Как опасность пешеходы и велосипедисты представлены и во многих публикациях в СМИ о смертельных ДТП. Контент-анализ показывает, что водителям автомобилей часто отводится пассивная роль в столкновениях с велосипедистами — их описывают как лишенных возможности влиять на развитие аварийной ситуации. Вина перекладывается на пешеходов и велосипедистов, которые показывались, наоборот, как имеющие свободу действий [5; 10; 14].

Следствием негативного отношения к уязвимым УДД могут быть не только такие эмоциональные реакции, как гнев и агрессивное поведение, но и недоверие к системам, созданным для повышения безопасности участия этих групп в дорожном движении. Это показало исследование отношения к ADAS, проведенное с участием 480 итальянских водителей. ADAS — технология, разработанная, чтобы обнаруживать велосипедистов перед транспортным средством, предупреждать о риске столкновения и запускать систему торможения, если на сигнал об угрозе не реагирует водитель. Водители, которые негативно относились к велосипедистам, поставили под сомнение полезность такой системы, проявили меньше доверия к ней и, соответственно, продемонстрировали слабую готовность к ее использованию [24].

В то же время, если другой человек воспринимается как законный участник дорожного движения, вероятность гнева и агрессии по отношению к нему понижается. Следовательно, мероприятия, направленные на формирование представления о легитимности таких групп, могут быть эффективным способом снижения агрессии по отношению к ним.

Такой же эффект может иметь наличие опыта езды по городу на других видах транспорта и средствах перемещения. Как показывают исследования, негативное

отношение к велосипедистам более выражено у тех водителей, у которых нет достаточного опыта езды на велосипеде в дорожной среде. А его наличие ведет к тому, что такие водители чаще считают велосипедистов законными УДД и реже испытывают гнев по отношению к ним [15].

В работах обращается внимание на то, что в учебных материалах для водителей пока отсутствует тема велосипеда и нет другой литературы, которая помогла бы разобраться, как делить дорогу этим участникам движения [18]. Предполагается, что обучение такому межгрупповому пониманию могло бы повысить дорожную безопасность в целом [18; 23].

Проявления группового фаворитизма

В одном из исследований автомобилисты проявили склонность положительно отзываться о соблюдении правил другими водителями, а велосипедистов считать нарушителями, несмотря на свидетельства большей законопослушности велосипедистов, чем водителей [24]. В другом исследовании эта группа существенно разошлась в оценке своего поведения с пешеходами, которые дали крайне негативные оценки поведению водителей на дороге, часто говорили о неуважении к пешеходам [7]. В обеих работах среди причин был назван эффект, который в социальной психологии получил название «группового фаворитизма» — когда человек склонен оценивать представителей своей группы более позитивно, чем других, и соответственно вести себя по отношению к ним, и наоборот, более критично и менее толерантно относиться к поступкам членов не своей группы.

Как проявляется этот эффект, показало исследование в Австралии, участниками которого выступали люди, ездившие и на машине, и на велосипеде [19]. Они продемонстрировали готовность отстаивать права именно той группы, с которой идентифицировали себя (а эта самоидентификация не всегда совпадала с частотой использования того или иного транспортного средства.) Например, испытуемых спрашивали, нужно ли вводить более суровые наказания за нарушение ПДД для определенных категорий участников дорожного движения. Обе группы выступили за повышение штрафов для противоположной стороны и не поддерживали такое решение для своей. Они также реже рассчитывали на уступку в дорожном движении со стороны другого участника, если он не был представителем референтной группы.

Отношение к новым группам

Групповой эффект «свой—чужой» по-разному проявляется в представлениях о традиционных и новых участниках дорожного движения. К таким выводам пришли авторы работы об отношении к велосипеди-

стам и пользователями электросамокатов в Испании тех, кто не пользуется ни одним из этих средств передвижения [32].

В этом исследовании 950 человек заполнили анкеты, что позволило выделить 4 темы, которые чаще всего отмечали опрошенные при оценке поведения велосипедистов и самокатчиков: 1) проезд на красный свет; 2) превышение скорости; 3) движение в неверном направлении и езда по тротуару; 4) невнимательная, рассеянная езда. Эти темы были проработаны в интервью с участием 23 человек, отобранных случайным образом из тех 950, кто заполнял анкеты.

Анализ показал, что поведение обеих групп воспринимается как явно негативное, но пользователи электросамокатов представлялись как более рискованные водители и более проблемные участники движения, чем велосипедисты, даже если речь шла об одних и тех же нарушениях. Так, вполне ожидаемым от обеих групп участники исследования назвали такое нарушение, как проезд на красный свет. Но при этом они продемонстрировали более высокую степень терпимости, когда говорили о велосипедистах, и были менее толерантны, когда рассуждали о пользователях электросамокатов.

Согласно выводам авторов исследования, «велосипедисты во многих случаях могут совершать потенциально рискованные (хотя и не незаконные) действия при относительном законопослушном общественном признании» [32, с. 177]. А причиной такой разницы может быть то, что велосипедисты давно присутствуют в ДТС, тогда как электросамокатчики — явление новое, а потому малознакомое; по сути, они «чужие», не «свои».

