

- Данные программы обучения должны быть основаны на учете индивидуальных особенностей учащихся и адаптированы для решения конкретных задач развития навыков будущих водителей.
- Подготовка водителей должна быть интегрирована с системой поэтапного лицензирования.

Литература

1. Addressing Young and Novice-Driver Safety in Great Britain Teresa Senserrick – University New South Wales, Australia, Neale Kinnear – TRL November 2017
2. Evans L. Young driver involvement in severe car crashes. Alcohol, Drugs, and Driving, 3, 63-78.1987.
3. Gregerson NP. What should be taught? Basic vehicle control skills or higher order skills? In: Simpson H, ed. New to the road: reducing the risks for young motorists, Proceedings of the First Annual International Symposium of the Youth Enhancement Service, June 8–11, 1995. Los Angeles, CA: Youth Enhancement Service, Brain Information Service, UCLA, 1996:103–14.
4. Lonero L., Clinton K. Driver education: how to get the results we are looking for. <https://www.drivers.com/> 2007
5. Mayhew D., Simpson H. The safety value of driver education and training. Injury Prevention 2002;8(Suppl II):ii3–ii8
6. Mayhew, D.R, Simson, H.M.. The Role of Driving Experience: Implications for the Training and Licensing of New Drivers. 1995. Ottawa, Ontario, Canada, Traffic Injury Research Foundation.
7. McKnight AJ. Driver education—when? In Mayhew DR, Simpson HM, Donelson AC, eds. Young driver accidents: in search of solutions. Proceedings of an international symposium. Ottawa, Ontario: Traffic Injury Research Foundation of Canada 1985
8. Portrait of a Young Driver. Final Report. Compiled by F.M. Streff. The University of Michigan Transportation Research Institute.
9. Review of literature regarding national and international young driver training, licensing and regulatory systems. Report to Western Australia Road Safety Council Commissioned by the WA Office of Road Safety by Teresa Senserrick Narelle Haworth. 2005. Report No. 239
10. Wilde, G.J.S. Improve risk perception and reduce risk acceptance: Two proposals for driver education. Proceedings of a working conference on novice driver education, April 22-23. 1993. University of Alberta, Edmonton.

К вопросу оценки профессиональной пригодности водителя:

краткий обзор зарубежного опыта

*Кочетова Т.В.,
Плотникова М.А.*

Анализ зарубежных исследований по современной психологии дорожного движения показывает, что, несмотря на различия в подходах и

методологических основаниях, все больше и больше становится работ, затрагивающих те или иные аспекты взаимодействия человека с дорожно-транспортной средой, или, другими словами, посвященных человеческому фактору и его роли в безопасности на дороге.

Предельно обобщая имеющиеся в этом направлении исследования, можно заключить, что ведущей целью психологии дорожного движения является оценка вероятности отклоняющегося поведения водителей на дорогах и, в этой связи, психологическая оценка их пригодности к управлению транспортным средством [5]. Возможно, именно поэтому подавляющее большинство работ в данном направлении сосредоточено на изучении человеческого фактора и его роли в возникновении дорожно-транспортных происшествий.

Так, в ряде работ подчеркивается, что на поведение человека могут влиять, с одной стороны, черты его характера, с другой – усвоенные им социальные нормы и правила, как на уровне взаимодействия (например, влияние сверстников), так и в плане организационно-структурном (например, давление со стороны других участников движения). Такое взаимодействие индивидуальных и социальных стимулов с инфраструктурой и принятыми правилами дополняют «картину» причин дорожно-транспортных происшествий [2], и именно поэтому исследования поведения человека на дороге в качестве субъекта дорожно-транспортной среды носят комплексный междисциплинарный характер [Там же].

