



УДК:159.923

Эльвина ЗАКИРОВА,

Независимый соискатель PhD, кафедры Психологии, факультета Социальных наук НУУз
E-mail: alvinazakirova@gmail.com

На основе рецензии доцента кафедры Педагогического образования НУУз, к.псих.н. Тулягановой Г.К.

PIYODALAR YO'L HARAKATI XAVFSIZLIGINING PSIXOLOGIK XUSUSIYATLARI

Аннотация

Мақоллада yo'l muhitining faol ishtirokchisi sifatida piyodalar bilan bog'liq yo'l harakati xavfsizligi qoidalariga rioya qilish xususiyatlari muhokama qilinadi. Turli bosqichlarni o'rganish natijalari taqdim etiladi: fokus-guruhlar bilan tematik intervyu savollari va respondentlar-o'rta maktab o'quvchilarining javoblari batafsil muhokama qilinadi, tadqiqot natijalari ham taqdim etiladi, gender xususiyatlariga qarab farqlar tahlili, akademik ko'rsatkichlar turi ko'rsatilgan, yo'l harakati xavfsizligiga bo'lgan munosabat motivatsion tarkibiy qismlarga qarab ko'rib chiqiladi – o'z-o'zini samaradorligi, o'z-o'zini tejamkorlik darajasi.

Kalit so'zlar: Yo'l harakati xavfsizligi, piyodalar, gender xususiyatlari, fokus-guruh, intervyu, o'z-o'zini samaradorligi, dispozitsiyani anglash, tavakkal qilishga moyillik.

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ СОБЛЮДЕНИЯ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДАМИ

Аннотация

В статье рассматриваются особенности соблюдения безопасности дорожного движения, связанные с пешеходами как активными участниками дорожной среды. Приводятся результаты исследования различных этапов: детально рассмотрены вопросы тематического интервью с фокус-группами и ответы респондентов-учащихся средних школ, также приведены результаты исследования, показан анализ различий в зависимости от гендерных особенностей, типа успеваемости, рассмотрено отношение к дорожной безопасности в зависимости от мотивационных составляющих - уровня самооэффективности, диспозиционной осознанности и склонности к риску.

Ключевые слова: Дорожная безопасность, пешеходы, гендерные особенности, фокус-группа, интервью, самооэффективность, диспозиционная осознанность, склонность к риску.

PSYCHOLOGICAL CHARACTERISTICS OF ROAD SAFETY OBSERVANCE BY PEDESTRIANS

Annotation

The article examines the features of road safety compliance related to pedestrians as active participants in the road environment. The results of the study of various stages are presented: the questions of the primary stage - thematic interviews with focus groups and the answers of respondents-secondary school students are examined in detail, the results of the study are also presented, an analysis of differences depending on gender characteristics, type of academic performance is shown, the attitude to road safety is considered depending on motivational components - the level of self-efficacy, dispositional awareness and risk propensity.

Key words: Road safety, pedestrians, gender characteristics, focus group, interview, self-efficiency, dispositional awareness, risk propensity.

Введение. Сегодня изучение вопросов, связанных с соблюдением безопасности дорожного движения, является актуальным исходя из целого ряда факторов. Мы являемся свидетелями того, что ежедневно на дорогах растет количество автомобилей активно участвующих в дорожном движении, пешеходы в свою очередь, к большому сожалению, довольно часто не осознают того факта, какой ущерб может нанести невнимательность или отвлечение на гаджет, особенно это касается учащихся школ, подростки активно используют не только телефон, но и другие современные приспособления к нему, например- наушники, полностью отключающие их от сигналов внешней среды, или смарт-часы, постоянно присылающие уведомления и заставляющие концентрировать внимание не на том, что действительно является важным и порой может нанести не только непоправимый вред здоровью, но и стоить жизни.

Литературный обзор. Согласно законодательству, под безопасностью дорожного движения в Узбекистане принято понимать состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [4]. В психологии дорожного движения или как её называют в иностранных источниках «Traffic Psychology» основной акцент делается на процесс перемещения людей, субъектов являющимися участниками дорожно-транспортной среды [1]. Многие авторы сходятся во мнении, что в данном разделе нет единой теоретической основы, в рамках которой сложно обозначить предметную область изучения, но существует

множество моделей, объясняющих эмоциональные, мотивационные и когнитивные детерминанты поведения человека в условиях дорожной среды [9].

