

Практико-ориентированные исследования психологии дорожного движения (по материалам зарубежных публикаций)

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

В данной статье рассматриваются факторы, обуславливающие поведение водителя как основного участника дорожно-транспортной среды. Показано, что на управление транспортным средством могут влиять, с одной стороны, индивидуально-психологические особенности, с другой — социальные нормы и правила, усвоенные водителем как на уровне взаимодействия (например, влияние сверстников), так и в плане организационно-структурном (например, давление со стороны других участников движения). Взаимодействие индивидуальных и социальных факторов с факторами средовыми — инфраструктурой и принятыми правилами — существенно дополняют представления о конкретных поведенческих проявлениях водителя транспортного средства. В этом ключе в статье представлен краткий обзор основных областей прикладных исследований современной психологии дорожного движения, которые позволяют подробнее рассмотреть и содержательно охарактеризовать предметное поле данного направления в рамках проблематики изучения человеческого фактора в условиях дорожно-транспортной среды, а также его влияния на дорожную безопасность в целом.

Ключевые слова: психология дорожного движения, дорожно-транспортная среда, поведение водителя, индивидуально-психологические различия, дорожно-транспортное происшествие.

Введение

Анализ зарубежных исследований в области безопасности дорожного дви-

жения показывает, что появляется все больше работ, в которых рассматриваются не только психологические аспекты управления транспортным средством, но

Для цитаты:

Плотникова М.А. Практико-ориентированные исследования психологии дорожного движения (по материалам зарубежных публикаций) // Социальная психология и общество. 2018. Т. 9. № 4. С. 108–118. doi: 10.17759/sps.2018090410

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

и процесс взаимодействия водителей в условиях дорожно-транспортной среды.

Предельно обобщая имеющиеся в этом направлении исследования, можно заключить, что ведущей целью психологии дорожного движения является оценка вероятности отклоняющегося поведения водителей на дорогах [25]. Возможно, именно поэтому подавляющее большинство работ в данном направлении сосредоточено на изучении человеческого фактора и его роли в возникновении дорожно-транспортных происшествий.

Так, в работах авторов, занимающихся проблемой безопасности на дорогах, 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 [19], и именно поэтому исследования поведения человека на дороге в качестве субъекта дорожно-транспортной среды носят комплексный междисциплинарный характер [19].

Задачей настоящей статьи является обзор основных предметных областей, которые помогают раскрыть и содержательно охарактеризовать предметное поле психологии дорожного движения.

Психология водителя как субъекта дорожно-транспортной среды

Все рассуждения о поведении участников дорожно-транспортной среды

должны учитывать не только знания (когниции и представления), умения (навыки передвижения), но и мотивацию (волю, намерения). Действительно, умения человека выполнять те или иные задачи здесь играют решающую роль. Однако не менее важно учитывать мотивы участников дорожно-транспортной среды, их отношение к соблюдению норм дорожного законодательства и Правил дорожного движения. Готовы ли они уважать права других людей? Это зависит от решений и личной ответственности самого водителя, его установок, индивидуально-психологических характеристик с учетом изменяющихся особенностей окружающей среды и дорожной обстановки.

Традиционно считается, что водитель в качестве участника дорожного движения несет личную ответственность за принятие окончательного решения и не должно быть внешнего фактора — регулятора отношений на дороге в процессе передвижения, который будет подсказывать, что делать и как себя вести водителю транспортного средства. Тем не менее в связи с основными идеями шведской концепции «нулевой терпимости» [24] появились и новые подходы к этому вопросу. В работах, базирующихся на этой концепции, все шведские граждане отвечают за безопасность на дорогах, несут личную ответственность за то, что они передвигаются в условиях дорожно-транспортной среды, однако в случаях, когда становится очевидным, что водитель не проявляет должной ответственности (например, не контролирует выбор скорости и нарушает Правила дорожного движения), общественные институты должны проявить активность и принять меры по предотвращению таких нарушений в будущем [24].

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 о своем вождении, таким образом, им становится труднее дать адекватную оценку собственному поведению и, как следствие, она может быть ошибочной [15].

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 в условиях дорожно-транспортной среды и соблюдение Правил дорожного движения относятся не только к явно выраженным нормам (соблюдение скоростного режима, следование сигналам светофора или неупотребление алкоголя и других психотропных веществ), но и к другим не таким очевидным требованиям, как-то: проявление общей заботы, личная ответствен-

ность за других пользователей дорог¹ и т. п. [23]. Сегодня важно ставить вопросы и обсуждать, как можно контролировать и влиять на «правильное поведение в соответствии с правилами».

