

**Санкт-Петербургский государственный университет**

Выпускная квалификационная работа на тему:

***СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ПОВЕДЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ НА  
ДОРОГЕ***

по направлению подготовки 37.04.01 – Психология

основная образовательная программа «Социальная психология и политическая психология»

Выполнил:  
Студент 2 курса  
Дневная форма обучения  
Боровская Инга Владимировна  
\_\_\_\_\_ (подпись)

Рецензент:  
к. п.с., доцент  
Оленникова Марина Васильевна

Научный руководитель:  
д. п.с.н., доцент  
Сидоренко Елена Васильевна

Санкт-Петербург,  
2017

## АННОТАЦИЯ

Проведено исследование социально-психологических факторов поведения водителей на дороге. Выборку составили 76 жителей Санкт-Петербурга, являющиеся водителями автомобилей, из них 45 мужчин и 31 женщина, с разным стажем вождения. В работе изучались стилевые характеристики поведения водителей и их связь различными социально-психологическими факторами. Измерялись: стилевые характеристики вождения (эксперимент, опросник «Стиль вождения» Лобановой Ю.И., метод самооценки и постановки индивидуальных целей в совершенствовании своего стиля вождения «Автомобиль» Е.В. Сидоренко), ценности личности (Ценностный опросник Ш.Шварца), уровень агрессивности (Тест руки в адаптации Т.Н. Курбатовой). Обработка данных была осуществлена с помощью корреляционного анализа с применением критерия ранговой корреляции Спирмена, сравнительного анализа с применением критерия U Манна-Уитни (для независимых выборок), сравнительного анализа с применением критерия Вилкоксона (для зависимых выборок).

Были получены следующие результаты: мужчины значительно более уверенно чувствуют себя при парковке, более вежливы и в большей мере способны планировать свой маршрут и прогнозировать дорожную ситуацию, тогда как женщины больше беспокоятся о безопасном вождении и технической безопасности. Было выявлено, что молодые водители характеризуются гораздо более низким уровнем агрессии. С увеличением возраста и стажа увеличивается забота о безопасности, стремление и способность планировать свои действия, соблюдать дорожный этикет, повышается уверенность при парковке. Жизненные ценности связаны со стилем вождения.

## **Socio-psychological factors of drivers behavior on the road**

### **Abstract**

A study was conducted to examine social-psychological factors of driving behaviour. The sample consisted of 76 residents of St. Petersburg, who were actual drivers, 45 men and 31 women, with different driving experience. Driving styles and their connection with various social and psychological factors were studied. Measured: driving style characteristics (experiment, "driving style" questionnaire (Lobanova Y.I.), the method of self-evaluation and setting individual goals in improving driving style "Automobile" (E. V. Sidorenko), personal values (Schwartz Value Questionnaire), Level of aggressiveness (Hand test, adaptation of T. N. Kurbatova). Data processing was performed using correlation analysis with Spearman rank correlation test, a comparative analysis using the Mann-Whitney U criterion (for independent samples), comparative analysis using the Wilcoxon test (for dependent samples). The following results were obtained: men feel much more confident in parking, more polite and more able to plan their route and predict the road situation, while women are more concerned about safe driving and technical safety. It was found that young drivers are characterized by a much lower level of aggression. With increasing age and experience, safety, willingness and ability to plan their actions, respecting road etiquette, and confidence in parking increase. Life values are related with the style of driving.

## СОДЕРЖАНИЕ

АННОТАЦИЯ .....	2
ВВЕДЕНИЕ .....	6
ГЛАВА 1. Роль социально-психологических факторов в поведении водителей.....	10
1.1 Проблема психологического фактора в системе «водитель – автомобиль – дорога - среда» в контексте безопасности дорожного движения.....	10
1.2 Влияние ценностных ориентаций на поведение человека.....	17
1.3 Стилиевые характеристики поведения водителей.....	21
1.4 Особенности проявления агрессии на дороге.....	29
ВЫВОДЫ ПО АНАЛИТИЧЕСКОМУ ОБЗОРУ.....	35
ГЛАВА 2. Методы и организация исследования .....	36
2.1 Организация исследования.....	36
2.2 Процедура исследования.....	37
2.3 Методы исследования .....	38
2.4 Математико-статистические методы обработки данных.....	50
ГЛАВА 3. Результаты исследования и их обсуждение.....	51
3.1 Проверка гипотезы 1: Мужчины и женщины различаются по стилиевым характеристикам вождения.....	51
3.2 Проверка гипотезы 2: Стилиевые характеристики вождения связаны с ведущими ценностями водителей.....	54
3.3 Проверка гипотезы 3: Водители с разным уровнем агрессивности различаются по стилиевым характеристикам вождения.....	56
3.4 Проверка гипотезы 4: Между представлениями водителей о своем поведении и реально проявляемым ими в эксперименте поведением существуют различия.....	61
3.5 Проверка гипотезы 5: Большинство водителей характеризуются стремлением изменить характеристики стиля вождения в сторону более безопасных.....	66
3.6 Обсуждение результатов.....	68

ВЫВОДЫ.....	73
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	75
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	76
ПРИЛОЖЕНИЕ А.....	81
ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....	86
ПРИЛОЖЕНИЕ В.....	96
ПРИЛОЖЕНИЕ Г.....	97
ПРИЛОЖЕНИЕ Д.....	108

## ВВЕДЕНИЕ

Безопасность дорожного движения – первоочередная задача, которую решают специалисты разных областей, в том числе и психологи. Решение этой задачи должно происходить комплексно, учитывая все звенья системы: водитель – автомобиль – дорога – среда. Большая доля дорожно-транспортных происшествий приходится на роль «человеческого фактора». По статистическим данным, 70-80% ДТП происходит из-за ошибок водителя [40].

Водитель является связующим звеном всех элементов системы, и именно от него зависит, насколько безопасным будет дорожное движение. Цена ошибки в данных обстоятельствах слишком высока. Именно поэтому проблема надежности водителя – наиболее актуальная в транспортной сфере и повышение надежности – первоочередная задача специалистов из разных отраслей, и не в последнюю очередь – актуальная задача социальной психологии.

Проблема безопасности дорожного движения актуальна для всего мира, особенно учитывая страны с высоким показателем автомобилизации, который увеличивается с каждым днем. Статистика продаж автомобилей и получения прав показывает, насколько стремительно происходит этот рост.

Согласно данным аналитического агентства "АВТОСТАТ", на 1 января 2016 года в российском парке насчитывалось почти 41 миллион легковых автомобилей. По данным сайта <http://www.gibdd.ru>, количество лиц, получивших право на управление транспортным средством в 2015 году (учитывая все категории) составляет 1871928, из них – 1457677 – категория В.

Уровень аварийности в мире является достаточно высоким. По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), во всем мире в результате ДТП ежедневно погибают более 3 тысячи человек и около 100 тысяч получают серьезные травмы. Ежегодно в ДТП от 20 до 50 миллионов человек получают различного рода травмы, а жертвами становятся более 1,25

миллиона человек (186 тысяч из них дети). Этот показатель остается практически неизменным с 2007 г.

Роль автомобиля в нашей жизни сложно переоценить. С его помощью поддерживаются различные системы жизнеобеспечения, удовлетворяются социально-экономические потребности населения. Личный автомобиль стал необходимым атрибутом большинства людей, а в некоторых семьях имеется больше одного автомобиля. Особенно это касается высокого ритма больших городов, где экономия времени является важным фактором. Автомобиль упрощает передвижение и добавляет комфорта поездке.