Особый интерес в данной области представляют пешеходы, т.к. согласно статистике приведенной ГУБДД МВД Узбекистана одной из наиболее часто встречающихся причин, приводящих к ДТП (дорожно-транспортным происшествиям), связаны именно с пешеходами. Анализ литературы подтверждает данное обстоятельство и как утверждают авторы, существенную роль играет еще и социально-экономический фактор, т.е. чаще жертвами ДТП становятся учащиеся-дети из наименее обеспеченных семей или же с неблагополучной семейной ситуацией [10]. В правилах дорожного движения определены обязанности пешеходов, но многим пешеходам свойственно ими пренебрегать и не отслеживать любые изменения, вносимые в них. Также с ускорением ритма современной жизни пешеход старается сэкономить время на перемещении по проезжей части, будучи уверенным в том, что его хорошо видно, что современные транспортные средства могут быстро снизить скорость, что водитель, боясь ответственности, сделает все возможное для предотвращения наезда. В данных расчетах пешеходы чаще всего ошибаются, нанося при этом вред не только себе, но и другим участникам дорожного движения [7].

Методология исследования. Исследование психологических особенностей, влияющих на соблюдение дорожной безопасности, базировалось на теории отношений В.Н.Мясищева, а также теории социального научения

А.Бандуры. Сбор первичной информации осуществлялся посредством проведения группового интервью с учащимися 9-11 классов, результаты которого представлены в обсуждении. Выборку составили учащиеся женского (N=106) и мужского пола (N=94) общеобразовательных школ г.Ташкента в возрасте от 14 до 18 лет. Из которых- 64,5% респондентов проживают в нуклеарных семьях, 35,5% – в расширенных, 69,5% – в полных, 30,5% – в неполных. По успеваемости респонденты были разделены на три группы: обучающиеся на «отлично» (18,5%), на «хорошо» (53,5%), на «удовлетворительно» (26%). Основными задачами исследования выступили изучение особенностей отношения к дорожной безопасности в зависимости 1) от пола, типа семьи и успеваемости; 2) от склонности к риску, самооффективности, диспозиционной осознанности. В ходе исследования применялись следующие психодиагностические методики: авторский опросник отношения к безопасности дорожного движения (Карамян М.Х., Закирова Э.Б.), шкала самооффективности (R.Schwarzer, M. Jerusalem), шкала диспозиционной осознанности для подростков (L.A.Gresco, R.A.Baer, G.T.Smith); методика склонности к риску (К.Леветина). Обработка и анализ данных производились с помощью программы SPSS 23.0, для анализа различий применялся U-критерий Манна-Уитни, для корреляционного анализа – коэффициент ранговой корреляции Спирмена. Авторский опросник отношения к безопасности дорожного движения позволяет выявить показатели по 3 шкалам: «Эмоциональный компонент», «Поведенческий компонент», «Когнитивный компонент», а также- общий показатель соблюдения безопасности дорожного движения.

Результаты исследования и их обсуждение. В процессе реализации нашего исследования было проведено интервью с помощью разработанного гайда, предназначенного для фокус-групп с перечнем следующих вопросов:

1. Какие ассоциации возникают у Вас, когда Вы слышите словосочетание «безопасность дорожного движения»?
2. Что Вы понимаете под «дорожной безопасностью»?
3. Как часто от ближайших родственников Вы слышите словосочетание «дорожная безопасность»?
4. Как часто в школе от классного руководителя и других учителей Вы слышите словосочетание «дорожная безопасность»?
5. Как часто в СМИ и в сети Интернет Вы сталкиваетесь со словосочетанием «дорожная безопасность»?
6. Приходилось ли Вам в качестве свидетеля наблюдать ситуации нарушения правил дорожного движения (ПДД)?
7. Были ли Вы сами нарушителем ПДД?
8. В чем проявлялось несоблюдение ПДД?
9. Каковы были основные причины несоблюдения ПДД?
10. Осознавали ли Вы в момент несоблюдения ПДД угрозу и опасность, которая Вам угрожает?
11. Считаете ли Вы, что вопросу соблюдения ПДД в нашей стране уделяется недостаточно внимания?
12. Что каждый из нас сегодня сможет сделать для того, что завтра улучшилась ситуация на дорогах по соблюдению ПДД?
13. Хотели бы Вы принять участие в специальной образовательной программе, направленной на повышение чувства ответственности в соблюдении ПДД?

Содержательный анализ данных интервью с учащимися 9 и 11 класса позволил выделить следующие особенности:

1. На вопрос о том, какие ассоциации возникают у Вас, когда Вы слышите словосочетание «дорожная безопасность» были получены следующие ответы: «светофоры», «правила», «подземный переход», «пешеход», «быть осторожным», «низкая скорость», «сотрудники ГАИ», «правильно переходить дорогу», «соблюдение правил дорожного движения», «пристегивать ремень безопасности».

2. В ходе ответа на вопрос что Вы понимаете под дорожной безопасностью? Учащиеся давали следующие варианты ответов: «не отвлекаться», «быть бдительным», «ходить по тротуару», «переходить дорогу строго по пешеходному переходу», «соблюдать скоростной режим водителям».

