

**NATIONS UNIES**

**COMMISSION ECONOMIQUE  
POUR L'EUROPE**

**ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ**

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ  
КОМИССИЯ**

**UNITED NATIONS**

**ECONOMIC COMMISSION  
FOR EUROPE**

**SEMINAIRE**

**СЕМИНАР**

**SEMINAR**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ  
ТРАНСПОРТУ**



Distr.  
GENERAL

Международный семинар на тему  
"Агрессивное поведение на дороге"

TRANS/SEM.1/2004/4  
5 January 2004

Женева (Швейцария), 5 апреля 2004 года

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

Часть один - причины, результаты и последствия  
агрессивности на дороге

### **Психология агрессивного поведения за рулем**

Докладчик: д-р Диана Паркер, Манчестерский университет

Сегодня я приведу описание некоторых аспектов работы, проделанной нами в рамках Манчестерской группы по исследованию поведения водителей, которая в значительной степени фокусировалась на психологических детерминантах дорожно-транспортных происшествий. Все мы хорошо знаем, что в этом отношении человеческие ошибки играют важнейшую роль, однако нередко термин "ошибка" используется в очень широком смысле. Мы выявили три основных вида неудовлетворительного управления автотранспортными средствами и для их оценки разработали состоящий из 24 пунктов вопросник - Манчестерский вопросник по поведению водителей.

#### **Слайд 1 - ОШИБКИ ПО СМЫСЛУ ВПВ**

Ошибки - это потенциально опасные заблуждения и промахи, такие, как неправильная оценка скорости встречного транспорта при обгоне и игнорирование предупреждающего знака "Уступить дорогу" на перекрестках.

#### **Слайд 2 - ОПЛОШНОСТИ ПО СМЫСЛУ ВПВ**

Оплошности обычно не влекут за собой причинение какого-либо вреда, но вызывают раздражение, например включение стеклоочистителей вместо сигнала поворота или осознание того, что ты четко не помнишь дороги, по которой ты только что проехал.

### Слайд 3 - НАРУШЕНИЯ ПО СМЫСЛУ ВПВ

Нарушения, которым сегодня я уделю наибольшее внимание, отличаются от заблуждений, промахов и оплошностей, поскольку они совершаются умышленно и совершающий их человек четко отдает себе отчет в том, что его поведение является потенциально опасным и нередко незаконным. Превышение скорости, несоблюдение дистанции между транспортными средствами при движении и обгон с внутренней стороны - все эти действия являются нарушениями. Различия между нарушениями, ошибками и оплошностями рассматривались в рамках исследований, проводившихся другими специалистами в Великобритании, а также в Нидерландах, Финляндии, Швеции, Германии, Бразилии, Австралии и Китае. Мы также показали, что нарушения и ошибки играют различную роль *при возникновении дорожно-транспортных происшествий*. По каждому из водителей, включенных в нашу выборку из 1 600 человек, мы имели доступ к их водительским файлам за конкретный трехлетний период.

### Слайд 4 - ВАЖНЕЙШИЕ ПРЕДИКАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ НАРУШЕНИЙ

Как вы можете видеть, ежегодный пробег автомобиля, которым управлял конкретный водитель, а также возраст и пол последнего являются факторами, позволяющими вполне ожидаемым образом прогнозировать вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий. Другими словами, те, кто много ездит на автомобиле, имеет большее количество аварий, более взрослые водители - меньшее число аварий, а мужчины чаще вовлечены в дорожно-транспортные происшествия, чем женщины. Однако - и это является интересным выводом - даже после статистической обработки данных о последствиях пробега автотранспортных средств, возраста и пола их водителей добавление факторов ВПВ к данному соотношению приводит к значительному улучшению объяснения различий. Это означает, что помимо хорошо известной взаимосвязи между пробегом автотранспортного средства, возрастом и полом его водителя и дорожно-транспортными происшествиями существует статистически важная ассоциация между балльными отметками в нашем вопроснике ВПВ и дорожно-транспортными происшествиями.

Кроме того, мы обнаружили, что только один из параметров ВПВ, т.е. один из трех установленных видов неудовлетворительного управления автотранспортными средствами, связан с числом аварий, и таким параметром является фактор *нарушений*.

