

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ THEORETICAL RESEARCH

Психология дорожного движения как направление прикладных психологических исследований: возможности и перспективы развития в России

Т.В. КОЧЕТОВА,
ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,
kochetovatv@gmail.com

Статья посвящена содержательной характеристике основных направлений психологии дорожного движения. Предпринята попытка выделить предметную область данного направления, охарактеризовать взаимосвязи с другими отраслями психологии. Показано, что прикладные исследования в психологии дорожного движения помогают понять роль человеческого фактора в формировании и развитии дорожно-транспортной среды, ее эффективном и безаварийном использовании. Отдельное внимание уделено характеристике некоторых социально-психологических проблем, обусловленных спецификой современной дорожно-транспортной среды. Решение этих проблем может способствовать обеспечению дорожной безопасности, минимизации рисков в дорожном поведении, снижению социальной напряженности в условиях дорожного трафика. Показана актуальность, своевременность и необходимость исследований в области психологии дорожного движения для решения транспортных проблем крупнейших мегаполисов. Рассмотрены возможные направления перспективных исследований в области психологии дорожного движения в России.

Ключевые слова: психология дорожного движения, транспортная психология, дорожная безопасность, дорожное поведение, дорожно-транспортная среда, дорожно-транспортное происшествие.

Для цитаты:

Кочетова Т.В. Психология дорожного движения как направление прикладных психологических исследований: возможности и перспективы развития в России // Социальная психология и общество. 2018. Т. 9. № 4. С. 8–18. doi: 10.17759/sps.2018090402

* Кочетова Татьяна Викторовна — кандидат психологических наук, доцент кафедры психологии управления, факультет социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия, kochetovatv@gmail.com

С момента выхода первой статьи в журнале «Социальная психология и общество», посвященной обзору зарубежных исследований в области психологии дорожного движения, прошло больше семи лет [4]. За это время нам пришлось столкнуться с самыми разными суждениями коллег-психологов и специалистов в области дорожной безопасности относительно самого названия данного направления. Все эти суждения содержатся в достаточно широком диапазоне высказываний: от полного непонимания до тривиальной трактовки словосочетания «психология дорожного движения» как новомодного перевода уже хорошо известных отраслей психологического знания, таких как «транспортная» и «автотранспортная» [1; 7].

Это обстоятельство послужило основанием для написания статьи, основной задачей которой является рассмотрение предметной области психологии дорожного движения, ее целей и задач, а также постановки вопроса о возможных перспективах развития данного направления в России.

Итак, само название «психология дорожного движения»¹ происходит от немецкого Verkehrspsychologie, что буквально означает «психология движения» или «психология передвижения». Основной акцент направления делается на *процессе перемещения* людей — субъектов — участников дорожно-транспортной среды — и грузов с помощью транспортных средств. Такое акцентирование обуславливает роль социально-психологического знания в определении предметной области психологии дорожного движения, поскольку внимание

уделяется взаимодействию участников дорожного трафика [11; 12] и тем психологическим факторам, которые лежат в основе поведения, приводящего к дорожно-транспортному происшествию [17]. Некоторые авторы отмечают, что в психологии дорожного движения нет единой теоретической основы, задающей границы предметной области (framework), но есть много моделей, объясняющих когнитивные, эмоциональные и мотивационные детерминанты поведения человека в условиях дорожно-транспортной среды [18].

Возможно, именно поэтому в ряде работ постоянно подчеркивается необходимость изучения широкого диапазона поведенческих проявлений индивида в трафике [10; 13; 15]. Другими словами, обращается внимание на наличие у человека «особой потребности» в перемещении, которая существовала всегда, поддерживалась и развивалась по мере совершенствования транспортных средств: от колесниц, запряженных лошадьми, до высокоскоростных автомобилей [14]. В свою очередь, изменения дорожно-транспортной среды как динамичной и сложной социальной системы оказывали влияние на развитие этой потребности: человек стал выбирать не только вид транспортного средства, но и способ и манеру передвижения.