Как в любой сфере человеческой жизни, на безопасность дорожного движения влияет множество факторов, в том числе и психологических. Изучением взаимодействия оператора и техники начали заниматься специалисты инженерной психологии. Исследованиями в данной сфере занимались такие крупные советские ученые, как Б.Ф. Ломов, В.П. Зинченко, Г.М. Зараковский, В.Ф. Бенда, Д.Ю. Панов, В.П. Мунипов, В.Ф. Рубахин, В.Н. Пушкин, Л.С. Нерсесян и другие. Главным принципом их работы являлось описание машины через призму человеческой деятельности [40, 34].

Таким образом, исследования в сфере автотранспортной психологии велись в аспекте взаимодействия водителя и автомобиля, и процесс вождения рассматривался как деятельность. Современные исследователи предлагают расширить зону исследования и изучать процесс вождения как более сложную систему, в которую также входит процесс общения между водителями и является частью дорожного поведения [19,21].

На данном этапе имеется направление исследований, посвященных социально-психологическим факторам поведения водителей. Также имеются предпосылки создания системы отбора кандидатов в водители и прогнозирования аварийности, основанного на комплексной диагностике психофизиологических факторов и индивидуального стиля вождения [1, 25].

Несмотря на то, что данная тема активно разрабатывается, все ещё остаются сферы, требующие исследований. На данный момент активно



ведутся поиски способов, которые будут предупреждать опасное поведение, а также критериев, на основании которых можно будет привлекать к ответственности недобросовестных водителей. Изучение социально-психологических факторов является одним из направлений решения данной проблемы.

**Цель** исследования: установить связь между личностными особенностями водителей и стилем вождения.

**Объект:** жители Санкт-Петербурга разного пола и возраста, являющиеся водителями автомобилей.

**Предмет:** личностные особенности водителей, стиль вождения автомобиля.

**Выборка:** 76 человек (45 мужчин, 31 женщина) в возрасте от 19 до 53 лет

**Гипотезы** исследования:

1. Мужчины и женщины различаются по стилевым характеристикам вождения.
2. Силевые характеристики вождения связаны с ведущими ценностями водителей.
3. Водители с разным уровнем агрессивности различаются по стилевым характеристикам вождения.
4. Между представлениями водителей о своем поведении и реально проявляемым ими в эксперименте поведением существуют различия.
5. Большинство водителей характеризуются стремлением изменить характеристики стиля вождения в сторону более безопасных.

**Задачи** исследования:

1. Проанализировать теоретические подходы к исследованию социально-психологических факторов поведения водителей на дороге.
2. Создать схему эксперимента, соответствующую стилевым характеристикам вождения.

3. Создать систему наблюдений во время эксперимента, разработать критерии оценки поведения в дорожных ситуациях.
4. Исследовать уровень агрессивности у водителей.
5. Выявить стилевые характеристики водителей.
6. Исследовать связь между теоретически предполагаемым и реально проявляемым в эксперименте поведением.
7. Исследовать связь между ведущими ценностями водителей и стилевыми характеристиками вождения.
8. Проанализировать стремления водителей в совершенствовании индивидуального стиля вождения.

**Методы исследования:**

1. Эксперимент, в котором респонденту предлагалось действовать, управляя моделью автомобиля, в смоделированных дорожных ситуациях
2. Ценностный опросник Ш.Шварца
3. Тест руки в адаптации Т.Н. Курбатовой.
4. Опросник «Стиль вождения» Ю.И. Лобановой
5. Метод самооценки и постановки индивидуальных целей в совершенствовании своего стиля вождения «Автомобиль» Е.В. Сидоренко

## ГЛАВА 1. Социально-психологические факторы поведения водителей

### 1. Проблема человеческого фактора в системе «Водитель – автомобиль – дорога - среда» в контексте безопасности дорожного движения

Проблему безопасности дорожного движения принято рассматривать комплексно, учитывая все факторы, которые оказывают влияние. Традиционно рассматриваются четыре фактора: водитель, автомобиль, дорога, среда. Каждый фактор имеет свои параметры, представленные в Таблице 1.

Таблица 1. Факторы, влияющие на безопасность дорожного движения.

Автомобиль	Дорога	Среда
<ul style="list-style-type: none"><li>• Исправность</li><li>• Обзорность</li><li>• Информативность контрольно-измерительных приборов</li><li>• Легкость работы с органами управления</li><li>• Подогнанное по росту сиденье и так далее.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ширина проезжей части</li><li>• Конфигурация в плане и профиле</li><li>• Состояние покрытия</li><li>• Границы</li><li>• Находящиеся на дороге и в придорожном пространстве транспортные средства, пешеходы, животные, светофорные объекты, дорожные знаки, разметки и всякого рода препятствия.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Освещенность</li><li>• Влажность</li><li>• Температура</li><li>• Ветер</li><li>• Запыленность</li><li>• Видимость</li></ul>

Эти факторы влияют на работу водителя, облегчая или затрудняя ее. Последним, но наиболее важным фактором безопасности дорожного движения, является сам водитель. Эффективность работы любой системы «человек - машина» определяется ее безотказностью. К сожалению, человек не может долго работать в таком режиме, так как быстро утомляется, отвлекается, его поведение подвержено влиянию разного рода непредсказуемых факторов [40, 9, 36].

Рассмотрим основные факторы, способствующие или препятствующие безопасному вождению:

1. Дефицит времени. Водителю приходится воспринимать, анализировать информацию и предпринимать действия в условиях ограниченного времени, что повышает вероятность неправильной интерпретации ситуации, и водитель совершает совсем не те действия, которые должен. Скорость и правильность решения зависит от психофизиологических качеств водителя и опыта вождения. Также время реакции увеличивается при принятии особо ответственного решения или если вариантов действий много. [40]. Анализировать дорожную ситуацию становится еще сложнее, учитывая, что приходится предугадывать действия водителей, которые точно также подвержены ошибочным действиям. Также действие может носить ошибочный характер после правильного анализа ситуации, но само действие неверное. Например, водитель принял решение притормозить, но вместо педали тормоза нажал на педаль газа. [20].

2. Психическое состояние водителя. Управление транспортным средством требует оптимального психического состояния. Крайние состояния, такие как депрессия или возбуждение, недопустимы, так как изменяют скорость реакции и концентрацию внимания на дороге. В условиях дефицита времени, водитель становится более уязвимым и склонным к ошибочным и неверным действиям. [20,40]

3. Интенсивность движения. Высокий уровень автомобилизации, особенно в больших городах приводит к такой проблеме как интенсивность движения. Движение на высоких скоростях, сложные автомагистральные развязки, автомобильные заторы – все это приводит к эмоциональному напряжению, с возможными проявлениями агрессии, а также требует от водителя высокой скорости реакции, хороших свойств внимания, умению регулировать свое эмоциональное состояние.

