

Пешеходов надо учить психологии поведения на дороге

Валерий Владимирович Козлов, доктор медицинских наук, профессор, эксперт по «человеческому фактору»

Есть замечательное психологическое выражение: нет хороших и плохих людей, а есть люди с правильными и неправильными программами поведения. Поэтому рост количества пешеходов, ставших жертвами ДТП, объясняется только одним - система обеспечения безопасности дорожного движения работает неэффективно и не способна сформировать у пешеходов правильные программы поведения. Лишь признание этого позволяет искать продуктивные инструменты снижения гибели пешеходов. Если же пойти по пути, что виноваты сами пешеходы, то такой подход кроме демагогии на тему «соблюдайте правила дорожного движения» ничего не даст. К сожалению, данный подход на сегодняшний день является единственным, поэтому, что делать с профилактикой дорожного травматизма пешеходов никто не знает. Объяснение сложившемуся положению дел простое: в системе безопасности дорожного движения доминирует примитивный технократический подход и отсутствует психологическое обеспечение. Психологов, специализирующихся на транспортной проблематике в стране нигде не готовят, и в штатах автотранспортной системы их «днем с огнем» не найдешь. Специалисты с инженерным и прочим техническим образованием занимают в автотранспортной системе лидирующие позиции, но «правят бал» без понимания происходящего, демонстрируя свое бессилие. Давайте теперь попытаемся понять, почему пешеходы в условиях, когда им, в отличие от водителей автотранспорта, отдали приоритет на пешеходных переходах, стали чаще попадать под колеса автомобилей.

Любой человек при передвижении испытывает два мотива: на обеспечение безопасности и достижения высокой эффективности. Это противоборствующие мотивы и одновременно реализовать их не всегда представляется возможным. На практике люди, не зная о последствиях, предпочтение отдают второму мотиву, т.е. эффективности. Постоянно спешат и стремятся все сделать быстрее, чтобы больше успеть. Когда передвижение долго не связано с пересечением дорог, то о безопасности они забывают совсем. При постоянном таком состоянии у них формируется установка на эффективность, т.е. быстрее и еще быстрее. Безопасность уходит на задний план, и они о ней даже редко вспоминают. Особенно такая установка усилилась после получения информации о том, что у пешеходов появилось право приоритета по отношению к водителям на пешеходных переходах. Безусловно, такое подкрепление оказалось истолковано недостаточно грамотными в вопросах дорожно-транспортной безопасности людьми как право вести себя свободно при переходе дороги в любом месте. Есть уверенность, (но статистика не позволяет этого подтвердить, поскольку не учитывает), что среди пострадавших пешеходов, как правило, встречаются люди, которые сами никогда за рулем не сидели и о возможностях водителя и ТС у них извращенное понимание. Другими словами, они уверены, что водители их всегда видят и всегда способны остановить свой автомобиль, чтобы случайно не сбить. О тормозном пути они ничего не знают, а живут представлением: нажал на педаль тормоза и автомобиль остановится. О возможности отвлечения водителя от наблюдения за дорогой или инертности ТС у них никакого разумного понимания нет. Тем более, они не берут во внимание такие факторы, как наличие препятствия, затрудняющего их восприятие, состояние дорожного покрытия (снег и т.д.), внешняя освещенность и др. Нельзя также забывать, что есть категории людей, т.е. пешеходов, у которых либо чувство опасности от природы притуплено, либо отсутствует способность быстро переключать установку с эффективности на безопасность при резком изменении в худшую сторону дорожной обстановки.

Приходится признать, что изменения в ПДД, где приоритет на перекрестке отдали пешеходам, никакими грамотными образовательными действиями со стороны госструктур

не были подкреплены, как в отношении самих пешеходов, так и водителей. Думаю, что даже не все водители об этом знают. Все, как и всегда у нас, произошло стихийно без психологического осмысления того, как принятое решение отразится в сознании человека. Ни в одном из СМИ психологических разъяснений сделано не было. Поэтому хоть и с опозданием, но такую работу следует начать, сделав акцент на то, что в сознании пешехода всегда присутствуют два мотива, а приоритетность не дает права нарушать ПДД. Обязательно следует раскрыть временные характеристики реакции водителя и ТС при внезапном появлении пешехода. Повышение штрафов без разъяснительной работы эффективным не будет, т. к. человек, по-прежнему, станет бессознательно опираться на сложившиеся установки. Кстати, в цивилизованном мире повышение штрафов всегда сопровождается внесением изменений в систему образования, а мы и здесь оригинальны. Только повышаем штрафы. Пора становится цивилизованной страной.