На рис. 1 показаны различные аспекты поведения водителя на дороге, соответствующие управлению и контролю дорожного движения и перемещения на транспорте.

Таким образом, наряду с личностными характеристиками пользователей дорог необходимо учитывать способ взаимодействия (коммуникации, общения) между ними, общественные структуры, характеристики инфраструктуры и вида транспорта [19].

Индивидуально-психологические особенности водителя

На личностном уровне, говоря о водителях транспортного средства, Дж. Ми-

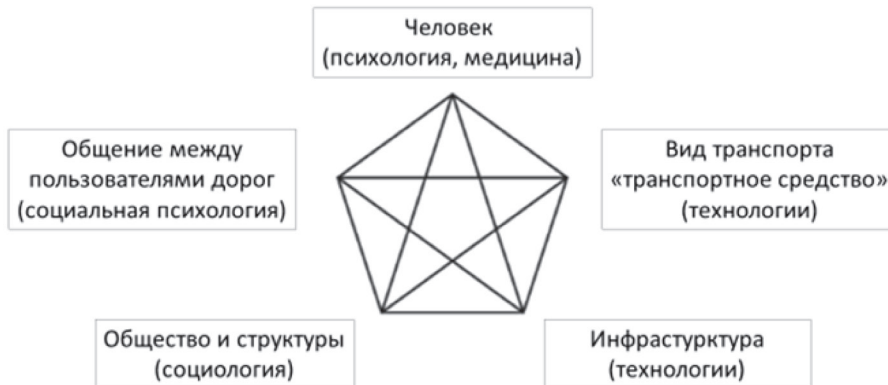


Рис. 1. Пятигранник, демонстрирующий междисциплинарный характер психологии дорожного движения [19, с. 10]

¹ Под термином «пользователи дорог» в зарубежной литературе обычно понимаются различные участники дорожного движения (не только водители, но и пешеходы, велосипедисты, лица с ОВЗ, перемещающиеся в инвалидных колясках, пассажиры и т. п.).

чон предложил иерархическую трехуровневую модель для описания задач водителя [17]. Он выделил такие задачи, как *операциональные* (контроль управления), *тактические* (совершение маневра) и *стратегические*.

Уровень контроля управления (операциональный) подразумевает управление автомобилем, руление и торможение (включая экстренное). На уровне маневрирования водитель должен реагировать на специфические транспортные ситуации, дорожные знаки или других пользователей дорог во время движения (смена полосы движения, поддержание дистанции); стратегический уровень касается планирования маршрута, выбора режима и других более общих аспектов поездки. На каждом уровне есть определенное время действия или реакции: больше всего — на стратегическом уровне и меньше всего — на оперативном [17; 19].

Например, на внимание влияет психофизиологическое состояние, зависящее от медицинских или биологических причин (такой причиной может быть возраст), а также от влияния алкоголя или наркотиков, от длительности поездки, от отсутствия сна и отдыха, от эмоционального стресса. Люди способны решить, поведут ли они машину или предпочтут другой вид транспорта, поедут ли по альтернативному маршруту или возьмут более безопасное транспортное средство, которое обеспечит безопасность даже при условии недомогания (например, автомобиль с автоматической коробкой передач, с другими приборами, облегчающими вождение).

Известно, что пожилые водители стараются не ездить в центр города в часы пик, в темное время, в плохую погоду и т. п. [18]. В ряде случаев телематические системы блокируют стартер — это

используется в случаях злоупотребления алкоголем (система «алкозамок») [3].

Таким образом, следуя логике Дж. Мичона, разделяющего задачи водителя на операциональные, тактические и стратегические [17], добровольное приобретение и установку соответствующего оборудования, которое, например, не даст человеку вести машину в нетрезвом состоянии, можно интерпретировать как адекватное действие на стратегическом уровне, так как человек знает, что на операциональном и тактическом уровнях он не сможет безопасно вести машину.

В случае если объем и переключаемость внимания страдают, водитель будет чаще отвлекаться на второстепенные задачи. Причины отвлечений могут быть и следствием того, что у водителя ухудшено зрение (например, у него близорукость), имеются какие-то заболевания или проявились особенности, связанные с возрастом. Так, например, с возрастом снижается качество периферийного зрения и уменьшается поле зрения; очки, используемые людьми старшего возраста, а также болезни, усталость снижают точность и скорость изменения поля зрения и фокусировку взгляда на ближнем и дальнем расстоянии.