4. Утомление. В организме человека неизменно проходят разнообразные процессы, поддерживающие его работоспособность. Без соответствующего режима отдыха работоспособность водителя снижается – наступает утомление, которое субъективно ощущается как усталость, или не ощущается вообще, так как она может компенсироваться интересом к делу, спешкой и так далее. Состояние утомления характеризуется замедленной реакцией на раздражители, возникающими ошибочными действиями. Крайняя стадия утомления за рулем – сон, являющийся частой причиной дорожно-транспортных происшествий. [20]

5. Темперамент. «Совокупность обобщенных формально-динамических индивидуальных свойств называется темпераментом. Темперамент проявляется в характеристиках общей активности, моторной и эмоциональной сфере» [35, с. 494]. Связь между особенностями стиля управления транспортным средством и темпераментом подробно описана Романовым А.Н. По его мнению, лучше всего для деятельности водителя подходит сангвинический тип, так как он обладает быстротой принятия решений, хорошей переключаемостью, сообразительностью и оптимальным эмоциональным фоном. Флегматик отличается устойчивостью к монотонным раздражителям, что способствует управлению автомобилем в период длительного времени. В условиях интенсивного дорожного движения флегматик затрудняется в своевременном анализе ситуации и переключении внимания с одного объекта на другой, однако это компенсируется отсутствием рискованных маневров и прекрасным планированием всех деталей маршрута до поездки. Для холерика во время управления автомобилем характерна резкость, преждевременность действий, импульсивность. Он превышает скорость, резко тормозит и разгоняется, часто перестраивается. Повышенная возбудимость приводит к быстрому снижению работоспособности за счет больших энергозатрат. Меланхолический тип

характеризуется дисциплинированностью, неторопливостью, отсутствием рискованных маневров, что в простых дорожных условиях делает его достаточно надежным водителем. Однако его надежность снижается, как только движение становится более интенсивным [40]. Основные рекомендации по работе с конкретными типами темперамента представлены в Таблице 2 [27, с. 46].

Таблица 2. Рекомендации по работе с конкретными типами темперамента

Тип темперамента и сочетание свойств нервной системы	Выбор стиля психологического воздействия	Стиль перемещения (в пространстве) и стиль вождения
<i>Холерик</i> Сильная по возбуждению, неуравновешенная нервная система, чаще со средним уровнем подвижности нервных процессов	Запрет на прямое наказание, открытую критику. Поощрение в отношении действий, требующих сдержанности, терпения, аккуратности, спокойствия	Идти «по головам», видеть цель, не замечать препятствий, резкие импульсивные перестроения, высокая скорость движения, непредсказуемость
<i>Сангвиник</i> Сильный по возбуждению, идеально уравновешенный, подвижный	Полезность любой стимуляции, так как ему нужны дополнительные контакты	«Лавирование», «маневрирование», высокая скорость, частые перестроения, уход от столкновений за счет скорости
<i>Флегматик</i> Сильный по возбуждению, чрезмерно уравновешенный (сила по торможению выше чем сила по возбуждению, то есть тормозные рефлексы формируются лучше), инертный	Обращения в форме совета, рекомендации, обращенные на будущее. (Изменения в поведении наступают постепенно, к любым заданиям необходимо готовить заранее)	Спокойное, неторопливое движение с основным потоком, малое количество перестроений, стремление находиться в одной и той же полосе, читаемость, предсказуемость
<i>Меланхолик</i> Слабый по возбуждению тип нервной системы	Косвенная форма воздействия (намек, совет, рассказ о другом ученике и т. п.)	Осторожность, стремление уступить, преждать, проехать после всех

Описанные выше факторы представляют деятельность водителя как одну из самых сложных и отличающуюся высоким травматизмом. Именно поэтому основная часть исследований в данной сфере направлена на повышение надежности водителя.

«Под надежностью водителя понимается способность безошибочно выполнять действия, связанные с управлением автомобиля, анализировать ситуацию и своевременно предпринимать верные решения в условиях ограниченного времени. К основным факторам, определяющим надежность водителя, относятся его профессиональная пригодность, подготовленность и высокая работоспособность» [40, с. 6].

Профессиональная пригодность водителя определяется его психофизиологическими качествами. На данный момент ситуация в России и многих других странах показывает, что система отбора кандидатов в водители несовершенная и имеет явные изъяны. Ведь для того, чтобы получить право на управление автомобилем, достаточно получить медицинскую справку, что в нашей стране зачастую является формальностью. Последние нововведения, касающиеся психологического отбора, также не дают существенных результатов, и как следствие многие водители могут не соответствовать профессионально-важным качествам, или соответствовать им частично [5, 3].

Данная проблема частично решается с помощью просветительской работы на этапе обучения кандидатов в водители. Предполагается, что диагностика, включенная в курс «Психофизиологические основы деятельности водителя», который стал обязательным, и последующее информирование обучающихся об индивидуальных психологических особенностях, личностных качествах, повлияют на формирование образа надежного водителя и повысят стремление к нему. Однако учитывая, что оборудование, которое направлено на выявление важных психофизиологических особенностей водителя, присутствует далеко не в каждой автошколе, этот этап тоже можно считать формальностью.

Несмотря на то, что психологическая диагностика применяется достаточно редко, разработки по данной тематике ведутся довольно активно. Так, например, был создан психологический инструментарий, сочетающий высокую точность измерения с экономичностью использования по времени.

«В качестве такого инструментария был разработан Аппаратно-программный комплекс профотбора, профориентации и тренировки профессионально важных качеств водителя «ПАКПФ-02». В состав комплекса входят методики измерения соответствующих профессионально важных качеств водителя [26, 42]:

- Время реакции на движущийся объект;
- Время простой сенсомоторной реакции на свет;
- Пропускная способность зрительного анализатора;
- Подвижность нервных процессов;
- Время сложной сенсомоторной реакции;
- Скорость переключения внимания (красно-черные таблицы);
- Сила нервной системы;
- Объем зрительного восприятия;
- Точность воспроизведения временных интервалов.

Технические требования к диагностическому комплексу «ПАКАПФ-02» были утверждены Федеральным органом управления «Госавтоинспекции» [25, с.13-14].

На данный момент отсутствует единая система профессионально-важных качеств водителя, так как многие исследователи подходят к проблеме с разных сторон. Обобщая различные подходы, можно выделить ключевые моменты, освещенные разными группами исследователей: «Профессиональная подготовленность водителя (знание ПДД, технических приемов и способов управления автомобилем), физическое и психическое здоровье, возрастно-нормативное развитие эмоционально-волевых, индивидуально-типологических процессов и состояний (эмоциональная устойчивость, выдержка, решительность, самообладание, активность,



уравновешенность и др.), успешное развитие познавательных процессов, в том числе, мышления в соответствующей предметной области, коммуникативная компетентность» [5, с. 20].

Рассматривая процесс управления транспортным средством, необходимо упомянуть о различиях в опыте российского и зарубежного подходов. Традиционно советско-российский подход трактует вождение как многокомпонентную совмещенную деятельность, направленную на обеспечение движения автомобиля с учетом его параметров, соблюдения определенных норм и правил дорожного движения, интересов других его участников [14]. Действия водителя рассматриваются в контексте его работы с информацией, как реакция на множество неожиданно возникающих дорожных ситуаций.

«Деятельность водителя (как человека-оператора) по работе с информацией включает следующие этапы:

- получение (прием) информации относительно системы «автомобиль – дорога – среда – другие участники дорожного движения»;
- обработка (переработка) информации, полученной на первом этапе;
- принятие решения относительно необходимых управляющих действий;
- осуществление (выполнение) принятых решений;
- получение обратной связи относительно адекватности принятых действий» [25, с. 33].

Другие исследователи предлагают изучать водительскую деятельность как «социально детерминированную, возможную и существующую только через призму процессов социальной перцепции, атрибуции и конструирования образа дорожной ситуации в процессе взаимодействия участников дорожного движения» [19, с. 69]

Западный подход, в первую очередь отличается тем, что вождение рассматривается как поведение, проявления которого в первую очередь

определяются особенностями личности участника дорожного движения, а также могут вызываться особым устройством дорожной среды [14].

Изучение проблемы человеческого фактора и его влияние на безопасность дорожного движения также возможно через набор характеристик, описывающих индивидуальный стиль вождения.

