

«Traffic Psychology»: от фрагментарных исследований к комплексным решениям прикладных задач транспортных проблем

Т. В. Кочетова

кандидат психологических наук, старший преподаватель факультета социальной психологии Московского городского психолого-педагогического университета

Среди многочисленных современных исследований прикладного характера все чаще и чаще встречаются работы, относящиеся к так называемому направлению «Traffic Psychology». Это далеко не случайно: в контексте последних социально-экономических преобразований и роста влияния технических средств на поведение человека усиливается интерес к проблеме взаимодействия индивидов в социальной, «искусственно созданной» среде. Одним из ведущих аспектов такого взаимодействия, заслуживших пристальное внимание исследователей различных отраслей психологического знания, стало обращение к проблемам дорожно-транспортной среды мегаполиса.

Пределно обобщая, можно констатировать, что проблематику направления «Транспортная психология» составляет достаточно широкий спектр отдельных, требующих самостоятельного изучения вопросов, активно разрабатываемых в современной западной психологии. В данной статье мы рассмотрим лишь несколько наиболее распространенных линий исследования в этой области.

Ключевые слова: транспортная психология, дорожно-транспортная среда, эксперимент, водитель, пешеход, участник движения, субъект движения.

Традиционно появление тематических прикладных исследований, объединенных под общим названием «Traffic Psychology», связано с необходимостью изучения различных поведенческих проявлений индивида, находящегося за рулем автомобиля, поскольку, в отличие от, например, велосипеда или мотоцикла, автомобиль может рассматриваться как некоторое «символическое прикрытие», создающее условия для определенных особенностей поведения, не свойственных водителю вне автомобильной среды.

Некоторые авторы, работающие в рамках «Traffic Psychology», отмечают,

что сама по себе проблема взаимоотношения участников движения уходит корнями в далекое прошлое человеческой истории. Приводя в качестве метафор, иллюстрирующих такие взаимоотношения, ситуации с несущимися колесницами в Древнем Мире или хроники описания «дорожных происшествий», возникших при столкновении телег и повозок в эпоху Средних веков, авторы исследований подчеркивают, что возникающие сегодня транспортные коллапсы в крупных городах или многочисленные дорожно-транспортные происшествия, уносящие человеческие жизни, не являются чем-то особенным, а свойственны

человеческой природе. Различия состоят лишь в транспортных средствах. Причины же проявления агрессивности на дороге во время движения, рискованное поведение водителя или пешехода носят универсальный характер, поэтому вполне логично, что они оказались в фокусе внимания различных междисциплинарных и межотраслевых исследований [5; 10; 17; 36; 37].

Так, исследователи отмечают, что автомобиль выступает в качестве некоего «щита», с помощью которого человек, управляющий транспортным средством, обеспечивает себе дополнительную безопасность по отношению к участникам движения. Другими словами, индивид использует приемы и способы, регулирующие его перемещение, без типичных, имеющих место, например в толпе, реакций (крик, движения руками и др.). Согласно Л. Глендону и Р. Дорну, водителю автомобиля не свойственны типовые агрессивные проявления, которые можно наблюдать в толпе супермаркета или при движении очереди. Тем не менее, и в рассматриваемом случае агрессивность «никуда не уходит», а лишь принимает другие формы [16]. Именно поэтому количество дорожно-транспортных происшествий не сокращается и, более того, будет расти хотя бы в связи с тем, что водителей становится все больше.

На сегодняшний день в рамках направления «Traffic Psychology» можно выделить несколько основных исследовательских линий, требующих тщательного изучения: процесс восприятия информации за рулем; установки водителя по отношению к другим участникам дорожного движения; общее психическое состояние водителя и уровень его подготовки; взаимодействие с представителя-

ми правоохранительных органов, обеспечивающих безопасность движения, и многое другое.

Наибольший интерес вызывают экспериментальные исследования, позволяющие оценивать вероятность поведения водителя на трассе. Так, например, были проведены многочисленные эксперименты, во время которых в лабораторных условиях с помощью специальных тренажеров участникам эксперимента предлагалось выбрать определенный сценарий поведения на дороге, позволяющий обогнать транспортное средство, находящееся впереди [2; 21; 22]. Авторы экспериментов убедительно показали, что самоотчеты водителей, решившихся на обгон на узком участке дороги, не дают объективных представлений о совершаемых ими маневрах по мере приближения или удаления от обгоняемого транспортного средства. Многие водители (впоследствии принявшие участие в экспериментах), по мнению авторов, просто не запоминают или не могут адекватно отследить собственные действия за рулем.