Таким образом, изучение психологического аспекта адаптации человека к условиям дорожно-транспортной среды, его включенности в эту среду, взаимодействие с другими ее участниками оказалось в фокусе внимания самых различных авторов, придерживающихся разных подходов и методологических оснований. В этом кон-

¹ Traffic Psychology — англ.

тексте весьма ценным и полезным может стать знакомство с опытом различных зарубежных исследований, объединенных общим названием «психология дорожного движения» [17; 20], а также обозначение тех областей психологической практики данного направления, актуальность которых обусловлена спецификой современных российских реалий [2].

Прикладные исследования и практики психологии дорожного движения

Предельно обобщая имеющиеся теоретические и прикладные исследования в психологии дорожного движения, сегодня можно выделить как минимум шесть основных содержательных направлений.

Во-первых, психологический анализ несчастных случаев, аварий и дорожных конфликтов. Здесь в фокусе внимания часто оказываются различные возрастные группы, например, начинающие и пожилые водители; уделяется внимание изучению внешних — средовых — факторов, например, дизайна дороги, дорожной ситуации; делаются попытки прогнозирования поведения человека в транспортном потоке, например, «запланированное поведение» [9] и «импульсивное поведение» субъектов дорожно-транспортной среды [13]. В некоторых работах можно обнаружить пересечения с исследованиями в области транспортной психологии. В качестве примеров можно привести следующие: анализ сформированности навыков вождения, характеристика стиля управления транспортным средством, контроль эмоционального и психофизиологического состояния водителя и многое другое [7; 10].

Во-вторых, профилактика и преемственности несчастных случаев, повышение дорожной безопасности. В рамках данного содержательного блока основное внимание уделяется обучению водителей и образованию инструкторов по вождению, усвоению норм и Правил дорожного движения, формированию установок на безопасное поведение в условиях дорожно-транспортной среды. Ряд авторов подчеркивают необходимость изучения влияния дорожного законодательства, правовых норм, образовательных мероприятий, социальных кампаний на поведение водителей, пешеходов и пассажиров [18].

В-третьих, психологическое консультирование по вопросам мобильности и транспортной политики. Основной целью данного блока является исследование потребностей отдельных групп граждан: пожилых людей, инвалидов и лиц, перенесших серьезные заболевания, которые ограничивают мобильность их передвижения. Психологическое консультирование в рамках данного блока помогает разрабатывать специальные программы помощи категориям мало-мобильных граждан; выстраивать политику ценообразования, например, при создании парковочного пространства в крупном мегаполисе; разрабатывать специальные электронные девайсы и мобильные приложения, помогающие людям с ОВЗ перемещаться в транспортном потоке. Еще одним важным вектором исследований в данном содержательном блоке является изучение потребностей граждан, связанных с выбором транспортного средства и способа передвижения. Так, например, изучается потребность управлять транспортным средством (вплоть до «автомобильной зависимости») или пользоваться услуга-

ми общественного транспорта, передвигаться самостоятельно или прибегать к помощи служб по обеспечению мобильности пассажиров. Очевидно, что такое психологическое консультирование играет важную роль в решении проблемы очагов социальной напряженности, вызванной транспортными коллапсами в крупных городах и густонаселенных районах. Оно помогает сделать политику государства в области передвижения более дифференцированной, направленной на соблюдение интересов отдельных групп граждан, остро нуждающихся в социальной защите [18].

В-четвертых, изучение влияния конструкции и дизайна автомобиля на безопасность управления, разработка наиболее эргономичных решений, обеспечивающих удобство в восприятии информации во время вождения. В последние годы появляется большое количество исследований, где внимание уделяется разработкам специальных инженерных решений для внутренней среды автомобиля и для среды внешней — дорожно-транспортной. Примером могут выступать интеллектуальные транспортные системы, призванные обеспечить контроль за дорожной безопасностью [18]. Можно констатировать факт сближения направления исследований в области психологии дорожного движения с эргономикой, инженерией и нейронауками, поскольку все больше внимания уделяется управлению автомобилем без водителя, развитию проектов беспилотного транспорта. Прикладные исследования в этой области открывают широкие перспективы повышения дорожной безопасности, но вместе с тем несут в себе и высокие социальные риски, поскольку переход на использование беспилотных автомобилей существенно ограничивает позицию водителя

как мыслящего субъекта: от него не требуется принимать решения в дорожной ситуации, локус контроля поведения становится исключительно внешним, диктуемым интеллектуальной транспортной системой. Именно поэтому важной задачей психологии дорожного движения в данном направлении является тщательный, всесторонний анализ всех бонусов и рисков, связанных с трансформацией транспортной системы и дорожно-транспортной среды, которые могут привести к изменению поведения человека.