## **2. Влияние ценностных ориентаций на поведение человека**

Рассматривая особенности поведения водителей, нельзя не затронуть ценностную сферу как важный компонент, обуславливающий то, или иное поведение. Все больше научных исследований направлено на изучение ценностей – идеальных целей, к которым стремится человек. Такие ценности помогают принимать решения в ситуациях выбора, выступая вместе с этим в качестве регулятора поведения в социальной среде [43, 10, 30].

Существует несколько подходов к изучению ценностей. Для начала необходимо разделить смежные понятия: ценностей и ценностных ориентаций. Некоторые ученые считают данные понятия взаимозаменяемыми [32,44], другие же рассматривают ценностные ориентации в качестве направленности к определенным ценностям [24]. В трудах А.Д. Леонтьева ценности рассматриваются как отдельное понятие, отличающиеся по смыслу от потребностей, установок, мотивов. Главным отличием является то, что природа ценностей не ограничена данным моментом и не носит эгоистичный характер [24]. В современной психологии считается, что ценностные ориентации основываются на индивидуальном и социальном опыте [48].

А. В. Капцов и Л. В. Карпушина дают следующее определение: «Ценностные ориентации — это относительно устойчивая, социально обусловленная направленность личности на те или иные цели, имеющие для нее смысло-жизненное значение, выражающиеся в виде каких-либо личностных качеств, образцов поведения и являющиеся относительно независимыми от наличных ситуаций» [17].

Ценности распространяют свое влияние на всю нашу жизнь, пронизывают рассуждения о нормах, о правильном и неправильном, поэтому изучение взаимоотношений и поведения людей невозможно без изучения ценностей, которыми они руководствуются [38].

Таким образом, можно сделать вывод, что влияние ценностей на поведение идет не на прямую, а иерархическим путем, причем ценности находятся на самой вершине этой системы [38]. А.Д. Леонтьев выделяет три составляющих понятия ценностей:

- Ценность как знание об общественных идеалах, основанное на общественном сознании.
- Ценность как действие, воплощение общественных идеалов, требующих конкретных действий индивида.
- Ценность как личные идеалы, присутствующие в мотивационной структуре и побуждающие к конкретным действиям в своей жизни [24].

Данные формы взаимосвязаны и перетекают одна в другую. Например, общественные идеалы (ценность безопасности, которая транслируется преподавателями автошколы как приоритетная) усваиваются личностью в качестве моделей должного дорожного поведения, и побуждают ее к активности – человек стремится научиться максимально безопасно управлять автомобилем – учит правила дорожного движения, способы расчета безопасной дистанции и так далее. Затем в процессе обучения происходит предметное воплощение ценности – человек становится безопасным водителем, после чего ценность безопасности становится для него личной ценностью [38,24]. Несмотря на то, что ценность безопасности (применительно к дорожному движению) транслируется даже на законодательном уровне, разрешая конфликт «время - безопасность» в пользу последней [31], проблема остается актуальной. Многие кандидаты в водители имели опыт вождения до автошколы или переняли образ вождения от родителей. В этом случае требуется усиленная воспитательная работа в условиях обучения в автошколе, с упором на формирование культуры вождения в контексте безопасности дорожного движения. Изучение ценностей

также актуально для изменения образа «водителя» в сознании человека с помощью рекламы, кино, телевидения, компьютерных игр и так далее. На данный момент, собирательный образ водителя в кино – это человек с большим опытом, отточенными навыками, хорошей скоростью реакции, но при этом импульсивный, лояльно относящийся к нарушениям правил дорожного движения и практически не пользующийся средствами активной и пассивной безопасности. Такой образ негативно влияет на формирование индивидуального стиля вождения, в основном, молодых людей [33].

Изучение ценностей в России началось с методики Милтона Рокича. Затем, на ее основе, был создан тест измерения ценностей Ш.Шварца. Опросник отличается тем, что универсален и применим в любой стране и любой культуре [38].

Основываясь на концепции Ш.Шварца, можно выделить следующие характеристики ценностей:

- Ценности – это убеждения, которым присуща эмоциональная окраска.
- Ценности – это желаемые человеком цели, образ поведения.
- Ценности не ограничиваются моментом времени, определенными ситуациями, распространяются на все сферы жизни человека.
- Ценности являются регуляторами поведения, выступают в качестве стандартов для оценки окружающего мира.
- Ценности иерархичны, что позволяет формировать у человека систему ценностных приоритетов [16].

Ш.Шварц определил основные группы ценностей следующим образом:

1. «Власть – достижение социального статуса или престижа, контроля и доминирования над людьми и средствами.
2. Достижение – личный успех через проявление компетентности в какой-либо сфере, подкрепляемое социальным одобрением.
3. Гедонизм – наслаждение, желание получить чувственное удовольствие.
4. Стимуляция – стремление к новым ощущениям и глубоким переживаниям.

5. Самостоятельность – самостоятельность мышления и выбора способов действия, автономность и независимость.

6. Универсализм – понимание, защита и благополучие всех людей и природы, связана с потребностью выживания.

7. Доброта – сохранение благополучия близких людей, потребность в аффилиации.

8. Традиции – уважение, принятие обычаев и людей, которые существуют в культуре.

9. Конформность – ограничение склонностей и побуждений, которые могут представлять опасность и не соответствуют социальным ожиданиям.

10. Безопасность – желание испытывать чувство надежности в отношении себя, и других людей» [16, с. 25 ].

В нашем исследовании мы изучаем индивидуальные ценности, на уровне личности, которые представляют собой мотивационные цели, служащие руководящими принципами жизни человека [16].

Мотивировать водителя ездить безопасно, уважая других участников дорожного движения, можно, воздействуя на разные уровни потребностей. Например, уменьшение коэффициента по страховке за безаварийное вождение или привлечение в специальные социальные организации и возложение особой миссии. На данный момент в Санкт-Петербурге ведет свою деятельность региональная общественная организация автомобилистов "СПБ.АВТО", на сайте которой петербургские водители могут сообщить о неработающих светофорах, обсудить поведение других водителей, стать автоволонтером. Подобные организации могли бы оказывать более мощное влияние на поведение водителей, если соединить их деятельность с другими организациями в этой сфере – образовательными, исследовательскими, законодательными.

На наш взгляд, склонность отдельных водителей к небезопасному и рискованному поведению в условиях дорожного движения лежит в основе общей системы ценностей личности, которые проявляются в особенностях

поведения водителей. Учитывая недостаток исследований в данном направлении, мы считаем, что необходимо изучить связь ценностей личности и особенностей дорожного поведения.

### **3. Стиливые характеристики поведения водителей**

Наблюдая за участниками дорожного движения, можно выделить некоторые особенности, характеризующие их:

- особенности дорожного поведения, в которых проявляется выбор маневров и их характеристика (опасные - безопасные), склонность к соблюдению или нарушению правил дорожного движения, общение между участниками движения.
- выработанные и устойчивые системы способов и средств, используемых для осуществления деятельности. С одной стороны, они связаны с восприятием, обработкой и интерпретацией получаемой информации, и последующим принятием решения, после которого происходит манипулирование рычагами управления автомобилем для осуществления маневров.
- Общение участников дорожного движения, по большей части интактное, способы взаимодействия, а также эмоциональные переживания во время управления транспортным средством [29,12].

Данные характеристики в совокупности определяют понятие стиля вождения. Рассматривая действия и особенности поведения на дороге конкретного водителя, его способы осуществления деятельности, можно говорить об индивидуальном стиле вождения, зависящего от множества факторов.