В свою очередь, ситуация на тренажере, максимально приближенная к реальности, позволяет достаточно полно регистрировать поведенческие паттерны и отдельные реакции участников эксперимента, что дает возможность в дальнейшем смоделировать вероятное поведение в реальных условиях. Так, например, Х. Бра-Гера и Д. Шинар использовали подобные эксперименты, чтобы показать, как связаны маневры водителя по обгону транспортного средства со скоростью обгоняемого объекта и возможностью выезда на полосу встречного движения [3]. Было обнаружено, что большинство участников экс-

перимента могут *принять решение* об обгоне в том случае, если определяют расстояние до движущегося автомобиля по встречной полосе не менее чем в 180 м, хотя далеко не все начинают совершать маневры по обгону, пока не удостоверятся, что скорость обгоняемого объекта ниже их собственной более чем на 16 км/час. Субъект, который все-таки предпринял попытку обгона, начинает последовательно увеличивать скорость движения своего автомобиля, пока маневр не будет осуществлен, после чего снова снижает скорость до той, которая была у него до совершения маневра. Также в ходе эксперимента учитывался и фактор «геометрии дороги», т. е. радиуса поворота, на котором предполагаемый обгон мог совершаться в реальной, а не смоделированной ситуации. Было показано, что чем больше радиус (изгиб дороги), тем меньше вероятность принятия решения об обгоне с выездом на встречную полосу [7; 9; 12; 18; 19].

Столь же интересными представляются результаты другого эксперимента, организованного сотрудниками Института транспорта штата Пенсильвания (США), направленного на исследование скоростного режима на сельских дорогах в дневное и ночное время. Жители прилегающих к автостраде жилищных строений часто оказывались жертвами аварий, потому что водитель не успевал снизить скорость, приближаясь к месту пешеходного перехода. В ходе эксперимента участникам предлагалось самостоятельно регулировать свой скоростной режим в зависимости от расстояний между полосами горизонтальной разметки на дороге. Результаты эксперимента, проведенного в по-

левых условиях, показали, что частое повторение «всплывающих» горизонтальных полос на трассе оказывает существенное влияние на выбор скорости водителем. Так, чем меньше расстояние между этими полосами (особенно в случае движения ночью), тем меньшую скорость непроизвольно выбирает водитель. Авторы проведенного эксперимента Е. Доннел и Т. Джемар убеждены в том, что полученные результаты дают все основания для правильного составления стандартов дорожной разметки, позволяющей существенно снизить вероятность дорожно-транспортных происшествий в связи не столько с превышением скорости водителя, сколько с невозможностью ее оптимального снижения в местах, где предусмотрено движение пешеходов [13; 14].

В рамках этой же исследовательской линии рассматривается также проблема рассеивания водительского внимания в зависимости не только от «дизайна дороги», но и «архитектуры» всей внешней среды, частным случаем которой служит городская среда, изобилующая множеством различных объектов [4; 15; 25; 26; 27; 28; 30; 33; 41].

Примером такого рода исследований могут служить те, которые посвящены изучению реакций водителей — мужчин и женщин различных возрастов, — на внешние объекты, в том числе на рекламу в целом и социальную рекламу, в частности (так называемый «визуальный дизайн» дорожно-транспортной среды) [11]. В рамках многочисленных полевых экспериментов проводились замеры концентрации и рассеивания внимания у водителя при встрече с объектами наружной рекламы с различным содержанием контекстом [23; 29; 40]. В ходе

исследований было установлено, что содержание социальной рекламы оказывает более существенное влияние на водителей-женщин по сравнению с водителями-мужчинами и приводит к изменению скорости реакций при выезде с второстепенной дороги, после «зрительного контакта» с той или иной рекламной вывеской. Так, расположенный, например, на перекрестке рекламный объект способствует рассеиванию внимания водителя и, соответственно, к снижению концентрации внимания на дорожной ситуации, что увеличивает риск возникновения дорожно-транспортного происшествия [23; 42].