Так, все исследования поведения участников дорожно-транспортной среды должны учитывать не только знания (когниции и представления), умения (навыки передвижения), но и мотивацию (волю, намерения). Действительно, умение человека выполнять те или иные задачи здесь играет решающую роль. Однако не менее важно учитывать, есть ли у них желание делать это, то есть захотят ли они следовать, например, дорожному законодательству и Правилам дорожного движения? Готовы ли они уважать права других людей? Это зависит от решений и ответственности самого

водителя, проявляемых на фоне его отношений, установок, личностных характеристик с учетом изменяющихся особенностей окружающей среды и дорожной обстановки.

Некоторые авторы полагают, что водитель в качестве участника дорожного движения считается *лично ответственным за принятие окончательного решения*, и не должно быть внешнего фактора – регулятора отношений на дороге в процессе передвижения (метафорично представленного в образе «большого брата»), который будет подсказывать, что делать и как себя вести водителю транспортного средства.

Тем не менее, в связи с основными идеями шведской концепции «нулевой терпимости» [4] появились и новые подходы к этому вопросу. В работах, базирующихся на этой концепции, шведские граждане отвечают за безопасность на дорогах, а водители несут личную ответственность за то, что они делают, однако, в случаях, когда становится очевидным, что водитель не проявляет должной ответственности (например, при выборе скорости), должны проявить активность общественные институты [Там же].

Это не просто административный и авторитарный подход, показывающий, что органы власти знают лучше, это – подход психологически обоснованный: находясь в современных автомобилях и управляя ими, водители лишены возможности получать «обратную связь» (физическую или социальную) и, таким образом, им становится труднее дать адекватную оценку собственному поведению, и, как следствие, она может быть ошибочной [1].

Поэтому при оценке факторов, влияющих на поведение, считается важным оценивать различные аспекты поведения, навыки управления транспортным средством, умения, мотивацию и волю человека. Адекватное, нормативное поведение на дороге и соблюдение Правил дорожного движения относится не только к явно выраженным нормам, но и к другим, не таким очевидным, требованиям, как то: проявление общей заботы, личная ответственность за других пользователей дорог и т.п. [3].

Сегодня крайне важно ставить вопросы и обсуждать, как именно можно контролировать и влиять на «правильное поведение в соответствии с правилами».

Литература

1. *McKenna F., Poulter D.* Speed Awareness: The effect of education versus punishment on driver attitudes. // Proceedings of the 3rd Fit to Drive Congress (Prague), Kirschbaum Verlag, Bonn, 2008.
2. *Risser R.* Areas of Impact – areas that traffic psychology should deal with. // The proceedings of the 8th International Traffic Experts Congress, 2014. P. 10-14.
3. *Theeuwes J., Horst R., Kuiken M.* Designing safe road systems. A human factor perspective. Surray, Ashgate Publishers, 2012.
4. *Tingvall C., Haworth N.* Vision zero: an ethical approach to safety and mobility. In: Proceedings of the 6th ITE International Conference Road Safety and traffic Enforcement beyond 2000. 1999, Melburn.
5. *Tornowsky A., Luczak A.* Fitted personality – beyond the traits. // The proceedings of the 8th Fit to Drive International Traffic Experts Congress, 2014. P. 16-18.

Особенности переживания ПТСР у водителей с различным уровнем эмоционального интеллекта

*Кудряшова Е.А.,
Литвинова Е.Ю.*

Постановка проблемы исследования. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) традиционно принято относить к чрезвычайным ситуациям, однако они занимают среди них особое место. Это обусловлено тем, что, как правило, в конкретных ДТП страдает относительно небольшое количество людей, при этом количество самих ДТП возрастает с каждым годом. Вместе с тем исследований, посвященных психологическим аспектам ДТП, в отечественной психологической науке крайне невелико. Как любая чрезвычайная ситуация, потенциально опасная для жизни и здоровья ее участников, ДТП оказывает травматическое воздействие, как на самих его участников, так и на свидетелей. Есть данные, что травматическое событие может затрагивать человека не только прямо, но и косвенно. Зачастую психологическая травма возникает вследствие того, что человек становится свидетелем угрожающей опасности, ранения или смерти совершенно незнакомого ему человека [6].