В качестве рабочего определения «стиля вождения» предлагается следующее: «Стиль вождения – это типичные, устоявшиеся особенности дорожного поведения водителя, система способов и средств осуществления им деятельности, а также типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками дорожного движения,

предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя и определяемые рядом факторов» [29, с. 77].

«Стиль вождения конкретного водителя можно описать через набор характеристик. Наиболее значимыми и определяющими уровень безопасности водителя являются рискованность - безопасность, планирование - импульсивность, уверенность при парковке, культура дорожного поведения, отношение к средствам обеспечения безопасности. Вождение осуществляется водителем чаще всего в двух типах условий, описать особенности, которых можно следующим образом:

- движение на высокой скорости при наличии сравнительно достаточного пространства для маневра, процесс управления жестко регулируется правилами дорожного движения (движение в городе или за городом по специально обустроенным дорогам);
- движение на малой скорости при минимуме свободного места с неполной (или отсутствующей) регуляцией правилами дорожного движения (осуществление парковки автомобиля на стоянках, во дворах, на прилегающих территориях)» [29, с. 77].

Таким образом, можно сказать, что водителю приходится иметь дело с разными условиями для управления транспортным средством, и, следовательно, требуются разные навыки для успешного вождения. Вождение в условиях парковки предполагает, что у водителя должен быть развит глазомер и чувство габаритов автомобиля, также понимание того, как крутится рулевое колесо и колеса автомобиля. Управление автомобилем на большой скорости в условиях дорожного движения, которое ограничивается правилами, в первую очередь характеризуется большей свободой для маневра, но при этом важна хорошая скорость реакции, моторные навыки, быстрый анализ дорожной ситуации, а также личностные качества – дисциплинированность, решительность и так далее [29, 4].

Рассмотрим подробнее характеристики стиля вождения:

1. Риск – безопасность (или недисциплинированность - дисциплинированность). Эта характеристика отражает склонность водителя к соблюдению или нарушению правил дорожного движения, частого или редкого использования рискованных маневров.[26]

2. «Планирование – импульсивность. Данная шкала позволяет оценивать склонность водителей к планируемому выверенному процессу управления автомобилем» [29, с. 78], стремлению прогнозировать ситуацию заранее, продумывая маршрут с учетом всех задержек, заторов, вспоминая схемы дорожных развязок, вплоть до того, с какого ряда необходимо повернуть и в каком месте перестроиться. Также шкала отражает способность водителя планировать маршрут в процессе вождения. Например, спланировать новый маршрут, если дорога оказалась перекрыта или впереди затор. Характеристика идет в противовес ситуативному поведению на дороге, когда действия не имеют продуманности, и водитель больше руководствуется импульсом. Прогнозирование дорожной ситуации является залогом своевременных действий, даже с учетом невысокой скорости реакции. «Планирующий стиль деятельности может способствовать обеспечению надежности водителя, компенсируя его неполную пригодность к деятельности по отдельным психофизиологическим критериям, в первую очередь, невысокую скорость переключения внимания за счет опоры на долговременную память» [29, с. 78].

3. «Уверенность – неуверенность при парковке: данная характеристика отражает стремление водителя к осуществлению парковки (или избеганию таковой) в особо ограниченных условиях. Определяется эта характеристика целым рядом свойств, начиная от особенностей линейного и углового глазомера водителя и заканчивая опытом, ориентировочной основой деятельности, самооценкой и склонностью к риску» [29, с. 78].

4. Отношение к средствам (активной и пассивной) безопасности. Данная характеристика связана с выраженностью стремления водителя к



обеспечению собственной безопасности, а также с осознанным, адекватным пониманием всех рисков во время управления автомобилем. Также характеристика показывает дисциплинированность водителя, так как многие параметры обязательны и прописаны в правилах дорожного движения, например, использование ремней безопасности. Большинство аварий, происходящих в условиях встречного столкновения, связаны с нарушением правил дорожного движения хотя бы одного из участников. Многие водители думают, что они не могут оказаться в подобных обстоятельствах, так как соблюдают правила или успеют сделать какие-либо действия для предотвращения аварийной ситуации. Анализ дорожно-транспортных происшествий показывает, что ситуация на дороге меняется чрезвычайно быстро и далеко не всегда зависит от действий конкретного водителя, а также велика вероятность ошибки, в связи со снижением надежности водителя. Снижать высокий уровень травматичности предполагается с использованием средств пассивной безопасности – например, привычки пристегиваться ремнем. [20, 11]

5. Культура вождения (вежливость на дороге). Данная характеристика является совокупностью выше описанных в том числе, и также отражает безопасность, маневры парковки и отношение к средствам безопасности. Припарковывая свой автомобиль во дворе, или на парковке у гипермаркета, также необходимо учитывать интересы других участников дорожного движения. Например, не преграждать пешеходные тропинки, не заезжать на тротуар, занимать одно парковочное место и так далее. Однако поведение водителей – это не только взаимодействие с автомобилем и средой, но также и с другими участниками дорожного движения, в том числе и общение. Общение между водителями отличается от обычного и имеет свои закономерности, так как оно происходит в основном с использованием технических средств автомобиля (поворотники, аварийка, свет фар, звуковой сигнал), а иногда при зрительном контакте с помощью жестов. Реже всего общение происходит в обычной форме – для этого

нужно выйти из автомобиля или открыть окно. Такие варианты общения зачастую могут носить конфликтный характер. Культура дорожного движения отражает и личностные особенности водителя через дорожное поведение, отношение к другим участникам дорожного движения [26, 5, 25]. «Например, один водитель не терпит, когда его кто-то обгоняет, другой уступает всем без разбора, третий резкостью перестроений может продемонстрировать окружающим свое пренебрежение» [26, с.51]. «Кроме того, вежливое поведение на дороге может противоречить правилам дорожного движения (ПДД), поэтому водитель может оказаться не вполне вежливым, но законопослушным. Наконец, некоторые водители могут не быть в состоянии применить знаки в требуемых дорожных ситуациях (например, не успевать одновременно заканчивать маневр и благодарить «аварийкой» водителя, уступившего полосу для движения)» [29, с. 78].

«Основаниями для выделения характеристик стиля вождения стал анализ работ ряда российских авторов, работающих в области организации дорожного движения, психологии, медицины и спортивной педагогики, в которых анализируются разные факторы, предопределяющие безопасность водителя» [26, с. 285].

Параллельно с понятием «стиль деятельности водителя» используются также термины «стиль управления автомобилем» и «стиль вождения», причем понятия «управление» и «вождение» специалисты технического и педагогического профиля применяют как рядоположенные или взаимозаменяемые [26].

Исследованием стиля вождения занимались разные авторы, в том числе и на западе. Таубман Бен-Ари считает, что человеческий фактор имеет место в двух аспектах дорожного поведения: сформированные навыки вождения и стиль вождения. Стиль вождения связан, по его мнению, с его психофизиологическими особенностями: свойствами внимания, самооценкой своих водительских способностей и общей системой ценностей водителя, регулирующей способы вождения, таких как выбор маневра,

предпочтительную скорость и так далее [26, 45]. На основе этого Таубман Бен-Ари выделяет 4 стиля вождения:

- 1) безрассудный и безответственный;
- 3) напряженный;
- 4) агрессивный;
- 4) спокойный, терпеливый, осторожный; [26].

Основанием для диагностики стиля вождения являлись эмоциональные переживания водителей, участвующих в дорожном движении. Основные характеристики представлены в Таблице 3 [29].

Таблица 3. Описание стилей вождения по Таубман - Бен - Ари.