Микроинсульты и инсульты также влияют на поле зрения, которое у здоровых людей достигает 200 градусов. Есть и другие проблемы, связанные со старением начиная от 40 лет, — это снижение ощущения контрастности, повышенная свето- и цветочувствительность [19]. Так, например, пожилые люди хуже распознают красные частоты и могут пропустить сигнал светофора. Совершенно очевидно, что некоторые дефекты, такие как слепота или глухота, невозможно возместить в такой сложной системе, как дорожное движение, требующей различных форм

взаимосвязи и взаимодействия, однако менее серьезные нарушения могут быть компенсированы. Проблема в том, что некоторые люди отказываются признавать у себя эти нарушения [19].

Не менее важным для управления транспортным средством является учет уровня внимания и способностей к восприятию, а также координация восприятия и действия. Пример такой комбинации — необходимость быстро и точно осмотреть пространство вокруг автомобиля, например, при прохождении так называемых слепых зон быстрым взглядом назад через плечо, с тем чтобы правильно выбрать позицию и направление движения автомобиля [19].

Причины нарушений движений могут быть те же, что и при нарушении способностей восприятия и внимания: пониженная способность действовать из-за возраста, усталости, алкоголя, наркотиков и т. п. Инвалидность (после несчастных случаев, инсультов и т. п.) или отсутствие опыта (начинающие водители) могут иметь такое же большое значение, как и эмоциональный стресс. Снижение мускульной силы, скорости движений или общей подвижности и ловкости также может создавать проблемы для безопасного вождения и успешной ориентации в специфических ситуациях дорожного движения. Важно понимать, что некоторые недостатки компенсировать нельзя, а менее значимые — возможно, если их вовремя диагностировать и знать о них [19].

Общение (коммуникация) между участниками дорожно-транспортной среды

Общение между участниками дорожного движения — один из наиболее

важных вопросов, рассматриваемых в психологии дорожного движения [20]. Коммуникация между водителями является приоритетным направлением даже при разработке дорожной инфраструктуры, поскольку конфликты между пользователями дорог (а в густонаселенных зонах это существенная часть дорожно-транспортных происшествий) следует рассматривать в качестве недостатков или провала в коммуникации в условиях дорожно-транспортной среды [19].

Процент дорожных конфликтов с пострадавшими с двумя и более участниками составляет от 60 до 80%. Одна из наиболее важных и необходимых мер для повышения дорожной безопасности — улучшить коммуникации между участниками дорожного движения, сделать дорожно-транспортную среду удобной для восприятия водителями друг друга, эффективного взаимодействия в условиях плотного транспортного потока. Если коммуникация очень ограничена, например, пространством автомобиля, то очень сложно кому-то сказать: «Извините, я не хотел никого обидеть или нарушить правила» после того, что сделал секунду назад. Такое ограничение в коммуникациях становится источником дорожных конфликтов и провокаций ДТП [19].

По мнению некоторых авторов, одна из проблем возникновения дорожных конфликтов в том, что отсутствуют четкие критерии для классификации или типологии поведенческих проявлений всех участников дорожного движения (например, по-разному оцениваются поведенческие проявления, которые могут быть отнесены к агрессивным).

Другими словами, особенности поведения, а также намерения конкретного водителя могут по-разному трактоваться

другими участниками дорожного движения, что приводит к непониманию, стрессу при нахождении в транспортном потоке, формированию у всех участников установки конфронтации: «Другие меня не понимают, поэтому я против других» — и провоцированию конфликтных ситуаций на дороге [22].

Однако трудно себе представить, как можно активно повлиять на коммуникацию в условиях дорожно-транспортной среды. Именно здесь важнейшую роль может играть дорожная инфраструктура. Простой пример — создание искусственных неровностей на дороге, чтобы предупредить водителя о приближении к пешеходному переходу и необходимости сбавления скорости. Такие меры помогают снизить скорость и улучшают коммуникацию: и водители, и пешеходы будут вести себя по-другому, более безопасно.

Другой способ — надзорные действия полиции, но они будут эффективны только в том случае, если контроль проводится регулярно и нарушители в коммуникациях получают «предупреждения» систематически. Участники дорожного движения должны понимать, какие могут быть нарушения в коммуникации, и им нужно об этом сообщать. В идеале в правоприменительной практике водители должны получать штраф каждый раз, когда они становятся угрозой для пешехода, нарушают правила и т. п. [19].