3. Как часто от родственников Вы получаете информацию, связанную с безопасностью дорожного движения, учащиеся придерживались следующих вариантов ответа: «довольно часто», «в основном от мамы с папой, классного руководителя», «в особенности если происходят какие-то трагичные события», «если слышали печальные новости», «когда переходим дорогу», «когда гуляем в темное время суток».

4. На вопрос о том, как часто в школе Вам говорят о дорожной безопасности, получены следующие варианты ответов: «от классного руководителя регулярно на классном часу», «очень часто, т.к. специально отводится время по тематике дорожной безопасности».

5. На вопрос о том, как часто в СМИ и сети Интернет Вы сталкиваетесь со словосочетанием «дорожная безопасность» респонденты отвечали следующие: «практически каждый день», «постоянно», «довольно часто».

6. При ответе на вопрос «Приходилось ли Вам быть свидетелем нарушения правил дорожной безопасности» учащиеся отвечали следующее: «практически каждый день», «всегда», «постоянно», при этом в качестве нарушителей называются не только водители, но и пешеходы, примерно подросткового возраста, в основном мальчики.

7. На вопрос о том, были ли Вы сами нарушителем ПДД, практически все участники положительно ответили на данный вопрос. Чаще всего происходило это «в ситуациях дефицита времени», «когда были в наушниках», «отвлекали телефонные разговоры».

8. Проявлялось чаще всего это в «переходе дороги в неположенном месте», «переходе дороги на красный сигнал светофора», «при отсутствии автомобилей», «стараясь побыстрее перебежать дорогу».

9. Среди основных причин несоблюдения ПДД были названы: «необходимо срочно было решить бытовые вопросы», «куда-то необходимо добраться», «наличие проблем со здоровьем», «ожидание скорейшей встречи с друзьями».

10. На вопрос о том, осознавали ли Вы в момент нарушения ПДД опасность и угрозу, большинство учащихся ответили отрицательно, «нет, совершенно не задумывались об этом», «получалось спонтанно и в момент нарушения совершенно не осознавали своего поведения».

11. Многие учащиеся положительно ответили на вопрос о том, что в нашей стране недостаточно внимания уделяется проблематике дорожной безопасности, т.к.: «водители на дорогах чаще всего сами виноваты, не соблюдают скорость, ПДД, именно этой категории лиц необходимо уделить больше внимания» считают учащиеся, также прозвучали варианты ответов «вина сотрудников ГАИ, т.к. чаще всего они заботятся не о безопасности водителей и пешеходов, а о личной выгоде».

12. В ходе ответа на вопрос о том, что каждый из нас сегодня сможет сделать для того, чтоб завтра ситуация на дорогах улучшилась, учащиеся ответили следующим образом: «изучать правила», «стараться соблюдать ПДД», «хорошо учиться», «быть достойным гражданином», «детально изучать теоретические аспекты при обучении в автошколах», «быть честным, порядочным», «спрашивать советы у старшего поколения».

13. Многие учащиеся положительно ответили на последний вопрос гайда и с радостью выразили желание принять участие в подобного рода тренингах и обучающих программах дорожного движения.

В ответах респондентов можно найти яркое подтверждение того, насколько актуальной является тематика дорожной безопасности, также ответы учащихся позволили определить фокус дальнейшей работы и сконцентрировать внимание на проблемных моментах.

Рассмотрим результаты исследования. Анализ различий между девушками и юношами показал наличие достоверных различий в показателе шкалы «Эмоциональный компонент» ($p < 0,05$). Респонденты женского пола (114,7) более склонны, чем респонденты мужского пола (84,4) к эмоциональным реакциям, в части касающихся несоблюдения безопасности дорожного движения. Другими словами, они чаще выходят из себя, когда видят различные нарушения ПДД, нервничают при переходе улицы и дороги в неположенном месте, раздражаются при виде припаркованных беспорядочным образом автомобилей возле школы и дома, расстраиваются, когда слышат трагичные истории, связанные с несоблюдением ПДД. По другим шкалам методики не было обнаружено достоверных различий. Анализ по типу и составу семьи в нашем исследовании не выявил достоверных различий. В зависимости от типа успеваемости учащихся выявлены достоверные различия в показателе эмоционального компонента и общем показателе отношения к дорожной безопасности ($p < 0,05$). Так, отличники (121,3) склонны более эмоционально реагировать на ситуации несоблюдения дорожной безопасности, чем учащиеся других категорий успеваемости. Аналогичные показатели выявлены и по общему баллу отношения к дорожной безопасности (116,1). При изучении отношения к дорожной безопасности в зависимости от уровня самооффективности достоверные различия выявлены в показателях когнитивного и поведенческого компонентов. Респонденты с высоким уровнем самооффективности имеют высокие показатели по когнитивному и поведенческому компонентам. Эти респонденты знают основные правила соблюдения безопасности дорожного движения, часто изучают информацию о различных новшествах в ПДД, хорошо ознакомлены со статистикой дорожных происшествий, осознают к чему приводит несоблюдение ПДД, и достаточно хорошо осведомлены о существовании штрафных санкций по несоблюдению дорожной безопасности. Они также стараются соблюдать ПДД, следят за предупреждающими сигналами светофора на дорогах, проезжающими автомобилями и в целом внимательно следят за дорогой, не отвлекаясь на телефонные звонки и сообщения в мессенджерах.