В-пятых, психологический ассесмент и реабилитация водителей, нарушающих Правила дорожного движения, имеющих конфликты с законодательством. В этом содержательном блоке можно выделить две основные линии деятельности практического психолога. Первая включает в себя диагностику индивидуально-психологических, личностных качеств водителя и оценку его пригодности к управлению транспортным средством. Авторами, работающими в этом направлении, подчеркивается необходимость постоянного совершенствования психодиагностического инструментария, который помог бы определить склонность человека к рискованному поведению в условиях дорожно-транспортной среды. Вторая линия связана с развитием психологических практик, нацеленных на коррекцию поведения водителей-нарушителей. Примером могут служить реабилитационные курсы для водителей, лишенных прав за грубое нарушение дорожного законодательства, например, постоянное превышение скоростного режима, управление автомобилем в нетрезвом состоянии или состоянии наркотического опьянения. Важной задачей в рамках данного содержательного блока является распространение передового опыта деятельности дорожных пси-

хологов и развитие практик, зарекомендовавших себя в качестве эффективных коррекционных мер, имеющих доказательную базу [6; 18; 20].

В-шестых, железнодорожная и авиационная психология. В исследованиях данного блока рассматриваются процедуры отбора и оценки профессиональной пригодности пилотов самолетов и машинистов локомотивов к управлению транспортным средством и перевозкам пассажиров [18]. Можно обнаружить области пересечения задач этого направления с задачами транспортной психологии. К числу таких задач относятся, например, изучение объема и переключаемости внимания человека в процессе вождения и маневрирования; исследование саморегуляции поведения водителя, подвергающегося постоянному длительному стрессу, специфики развития профессионального выгорания и профессиональных деформаций.

Подводя итог, подчеркнем, что в целом исследования в области психологии дорожного движения носят междисциплинарный характер и посвящены рассмотрению *человеческого фактора*, а также изучению его влияния на дорожную безопасность, при этом сам человек выступает в качестве субъекта — «ядра дорожного трафика» [15; 16; 19].

Возможности и перспективы развития психологии дорожного движения в России

Как показал анализ работ по проблематике психологии дорожного движения, это направление имеет все предпосылки для развития в современной России, где обеспечение безопасности граждан в условиях дорожно-транспортной среды провоз-

глашено важной государственной задачей. Можно заметить, что сегодня появляется все больше работ, затрагивающих различные аспекты поведения человека, связанного с управлением транспортным средством, выбором оптимального стиля вождения, анализом психологических факторов, снижающих аварийность.

Необходимо еще раз подчеркнуть, что в отечественной психологии исследования подобного рода традиционно принято связывать с такой отраслевой принадлежностью, как психология транспортная [1; 3]. В ней основной акцент ставится на изучение психофизиологических состояний, влияющих на безопасность; специфики протекания психических процессов при управлении автомобилем (концентрация и распределение внимания, утомляемость, способность к пространственной ориентировке и др.); определении психологической надежности водителя в системе «водитель — автомобиль — дорога — среда» [7]. Анализируя исследования авторов, работающих в этом направлении, можно прийти к выводу, что их работы в целом отражают важную тенденцию — обращение должного внимания к комплексному решению важнейшей проблемы: проблемы безопасности жизни и здоровья человека в условиях дорожно-транспортной среды.

Такие исследования являются, безусловно, крайне важными, поскольку неутешительная статистика количества дорожно-транспортных происшествий диктует объективную необходимость рассмотрения психологических факторов, послуживших причиной самых разных инцидентов на дороге. Однако учитывая, что дорожное поведение человека отражает его взаимоотношения с другими людьми в более широком социуме — социальной среде, представляется

необходимым сосредоточить внимание не столько на управлении транспортным средством, сколько на взаимодействии с окружающими в условиях транспортного потока [4; 5].