Сходные выводы — о том, что участники дорожного движения воспринимают знакомые им группы как более безопасные, — сделали на основании своего исследования и ученые в США [26]. Согласно их данным, участники движения чувствовали себя в меньшей безопасности, передвигаясь на электронных самокатах, чем на велосипедах. Более близкое знакомство с электросамокатами также коррелировало с меньшим беспокойством по их поводу, в отличие от тех, кто никогда не пробовал такое средство передвижения. Кроме того, участники исследования демонстрировали повышенный дискомфорт от электронных скутеров (которое проявлялось, например, при обсуждении темы нарушения парковки шеринговых электросамокатов), что «может быть объяснено тем, что электронные скутеры являются новым видом транспорта, к которому пешеходы (и водители) еще не привыкли» [26].

О связи между внешним видом и поведением на дороге

Целая серия исследований связана с тем, как отношение к велосипедистам может меняться в зависимости от их внешнего вида — одежды, экипировки, наличия или отсутствия шлема. Опросы самих велосипеди-

стов показывают, что они переживают дилемму, боясь, с одной стороны, быть признанными и подвергнутыми стигматизации, в том числе из-за обладания таким «реквизитом», как флуоресцентные куртки и шлемы, а с другой стороны, — последствий того, что их не увидят [2, с. 268].

Выдвигая гипотезу о том, что в представлениях о велосипедистах присутствуют элементы дегуманизации «в тонких формах», ученые из Австралии обосновывали ее образом «недочеловека» (велосипедисты двигаются механически, лица не видны, что «блокирует эмпатические реакции, которые могут их очеловечить»). А шлем может усилить этот образ. Это способствует враждебности и агрессии, которые испытывают на себе велосипедисты на дороге» [6, с. 681—682].

Эта связь была проверена в нескольких исследованиях, в которых критерием выступал боковой интервал, выдерживаемый водителями при обгоне велосипедистов. Работы в Великобритании и Австралии показали отсутствие существенной разницы в боковом интервале при проезде мимо велосипедистов, одетых в привычную, повседневную одежду, и экипированных профессионально (в лайкре и т. п.) [15; 33]. В то же время такая разница фиксировалась при обгоне велосипедистов в шлемах и без них. Водители оставляли меньший боковой интервал, проезжая мимо велосипедистов в шлемах, чем когда те были с открытой головой.

Некоторые исследователи интерпретировали это как проявление агрессии, опираясь на восприятие таких ситуаций велосипедистами [15]. Когда водители оставляли им небольшой боковой интервал, это обычно вызывало повышенный стресс у велосипедистов. В этой связи интересно проверить, не является ли эта агрессия реакцией на поведение велосипедистов, поскольку есть исследования, показывающие, что поведение человека становится более рискованным, когда он надевает велосипедный шлем. Это связывается не только с тем, что такой шлем может ограничивать обзор, но и со снижением когнитивного контроля над опасным поведением в работе головного мозга [35]. Стоит учесть, однако, и то, что небольшой боковой интервал не всегда является признаком агрессии. Он может быть просто следствием непонимания со стороны тех, кто водит машины. Как заметил в другом исследовании один из автомобилистов, велосипедисты вызывают у него беспокойство: «Никогда не знаешь, сколько места им нужно дать» [23, с. 206].

На соблюдение минимального бокового интервала там, где действуют вводящие его законы (в частности, в Австралии), могут влиять такие факторы, как действующий на дороге скоростной режим (выше вероятность, что он будет соблюден на дорогах со средней скоростью — до 60 км/ч). Интервал чаще не соблюдается также на криволинейных участках и с узкими полосами движения. В то же время возраст, пол, наличие шлема, тип одежды велосипедиста, равно как и тип его велосипеда, движение индивидуально или в группе не имели статистически значимой связи с интервалом [13].

Другое исследование, проведенное также в Австралии, показало, что после введения в 2017 г. требования о соблюдении минимального расстояния между автомобилем и велосипедистом водители увеличили интервал, но проявлений негативного отношения к велосипедистам и агрессивного поведения с 2016 по 2020 годы стало также больше, при том что число велосипедистов в этот период было стабильным [16].

Факторы влияния на готовность к участию в смешанном движении

Велосипедисты предпочитают не ездить в одном потоке с машинами, если есть такая возможность, даже если такой выбор удлиняет их путь в полтора–два раза. Они стараются найти маршруты с обособленными от проезжей части велодорожками. Если такого выбора нет, то выбирают городские улицы, где движение не слишком активно, и в самую последнюю очередь — магистрали [17; 21; 28]. Среди основных причин отказа велосипедистов от езды по городским дорогам — враждебное поведение автомобилистов в форме домогательств или агрессивного поведения [12; 15].