На первый взгляд, такую систему построить крайне трудно или практически невозможно. В этой связи психология дорожного движения должна помочь найти решения в области образования, информирования, улучшения инфраструктуры и предложить другие меры, основываясь на глубоком понимании человеческого поведения и межличностного взаимодействия посредством коммуникации.

Дорожно-транспортная среда и среда автомобиля

Важно подчеркнуть, что дорожная инфраструктура иногда создает ограничения, а иногда даже мешает безопасному поведению на дороге. Так, например, водителю трудно соблюдать слишком большое ограничение скорости на прямой и широкой дороге с небольшим количеством машин, или пешеходы не будут ждать, пока загорится зеленый сигнал светофора, если на дороге нет машин, а интервал сигнала слишком долгий.

Организации и ведомства, отвечающие за дорожное движение, знают и понимают, почему нужны некоторые ограничения, но участники дорожно-транспортной среды зачастую не знают и не понимают этого. Есть и другие примеры, где инфраструктура влияет на поведение: широкие и прямые дороги провоцируют повышение скорости, предполагают преимущества на перекрестках, фокусируют внимание на дальнем плане, снижая внимание на близких периферийных объектах.

Прямые и гладкие поверхности автомобильных дорог также могут иметь негативное влияние на поведение [23]. В связи с тем что окружающая среда и обстановка оказывают влияние на наше поведение, интересно отметить, что мы не боимся опасности скорости в горизонтальном направлении так, как боимся риска, связанного с гравитацией в вертикальном направлении, хотя первая (превышение скоростного режима) также ведет к смерти. Данная дорожная ситуация представлена на рис. 2.

Важно отметить, что дорожная инфраструктура может влиять на поведение водителя, заставляя его недооценивать риски из-за восприятия, обусловленного



Рис. 2. Сочетание горизонтального и вертикального движения [19, с. 12]

хорошим качеством дороги и дорожного покрытия (ровное и чистое покрытие, прямая и широкая дорога, отсутствие деревьев на обочинах). Иными словами, на дороге, которая выглядит как шоссе, человек будет вести себя, как на шоссе [19].

Таким образом, важно ставить вопрос о разработке специальных мер по изменению дорожной инфраструктуры, которые могут повысить безопасность и способствовать развитию эффективной коммуникации: меры по снижению скорости, особенно в тех местах, где участникам дорожного движения необходимо взаимодействие, знаки, напоминающие о правилах дорожного движения, и т. п. [9].

Технические особенности транспортного средства и внутренняя среда автомобиля, так же, как и внешняя — дорожная среда, — влияют на поведение водителя. Например, сегодня конструкция автомобиля не позволяет давать водителю обратную связь о скорости: шум, вибрации, встречный ветер, физические усилия — всего этого теперь нет.

Оценка того, как водитель ведет себя в условиях дорожно-транспортной среды, особенно в отношении скорости, зачастую сопряжена с ошибкой. Поэтому для улучшения безопасности необходимо постоянно напоминать водителю о различных рисках, которые несет в себе дорожно-транспортная среда, делать их осознанными.

Общество и государственные структуры

Нормы поведения на дороге, Правила дорожного движения напрямую зависят от политики государства в сфере дорожной безопасности [19]. Если, например, общество оценивает превышение скорости или нарушение прав пешеходов как проблему, это будет иметь последствия для формальных и неформальных норм и правил в государстве, которые могут меняться. Большую роль в формировании общественного мнения играют средства массовой информации, потому что они формулируют и поддерживают государственную политику и влияют на то, как люди видят и понимают проблемы дорожной безопасности.

Например, проблемы с выбором скорости, дистанции и т. п. могут возникать по причине физических недостатков отдельного водителя. Но не меньшее значение имеет и проблема неформальных правил: как может отдельный водитель оценить, что он превышает скорость, если он движется в потоке других машин, превышающих разрешенную скорость? Конечно, кто-то попытается не делать этого, но это сопряжено с трудностями, а иногда и совсем невозможно: зачастую может затруднить или сделать небезопасным движение. Есть немало

случаев, когда желательно, чтобы водители при управлении транспортным средством вели себя более или менее однообразно. И здесь особую проблему представляют молодые водители. Как правило, их вождение можно охарактеризовать как более динамичное/энергичное. В этой связи можно предположить, что эти неформальные нормы, являющиеся следствием «требований молодежной среды», отражают динамичность и более высокую скорость, потому что приветствуются данной возрастной группой водителей [19; 22].

