

НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ SCIENTIFIC LIFE

XV рабочая встреча международного сообщества психологов дорожного движения (Traffic Psychology International, TPI)

**М.А. ПЛОТНИКОВА*,
ФГБОУ ВО МАДИ, Москва, Россия,
m.plotnikova@mail.ru**

Настоящий материал представляет собой информацию о XV рабочей встрече международного сообщества психологов дорожного движения (Traffic Psychology International, TPI) 4–5 июня 2018 г. в городе Амерсфорте, Нидерланды, которая была посвящена подготовке, тестированию и реабилитации водителей в условиях, когда традиционная система водитель — автомобиль — транспортная среда приобретает новые черты, в частности с появлением самоуправляемых автомобилей, способных заменить человека и самостоятельно общаться с транспортной инфраструктурой. Представлены основные идеи докладов и презентаций. Данный материал можно использовать для развития направления психологии дорожного движения в России, при подготовке планов реализации Стратегии дорожной безопасности России на 2018–2024 гг., а также при разработке программ подготовки водителей, инструкторов автошкол и реабилитации нарушителей.

Международное сообщество психологов дорожного движения (Traffic Psychology International, TPI) [2] существует с 2008 г. и ставит целью, с одной стороны, оказать непосредственную помощь участникам дорожного движения, с другой — помочь в формирова-

нии социальной и физической среды, позволяющей обеспечить безопасное движение и взаимодействие всех пользователей дорог, иными словами — надежное и устойчивое движение, в котором важное место занимает транспортная безопасность.

Для цитаты:

Плотникова М.А. XV рабочая встреча международного сообщества психологов дорожного движения (Traffic Psychology International, TPI) // Социальная психология и общество. 2018. Т. 9. № 4. С. 167–172. doi: 10.17759/sps.2018090414

* Плотникова Маргарита Алексеевна — младший научный сотрудник, Проблемная лаборатория организации и безопасности движения имени Л.Л. Афанасьева, Московский государственный автомобильно-дорожный технический университет (МАДИ), Москва, Россия, m.plotnikova@mail.ru

В работе XV встречи ТРІ приняли участие психологи-практики из Австрии, Бельгии, Великобритании, Венгрии, Германии, Дании, Ирана, Литвы, Нидерландов, Португалии, России, Словакии, Чехии и Финляндии, работающие в сфере дорожной безопасности, — всего около 30 участников. Встречу проводил председатель исполнительного совета ТРІ *Дон ДеВол* — руководитель Института транспортной безопасности компании «ТЮВ Тюринген Фрцойг» (Германия).

Повестка дня рабочей встречи строилась вокруг вопросов подготовки и тестирования начинающих водителей и реабилитации нарушителей Правил дорожного движения. Ключевыми вопросами встречи стали: 1) восприятие опасных ситуаций на дороге как важный навык водителя; 2) влияние обучения на отношение к безопасности на дороге и поведение начинающего водителя; 3) оценка причинно-следственных связей и стиля вождения в контексте обучения водителей; 4) новые подходы к подготовке водителей в меняющейся системе управления автомобильным транспортом. Кроме того, обсуждались вопросы взаимодействия ТРІ с СІЕСА (Международная комиссия тестирования водителей) [1], новые подходы к обучению, тестированию и реабилитации нарушителей в Нидерландах.

По традиции встреча начиналась с представления последних достижений и текущих программ в странах участников.

Сюзанна Бенцс, ведущий психолог департамента психологического тестирования водителей Министерства национального развития (Венгрия), познакомила участников с программой реабилитации нарушителей, которая проводится в Венгрии с 2013 г. Программа включает семь уровней работы с разными груп-

пами водителей — от простых нарушителей Правил дорожного движения до рецидивистов, требующих привлечения психологов для изменения установок и моделей их поведения на дороге. За последние годы количество участников таких программ растет.

Магистрантки 2-го года обучения магистратуры «Психология дорожного движения» факультета социальной психологии МГППУ *Елена Зайцева* — директор и преподаватель безопасного вождения учебно-методического центра «Профессионал» (Москва) и президент Национального союза ассоциаций автошкол России — и *Маргарита Плотникова* (МАДИ, Москва) рассказали о разработке программ подготовки инструкторов и преподавателей автошкол с использованием матрицы GDE (GDE — Goal driven education), предполагающей обучение вождению с учетом психологических особенностей личности. Они представили новую Стратегию безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018—2024 гг., в которой уделено внимание подготовке водителей и профилактике факторов риска, в частности вождения в нетрезвом состоянии.