Хочется отметить особую актуальность и своевременность исследований в области психологии дорожного движения для крупнейших мегаполисов. Здесь психологические исследования, направленные на решения узкоспециализированных задач, на наш взгляд, смогли бы способствовать более эффективному управлению дорожно-транспортной средой, оптимизации транспортных потоков с целью снятия напряженности, диктуемой остротой стоящих транспортных проблем [2].

Например, многократно повторяющиеся ситуации транспортного коллапса, постоянно возникающие ежедневно в определенные часы, связанные с транспортными пассажиропотоками, стали сегодня рассматриваться в качестве неотъемлемого признака большого города. Психологически транспортный коллапс связан с формированием узлов социальной напряженности, которые не являются причиной, а могут быть прямым следствием проявлений системного кризиса в организации функционирования дорожно-транспортной среды мегаполиса. Весьма показательной выглядит сформировавшаяся сегодня установка «Пробки на дорогах — это проблема. Ее можно решить лишь ограничением количества личного автотранспорта». Однако при этом недооценивается то обстоятельство, что пробки есть не столько сама проблема, но следствие других проблем, прежде всего социального характера, само же ограничение количества автотранспорта психологически воспринимается как ограничение личной свободы, что провоцирует недовольство и рост социальной

напряженности. На примере такого мегаполиса, как Москва, можно проследить, что эти проблемы являются продолжением реализации на протяжении ряда предшествующих лет видения местными властями перспектив развития города не как среды жизнедеятельности сложно структурированной человеческой общности, а как пространства для вложения инвестиций [2; 5].

Можно констатировать, что в формирующихся условиях реального перехода, а не простого декларирования от парадигмы «город для инвестиций» к парадигме «город для жизни» не только на тактическом, а в конечном счете и на стратегическом уровне полномасштабный *психологический анализ и учет человеческого фактора* представляется необходимым условием повышения качества принимаемых решений и обеспечения способов их реализации. Последнее связано прежде всего с адекватным восприятием и действенной социальной поддержкой данных решений населением [2; 5].

Существенную роль в поиске эффективных решений для изменений данной ситуации может сыграть анализ результатов современных исследований в области психологии дорожного движения. Такой анализ и использование накопленного мирового опыта в разрешении проблем, связанных с передвижением в дорожно-транспортной среде, могут послужить основой для необходимых перспективных социально-психологических исследований, которые, в свою очередь, обеспечат формирование установок на безопасное, нерискованное поведение в условиях транспортного потока [5].

К числу таких исследований, пожалуй, можно отнести:

- взаимодействие субъектов — участников трафика (взаимное восприятие

друг друга водителями разных профессиональных и социальных категорий; соотношение *ролевых установок* в системе «Я-водитель — «Я-пассажир» — Я-пешеход»; этнокультурные особенности водителей различных национальностей; влияние технической подготовки и практического опыта вождения на дорожную безопасность и т. д.) [2];

- влияние внешних стимулов и изучение их воздействия на водителя (расположение, дизайн дороги и дорожных знаков, инноваций в дорожной разметке, пешеходных переходов, светофоров, режим работы последних; расположение, дизайн и цветовые характеристики рекламных объектов, располагающихся вдоль магистралей; технические и эксплуатационные характеристики дорожных развязок и схема организации движения на них) [2; 5];

- проблему разработки и формирования доверия к различным «дорожным картам» — выбор маршрута и средств перемещения в городе (состояние общественного транспорта, условий, связанных с его безопасной эксплуатацией, его субъективное восприятие различными социальными категориями граждан; расположение и обеспечение паркингов различного назначения; выбор установочных приоритетов для представителей различных социальных, профессиональных, возрастных групп, в том числе использование гибкой ценовой политики для граждан особых категорий, например, пожилых людей, лиц с ограниченными возможностями здоровья и т. п.) [2; 5];