В целом, исследования показывают, что совместное использование дороги вызывает эмоциональный стресс, причем с обеих сторон. И автомобилисты, и велосипедисты воспринимают движение в смешанном потоке как опасное для жизни, испытывая беспокойство, гнев и страх [22]. В то же время водители с позитивным отношением к велосипедистам демонстрируют более низкий уровень тревожности в таких ситуациях и более высокую готовность разделить с дорогу с другими группами [3].

На решение ездить в условиях смешанного потока влияют представления велосипедистов о своей группе в глазах других УДД, и с этим связано их поведение на дороге. Опрос 474 велосипедистов в Израиле показал, например, что убеждение в том, что водители воспринимают велосипедистов как агрессивных, приводит к более уверенному поведению на велосипеде и большей готовности ехать в одном потоке с автомобилями [21]. Если же в представлении велосипедистов водители агрессивны и невнимательны, велосипедисты демонстрируют более осторожное поведение и менее склонны ездить в условиях смешанного движения.

Прослеживается также четкая связь между опытом участия велосипедистов в дорожном движении и их готовностью выезжать на автомобильные дороги общего пользования [3]. Негативный опыт склоняет к отказу от участия в смешанном потоке. Повышает уверенность велосипедистов и знание дорожных законов [18].

Особенности эмоциональных проявлений в дорожно-транспортной среде

Уязвимые участники дорожного движения — не только велосипедисты, но и мотоциклисты — испыты-

вают более высокое напряжение, передвигаясь по дорогам общего пользования, чем водители автомобилей. Такой результат был получен в результате эксперимента, проведенного в Великобритании [23]. От его участников требовалось проехать по одному и тому же маршруту, произнося вслух мысли, возникавшие у них во время движения. Перемещавшихся на двух колесах беспокоили многие моменты, на которые практически не обращали внимания автомобилисты. Следствием этого становилась более выраженная эмоциональность восприятия дорожных ситуаций (особенно у велосипедистов), хотя гнев и фрустрация проявились в реакциях всех трех групп, принимавших участие в исследовании.

Повышенное эмоциональное возбуждение мотоциклистов и особенно велосипедистов исследователи связали и с более частым уходом этих групп в качественные, оценочные суждения о происходящем вокруг них (например, стиле и навыках вождения другого УДД, качестве инфраструктуры и т. п.), в то время как автомобилисты просто описывали окружающую среду, констатируя присутствие или отсутствие других УДД. В целом, они отличались и заметно большей долей комментариев, не связанных с задачей движения по маршруту, чем участники движения на двух колесах. Меньшую склонность автомобилистов к оценочным суждениям и в целом более расслабленное состояние исследователи объяснили так: «Благодаря защите, обеспечиваемой транспортным средством, и инфраструктуре, в первую очередь предназначенной для их поддержки, у этих участников было больше возможностей (по сравнению с велосипедистами и мотоциклистами) позволить своему разуму блуждать» [23, с. 205].

Исследователи предположили, что столь разное восприятие дорожной обстановки также может быть основой для формирования представления «мы—они», поскольку ситуация в данном случае усугубляется отсутствием сопереживания и, как возможное следствие, и понимания между группами [23, с. 206].

Для велосипедистов и мотоциклистов была очевидна необходимость активного избегания опасности. Для этого им важно быть вовремя замеченными другими участниками движения [23, с. 202]. А чтобы быть вовремя замеченными, необходимо обеспечить собственную видимость и установить зрительный контакт с водителями других, чаще всего крупных, транспортных средств. Озабоченность велосипедистов распространилась также на наличие мусора на проезжей части, чего не было в стенограммах мотоциклистов или водителей автомобилей. С учетом того, что велосипедисты нередко вынуждены двигаться по краю проезжей части, их больше беспокоит и внезапное открытие дверей припаркованных машин, в отличие от мотоциклистов, для которых это тоже опасная ситуация, но менее распространенная, так как они обычно выбирают движение по центру полосы [23, с. 206].

Мотоциклисты выделялись в этом исследовании и по отношению к качеству дорожного покрытия, особенно выбоинам и канализационным люкам. Еще больше выбо-

ины беспокоили велосипедистов. Скользкость крышки канализационного люка не имеет большого значения для водителя автомобиля, но может сильно повлиять на движение мотоцикла. А водители автомобилей больше говорили про процедурные действия, необходимые для управления транспортным средством [23, с. 204—205].

О разнообразии в ДТС и показателе SiN

Доминирование в транспортном потоке тех или иных средств передвижения (чаще всего автомобилей) имеет своим следствием и такой эффект, как «слепота невнимания». Его проявление часто фиксируется при столкновениях автомобилей с мотоциклами, когда водители утверждают, что смотрели в нужную сторону, но не увидели приближающийся мотоцикл или увидели его слишком поздно. Аналогичным образом водители автомобилей часто отпускают из вида и велосипедистов.