Стине Андерсон, член Комиссии расследований дорожно-транспортных происшествий (Дания), рассказала о работе бюро, в которое входят полицейские, дорожные инженеры, врачи и психологи. Программа длится уже пять лет: расследуя и анализируя причины 20—30 определенных ДТП ежемесячно, члены бюро выявляют модели поведения в наиболее часто случающихся ДТП и дают рекомендации правительственным органам и информационным агентствам, на что нужно обращать внимание в профилактической и превентивной работе. По-

следние доклады комиссии касались ДТП с участием грузовиков и ДТП, совершенных в ночное время.

Аннелин Поол (Бельгия) сообщила, что с сентября 2018 г. в Бельгии стартует пилотный проект по индивидуальной реабилитации водителей, нарушающих скоростной режим, с помощью специального записывающего устройства (черного ящика), который устанавливается в автомобиле нарушителя на год и поможет фиксировать те или иные действия водителя во время движения, условия окружающей среды, а затем совместно с психологом проанализировать мотивы действий и решений водителя, предоставить ему обратную связь. Предварительно проводится мотивационное интервью и заключается договор с нарушителем на проведение такой работы. Участники совещания дали рекомендации по включению в процесс реабилитации постановки конечных и промежуточных целей совместно с нарушителем и совместного мониторинга их исполнения.

Кристина Чалупка-Риссер (Австрия) как достижение отметила тот факт, что в ее стране наконец налажено взаимодействие между психологами дорожного движения и техническими работниками в области машиностроения и транспорта, появилась возможность встречаться, прислушиваться к мнению обеих сторон и использовать результаты обсуждений в принятии важных политических решений в дорожной области.

С тематическим докладом «*Восприятие опасностей как один из навыков водителя*» (*A framework for understanding hazard perception as a driver skill*) выступил *Дэвид Кранделл*, профессор из Университета Ноттингем-Трент (Великобритания). В 2002 г. правительство Велико-

британии на основе полученных данных о способностях водителя распознавать опасности в дорожно-транспортной среде приняло решение включить вопросы по распознаванию опасностей в дорожной среде в экзамен на получение водительского удостоверения. Профессор *Д. Кранделл* представил разработки по когнитивной психологической модели опасности в дорожной среде, где существует понятие «предшественники» или «предвестники» (precursor) опасности, которые могут быть поведенческими или средовыми. Кроме практического опыта, как подчеркнул профессор *Д. Кранделл*, на способность распознавать опасности во время передвижения влияют такие факторы, как усталость, озлобленность или наличие психоактивных веществ в крови водителя. Разработка способов тестирования таких способностей у будущих водителей требует специального внимания и подготовки.

В подтверждение важности данной темы *Яснер Таммелинг* из Комитета по лицензированию водителей (Dutch driving test authority), Нидерланды, представил доклад «*Разработка нового теста на определение опасностей в Нидерландах*» (*Development of new hazard prediction test in the Netherlands*), а его коллеги продемонстрировали созданный ими тренажер, позволяющий определить степень освоения навыка распознавания опасностей водителем в дорожно-транспортной среде. С докладами о новых подходах к реабилитации нарушителей выступили голландские ученые. В ходе встречи они получили обратную связь и ценные практические советы по совершенствованию представленных методов от экспертов ТРП, среди которых были психологи *Грегор Бартл* (Австрия), *Матуш Шуца* (Чехия) и *Томас Вагнер* (Германия).

В докладе «Как формируются навыки вождения и отношение к безопасности в течение стандартного курса обучения водителя? Как долго сохраняются полученные знания и навыки?» (*How does driving self-efficacy and safety attitude change during standard driving training? Does it last long?*) Лаура Сейбокайте, психолог из Каунасского университета (Литва), представила результаты исследования, проведенного среди учащихся и выпускников автошкол Литвы, где около 30% ДТП происходит с участием начинающих водителей. Традиционно в литовских автошколах преподают теорию, или Правила дорожного движения, практические навыки управления автомобилем, техническое устройство автомобиля, навыки первой помощи. И хотя правила безопасного поведения на дороге включены в курс, им практически не уделяют внимания. Этими вопросами задались литовские ученые в своем исследовании, которое длилось в течение года. Результаты исследования показали, что в течение года после окончания автошколы отношение к безопасности и восприятие рисков могут значительно снижаться, в то время как рискованное поведение и самоуверенность, переоценка своих возможностей возрастают. Ученые сделали вывод о том, что людей, склонных к рискованному поведению, необходимо определять до начала обучения в автошколе и учитывать их особенности во время подготовки. Но пока таких программ в Литве нет.