Еще одна линия исследований в рамках направления «Traffic Psychology» включает в себя широкий спектр изучения индивидуально-психологических особенностей, которые рассматриваются в качестве предикторов, определяющих поведение водителя в различных ситуациях в процессе вождения. Этому посвящены, можно считать, многочисленные работы, в которых рассматриваются свойства «Большой пятерки», обуславливающие выбор так называемого «сценария вождения» [1; 25; 26; 27; 32].

Так, например, есть исследования, авторы которых рассматривают нейротизм и экстраверсию как факторы, предрасполагающие к выбору «рискованного сценария вождения» или, наоборот, «сценария избегания стресса» [26; 27; 30]. Кажется вполне логичным предположение, что водители, имеющие высокий уровень нейротизма и, как его следствие, устойчивую тревожность, должны избегать рискованных ситуаций на дороге и, таким образом, сценарий их вождения можно рассматривать как минимизирующий вероятность возникновения до-

рожно-транспортного происшествия. В свою очередь, высокий уровень экстраверсии характеризует человека как общительного, активного и склонного к риску, поэтому экстраверты значительно чаще создают рискованные ситуации не только в межличностном взаимодействии, но и во время вождения автомобиля [38; 39].

Весьма интересным дополнительным аспектом данного направления исследований был фактор использования мобильного телефона во время вождения, а также характер влияния этого фактора на выбор сценария вождения. В качестве респондентов выступали водители со стажем не менее 5 лет (в возрасте до 48 лет). Было выявлено, что несмотря на запрет использования водителем мобильного телефона, люди с высоким уровнем экстраверсии продолжали пользоваться телефоном во время вождения и отвечали на поступающие входящие звонки. При этом количество ответов на входящие вызовы существенно увеличивалось в ситуации пробки или затора на дороге. Авторы исследования объясняют этот факт тем, что сама по себе пробка является стрессовым внешним фактором, который предрасполагает водителя к росту напряжения и проявлениям агрессии. Именно в этом случае использование мобильного телефона способствует «канализации» агрессии при разговоре с собеседником [22; 26; 27; 30]. Интересным является также факт, что рост напряжения у людей с высоким уровнем экстраверсии, оказавшихся в пробке, наблюдается даже в том случае, когда рядом с ними находится пассажир. Авторами исследования было показано, что непосредственное общение с пассажиром существенно снижает возникаю-

щее напряжение водителя так же, как и его разговоры по мобильному телефону. В то же время частота ответов на поступающие телефонные звонки у водителя с высоким уровнем нейротизма значительно ниже, чем у экстраверта. Так, авторы отмечают, что водителям с высоким уровнем нейротизма не свойственно «отвлекаться» от стрессовой ситуации, возникающей в результате затора на трассе. Такие водители воспринимают процесс управления автомобилем в условиях пробки как достаточно напряженный и рискованный, поэтому предпочитают сосредоточивать основное внимание на решении задач вождения, а не на способах справиться со стрессом посредством общения с другими людьми [31; 35].

Безусловно, результаты данного исследования трудно принимать однозначно, и, главное, безоговорочно, однако постановка вопроса, как влияют внутренние факторы (в данном случае, индивидуально-психологические свойства) на выбор сценария вождения, представляется достаточно перспективной в контексте подготовки водителей с учетом их индивидуально-личностной специфики. Другими словами, подобное знание позволяет прогнозировать возможные сценарии поведения в ситуациях пробок и анализировать, какие сценарии могут приводить к возникновению аварий на дороге, а какие позволяют снизить риск дорожно-транспортного происшествия.

Именно поэтому введение общих запретительных мер по использованию мобильного телефона во время вождения может рассматриваться не только как эффективная мера профилактики аварий, но, наоборот, учитывая специ-

фику реагирования людей с высоким уровнем экстраверсии в ситуации затора на дороге, будет способствовать росту рискованных маневров такого водителя, а не «канализации» агрессии и снижения напряженности посредством общения по мобильному телефону [1; 8].