Одно из объяснений — этот транспорт представляет собой «дорожные меньшинства», которые водители не привыкли видеть на дороге. Аналогичным образом и пешеходы могут быть не обнаружены вовремя водителями на тех участках дорог, где люди редко ходят. И наоборот: у автомобилиста меньше шансов столкнуться с человеком, который идет пешком или едет на велосипеде, если таким образом передвигается много людей, тем более большинство. В связи с этим выдвигается предположение, что политика, направленная на увеличение числа передвигающихся пешком и на велосипеде, может стать эффективным способом повышения их безопасности в общей дорожно-транспортной среде [20].

Данная связь получила определение «безопасности в цифрах» (SiN). SiN может проявляться сезонно, что подтвердило, например, исследование в Норвегии. В этой стране доля поездок на велосипеде зимой составляет 1—2%, а летом возрастает до 8% [30]. Участников исследования спрашивали о случаях, когда они чуть было не столкнулись с другим участником дорожного движения. Подтвердились гипотезы, что от начала к концу велосипедного сезона сокращается количество случаев, когда велосипедистов отпускают из виду как водители автомобилей, так и пешеходы.

Почему происходит такое изменение? Возможно несколько объяснений. Во-первых, автомобилисты становятся внимательнее и меняют свое поведение, когда сталкиваются с большим количеством пешеходов и велосипедистов. Во-вторых, механизм может быть связан с улучшением взаимодействия между группами, когда участники дорожного движения приобретают опыт общения друг с другом и вырабатывают более верные ожидания.

Выводы

Обзор исследований показал, что для представлений о дорожно-транспортной среде характерны образы неравенства ее участников, наличия иерархии, вла-

сти, а доминируют в этой среде автомобили. Велосипеды и СИМ воспринимаются как социальные меньшинства, маргинальные, а то и нелегальные участники дорожного движения.

Вследствие этого могут возникать и эффекты восприятия, которые напрямую влияют на безопасность движения (в частности «слепота невнимания»), а также межгрупповые эффекты: разделение участников дорожного движения УДД на «своих» и «чужих», групповой фаворитизм и др. По отношению к новым участникам другие представители ДТС могут быть менее толерантны, чем к традиционным.

Представление о нелегитимности присутствия той или иной группы в дорожно-транспортной среде — сильный предиктор гнева и агрессии по отношению к этим участникам дорожного движения.

Развитие транспортных технологий (не только автомобильных, но и СИМ) делает более актуальной проблему отчуждения, следствием которой может быть недостаточное понимание и сопереживание другим УДД, что, в свою очередь, коррелирует с вероятностью возникновения межгрупповых эффектов.

Совместное использование дороги вызывает стресс не только у тех, кого относят к уязвимым УДД, но и у автомобилистов. У разных групп ДТС этот стресс может снижаться под влиянием разных факторов.

Заключение

В завершение данного обзора приведем результаты исследований, предметом которых стал опыт использования в городах одними и теми же участниками ДТС различных средств передвижения — автомобиля, велосипеда, мотоцикла и т.п. Такую практику можно обозначать словом «мультимобильность». Она представляется одним из способов решения проблем, возникающих в отношениях между различными группами в дорожно-транспортной среде, — отчуждения, неравенства, повышенного стресса, агрессии и др.

Исключительное погружение в какой-либо один режим подрывает понимание, считают исследователи. А использование нескольких режимов развивает рефлексивность — благодаря ей можно в нужный момент понять поведение другого и перестать на него раздражаться [25, с. 95]. УДД, использующие разные режимы передвижения, способны проявлять больше понимания и сочувствия по отношению к другим группам УДД, нежели предпочитающие определенный тип транспортного средства. Кроме того, те, кто в дорожном движении использует различные режимы передвижения, менее подвержены «слепоте невнимания», быстрее ориентируются в ситуации и обнаруживают ее участников из других групп.

Таким образом, опыт регулярного использования разных режимов оказывает положительный эффект не только на отношения между разными участниками дорожно-транспортной среды, но и повышает ее безопасность.