Достоверных различий в показателях отношения к дорожной безопасности в зависимости от уровня диспозиционной осознанности выявлено не было. Достаточно интересные показатели получены по методике изучения склонности к риску. Респонденты с низким уровнем риска склонны более эмоционально реагировать и проявлять

недовольство в ситуациях несоблюдения правил дорожной безопасности, чем учащиеся с высоким уровнем риска ($U = 4151,000$, $p < 0,05$). Менее склонные к риску респонденты в целом проявляют более конструктивное отношение к соблюдению дорожной безопасности, чем любящие риск учащиеся ($U = 4174,000$, $p < 0,05$).

Корреляционный анализ выявил положительные связи показателя самооффективности с показателями когнитивного ($r_s = 0,211$, $p < 0,01$) и поведенческого ($r_s = 0,199$, $p < 0,01$) компонентов, общим показателем дорожной безопасности ($r_s = 0,192$, $p < 0,01$). Получается, что респонденты, обладающие высоким уровнем самооффективности не только осознают важность соблюдения дорожной безопасности, знают основные правила, интересуются информацией, хорошо осведомлены о новшествах, штрафных санкциях в данной области, но и склонны к соблюдению ПДД в своем поведении. Поведенческая шкала методики изучения отношения к безопасности дорожного движения имеет отрицательную корреляционную взаимосвязь с показателем склонности к риску ($r = -0,151$, $p < 0,05$). Можно сказать, что в своем поведении подростки с высоким уровнем риска склонны не соблюдать основные правила дорожной безопасности, они часто переходят улицу в неположенном месте при этом отвлекаются на телефонные звонки и сообщения и не следят за сигналами светофора.

Выводы и рекомендации. Согласно данным исследования респонденты женского пола оказались более склонными к эмоциональным реакциям, в отличие от представителей мужского пола. Что касается типа и состава семьи в нашем исследовании достоверных различий выявлено не было. При этом, учащиеся обучающиеся на «отлично» склонны более эмоционально реагировать на ситуации несоблюдения дорожной безопасности, чем учащиеся других категорий успеваемости. Респонденты с высоким уровнем самооффективности показали высокие результаты по когнитивному и поведенческому компонентам. Респонденты с низким уровнем склонности к риску более эмоционально реагируют и проявляют недовольство в ситуациях несоблюдения правил дорожной безопасности.

Таким образом, согласно данным исследования, мы можем сказать, что отношение к дорожной безопасности зависит от гендерных и мотивационных факторов. Данные результаты могут быть применены в качестве основных постулатов в составлении психопрофилактических программ соблюдения правил дорожной безопасности среди молодежи.

ЛИТЕРАТУРА

1. 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
2. Берлова И.С. Психологические особенности участников дорожного движения как фактор безопасности. // Ученые записки университета имени П.Ф. Лесгафта, 2 (60) 2010, с.32-36
3. Доронина М.В. “К вопросу разработки обучающихся программ в сфере безопасности дорожного движения как компонента системы общего и дополнительного образования”, Электронный журнал «Современная зарубежная психология», 2017г., Том 6. №1, с. 53-59.
4. Закон Республики Узбекистан О дорожном движении от 19.01.2024 г. № ЗРУ-900 URL: <https://lex.uz/docs/24739> (дата обращения к сайту 12.01.2025)
5. Романов А.Н. Автотранспортная психология Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. — М.: Издательский центр «Академия», 2002. -224 с.
6. Фролова Ю. Г. Биопсихосоциальная модель как концептуальная основа психологии здоровья//Философия и социальные науки: научный журнал. 2008. № 4. С. 60-65.
7. Чирков Е.Н., Полушкин М.Ю. Факторы, влияющие на безопасность дорожного движения // ПДД. 2014. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/factory-vliyayushchie-na-bezopasnost-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 20.01.2025г.).
8. Dula C.S., Geller E.S. Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. Journal of Safety Research, 2003. Vol. 34, pp. 559– 566.
9. Schlag B., Schade J. Traffic and transportation psychology. Электронный ресурс URL: https://www.researchgate.net/publication/289764000_Traffic_and_transportation_psychology (дата обращения: 24.12.2024г.)
10. Stevenson M., Jamrozik K., Burton P. A case-control study of childhood pedestrian injuries in Perth, Western Australia//Journal of Epidemiology & Community Health. 2006. 50 (3): 280-287.