- повышение качества профессиональной подготовки водителей, разработку новых образовательных программ, позволяющих не просто осваивать Правила дорожного движения, но и обеспечивать психологическую готовность и

устойчивость к ситуациям риска на дороге (реальная оценка и учет индивидуально-психологических характеристик кандидатов как при приеме и обучении в автошколах, так и при приеме на работу, особенно в организациях, занимающихся пассажирскими перевозками); обеспечение постоянно действующей системы мониторинга, включая комплексную психологическую оценку степени профессионального соответствия инструкторов по вождению, осуществляющих подготовку водителей в автошколах [5];

- внедрение системы превентивных и реабилитационных курсов для водителей, нарушающих Правила дорожного движения и дорожное законодательство (проведение специальных тренингов, дающих возможность для таких водителей скорректировать и исправить свое поведение в условиях дорожно-транспортной среды, отрефлексировать собственный опыт в качестве водителя и не чувствовать себя постоянно наказываемыми штрафными санкциями) [6].

Такая широта охвата конкретных прикладных исследований в области психологии дорожного движения могла бы сегодня помочь в получении ответов на самые сложные вопросы безопасности — вызовы, диктуемые современной дорожно-транспортной средой. Учитывая российские реалии, это направление может способствовать более эффективной реализации комплекса мер, обозначенных в «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг.» [8].

Заключение

На наш взгляд, представляется весьма проблематичным однозначно ответить

на вопрос об отраслевой принадлежности психологии дорожного движения и ее статусе как отдельной самостоятельной отрасли современной психологии.

Скорее сейчас это может рассматриваться в качестве предмета для дальнейших дискуссий. Тем не менее одно можно сказать с существенной долей уверенности: исследования, которые проводятся в данном направлении, позволяют осуществлять поиск более эффективных решений конкретных задач с учетом специфики и влияния человеческого фактора на искусственную среду, частным случаем которой является среда дорожно-транспортная [4].

Учитывая, что многообразие реальных естественных групп, в которые включены участники дорожного трафика, в конечном счете является предметом исследования социальной психологии, необходимо поставить вопрос о разработке выверенных программ психологической помощи, реабилитации и социально-психологического сопровождения различных категорий граждан: маломобильных пассажиров, лиц с ОВЗ, нарушителей дорожного законодательства, участников ДТП и др.

Хочется надеяться, что мировой опыт психологических исследований в области психологии дорожного движения, распространение различных психологических практик, нацеленных на снижение общей аварийности на транспорте, будет способствовать росту интереса к проблематике дорожной безопасности и дальнейшему поиску эффективных решений в области проектирования и развития оптимальной дорожно-транспортной среды.

В настоящий момент Московский государственный психолого-педагогический университет располагает реальным научным, кадровым, материально-техническим и организационным потенциалом для комплексного решения всех обозначенных задач с использованием как собственной базы для проведения психологических исследований, так и привлеченных внешних организаций и отдельных специалистов в схеме аутсорсинга. Первым важным шагом к развитию идей данного направления психологии дорожного движения стало открытие магистерской программы «Психология дорожного движения» и подготовка психологов-практиков для работы в сфере дорожной безопасности.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Клеббельсберг Д.* Транспортная психология. М.: Транспорт, 1989. 367 с.
2. *Кондратьев М.Ю., Кочетова Т.В.* «Traffic psychology»: от прикладных исследований к методологии комплексного изучения современной дорожно-транспортной среды // Сборник материалов международной научно-практической конференции «Человек и транспорт (Психология. Экономика. Техника)» (Санкт-Петербург, 28–30 июня 2012 г.). СПб: ПГУПС, 2012. С. 119–122.
3. *Котик М.А.* Психология и безопасность. Таллин: Валгус, 1981. 408 с.
4. *Кочетова Т.В.* «Traffic Psychology»: от фрагментарных исследований к комплексным решениям прикладных задач транспортных проблем // Социальная психология и общество. 2011. № 2. С. 89–99.
5. *Кочетова Т.В.* К вопросу о перспективах развития Traffic Psychology в России // Социальная психология и общество. 2014. Том 5. № 4. С. 105–113.