Данная проблема становится особенно выраженной, когда влияние сверстников способствует применению неформальных правил, даже если они противоречат существующим нормам и ведут к нарушению Правил дорожного движения (например, вождение в нетрезвом состоянии после дискотеки). Эти случаи, конечно, не имеют ничего общего с отсутствием умений, а связаны только с мотивацией асоциального поведения. Другими словами, отсутствие опыта вождения, так же как и убеждение «Я ничего другого никогда не учил», может быть причиной определенных поведенческих девиаций при управлении транспортным средством [19].

Формальные и неформальные правила (законы) могут быть разными. Однако, если общество соглашается, что есть проблема (или, как определяет Е. Васконцелло, эти проблемы становятся камнем преткновения), тогда отклоняющееся от норм поведение постепенно трансформируется и исчезает [28].

Таким образом, важным шагом к снижению аварийности и предотвращению дорожно-транспортных происшествий может стать сам факт общественной осознанности проблемы дорожной безопас-

ности и стремление ее решать на государственном уровне, определяя приоритеты внутренней политики.

Заключение

Таким образом, как при анализе, так и при разработке и подготовке мер обеспечения дорожной безопасности представляется логичной работа в областях, обозначенных на схеме рис. 1, имея в виду существующие взаимосвязи и взаимозависимости между всеми представленными элементами.

Как было указано выше, в практике дорожной безопасности сложились устойчивые направления прикладных психологических и социально-психологических исследований, связанных с поиском адекватных организационных и технических решений, способных обеспечивать и поддерживать безопасность дорожно-транспортной среды на высоком уровне.

Специфика этих исследований и следующих за ними практик в области дорожной безопасности состоит не столько в анализе актуальной ситуации взаимодействия участников дорожного движения с дорожной инфраструктурой, сколько в выявлении ведущих тенденций, позволяющих прогнозировать дальнейшее развитие дорожно-транспортной среды как сложной социальной системы.

Изучение человеческого фактора на дороге, позволяющее понять причины основных ошибок водителей, пассажиров, пешеходов и др., возможно лишь наряду с другими факторами, имеющими непосредственное отношение к формированию поведения субъекта в условиях дорожно-транспортной среды.

ЛИТЕРАТУРА/REFERENCES

1. *Allahyari T. et al.* Cognitive failures, driving errors and driving accidents // International Journal of Occupational Safety and Ergonomics. 2008. Vol. 14. № 2. P. 149–158.
2. *Biernacki M., Tarnowski A.* The effect of age and personality on the main cognitive processes of drivers // International Journal of Occupational Medicine and Environmental Health. 2011. Vol. 24. № 4. P. 367–379. doi: 10.2478/s13382-011-0035-x.
3. *Bjerre B., Laurell H.* The Swedish Alcohol Ignition Interlock Programme. [Electronic] URL: http://www.icadtsinternational.com/files/documents/2000_166.pdf (Accessed 20.11.2018)
4. *Blows S., Ameratunga S., Ivers R., Kai Lo S., Norton R.* Risky driving habits and motor vehicle driver injury // Accident Analysis and Prevention. 2005. Vol. 37. № 4. P. 619–624. doi:10.1016/j.aap.2005.03.003
5. *Brammnes J., Skurtveit S., Neutel C., Morland J., Engeland A.* Minor increase in risk of road traffic accidents after prescriptions of antidepressants: a study of population registry data in Norway // The Journal of Clinical Psychiatry. 2008. Vol. 69. № 7. P. 1099–1103. doi:10.4088/JCP.v69n0709
6. *Broadbent D., Cooper P., FitzGerald P., Parkes K.* The cognitive failures questionnaire (CFQ) and its correlates // British Journal of Clinical Psychiatry. 1982. Vol. 21. P. 1–16.
7. *De Lotto R., Esopi G., Venco E.* Urban modifications and infrastructural system: A research to ease integrated and flexible approaches // Town and Infrastructure Planning for Safety and Urban Quality: Proceedings of the XXIII International Conference on Living and Walking in Cities. Italy, 2017. 442 p.
8. *Drinking and Driving: a road safety manual for decision makers and practitioners.* Geneva: Global Road safety Partnership, 2007. 173 p.
9. *Falk E., Risser R., Hyden Ch., Draskoczy M.* Arterial roads do not have to be big, ugly and difficult for non-motorists // ICTCT workshop. Vancouver, 2003. P. 1 – 12
10. *Gibson J.* The contribution of experimental psychology to the formulation of the problem of safety: a brief for basic research // Behavioral approaches to accident research. New York, 1961. P. 77–89.
11. *Global status report on road safety,* World Health Organisation. Geneva, 2015. 88 p.
12. *Hollò P.* Some general considerations and examples in the field of road safety // Town and Infrastructure Planning for Safety and Urban Quality: Proceedings of the XXIII International Conference on Living and Walking in Cities. Italy, 2017. 442 p.
13. *Kuiken M., Heijer T.* Driver support systems and traffic safety. SWOV Institute for Road Safety Research. The Netherlands, 1995. 24 p.
14. *Luczak A., Tarnowsky A.* Validation of selected temperament and personality questionnaires for diagnosing drivers aptitude for safe driving // Accident Analysis & Prevention. Warsaw, 2014. Vol. 70. P. 293–300.
15. *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. 95 p.