Практическая важность такого различия между, с одной стороны, ошибками и, с другой - нарушениями заключается в том, что они имеют весьма различное психологическое происхождение и в этой связи - весьма различные последствия для исправления существующего положения. Ошибки основываются на процессах, относящихся к восприятию, вниманию или оценке, и поэтому если дорожно-транспортные происшествия вызываются, главным образом, ошибками, нам следует постараться улучшить существующее положение путем обучения людей, с тем чтобы они могли более тщательно и эффективно использовать свои познавательные ресурсы. Таким образом, ошибки можно исправить путем использования наиболее распространенной практики обучения водителей. С другой стороны, нарушения, как представляется, основываются на факторах, относящихся к социальной установке и/или мотивации. Поэтому если имеются основания полагать, что дорожно-транспортные происшествия вызываются, главным образом, нарушениями, то имело бы смысл постараться исправить существующее положение путем изменения убеждений и/или мотивации людей. Напомню, мы уже установили, что именно нарушения, а не ошибки в статистическом смысле позволяют предсказывать вероятность возникновения дорожно-транспортных нарушений.

Как нам уже известно, наиболее часто нарушения совершают молодые водители - мужчины. Однако, если вы задумаетесь над этим, то данная информация вряд ли может нам чем-либо помочь. Мы не можем изменить их пол, а что касается их возраста, то нам остается только ждать! Кроме того, едва ли можно серьезно говорить о том, что прямой *причиной* рискованного поведения водителя является фактор молодости или принадлежности к мужскому полу. Я настаиваю на том, что существуют психологические факторы, которые связаны с молодостью и принадлежностью к мужскому полу и которые предрасполагают некоторых водителей совершать нарушения. Если вы помните, не все молодые мужчины часто совершают нарушения и не все водители, часто совершающие нарушения, являются молодыми мужчинами. Однако все водители, часто совершающие нарушения, выбирают свое поведение. Это имеет важнейшее значение. Совершение транспортного нарушения - это вопрос выбора. Мы не просто обгоняем другие машины по внутренней стороне, или показываем оскорбительные жесты другим водителям, или же проскакиваем светофор на красный свет. Я также утверждаю, что мы превышаем скорость не по ошибке. На определенном уровне нам хорошо известно, с какой скоростью мы едем. Если бы это было не так, то присутствие полицейской автомашины не оказывало бы такого незамедлительного воздействия на скорость дорожного движения. Таким образом, если злостные нарушители **решают** управлять своим транспортным средством так, что это является неприемлемым для общества, то сократить число нарушений на дорогах можно путем изменения позиции нарушителей. Другими словами, нам необходимо понять, каким образом мы можем убедить их не делать этого.

Все, что я сказала до настоящего момента, вовсе не означает, что ошибки не имеют важного значения для возникновения дорожно-транспортных происшествий или что обучение профессиональным навыкам нецелесообразно. Напротив, совершенно необходимо, чтобы все начинающие водители имели основные навыки управления автотранспортными средствами, получаемые путем прохождения курса подготовки. Однако общеизвестно, что человеку свойственно ошибаться. Все мы делаем ошибки, находясь за рулем. Чаще всего они сходят нам с рук. Однако, если вы делаете ошибку, совершая нарушение, или если ее делает любой другой водитель автотранспортного средства, то, скорее всего, последствия будут катастрофическими. Иными словами, нарушение + ошибка = катастрофа.

### **Слайд 5 - Н + О = К**

Совершение нарушения уносит вас в область, в которой за вашу собственную ошибку или ошибку какого-либо лица, скорее всего, будет понесено наказание с ужасными результатами. Являются ли нарушения как раз примерами агрессивного управления автотранспортным средством? Некоторые да, но далеко не все. Мы проводим различие между двумя видами транспортных нарушений: те, которые выходят за правила или законы, и те, которые направлены на другого водителя. Последние являются межличностными агрессивными нарушениями.

### **Слайд 6 - АГРЕССИВНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПО СМЫСЛУ ВПВ**

Они отражают как наше собственное агрессивное поведение, так и заставляют других водителей становится агрессивными. Мы опросили свыше 2 500 водителей из Великобритании, Финляндии и Нидерландов на предмет того, насколько агрессивными, если такое вообще происходит, делают их различные дорожные ситуации. Как оказалось, существует несколько видов поведения, которое вызывает агрессивность большинства водителей. Кстати, приятно отметить, что обнаруженные нами результаты совпадают с результатами более широкомасштабного исследования, проведенного Институтом Гэллапа, о которых вы узнаете ниже.

### **Слайд 7 - ВЫЗЫВАЮЩЕЕ АГРЕССИВНОСТЬ ПОВЕДЕНИЕ**

Например, каждый третий водитель становится агрессивным или чрезмерно агрессивным тогда, когда за ним в непосредственной близости следует другая автомашина или когда стояночное место, на которое он стремился встать, занимает другой водитель. Аналогичным образом каждый четвертый водитель становится агрессивным или особенно агрессивным, когда другой водитель подрезает ему путь на скоростной автомагистрали.