Стиль вождения	Ведущий тип эмоций	Характерные особенности дорожного поведения (стиль вождения)
Безрассудный и безответственный	Радость, эйфория, наслаждение, стремление к получению острых ощущений, выбросу адреналина, эндорфинов	Намеренное нарушение ПДД, высокая скорость движения, запрещенные перестроения
Напряженный	Напряженность, тревога	Сохраняющаяся напряженность
Агрессивный	Раздражение, ярость, гнев	Враждебное отношение и действия в отношении других участников движения, тенденция к агрессивному поведению
Спокойный, терпеливый, осторожный	Спокойствие, сдержанность, самообладание	Внимательность к дороге и дорожным ситуациям, соблюдение ПДД.

Традиционно, в советско-российской научной психологической школе принято говорить о стиле деятельности, нежели о стилевых характеристиках поведения или стиле вождения. «Индивидуальный стиль деятельности - это обусловленная типологическими особенностями устойчивая система способов, которая складывается у человека, стремящегося к наилучшему

осуществлению данной деятельности... индивидуально-своеобразная система психологических средств, к которым сознательно или стихийно прибегает человек в целях наилучшего уравнивания своей (типологически обусловленной) индивидуальности с предметными внешними условиями» [17, с. 49]. При таком подходе исследуются ориентировочный, исполнительный и контролирующий этапы деятельности, в контексте взаимодействия оператора и техники [26,18].

Рассматривая стили деятельности водителей, Т.А. Полянова отмечает, что опасный (небезопасный) и безопасный стили связаны с высоким и низким уровнем надежности деятельности соответственно. Также было установлено, что хорошее переключение внимания помогает водителям совершать активные и безопасные перестроения [28,37].

А.В. Романов отмечает, что существует связь между типом темперамента водителя и особенностями его стиля управления транспортным средством [40].

Также имеются исследования, показывающие связь между акцентуациями характера и особенностями дорожного поведения. Рассмотрим некоторые из них [27]:

1. Демонстративный тип характеризуется аккуратностью и склонностью к соблюдению правил дорожного движения, но недооценивает важность обеспечения средств безопасности, портящий имидж.

2. Ригидный тип в начале обучения нацелен на соблюдение правил дорожного движения, но в дальнейшем подстраивается под поведение других водителей. При выработанных верных установках является надежным, спокойным водителем.

3. Педантичный тип отличается идеальным исполнением всех правил дорожного движения, с другой стороны скорость движения выбирает в зависимости от своего психофизиологического состояния. Нуждается в большом количестве информации для принятия решений.

4. Возбудимый тип считается самым опасным водителем, так как принимает решения и действует под влиянием импульса, а не анализа дорожной ситуации. Непредсказуем для анализа поведения другими водителями. Имеет самый высокий уровень аварийности.

5. Гипертимный тип чаще всего проявляется в частых, необоснованных перестроениях и склонности к превышению скоростного режима. Также водители этого типа склонны быть слишком самоуверенными в вопросах парковки.

6. Сензитивный тип пренебрегает культурой дорожного движения, так как излишне сосредоточен на анализе дорожной ситуации.

7. Циклотимный тип имеет различия между водителями – любителями и водителями – профессионалами. Профессионалы активно используют средства активной и пассивной безопасности, любители пренебрегают ими.

8. Аффективно – экзальтированный тип отличается меньшей уверенностью при парковке [27].

Выделение характеристик стиля вождения является актуальным направлением для исследований, так как с их помощью можно оценивать кандидатов в водители, и таким образом реализовать психологическую диагностику и коррекцию плана обучения.

На данный момент в психологии дорожного движения отсутствует единый подход к проблемам безопасности. Широкий спектр направлений в исследованиях отражает интерес и потребность в решении вопросов, касающихся проблем дорожно-транспортной среды, особенно в крупных городах.

«Исследования, проводящиеся в этой предметной области, ставят своей целью поиск более эффективных решений узкоспециализированных прикладных задач с учетом специфики и влияния человеческого фактора на «искусственную среду», частным случаем которой является дорожно-транспортная среда мегаполиса. В свою очередь, подобного рода обзоры

смогут стать своеобразной «точкой отсчета» для проведения комплексных прикладных исследований в современной российской психологии» [22, с. 44].

#### **4. Особенности проявления агрессии на дороге**

Проявление агрессии на дороге является проблемой для всего мира, так как в результате происходят конфликтные, предаварийные или аварийные ситуации. Дадим следующее определение агрессивному вождению: «Агрессивный стиль вождения связан с проявлением небезопасного поведения при выборе не только скорости или траектории движения транспортного средства, но и методов и средств взаимодействия с остальными участниками дорожного движения. Небезопасность поведения при этом может фиксироваться в любой момент и в любой ситуации, когда водитель находится за рулем: в тактическом отношении (в выборе планирующего или импульсивного стиля деятельности), в техническом отношении (на максимуме использования технических характеристик автомобиля), в социальном отношении (на уровне вербальных проявлений)». [27, с. 52]

Большая часть исследований направлена на изучение взаимосвязи агрессивного поведения и личностных особенностей водителей, являющихся причиной возникновения определенных сценариев вождения, в основе которых лежит склонность к агрессивному поведению и негативному эмоциональному состоянию [7, 13,47].

Результаты многих зарубежных исследований указывают на влияние внутренних факторов на выбор сценария вождения. Было выявлено, что агрессия во время вождения коррелирует с повышенным риском попасть в аварию. Объясняется эта связь тем, что водители практикуют так называемый агрессивный стиль вождения. Л. Глендон и Р. Дорн объясняют такие ситуации тем, что обычные проявления агрессии, которые мы можем наблюдать в повседневной жизни, видоизменяются и принимают другие

формы, в связи с тем, что условия во время управления транспортным средством весьма специфичны и ограничивают некоторые аспекты поведения. Однако потребность в эмоциональной разрядке остается и выливается в особенности дорожного поведения: резкие перестроения, «подрезания», «оттормаживания», несоблюдение дистанции, превышение скоростного режима и многое другое [49, 6].

Проявление агрессии на дороге свидетельствует о низкой культуре вождения, что особенно актуально для российского общества. Изучением данной проблемы занимаются специалисты из разных областей, однако до сих пор нет решения, которое бы исчерпало данный вопрос. Проблема требует комплексного подхода и детального изучения причин агрессивного проявления на дороге [14].

«Ряд исследований, проведенных социологами и психологами, позволили установить взаимосвязь типа личности, отношения к автомобилю, склонности к риску, импульсивности, манеры вождения и т.д. Согласно результатам различных социологических опросов, субъектами агрессивного вождения, как правило, являются мужчины в возрасте от 18 до 30 лет, преимущественно неженатые, со стажем вождения до 5 лет, с высоким и средним уровнем доходов. Вместе с тем необходимо отметить, что к агрессивному вождению склонны лица, испытывающие дефицит времени под воздействием каких-либо внешних факторов, а также молодежь, чувствующая необходимость продемонстрировать технические свойства автомобиля и умение им управлять в большей степени, чем другие водители. Такие автолюбители слишком самоуверенны и недооценивают риски, связанные с неосторожной ездой» [14, с. 35].

Анализируя особенности дорожного поведения водителей, можно выделить характерные проявления агрессии на дороге:

1. Частые перестроения без включения указателей поворота
2. Превышение скоростного режима
3. Несоблюдение дистанции

4. Несоблюдение рядности
5. Игнорирование сигналов светофора
6. Частое использование звукового сигнала, а также моргание дальним светом фар
7. Отсутствие желания пропускать других водителей
8. Желание проучить других водителей
9. Желание покинуть зону автомобиля и вступить в конфликт

Подобное дорожное поведение является рискованным, опасным, носит импульсивный характер, а также способствует снижению эффективности пропускной способности дорог [46]. Причины агрессивного вождения можно разделить на три категории: личностные особенности человека, ситуационные и внешние. К ситуационным можно отнести дефицит времени, состояние утомления или негативное эмоциональное состояние, к внешним – плачевное состояние дорог, узкие улицы, плохую организацию парковок и так далее.