Далее, анализируя работы данной исследовательской линии «Traffic Psychology», необходимо сказать, что методология этих исследований выстраивается на основе теоретических представлений о высокой прогностической валидности свойств «Большой пятерки», которая неоднократно была продемонстрирована результатами психодиагностики [11; 16]. Возможно, поэтому авторы работ, как уже говорилось ранее, склонны рассматривать данные индивидуально-психологические особенности в качестве свойств, обуславливающих сценарные поведенческие паттерны участников дорожного движения во всем многообразии их проявлений: от нежелания пользоваться ремнем безопасности до особенностей общения с сотрудниками правоохранительных органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения [35].

Еще одним аспектом исследования внутренних факторов, обуславливающих поведение водителей за рулем, является рассмотрение национальных и межэтнических различий, характерных для участников дорожного движения. Прикладных исследований подобного рода проводится особенно много в странах, характеризующихся поликультурной социальной средой. Весьма показательны исследования в таких странах, как Австралия, Израиль, Канада, США, ЮАР, где в качестве участников дорожно-транспортных происшествий высту-

пают жители различных национальностей. Авторы многочисленных работ в этой области, проанализировав типовые случаи ДТП, обращают внимание не только на сам факт межкультурных особенностей представителей различных национальностей, проявляющихся во время вождения, но и на специфику социальных ситуаций, возникающих на дороге в результате такого взаимодействия.

Подробно иллюстрируют данную исследовательскую линию «Traffic Psychology» исследования израильских авторов, обративших внимание на проблему возникновения ДТП на перекрестках, участниками которых выступали водители различных национальностей [36]. Так, например, оказалось, что выезды на трассу с второстепенной дороги «по прямой» у представителей арабской национальности характеризуются рядом особенностей: прежде всего это более интенсивное увеличение скорости движения после предварительной остановки на перекрестке или во время кругового движения. Сам по себе этот факт никоим образом не свидетельствует о нарушении общепринятых правил дорожного движения, однако склонность к резкому увеличению скорости на только что загоревшийся зеленый сигнал светофора в подавляющем большинстве случаев была зарегистрирована как возможная причина произошедших дорожно-транспортных происшествий [34; 36].

Подобного рода исследования достаточно многочисленны и касаются особенностей распределения внимания при выезде с второстепенной дороги, при ситуациях обгона находящегося впереди транспортного средства, при реакции на дорожную разметку и др.

Анализируя работы зарубежных авторов, работающих в направлении «Traffic Psychology», нетрудно заметить, что, несмотря на существенные различия в характере исследовательских задач и методологических оснований, лежащих в основе отдельных фрагментарных исследований, эти работы в целом отражают важную тенденцию — обращение должного внимания на комплексное решение проблем дорожно-транспортной среды в целом и транспортной проблеме, особенно остро и болезненно стоящей в современных крупных городах.

Возможно, что сегодня очень трудно однозначно ответить, может ли «Traffic Psychology» рассматриваться в качестве отдельного самостоятельного направления в психологии, скорее всего, сейчас это является предметом для дискуссии. Но одно можно сказать с уверенностью: исследования, проводящиеся в данной области, ставят своей целью поиск более эффективных решений узкоспециализированных прикладных задач с учетом специфики и влияния человеческого фактора на «искусственную среду», частным случаем которой служит дорожно-транспортная среда мегаполиса.

В последнее время в Московском городском психолого-педагогическом университете создана и готовится к реализации конкретная исследовательская программа, нацеленная на социально-психологическую проработку в прикладном плане транспортных проблем, сложившихся в Москве.

Достаточно очевидно, что транспортный коллапс (и напрямую связанные с ним «узлы» социальной напряженности) представляет собой лишь одно из наиболее актуальных проявлений

системного кризиса организации и функционирования жизненной среды московского мегаполиса. Как данный кризис в целом, так и конкретные его проявления являются прямым следствием последовательной реализации на протяжении ряда предшествующих лет видения городскими властями перспектив развития мегаполиса, в рамках которого Москва фактически рассматривалась не как среда жизнедеятельности сложно-структурированной человеческой общности, а как пространство для инвестиций, а также инструмент решения текущих социальных задач откровенно конъюнктурно-популистским способом. Совершенно закономерно, что в рамках данной логики при принятии концептуальных организационно-предметных решений совокупность переменных, непосредственно связанных с человеческим фактором, чаще всего попросту игнорировалась.