Литература

1. Николаева Л.В., Литвинова Е.Ю. Представление водителей о велосипедистах как «чужих» на дороге (на примере зарубежных исследований) [Электронный ресурс] // Социальная психология: вопросы теории и практики: материалы Международной научно-практической конференции памяти М.Ю. Кондратьева: Москва, 12—13 мая 2022 г. М.: МГППУ, 2022. С. 316—318. URL: <https://psyjournals.ru/nonserialpublications/socpsy2022/socpsy2022.pdf> (дата обращения: 28.03.2023).
2. Aldred R. Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society // *Mobilities*. 2013. Vol. 8. № 2. P. 252—271. DOI:10.1080/17450101.2012.696342
3. Attitudes, norms and difficulties underlying road sharing intentions as drivers and cyclists: Evidence from the Czech Republic / S. Kaplan, I. Mikolasek, H. Bruhova Foltynova, K.H. Janstrup, C.G. Prato // *International Journal of Sustainable Transportation*. 2019. Vol. 13. № 5. P. 350—362. DOI:10.1080/15568318.2018.1471556
4. Bonham J., Johnson M., Haworth N. On constituting cyclists as ‘hazards’ // *Journal of Transport Geography*. 2020. Vol. 84. Article ID 102675. 8 p. DOI:10.1016/j.jtrangeo.2020.102675
5. Brömmelstroet M. Framing Systemic Traffic Violence: Media Coverage of Dutch Traffic Crashes // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2020. Vol. 5. Article ID 100109. 14 p. DOI:10.1016/j.trip.2020.100109
6. Dehumanization of cyclists predicts self-reported aggressive behaviour toward them: A pilot study / A. Delbosc, F. Naznin, N. Haslam, N. Haworth // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2019. Vol. 62. P. 681—689. DOI:10.1016/j.trf.2019.03.005
7. Differences in the Assessment of Safe and Risky Driving Behaviors: Pedestrians Versus Drivers / F. Alonso, C. Esteban, M. Faus, S.A. Useche // *SAGE Open*. 2022. Vol. 12. № 2. 12 p. DOI:10.1177/21582440221102444
8. Driver anger towards cyclists in Australia: Investigating the role of the perceived legitimacy of cyclists as road users / J.A. Oldmeadow, S. Povey, A. Povey, C. Critchley // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2019. Vol. 63. P. 240—251. DOI:10.1016/j.trf.2019.04.021
9. Driver’s Perceptions of cyclists: Prepared for Charging and Local Transport Division, Department for Transport [Электронный ресурс] / L. Basford, S. Reid, T. Lester, J. Thomson, A. Tolmie. Wokingham: Transportation Research Laboratory, 2002. 38 p. (Transportation Research Laboratory Report TRL549). URL: https://www.researchgate.net/publication/235357554_Driver’s_perceptions_of_cyclists (дата обращения: 15.06.2022).
10. Editorial Patterns in Bicyclist and Pedestrian Crash Reporting / K. Ralph, E. Iacobucci, C.G. Thigpen, T. Goddard // *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. 2019. Vol. 2673. № 2. P. 663—671. DOI:10.1177/0361198119825637
11. Egan R. Sacrificing entitlement for self-preservation: ‘privatising vulnerability’ as a cyclist in Dublin // *Mobilities*. 2022. Vol. 17. № 6. P. 780—794. DOI:10.1080/17450101.2021.1985379
12. Facilitators and barriers to cycling in older residents of New South Wales, Australia / S. Boufous, B. Beck, R. Macniven, C. Pettit, R. Ivers // *Journal of Transport & Health*. 2021. Vol. 21. Article ID 101056. 11 p. DOI:10.1016/j.jth.2021.101056
13. Factors influencing noncompliance with bicycle passing distance laws / A.K. Debnath, N. Haworth, A. Schramm, K.C. Heesch, K. Somoray // *Accident Analysis & Prevention*. 2018. Vol. 115. P. 137—142. DOI:10.1016/j.aap.2018.03.016
14. Fevyer D., Aldred R. Rogue drivers, typical cyclists, and tragic pedestrians: a Critical Discourse Analysis of media reporting of fatal road traffic collisions // *Mobilities*. 2022. Vol. 17. № 6. P. 759—779. DOI:10.1080/17450101.2021.1981117
15. Fruhen L.S., Rossen I., Griffin M.A. The factors shaping car drivers’ attitudes towards cyclist and their impact on behavior // *Accident Analysis & Prevention*. 2019. Vol. 123. P. 235—242. DOI:10.1016/j.aap.2018.11.006
16. Fruhen L.S., Rossen I., Kanse L. Changes in car drivers’ attitudes and behaviours, and cyclist numbers following the introduction of a cyclist minimum passing distance law // *Accident Analysis & Prevention*. 2021. Vol. 156. Article ID 106108. 10 p. DOI:10.1016/j.aap.2021.106108
17. Ghanayim M., Bekhor S. Modelling bicycle route choice using data from a GPS-assisted household survey // *European Journal of Transport and Infrastructure Research*. 2018. Vol. 18. № 2. P. 158—177. DOI:10.18757/ejtir.2018.18.2.3228
18. Grimes A., Subramaniam D.P., Lightner J. Misconceptions about biking and driving: Drivers understanding of Missouri bicycle laws // *Journal of Transport & Health*. 2021. Vol. 21. Article ID 101044. 12 p. DOI:10.1016/j.jth.2021.101044
19. Hoekstra A.T.G., Twisk D.A.M., Hagenzieker M.P. Do road user roles serve as social identities? Differences between self-described cyclists and car drivers // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2018. Vol. 59. P. 365—377. DOI:10.1016/j.trf.2018.09.006
20. Jacobsen P.L. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling // *Injury Prevention*. 2015. Vol. 21. № 4. P. 276—277. DOI:10.1136/injuryprev-2015-041687
21. Kaplan S., Luria R., Prato C.G. The relation between cyclists’ perceptions of drivers, self-concepts and their willingness to cycle in mixed traffic // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2019. Vol. 62. P. 45—57. DOI:10.1016/j.trf.2018.12.011
22. Marshall W.E., Piatkowski D., Johnson A. Scofflaw bicycling: Illegal but rational // *Journal of Transport and Land Use*. 2017. Vol. 10. № 1. P. 805—836. DOI:10.5198/jtlu.2017.871