Мы также обнаружили, что, хуже того, многие из наших респондентов также желали поступать аналогичным образом. Например, когда кто-то пытается вклиниться между машинами и занимает ожидавшееся стояночное место, 65% водителей готовы выразить свой гнев тем или иным образом, проявляя свое недовольство путем подачи звукового сигнала, мигания фарами, жестыкуляции или употребления бранных слов. Еще большее беспокойство вызывает тот факт, что 20% респондентов указали, что в подобных ситуациях они готовы покинуть свой автомобиль и вступить в спор или даже драку с другим водителем. Аналогичным образом 72% респондентов указали, что они тем или иным образом прореагировали бы в том случае, если бы их автомобиль подрезали на скоростной автомагистрали, хотя в этом случае большинство водителей (48%) предприняли бы **только** такие действия, как мигание фарами или подача звукового сигнала.

С точки зрения их собственного поведения мы обнаружили, что 13 % водителей, включенных в наше выборочное обследование, признали, что они регулярно сигнализируют в клаксон для того, чтобы выразить свое недовольство действиями других водителей, 15% регулярно становятся агрессивными и проявляют враждебное отношение, а 4% регулярно преследуют других водителей для того, чтобы высказать им все, что они о них думают. Как представляется, хотя агрессивное вождение вовсе не может рассматриваться в качестве "приливной волны" дорожной распушенности, как то пытаются представить нам некоторые средства массовой информации, такое поведение, несомненно, не является такой уж редкой практикой.

### **Слайд 8 - ПЯТЬ ВИДОВ СИТУАЦИЙ**

Мы смогли установить пять общих видов ситуаций, которые провоцируют гнев и/или агрессивность у водителей. На этом слайде они показаны в порядке провоцируемой ими агрессивности. Первый вид ситуаций, который наиболее часто вызывает гневное отношение, - это невежливость или неосмотрительность, которые проявляются в том случае, когда водитель следующей за вами автомашины ослепляет вас вспышками фар. Второй раздражающий вид ситуаций возникает тогда, когда другой водитель не проявляет терпения, следуя за вами на недопустимо близком расстоянии или же подрезая путь вашей автомашины. Третий вид ситуаций возникает в тех случаях, когда под сомнение ставятся ваши личные навыки управления автотранспортным средством, при этом вы видите оскорбительные жесты, понимаете, что высказываются оскорбительные выражения, или слышите непрерывный звуковой сигнал. Это ставит под сомнение вашу уверенность в том, что ваши навыки управления автотранспортным средством являются более совершенными, чем у среднего водителя (а практически каждый водитель полагает, что он управляет транспортным средством лучше, чем средний водитель). Вы чувствуете себя

оскорбленным и считаете, что под сомнение поставлена ваша личная компетенция как водителя. Четвертый вид ситуаций, провоцирующих агрессивность, возникает в тех случаях, когда другие водители ставят вас в опасность своей безрассудной манерой вождения автотранспортных средств, в частности, вероятно, тогда, когда они перескакивают из полосы более медленного движения в другую и назад. В голову сразу приходит такой вопрос, как: "И неужели ему это все сойдет с рук?" Наконец, существуют такие ситуации, в которых ваше продвижение вперед сдерживается нерешительными или медлительными действиями другого водителя. Вы чувствуете, что вам препятствуют и мешают, и у вас может возникать мысль, что другой водитель делает это сознательно только для того, чтобы причинить вам неудобство.

Были ли среди наших респондентов лица, не восприимчивые к раздражающим факторам? Да, и их мы включили в категорию лиц, заботящихся о безопасности, используя с этой целью финскую таблицу показателей для измерения степени готовности думать о безопасности и профессионализме, т.е. лиц, которые в меньшей степени расположены приходить в гнев или вести себя агрессивно, чем другие. Под заботой о безопасности я понимаю тенденцию избегать соперничества при управлении автотранспортными средствами, готовность терпимо относиться к ошибкам других и отказываться, в случае необходимости, от своих приоритетных "прав" при движении в транспортном потоке. Таким образом, как представляется, забота о безопасности не только уменьшает вероятность вашей причастности к возникновению дорожно-транспортного происшествия, но и вашего участия в ситуациях, которые вызывают агрессивное поведение, - проблема, которая, как представляется, нашла слишком широкое распространение на дорогах Европы.

-----