6. *Макеева С.А., Кочетова Т.В.* Междисциплинарная модель поддержки и содействия развития «компетенции мобильности» в Европе [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 38–43.
7. *Романов А.Н.* Автотранспортная психология: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. М.: Издательский центр «Академия», 2002. 224 с.
8. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. [Электронный ресурс] URL: <http://government.ru/docs/31102/> (дата обращения: 24.12.2018).
9. *Ajzen I.* The theory of planned behavior // Organizational Behavior and Human Decision Processes. 1991. V. 50. P. 179–211.
10. *Bucchi A., Sangiorgi C., Vignali V.* Traffic Psychology and Driver Behaviour // Procedia – Social and Behavioral Sciences. 2012. V. 53. P. 972–979.
11. *Correa J. C.* The behavioral interaction of road users in traffic: An example of the potential of intelligent agent-based simulations in psychology // Revista Latinoamericana de Psicología. 2016. V. 48. P. 201–208.
12. *Dostala D., Risser R., Sucha M.* Pedestrian-driver communication and decision strategies at marked crossings // Accident Analysis & Prevention. 2017. V. 102. P. 41–50.
13. *Groeger J.A., Rothengatter J.A.* Traffic psychology and behavior // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 1997. V. 1. № 1. P. 1–9.
14. *Hagenzieker M.P., Commandeur J.J.F., Bijleveld F.D.* The history of road safety research: A quantitative approach // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2014. V. 25. Part. B. P. 150–162.
15. Handbook of Traffic Psychology 1st Edition / Porter B. (Ed.). Academic Press. 2011. 536 p.
16. *Porter B.E.* Editorial note for special issue on the history of traffic psychology // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2014. V. 25. Part B. P. 109.
17. *Rothengatter T.* Psychological aspects of road user behaviour // Applied Psychology: An International Review. 1997. V. 46. № 3. P. 223–234.
18. *Schlag B., Schade J.* Traffic and transportation psychology. Электронный ресурс]. URL: https://www.researchgate.net/publication/289764000_Traffic_and_transportation_psychology (дата обращения: 24.12.2018)
19. Traffic and Transport Psychology 1st Edition Theory and Application / Underwood G. (Ed.). Elsevier Science. 2005. 656 p.
20. Traffic Psychology International [Электронный ресурс]. URL: <http://traffic-psychology-international.eu> (дата обращения: 21.12.2018)

Traffic Psychology as a field of applied psychological research: opportunities and perspectives in Russia

T. V. KOCHETOVA*,

Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia,
kochetovatv@gmail.com

This article is devoted to an informative characteristic of the main areas of traffic psychology. The article attempts to outline the “subject area” of this field and to characterize the relationship with other branches of psychology. This article highlights applied researches in traffic psychology help for understanding the role of human factor in the formation and development of the transport environment and road safety. The article provides an overview of some socio-psychological problems caused by the specifics of modern transport environment. Solving these problems can help ensure road safety, minimize the risks of traffic behavior and reduce social tensions in road traffic. It is a very important and necessity for solving of transport problems in modern megalopolises. The possible directions of prospective studies of traffic psychology in Russia are considered.

Keywords: traffic psychology, transport psychology, road safety, traffic behaviour, transport environment, accident.

REFERENCES

1. Klebel'sberg D. Transportnaya psikhologiya [Transport Psychology]. Moscow: Transport, 1989. 367 p.
2. Kondrat'ev M.Yu., Kochetova T.V. “Traffic psychology”: ot prikladnykh issledovaniy k metodologii kompleksnogo izucheniya sovremennoi dorozhno-transportnoi sredy [Traffic psychology: from applied researches to the methodology of integrated study of the modern transport environment]. Sbornik materialov mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii “Chelovek i transport (Psikhologiya. Ekonomika. Tekhnika)” (Sankt-Peterburg, 28–30 iyunya 2012 g.) [The sourcebook of the international scientifically-practical conference “People and Transport (Psychology. Economics. Technique)”]. Saint-Petersburg: PGUPS, 2012. pp. 119–122.
3. Kotik M.A., Psikhologiya i bezopasnost' [Psychology of Safety]. Tallin: Valgus, 1981. 408 p.
4. Kochetova T.V. “Traffic Psychology”: ot fragmentarnykh issledovaniy k kompleksnym resheniyam prikladnykh zadach transportnykh problem [Traffic Psychology: from Fragmented Research to Complex Solution of Applied Transport Issues]. *Sotsial'naya*