Сегодня, в условиях реального перехода от парадигмы «город для инвестиций» к парадигме «город для жизни» на тактическом, а в конечном счете и на стратегическом уровнях полномасштабный анализ и учет человеческого измерения представляются очевидно необходимыми в целях как повышения качества принимаемых решений, так и обеспечения их реализации. Последнее связано прежде всего с адекватным восприятием и действенной социальной поддержкой данных решений населением.

Как это уже было указано выше, в практике мировой психологии сложились устойчивые направления прикладных социально-психологических исследований, связанные с поиском адекватных организационно-технологических решений и обеспечивающих эффектив-

ность их психологических механизмов, служащих основой для восприятия этих решений гражданами. Специфика подобного рода исследований состоит не столько в анализе актуальной ситуации состояния проблемы, сколько в выявлении ведущих тенденций, позволяющих прогнозировать дальнейшее развитие дорожно-транспортной среды мегаполиса.

Проведение подобного рода исследований в столице России должно стать необходимой составляющей общего плана мероприятий Правительства Москвы по решению транспортных проблем города (по элементам транспортной системы). При этом, опираясь на анализ результатов современных зарубежных психологических исследований в данной области и адекватную оценку реального положения дел в конкретном мегаполисе — городе Москве — необходимые первоочередные и перспективные социально-психологические исследования должны иметь следующие базово-содержательные направления. К первоочередным относятся:

— *внешние стимулы и их воздействие на водителя* (расположение, дизайн дорожных знаков, светофоров, режим работы последних; расположение, дизайн, технические и цветовые характеристики рекламных объектов; размещение и состояние дорожной разметки; технические характеристики дорожных развязок, перекрестков и схема организации движения на них, и т. д.);

— *взаимодействие субъектов городского трафика* (восприятие друг друга водителями разных профессиональных и социальных категорий; соотношение ролевых установок в схеме «я-водитель-я-пешеход»; особенности Я-концепции;

этнокультурные особенности, влияние технической подготовки и практического опыта; особенности установок, связанных с субъективным восприятием транспортного средства собственником, и т. д.);

– *проблема «дорожных карт»* – выбор маршрута и средств перемещения в городе (состояние общественного транспорта и его субъективное восприятие различными социальными категориями жителей города; расположение, организация, информационно-рекламное обеспечение паркингов различного назначения; характерные особенности установочных приоритетов представителей различных социальных, профессиональных, возрастных, этнических категорий жителей города в данном контексте и т. д.);

– *повышение эффективности управления городским трафиком, предотвращение внештатных и экстремальных ситуаций, оперативное реагирование на них* (комплексное социально-психологическое и психолого-акмеологическое обеспечение оптимизации функционирования в рамках федеральной реформы МВД, городского управления ГИБДД);

– *повышение качества профессиональной подготовки водителей* (реальная оценка и учет индивидуальных личностных и психофизиологических характеристик кандидатов как при приеме и обучении в автошколах, так и при приеме на работу, особенно в организации, занимающиеся пассажирскими перевозками).

К перспективным относятся:

– *формирование на индивидуальном уровне устойчивой установки на восприятие конвенциональных норм как при-*

оритетных ориентиров социальной активности (как показывает практика, а также целый ряд исследований, осуществленных в рамках научно-исследовательских программ МГППУ, реальной особенностью современного российского менталитета является повышенная конформность с точки зрения формального принятия такого рода норм в сочетании с тотальной установкой на фактическое игнорирование даже тех из них, которые являются не просто обоснованными, но и в буквальном смысле жизненно важными);

– *проблема социального доверия и социальной солидарности* (в настоящий момент в условиях московского мегаполиса речь идет – и поведение людей в трафике более чем показательно в этом плане – не просто о противостоянии групп и группировок в логике «мы» и «они», но, по сути дела, о психологической войне «всех против всех» в логике «я» и «они»);

– *оценка и сопоставление неизбежных социальных рисков и социальных бонусов при принятии и реализации тех или иных решений городскими властями* (в реальных условиях московского мегаполиса практически любое решение неизбежно идет вразрез со значимыми интересами тех или иных социальных групп и наталкивается на реальное противодействие).