16. *Mercier-Guyon C., Malleret M., Drouet P.* Experimental program of interlock ignition devices in first offenders in France // Proceedings of the 1st Fit to Drive Congress (Berlin), Kirschbaum Verlag, Bonn, 2006. 80 p.
17. *Michon J.* A critical review of driver behavior models: what do we know, what should we do // Human Behavior and Traffic safety, Plenum Press, New York. 1985. P. 475–524.
18. *Rimmo P., Hakamies-Blomqvist L.* Older drivers' aberrant driving behavior, impaired activity and health as reasons for self imposed driving limitations. // Transportation research, Part F. 2002. Vol. 5. № 1. P. 47–62.
19. *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.
20. *Risser R.* It's all about communication [Electronic resource] // 5th AENEAS training workshop, Salzburg, 2010. URL: <http://www.aeneas-project.eu/?page=SalzburgTrainingWorkshop> (Accessed 20.10.2018)
21. Speed management: a road safety manual for decision makers and practitioners. Geneva: Global Road safety Partnership, 2008. 191 p.
22. *Suchaa M., Dostal D., Risser R.* Pedestrian-driver communication and decision strategies at marked crossings // Accident Analysis & Prevention Journal. 2017. Vol. 102. P. 41–50.
23. *Theeuwes J., Horst R., Kuiken M.* Designing safe road systems. A human factor perspective. Surrey: Ashgate Publishers, 2012. 192 p.
24. *Tingvall C.* The Swedish 'Vision Zero' and how parliamentary approval was obtained // Road Safety Research, Policing, Education Conference – 1998 in Wellington. New Zealand. 1998. Vol. 1. P. 6–8.
25. *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.
26. *Ulleberg P., Rundmo T.* Personality, attitude and risk perception of risky driving behavior among young drivers // Safety Science. 2003. Vol. 41. № 5. P. 427–443.
27. *Ulleberg P., Rundmo T.* Risk-taking attitudes among young drivers: the psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk taking attitudes // Scandinavian Journal of Psychology. 2002. Vol. 43. № 3. P. 227–237.
28. *Vasconcellos E.* Urban transport, environment and equity. The Case for Developing Countries. Earthscan Publications Ltd. UK, 2013. 324 p.
29. World Report on Road Traffic Injury Prevention. World Health Organization, Geneva, 2004. 244 p.

Practice-oriented researches in the field of Traffic Psychology (according to foreign publications)

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

The article highlights some issues that form the behavior of the driver as the main participant in road traffic environment. It is shown that, along with individual psychological characteristics that influence vehicle control, there are also some social norms and rules acquired by the driver both at the interaction level (for example, peer influence) and in organizational and structural formalities (for example, pressure from other road users), that will affect his or her driving. The interaction of individual and social factors with environmental factors (infrastructure and formal rules) substantially complements the concept of the specific behavioral manifestations of the car driver. The article presents a brief overview of the main areas of applied research in modern traffic psychology, which allow for a more detailed consideration and a better definition of the “subject matter” of this direction within the framework of the study of the human factor in a traffic environment, as well as its overall impact on road safety.

Keywords: *traffic psychology, road environment, driver’s behavior, individual psychological differences, accident.*

For citation:

Plotnikova M.A. Practice-oriented researches in the field of Traffic Psychology (according to foreign publications). *Sotsial'naiia psikhologiia i obshchestvo [Social Psychology and Society]*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 108–118. (In Russ., abstr. in Engl.). doi: 10.17759/sps.2018090410

* *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