Эрик Роеллоф, научный сотрудник Центра психометрических исследований и информации Института оценки образования Cito (Нидерланды), выступил с докладом «Оценка моральных оправданий, когнитивного диссонанса и стиля вождения в процессе обучения» (*Assessing moral*

reasoning, cognitive distortions and driving style in the context of driver training). Он выделил четыре уровня оправданий, которыми пользуются водители: 1) незрелый: не нарушаю правила, потому что боюсь штрафа или наказания; 2) прагматичный, ориентированный на собственные потребности: не нарушаю, но если очень надо или если никто не видит, то могу нарушить; 3) не делаю, потому что это может навредить другим людям; 4) интересы общества важнее личных. Около 40% людей используют высокие уровни оправданий своих поступков. «Если удастся найти связь между моральным объяснением и поведением водителя, мы сможем заполнить недостающие звенья в теории восприятия опасностей», — утверждает автор. Рискованное вождение также коррелируется с моральным объяснением причин своих действий. Э. Роеллоф подчеркнул важность обсуждения мотивов поступков будущих водителей во время их обучения.

Последующая дискуссия участников ТРІ выявила необходимость работать с ценностями и убеждениями будущего водителя, которые, согласно принятому в психотерапевтической практике принципу ABC (*attitudes, believes, consequences*), будут влиять на последствия его решений и действий.

По словам Дона ДеВола, необходимость психологического вмешательства в изменение поведенческих установок человека была доказана и на примере алкозамков, которые временно (пока они находились в транспортном средстве) снижали риск нетрезвого вождения, но не меняли установки самого водителя, который не снижал количество потребляемого алкоголя и эффект наличия алкозамка исчезал с его удалением из автомобиля нарушителя.

Второй день совещания был посвящен вопросам подготовки к новому типу вождения и новым требованиям к водителю самоуправляемого автомобиля и поведению участников дорожного движения в условиях смешанного транспорта в ближайшие 20–40 лет, где новые технологии сталкиваются со «старыми» когнитивными функциями, где водитель из активного оператора превращается в пассивного наблюдателя, где, как известно из инженерной психологии, наступает период дисквалификации, деактивации, потери старых и приобретения новых навыков и умений. Новые транспортные системы и автомобили

уже не соответствуют сложившимся системам управления ими. Сегодня требуется подготовка как к новой инфраструктуре, так и к системе подготовки водителей и других участников дорожного движения. Если раньше система безопасности включала три основных элемента: дорога — водитель — автомобиль, где дороги и автомобили помогали человеку обеспечить безопасность, то с появлением новейших технологий меняются взаимоотношения в этой системе, человек частично утрачивает контроль над системами и требуется найти новый баланс сил, рычагов управления и ответственности в этой системе.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международная комиссия тестирования водителей [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cieca.eu/> (дата обращения: 11.12.2018).
2. Международное сообщество психологов дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://traffic-psychology-international.eu/> (дата обращения: 11.12.2018).

15th Meeting of Transport Psychology International (TPI) Amersfoort, The Netherlands

M.A. PLOTNIKOVA*,
Moscow Automobile and Road Construction State Technical University,
Moscow, Russia,
m.plotnikova@mail.ru

The present material is a short summary report of the 15th meeting of practical traffic psychologists from 15 countries held in Amersfoort, the Netherlands on 4–5 June

For citation:

Plotnikova M.A. 15th Meeting of Transport Psychology International (TPI). *Sotsial'naiia psikhologiiia i obshchestvo [Social Psychology and Society]*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 167–172. (In Russ., abstr. in Engl.). doi: 10.17759/sps.2018090414

* Plotnikova Margarita A. — researcher, Research Laboratory of Traffic Organization and Safety named after L. Afanasyev, Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI), Moscow, Russia, m.plotnikova@mail.ru

2018. It provides an overview of the main ideas of speeches and presentation at the meeting. The given material can be considered as a support in developing plans of realization of the Russian road safety strategy, training programs for driver schools and traffic psychology in Russia.

REFERENCES

1. Mezhdunarodnaya komissiya testirovaniya voditelei [Elektronnyi resurs] [The International Commission for Driver Testing]. URL: <https://www.cieca.eu/> (Accessed 11.12.2018).
2. Mezhdunarodnoe soobshество psihologov dorozhnogo dvizheniya [Elektronnyi resurs] [Traffic Psychologists International, TPI]. URL: <http://traffic-psychology-international.eu/> (Accessed 11.12.2018).