В настоящий момент МГППУ располагает реальным научным, кадровым, материально-техническим и организационным потенциалом для комплексного решения всех обозначенных задач с использованием как собственной базы, так и привлеченных внешних организаций и отдельных специалистов в схеме аутсорсинга.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Ajzen I.* The theory of planned behavior // *Organizational Behavior and Human Decision Processes.* 1991. V. 50.
2. *Alicandri E.* The highway driving simulator: The next best thing to being on the road // *Public Roads.* 1994. V. 57. № 3.
3. *Bar-Gera H., Shinar D.* The tendency of drivers to pass other vehicles // *Transportation Research.* Part F. 2005.
4. *Bennett R.* Effects of horrific fear appeals on public attitudes towards AIDS // *International Journal of Advertising.* 1996. V. 15.
5. *Brodin A., Carlsson A.* The VTI traffic simulation model // *Swedish National Road and Transport Research Institute.* Linköping, 1986.
6. *Chen L., Baker S., Braver E., Li G.* Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16 – and 17 year-old drivers // *Journal of the American Medical Association.* 2000. № 200.
7. *Choueiri E. M., Lamm R.* A design procedure to determine critical dissimilarities in horizontal alignment and enhance traffic safety by appropriate low-cost and high-cost projects // *National Science Foundation.* Washington, 1987.
8. *Clarke D. D., Ward P. J., Jones J.* Overtaking road-accidents: Differences in maneuver as a function of driver age // *Accident Analysis and Prevention.* 1998. V. 30.
9. *Collins K. M., Krammes R. A.* Preliminary validation of a speed-profile model for design consistency evaluation // *Transportation Research Record.* 1996. V. 1523.
10. *Dahlen E. R., Martin R. C., Ragan K., Kuhlman M. M.* Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving // *Accident Analysis & Prevention.* 2005. № 37.
11. *De Joy D. M.* The optimism bias and traffic accident risk perception // *Accident Analysis and Prevention.* 1989. V. 21.
12. *Delhomme P.* Comparing one's driving with others: Assessment of abilities and frequency of offences, evidence for a superior conformity of self-bias? // *Accident Analysis and Prevention.* 1991. № 23.
13. *Donnell E. T., Gemar M. D., Cruzado I.* Operational effects of wide edge lines applied to horizontal curves on two-lane rural highways in Pennsylvania. Pennsylvania, 2006. № PTI 2007-04.
14. *Donnell E. T., Gross F., Stodart B. P., Opiela K. S.* Appraisal of the interactive highway safety design model's crash prediction and design consistency modules: Case studies from Pennsylvania // *Journal of Transportation Engineering.* 2009. № 2.
15. *Elliott B. J.* The psychology of fear appeals re-visited. Sydney, 2003.
16. *Glendon L., Dorn D. R., Matthews D. G., Taylor R. G.* Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences // *Risk Analysis.* 1996. V. 16.
17. *Groeger J. A.* Understanding driving // *Psychology Press,* Hove, 2000.
18. *Guzman J.* Comparison of day and night vehicular speeds on horizontal curves on rural two-lane highways. Texas, 1996. № 04690-5.
19. *Horswill M. S., Waylen A. E., Tofield M. I.* Drivers' ratings of different components of their own driving skill: A greater illusion of superiority for skills that relate to accident involvement // *Journal of Applied Social Psychology.* 2004. V. 34.