For citation:

Kochetova T.V. Traffic Psychology as a field of applied psychological research: opportunities and perspectives in Russia. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo [Social Psychology and Society]*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 8–18. (In Russ., abstr. in Engl.). doi: 10.17759/sps.2018090402

* Kochetova Tatiana V. — PhD in Psychology, Assistant professor, Chair of Psychology of Management, Department of Social Psychology, Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia, kochetovatv@gmail.com

- psikhologiya i obshchestvo [Social Psychology and Society]*, 2011, no. 2, pp. 89–99. (in Russ., abstr. in Engl.)
5. Kochetova T.V. K voprosu o perspektivakh razvitiya Traffic Psychology v Rossii [On the Perspectives of Traffic Psychology Development in Russia] *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo [Social Psychology and Society]*, 2014, no. 4, pp. 105–113. (In Russ., abstr. in Engl.)
6. Makeeva S.A., Kochetova T.V. Mezhdistsiplinarnaya model' podderzhki i sodeistviya razvitiya "kompetentsii mobil'nosti" v Evrope [Elektronnyi resurs] [An interdisciplinary model to support and promote the development of "mobility competence" in Europe] *Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya [Journal of Modern Foreign Psychology]*, 2017, no. 1. Available at: URL: <http://psyjournals.ru/jmfp/2017/n1/85797.shtml> (Accessed: 02.11.2017). (In Russ., abstr. in Engl.)
7. Romanov A.N. Avtotransportnaya psikhologiya: Ucheb. posobie dlya stud. vyssh. ucheb. zavedenii. [Transportation Psychology: training manual for universities]. Moscow: Publ. Akademiya, 2002, 224 p.
8. Strategiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiiskoi Federatsii na 2018-2024 gody [The Strategy of Road Safety in the Russian Federation for 2018-2024]. [Elektronnyi resurs]. Available at: <http://government.ru/docs/31102/> (Accessed: 04.08.2018).
9. Ajzen I. The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. 1991. Vol. 50. pp. 179–211.
10. Bucchi A., Sangiorgi C., Vignali V. Traffic Psychology and Driver Behaviour. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 2012, Vol. 53, pp. 972–979.
11. Correa J.C. The behavioral interaction of road users in traffic: An example of the potential of intelligent agent-based simulations in psychology. *Revista Latinoamericana de Psicología*. 2016. Vol. 48, pp. 201–208.
12. Dostala D., Risser R., Sucha M. Pedestrian-driver communication and decision strategies at marked crossings. *Accident Analysis & Prevention*, 2017. Vol. 10, pp. 41–50.
13. Groeger J.A., Rothengatter J.A. Traffic psychology and behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1997. Vol. 1, no. 1, pp. 1–9.
14. Hagenzieker M.P., Commandeur J.J.F., Bijleveld F.D. The history of road safety research: A quantitative approach. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2014. Vol. 25. Part. B, pp. 150–162.
15. Handbook of Traffic Psychology 1st Edition. In Porter B. (Ed.). Academic Press, 2011. 536 p.
16. Porter B.E. Editorial note for special issue on the history of traffic psychology. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2014. Vol. 25, Part B, pp. 109.
17. Rothengatter T. Psychological aspects of road user behaviour. *Applied Psychology: An International Review*, 1997. Vol. 46, no. 3, pp. 223–234.
18. Schlag B., Schade J. Traffic and transportation psychology. Available at: URL: https://www.researchgate.net/publication/289764000_Traffic_and_transportation_psychology (Accessed: 24.12.2018)
19. Traffic and Transport Psychology 1st Edition Theory and Application. In Underwood G. (Ed.). Elsevier Science. 2005. 656 p.
20. Traffic Psychology International. Available at: <http://traffic-psychology-international.eu> (Accessed: 21.12.2018)