23. McIlroy R.C., Plant K.L., Stanton N.A. Thinking aloud on the road: Thematic differences in the experiences of drivers, cyclists, and motorcyclists // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2021. Vol. 83. P. 192—209. DOI:10.1016/j.trf.2021.09.014
24. Negative attitudes towards cyclists influence the acceptance of an in-vehicle cyclist detection system / M. Angelis, V.M. Puchades, F. Fraboni, L. Pietrantonio, G. Prati // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2017. Vol. 49. P. 244—256. DOI:10.1016/j.trf.2017.06.021
25. Nixon D.V. Speeding capsules of alienation? Social (dis)connections amongst drivers, cyclists and pedestrians in Vancouver, BC // *Geoforum*. 2014. Vol. 54. P. 91—102. DOI:10.1016/j.geoforum.2014.04.002
26. Pedestrians and E-Scooters: An Initial Look at E-Scooter Parking and Perceptions by Riders and Non-Riders / O. James, J.I. Swiderski, J. Hicks, D. Teoman, R. Buehler // *Sustainability*. 2019. Vol. 11. Article ID 5591. 13 p. DOI:10.3390/su11205591
27. Prati G., Puchades V., Pietrantonio L. Cyclists as a minority group? // *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*. 2017. Vol. 47. P. 34—41. DOI:10.1016/j.trf.2017.04.008
28. Prato C.G., Halldórsdóttir K., Nielsen O.A. Evaluation of land-use and transport network effects on cyclists' route choices in the Copenhagen Region in value-of-distance space // *International Journal of Sustainable Transportation*. 2018. Vol. 12. № 10. P. 770—781. DOI:10.1080/15568318.2018.1437236
29. Ravensbergen L. 'I wouldn't take the risk of the attention, you know? Just a lone girl biking': examining the gendered and classed embodied experiences of cycling // *Social & Cultural Geography*. 2022. Vol. 23. № 5. P. 678—696. DOI:10.1080/14649365.2020.1806344
30. Safety in numbers for cyclists — conclusions from a multidisciplinary study of seasonal change in interplay and conflicts / A. Fyhri, H.B. Sundfør, T. Bjørnskau, A. Laureshyn // *Accident Analysis & Prevention*. 2017. Vol. 105. P. 124—133. DOI:10.1016/j.aap.2016.04.039
31. The social representations of cycling practices: An analysis of symbolic, emotional, material and bodily components, and their implication for policies / M. Sarrica, E. Alecci, P. Passafaro, A. Rimano, Br.M. Mazzara // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2019. Vol. 64. P. 119—132. DOI:10.1016/j.trf.2019.04.019
32. Unsafety on two wheels, or social prejudice? Proxying behavioral reports on bicycle and e-scooter riding safety — A mixed-methods study / S.A. Useche, St. O'Hern, A. Gonzalez-Marin, J. Gene-Morales, F. Alonso, A.N. Stephens // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2022. Vol. 89. P. 168—182. DOI:10.1016/j.trf.2022.06.015
33. Walker I., Garrard I., Jowitt F. The influence of a bicycle commuter's appearance on drivers' overtaking proximities: An on-road test of bicyclist stereotypes, high-visibility clothing and safety aids in the United Kingdom // *Accident Analysis & Prevention*. 2014. Vol. 64. P. 69—77. DOI:10.1016/j.aap.2013.11.007
34. Walker I., Robinson D.L. Bicycle helmet wearing is associated with closer overtaking by drivers: A response to Olivier and Walter, 2013 // *Accident Analysis & Prevention*. 2019. Vol. 123. P. 107—113. DOI:10.1016/j.aap.2018.11.015
35. Wearing a bike helmet leads to less cognitive control, revealed by lower frontal midline theta power and risk indifference / B. Schmidt, L. Kessler, C.B. Holroyd, W.H.R. Miltner // *Psychophysiology*. 2019. Vol. 56. № 12. Article ID e13458. 10 p. DOI:10.1111/psyp.13458