20. *Jenkins J. M., Rilett L. R.* Application of distributed traffic simulation for passing behavior study // *Transportation Research*. 2004. V. 1899.
21. *Jenkins J. M., Rilett L. R.* Classifying passing maneuvers: A behavioral approach // *Transportation Research Record*. 2005. V. 1937.
22. *Kohn P. M., Goodstadt M. S., Cook G. M., Sheppard M., Chan G.* Ineffectiveness of threat appeals about drinking and driving // *Accident Analysis and Prevention*. 1982. V. 6. № 14.
23. *La Tour M. S., Rotfeld H.J.* There are threats and (maybe) fear-caused arousal: Theory and confusions of appeals to fear and fear arousal itself // *Journal of Advertising*. 1997. V. 26. № 3.
24. *Laapotti S., Keskinen E., Rajalin S.* Comparison of young male and female drivers' attitude and self-reported traffic behaviour in Finland in 1978 and 2001 // *Journal of Safety Research*. 2003. № 34.
25. *Lajunen T.* Personality and accident liability: Are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities? // *Personality and Individual Differences*. 2000. № 31.
26. *Lajunen T., Summala H.* Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self assessment // *Personality and Individual Differences*. 1995. № 19.
27. *Lam L. T.* Factors associated with young drivers' car crash injury: Comparisons among learner, provisional, and full licensees // *Accident Analysis & Prevention*. 2003. № 6.
28. *Lee S. E., Olsen E. C., De Hart M. C.* Driving performance in the presence and absence of billboard: report prepared for the foundation for outdoor advertising research and education. Virginia, 2003.
29. *Matthews G., Dorn L., Glendon A. I.* Personality correlates of driver stress // *Personality and Individual Differences*. 1991. № 12.
30. *Oesch S. L.* Passenger and nighttime restrictions for young drivers // Paper presented before the Maryland House. Virginia, 2009.
31. *McCrae R. R. and John O.* An introduction to the five-factor model and its application // *Journal of Personality*. 1992. 60.
32. *Rutter D. R., Quine L., Albery I. P.* Perceptions of risk in motorcyclists: Unrealistic optimism, relative realism and predictions of behavior // *British Journal of Social Psychology*. 1998. V. 89.
33. *Sammer G.* General 30 kph speed limit in the city. The results of a model project in the city of Graz // A. S. Hakkert (ed.) *Proceedings of the third international conference on safety and the environment in the 21st century: Lessons from the past, shaping the future*. Tel Aviv, 1994.
34. *Shah J., Higgins E. T.* Expectancy X value effects: Regulatory focus as determinant of magnitude and direction // *Journal of Personality and Social Psychology*. 1997. V. 73.
35. *Stradling S. G., Parker D.* Extending the theory of planned behaviour: The role of personal norm, instrumental beliefs and affective beliefs in predicting driving violations // Rothengatter T., Vaya E. C. *Traffic and transport psychology: Theory and application*. Oxford, 1997.

36. *Svenson O., Fischhoff B., MacGregor D.* Perceived driving safety and seatbelt usage // Accident Analysis and Prevention. 1985. № 17.
37. *Taubman-Ben-Ari O.* Motivational sources of driving and their associations with reckless driving cognitions and behavior // European Review of Applied Psychology. 2008. № 1.
38. *Taubman-Ben-Ari O., Mikulincer M., Gillath O.* From parents to children – Similarity in parent and offspring driving styles // Transportation Research. 2005. Part F 8.
39. *Tay R.* Effectiveness of the anti-drink driving advertising campaign in New Zealand // Road and Transport Research. 1999. № 4.
40. *Walsh S. P., White K. M., Watson B., Hyde M. K.* Psychosocial factors influencing mobile phone use while driving. Canberra, 2007.
41. *Zegeer C. V., Reinfurt D. W., Hummer J., Herf L., Hunter W.* Safety effects of cross-section design for two-lane roads // Transportation Research Record. 1988. V. 1195.

"Traffic Psychology": from Fragmented Research to Complex Solution of Applied Transport Issues

T. V. KOCHETOVA

Ph.D in Psychology, senior lecturer at the Management psychology chair of the Moscow State University of Psychology and Education

Among numerous contemporary applied research papers works on so-called "traffic psychology" are growing more popular. This trend conforms to the context of recent socio-economic changes and increase of influence of technical tools on human behavior. That results into stronger interest to the issue of individuals' interactions in social "artificially created" environment. One of the leading aspects of such interaction that has drawn attention of researches from different spheres of psychology is investigation of the issues of traffic environment of a megapolis. The generalized scope of "traffic psychology" includes a wide range of separate problems that are actively elaborated in Western psychology. The article describes the most topical trajectories of research in that sphere.

Keywords: *transport psychology, traffic environment, experiment, driver, pedestrian, traffic participant, traffic subject.*