В исследовании проявлений агрессии водителей пассажирского автотранспорта на дорогах и их самопринятия и доверия к себе и другим были найдены следующие связи:

1. Показатель агрессивности значимо коррелирует с показателем недоверия к миру. Чем более окружающий мир кажется человеку опасным и пугающим, тем чаще и больше проявляется агрессивное поведение и стремление контролировать поведение других людей.
2. При негативном отношении к окружающему миру, человек ощущает потребность проявлять агрессивную активность.
3. Установлена значимая отрицательная связь между самопринятием и страхом. Чем меньше водитель понимает и принимает себя, тем сильнее его страх оказаться жертвой агрессивного поведения. В подобных условиях водитель выбирает агрессию как вариант защиты. [8]



На основании полученных сведений можно заключить, что профилактика агрессивного поведения на дороге может идти в нескольких направлениях [26,46,8]:

1. Совершенствование организации дорожного движения.
2. Разработка и принятие законов об агрессивном вождении.
3. Воспитательная работа на уровне образовательных учреждений, формирование с их помощью установок на безопасное вождение и законопослушного поведения, особенно уделяя внимание молодым людям.
4. Повышение культуры вождения путем пропаганды.
5. Привлечение граждан к общественному контролю.

В связи с последним пунктом обратимся к опыту Республики Татарстан по использованию аналогичной программы «Народный инспектор». Программа представляет собой связь между участниками дорожного движения и сотрудниками полиции с целью минимизации нарушений правил дорожного движения. С помощью специального приложения на мобильном телефоне любой гражданин имеет возможность сообщить о правонарушении, и тем самым призвать к ответственности небезопасного водителя. Таким образом, участники движения становятся участниками государственной программы общественного контроля. Следует отметить, что программа защищена от фальсификации файлов, так как фиксируется местоположение и время правонарушения [15].

«Так, например, за период с 8 ноября 2014 г. по 30 июня 2015 г. количество привлеченных к административному наказанию в виде административного штрафа составило:

- за парковку на тротуаре или в «зеленой зоне» – 9 764;
- за непредоставление преимущества в движении пешеходам – 1 962;
- за движение по автобусной полосе – 179;
- за движение по тротуару – 177;
- за поворот налево в нарушение требований, предписанных дорожными знаками – 151» [15, с. 38].

Таким образом, можно сделать вывод, что программа приносит свои результаты, и многим водителям приходится задумываться перед тем, как нарушить правила дорожного движения, так в любой момент можно оказаться привлеченным к ответственности. Однако в обществе до сих пор идут прения по данному вопросу. Защитники «Народного инспектора» говорят о повышении безопасности на дороге, противники – о нарушении этики [15].

Международный опыт свидетельствует, что при осуществлении программ по борьбе с агрессивным вождением можно добиться существенных результатов в изменении поведения участников дорожного движения. Снижение общего количества аварий происходит благодаря проведению следующих мероприятий [2,15]:

- Мониторинг и патрулирование потенциально аварийных дорожных участков на специально оборудованных автомобилях с видеокамерами и специальными сигналами с целью выявления лиц, демонстрирующих агрессивное вождение.
- Создание единой базы данных, включающей в себя сведения о водителях, проявляющих агрессивное поведение. Неоднократные случаи агрессивного поведения влекут за собой определенные санкции, вплоть до лишения прав на управление транспортным средством.
- Расширенный курс обучения культуре дорожного движения в автошколах. Повторное прохождение курсов после неоднократных нарушений.
- Использование средств массовой информации для создания образа безопасного, вежливого водителя и напоминание общих и частных правил, как вести себя на дороге.

«Использование специальных слоганов, символов и жестов в рамках информационных кампаний. Так, главным принципом информационной кампании штата Колорадо являлся девиз «двухсекундная безопасность». Автомобилисты использовали два сложенных пальца, обозначающих обычно

«мир» или «победа» для послания нескольких сообщений: «Спасибо» (за вежливое поведение на дороге) или «Мне очень жаль», «Извините» (в случаях, когда другой водитель мог принять поведение за агрессивное). Этот знак также означал просьбу сохранять двухсекундную дистанцию между транспортными средствами» [15, с. 35]. В России принято поднимать вверх открытую ладонь или моргать «аварийкой», однако многие водители игнорируют этот элемент дорожного этикета.

Проявление агрессии на дорогах является серьезной проблемой и угрозой безопасности граждан. Для решения данного вопроса необходим комплекс мер по предупреждению этого явления. Использование опыта зарубежных стран, при условии адаптации его к российским условиям, может помочь добиться снижения процента проявления агрессии.

На сегодняшний день в российских реалиях к водителям, практикующим опасный метод вождения, пытаются применить санкции на законодательном уровне. Проблемой является разработка критериев и процедура наложения санкций на водителя, так как на данный момент, ни водители, ни сотрудники полиции не имеют четкого и ясного понимания всех аспектов, а особенности коррупции в нашей стране могут значительно осложнить нововведения. В связи с этим, требуется детальная проработка проблем, связанных с агрессивным вождением и дополнительные исследования.

## **ВЫВОДЫ ПО АНАЛИТИЧЕСКОМУ ОБЗОРУ**

1. Человеческий фактор играет первостепенную роль в контексте безопасности дорожного движения. На данный момент ведутся активные исследования в этом направлении, как в России, так и на западе. Однако уровень аварийности во всем мире показывает, что не все факторы рассмотрены и требуются дополнительные исследования в данной сфере.

2. Проблема влияния ценностей человека на особенности дорожного поведения является малоизученной и требует тщательной проработки, так как ценности выступают регуляторами поведения в ситуации выбора и во взаимоотношениях с людьми.

3. Уровень аварийности на дорогах предполагается снизить путем психологического отбора или психологической диагностики, с последующей коррекцией в условиях обучения. На данный момент ведутся исследования в поиске критериев для подобных мероприятий. Одним из них являются стилевые характеристики вождения.

4. Проявление агрессии на дороге является актуальной проблемой в контексте безопасности дорожного движения, сопутствует рискованному стилю вождения и является причиной многих дорожно-транспортных происшествий. Существуют исследования, которые показывают, что в основном агрессию проявляют мужчины в возрасте от 18 до 30 лет. На данный момент ведутся активные поиски способов введения санкций за агрессивное поведение на дороге.

5. Как видно из аналитического обзора, психологами недостаточно исследованы детерминанты поведения водителей на дороге, а также нет единого представления о способах повышения безопасности дорожного движения. Вместе с тем, анализ литературы по данной проблематике показал, что, несомненно, требуется более глубокое изучение психологических аспектов поведения водителей на дороге. Мы предполагаем, что изучение социально- психологических факторов,

влияющих на стилевые характеристики вождения, является актуальной задачей.

## ГЛАВА 2. Организация работы и программа исследования

### 5. Организация исследования

**Цель** исследования: установить связь между личностными особенностями водителей и стилем вождения.

**Гипотезы** исследования:

1. Мужчины и женщины различаются по стилевым характеристикам вождения.
2. Силевые характеристики вождения связаны с ведущими ценностями водителей.
3. Водители с разным уровнем агрессивности различаются по стилевым характеристикам вождения.
4. Между представлениями водителей о своем поведении и реально проявляемым ими в эксперименте поведением существуют различия.
5. Большинство водителей характеризуются стремлением изменить характеристики стиля вождения в сторону более безопасных.