References

1. Nikolaeva L.V., Litvinova E.Yu. Predstavlenie voditelei o velosipedistakh kak "chuzhikh" na doroge (na primere zarubezhnykh issledovaniy) [Elektronnyi resurs] [The perception of drivers about cyclists as "strangers" on the road (on the example of foreign studies)]. *Sotsial'naya psikhologiya: voprosy teorii i praktiki [Social psychology: questions of theory and practice]: materialy VII Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii pamyati M. Yu. Kondrat'eva: Moskva, 12—13 maya 2022g.* Moscow: MSUPE, 2022, pp. 316—318. URL: <https://psyjournals.ru/nonserialpublications/socpsy2022/socpsy2022.pdf> (Accessed 28.03.2023). (In Russ.)
2. Aldred R. Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society. *Mobilities*, 2013. Vol. 8, no. 2, pp. 252—271. DOI:10.1080/17450101.2012.696342
3. Kaplan S., Mikolasek I., Bruhova Foltynova H., Janstrup K.H., Prato C.G. Attitudes, norms and difficulties underlying road sharing intentions as drivers and cyclists: Evidence from the Czech Republic. *International Journal of Sustainable Transportation*, 2019. Vol. 13, no. 5, pp. 350—362. DOI:10.1080/15568318.2018.1471556
4. Bonham J., Johnson M., Haworth N. On constituting cyclists as 'hazards'. *Journal of Transport Geography*, 2020. Vol. 84, article ID 102675, 8 p. DOI:10.1016/j.jtrangeo.2020.102675
5. Brömmelstroet M. Framing Systemic Traffic Violence: Media Coverage of Dutch Traffic Crashes. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 2020. Vol. 5, article ID 100109, 14 p. DOI:10.1016/j.trip.2020.100109
6. Delbosc A., Naznin F., Haslam N., Haworth N. Dehumanization of cyclists predicts self-reported aggressive behaviour toward them: A pilot study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2019. Vol. 62, pp. 681—689. DOI:10.1016/j.trf.2019.03.005
7. Alonso F., Esteban C., Faus M., Useche S.A. Differences in the Assessment of Safe and Risky Driving Behaviors: Pedestrians Versus Drivers. *SAGE Open*, 2022. Vol. 12, no. 2, 12 p. DOI:10.1177/21582440221102444

8. Oldmeadow J.A., Povey S., Povey A., Critchley C. Driver anger towards cyclists in Australia: Investigating the role of the perceived legitimacy of cyclists as road users. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2019. Vol. 63, pp. 240—251. DOI:10.1016/j.trf.2019.04.021
9. Basford L., Reid S., Lester T., Thomson J., Tolmie A. Driver's Perceptions of cyclists: Prepared for Charging and Local Transport Division, Department for Transport [Elektronnyi resurs]. *Wokingham: Transportation Research Laboratory*, 2002. 38 p. (Transportation Research Laboratory Report TRL549). URL: https://www.researchgate.net/publication/235357554_Driver's_perceptions_of_cyclists (Accessed 15.06.2022).
10. Ralph K., Iacobucci E., Thigpen C.G., Goddard T. Editorial Patterns in Bicyclist and Pedestrian Crash Reporting. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2019. Vol. 2673, no. 2, pp. 663—671. DOI:10.1177/0361198119825637
11. Egan R. Sacrificing entitlement for self-preservation: 'privatising vulnerability' as a cyclist in Dublin. *Mobilities*, 2022. Vol. 17, no. 6, pp. 780—794. DOI:10.1080/17450101.2021.1985379
12. Boufous S., Beck B., Macniven R., Pettit C., Ivers R. Facilitators and barriers to cycling in older residents of New South Wales, Australia. *Journal of Transport & Health*, 2021. Vol. 21, article ID 101056, 11 p. DOI:10.1016/j.jth.2021.101056
13. Debnath A.K., Haworth N., Schramm A., Heesch K.C., Somoray K. Factors influencing noncompliance with bicycle passing distance laws. *Accident Analysis & Prevention*, 2018. Vol. 115, pp. 137—142. DOI:10.1016/j.aap.2018.03.016
14. Fevyer D., Aldred R. Rogue drivers, typical cyclists, and tragic pedestrians: a Critical Discourse Analysis of media reporting of fatal road traffic collisions. *Mobilities*, 2022. Vol. 17, no. 6, pp. 759—779. DOI:10.1080/17450101.2021.1981117
15. Fruhen L.S., Rossen I., Griffin M.A. The factors shaping car drivers' attitudes towards cyclist and their impact on behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 2019. Vol. 123, pp. 235—242. DOI:10.1016/j.aap.2018.11.006
16. Fruhen L.S., Rossen I., Kanse L. Changes in car drivers' attitudes and behaviours, and cyclist numbers following the introduction of a cyclist minimum passing distance law. *Accident Analysis & Prevention*, 2021. Vol. 156, article ID 106108, 10 p. DOI:10.1016/j.aap.2021.106108
17. Ghanayim M., Bekhor S. Modelling bicycle route choice using data from a GPS-assisted household survey. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 2018. Vol. 18, no. 2, pp. 158—177. DOI:10.18757/ejtir.2018.18.2.3228
18. Grimes A., Subramaniam D.P., Lightner J. Misconceptions about biking and driving: Drivers understanding of Missouri bicycle laws. *Journal of Transport & Health*, 2021. Vol. 21, article ID 101044, 12 p. DOI:10.1016/j.jth.2021.101044
19. Hoekstra A.T.G., Twisk D.A.M., Hagenzieker M.P. Do road user roles serve as social identities? Differences between self-described cyclists and car drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2018. Vol. 59, pp. 365—377. DOI:10.1016/j.trf.2018.09.006
20. Jacobsen P.L. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*, 2015. Vol. 21, no. 4, pp. 276—277. DOI:10.1136/injuryprev-2015-041687
21. Kaplan S., Luria R., Prato C.G. The relation between cyclists' perceptions of drivers, self-concepts and their willingness to cycle in mixed traffic. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2019. Vol. 62, pp. 45—57. DOI:10.1016/j.trf.2018.12.011
22. Marshall W.E., Piatkowski D., Johnson A. Scofflaw bicycling: Illegal but rational. *Journal of Transport and Land Use*, 2017. Vol. 10, no. 1, pp. 805—836. DOI:10.5198/jtlu.2017.871
23. McIlroy R.C., Plant K.L., Stanton N.A. Thinking aloud on the road: Thematic differences in the experiences of drivers, cyclists, and motorcyclists. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2021. Vol. 83, pp. 192—209. DOI:10.1016/j.trf.2021.09.014
24. Angelis M., Puchades V.M., Fraboni F., Pietrantonio L., Prati G. Negative attitudes towards cyclists influence the acceptance of an in-vehicle cyclist detection system. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2017. Vol. 49, pp. 244—256. DOI:10.1016/j.trf.2017.06.021
25. Nixon D.V. Speeding capsules of alienation? Social (dis)connections amongst drivers, cyclists and pedestrians in Vancouver, BC. *Geoforum*, 2014. Vol. 54, pp. 91—102. DOI:10.1016/j.geoforum.2014.04.002
26. James O., Swiderski J.I., Hicks J., Teoman D., Buehler R. Pedestrians and E-Scooters: An Initial Look at E-Scooter Parking and Perceptions by Riders and Non-Riders. *Sustainability*, 2019. Vol. 11, article ID 5591, 13 p. DOI:10.3390/su11205591
27. Prati G., Puchades V., Pietrantonio L. Cyclists as a minority group? *Transportation research part F: traffic psychology and behavior*, 2017. Vol. 47, pp. 34—41. DOI:10.1016/j.trf.2017.04.008
28. Prato C.G., Halldórsdóttir K., Nielsen O.A. Evaluation of land-use and transport network effects on cyclists' route choices in the Copenhagen Region in value-of-distance space. *International Journal of Sustainable Transportation*, 2018. Vol. 12, no. 10, pp. 770—781. DOI:10.1080/15568318.2018.1437236
29. Ravensbergen L. 'I wouldn't take the risk of the attention, you know? Just a lone girl biking': examining the gendered and classed embodied experiences of cycling. *Social & Cultural Geography*, 2022. Vol. 23, no. 5, pp. 678—696. DOI:10.1080/14649365.2020.1806344

30. Fyhri A., Sundfør H.B., Bjørnskau T., Laureshyn A. Safety in numbers for cyclists — conclusions from a multidisciplinary study of seasonal change in interplay and conflicts. *Accident Analysis & Prevention*, 2017. Vol. 105, pp. 124—133. DOI:10.1016/j.aap.2016.04.039
31. Sarrica M., Alecci E., Passafaro P., Rimano A., Mazzara Br.M. The social representations of cycling practices: An analysis of symbolic, emotional, material and bodily components, and their implication for policies. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2019. Vol. 64, pp. 119—132. DOI:10.1016/j.trf.2019.04.019
32. Useche S.A., O’Hern St., Gonzalez-Marin A., Gene-Morales J., Alonso F., Stephens A.N. Unsafety on two wheels, or social prejudice? Proxying behavioral reports on bicycle and e-scooter riding safety — A mixed-methods study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2022. Vol. 89, pp. 168—182. DOI:10.1016/j.trf.2022.06.015
33. Walker I., Garrard I., Jowitt F. The influence of a bicycle commuter’s appearance on drivers’ overtaking proximities: An on-road test of bicyclist stereotypes, high-visibility clothing and safety aids in the United Kingdom. *Accident Analysis & Prevention*, 2014. Vol. 64, pp. 69—77. DOI:10.1016/j.aap.2013.11.007
34. Walker I., Robinson D.L. Bicycle helmet wearing is associated with closer overtaking by drivers: A response to Olivier and Walter, 2013. *Accident Analysis & Prevention*, 2019. Vol. 123, pp. 107—113. DOI:10.1016/j.aap.2018.11.015
35. Schmidt B., Kessler L., Holroyd C.B., Miltner W.H.R. Wearing a bike helmet leads to less cognitive control, revealed by lower frontal midline theta power and risk indifference. *Psychophysiology*, 2019. Vol. 56, no. 12, article ID e13458, 10 p. DOI:10.1111/psyp.13458

Информация об авторе

Николаева Людмила Викторовна, магистр, заместитель редактора, газета «Самарское обозрение», г.о. Самара, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3865-1071>, e-mail: Lunicom@mail.ru

Information about the author

Ludmila V. Nikolayeva, Magister, Deputy Editor, the Newspaper “Samara Review”, Samara, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3865-1071>, e-mail: Lunicom@mail.ru

Получена 29.12.2022

Received 29.12.2022

Принята в печать 18.03.2023

Accepted 18.03.2023