**Задачи** исследования:

1. Проанализировать теоретические подходы к исследованию социально-психологических факторов поведения водителей на дороге.
2. Создать схему эксперимента, соответствующую стилевым характеристикам вождения.
3. Создать систему наблюдений во время эксперимента, разработать критерии оценки поведения в дорожных ситуациях.
4. Исследовать уровень агрессивности у водителей.
5. Выявить стилевые характеристики водителей.
6. Исследовать связь между теоретически предполагаемым и реально проявляемым в эксперименте поведением.
7. Исследовать связь между ведущими ценностями водителей и стилевыми характеристиками вождения.
8. Проанализировать стремления водителей в совершенствовании индивидуального стиля вождения.

## Описание выборки

В исследовании принимало участие 76 водителей Санкт-Петербурга, из них 45 – мужчины, 31 – женщина. Средний возраст респондентов – 31-32 года. 11 женщин со стажем вождения от 6 месяцев до 5 лет, 10 женщин со стажем вождения от 5 до 10 лет, 9 женщин со стажем вождения от 11 до 26 лет.

11 мужчин со стажем вождения от месяца до 5 лет, 14 мужчин со стажем от 5 до 10 лет, 20 мужчин со стажем от 11 до 29 лет. Данные по возрасту и стажу вождения представлены в таблицах 4 и 5.

Таблица 4. Стаж вождения

	1 месяц – 5 лет	6 – 10 лет	11 – 29 лет	Всего
Мужчины	11	14	20	45
Женщины	12	10	9	31
Всего	22	24	29	76

Таблица 5. Возраст испытуемых

	19 – 30 лет	31 – 35 лет	36 – 53 лет	Всего	Средний возраст
Мужчины	22	13	10	45	31,62
Женщины	19	5	7	31	31,97
Всего	41	18	17	76	31,76

## 2. Процедура исследования

Исследование проводилось на добровольной основе при личной встрече. Поиск участников происходил с помощью сети Интернет. На первом этапе испытуемым предлагалось принять участие в эксперименте, который состоял из четырех дорожных ситуаций. Все действия испытуемых записывались на видео и обрабатывались далее с использованием метода экспертных оценок. Дальнейшие методики предлагались участникам исследования в следующем порядке:

1. Ценностный опросник Ш.Шварца
2. Тест руки в адаптации Т.Н. Курбатовой.
3. Опросник «Стиль вождения» Ю.И. Лобановой
4. Метод самооценки и постановки индивидуальных целей в совершенствовании своего стиля вождения «автомобиль» Е.В. Сидоренко

Исследование проводилось на территории респондента в комфортных для него условиях, индивидуально. Перед процедурой исследования каждому участнику было сказано приветственное слово: «Благодарю Вас за согласие принять участие в нашем исследовании. Исследование проводится на базе факультета психологии СПбГУ и посвящено изучению социально-психологическим факторам поведения водителей на дороге. Исследование является анонимным - Ваши личные данные, с помощью которых Вас можно было бы идентифицировать, не потребуются. Ваши ответы будут известны только мне и будут использованы в качестве общих выводов. Если Вы хотите услышать обратную связь – оставьте свои контактные данные, и я с Вами свяжусь. Исследование займет около часа».

Испытуемые принимали участие с интересом и были настроены доброжелательно.

### **3. Методы исследования**

В связи с поставленными целями и задачами исследования были использованы следующие методы:

#### *1. Эксперимент*

В основе эксперимента лежат стилевые характеристики вождения по Ю.И. Лобановой:

1. Безопасность – рискованность
2. Планирование – импульсивность
3. Культура вождения (Дорожный этикет)
4. Уверенность при парковке

Для организации исследования использовался плакат «Дорожное движение в городе», модели автомобилей, модель магазина. Эксперимент



состоит из четырех дорожных ситуаций, которые зачитываются испытуемому в инструкции. Далее испытуемому предлагается действовать привычным для него образом, управляя моделью автомобиля. Действия испытуемого фиксировались с помощью видеокамеры.

Инструкция:

Перед Вами лежит плакат со схемой дорожного движения и модели автомобилей. Я буду задавать дорожные ситуации, в которых нужно будет действовать, управляя моделью автомобиля, в привычной Вам манере вождения.

После инструкции испытуемым предлагались четыре дорожные ситуации (см. Приложение 1)

Действия испытуемых обрабатывались с помощью экспертных оценок, путем присвоения каждому действию баллов по шкалам:

1. Безопасность
2. Рискованность
3. Планирование
4. Импульсивность
5. Дорожный этикет
6. Уверенность при парковке

Эксперты подбирались с учетом стажа вождения (более лет) и уровня профессионализма (инструкторы по вождению, профессиональный водитель грузового транспорта). Эксперты оценивали каждое действие испытуемого по десятибалльной шкале, где 0 – отсутствие характеристики, 10 – характеристика максимально выражена. Далее вычислялось средняя по всем экспертам. Оценки экспертов являются согласованными между собой. Результаты экспертных оценок представлены в таблице 6.

Таблица 6. Экспертные оценки по эксперименту

	Безопасность	Вежливость	Планирование	Импульсивность	Рискованность	Уверенность при парковке
Действия испытуемого	Средние оценки по экспертам					

Поехал по обочине	3,75	1,33	5,00	5,50	5,75	
Объехал затор по встречной полосе и вклинился между машинами к своему повороту	0,50	1,25	2,00	7,25	9,25	
Встал в конце затора и ждет	9,75	8,33	6,00	0,00	0,00	
Спланировал самый короткий маршрут с мелким нарушением	6,25	4,00	7,25	4,50	4,25	
Спланировал самый короткий маршрут без нарушений	9,50	8,00	9,67	2,00	1,00	
Объехал второе ДТП по встречной полосе через двойную сплошную линию	1,75	2,00	1,75	7,75	8,00	
Объехал второе ДТП по тротуару	3,50	0,00	2,75	7,00	6,25	
Развернулся через двойную сплошную линию и спланировал самый длинный маршрут	2,00	0,00	1,25	9,25	8,75	
Встал перед вторым ДТП, не смог спланировать новый маршрут	8,75	9,00	1,33	2,50	0,00	
Пропустил, перестроился в соседнюю полосу	8,33	9,50	7,67	3,00	2,00	
Не пропустил другого водителя	4,67	1,75	3,50	2,67	5,67	
Пропустил из страха, что другой водитель может спровоцировать аварийную ситуацию	7,50	4,50	6,00	6,00	3,67	
Пропустил, так как сейчас хорошее настроение	7,00	6,75	5,00	5,00	4,67	
Пропустит, только если другой автомобиль не будет нагло вылезать	5,67	5,00	5,00	6,75	5,33	
Пропустит, если автомобиль едет быстро	7,67	6,00	6,00	4,67	2,67	
Место №1	5,00		9,00		7,00	9,75

Место №2	2,00		7,67		6,00	7,50
Место №3	9,00		5,00		4,00	4,50
Место №4	10,00		4,33		2,00	1,50

Данные шкалы основываются на стилевых характеристиках вождения. За основу была взята модель стиля вождения Ю.И. Лобановой, однако, в данной методике мы использовали шесть шкал, не противопоставляя их друг другу. Мы исходили из предположения, что водитель может быть одновременно планирующим и импульсивным, безопасным и рискованным. Шкала «Отношение к средствам безопасности» не входила в эксперимент, так как проверить данную характеристику в подобных условиях не представлялось возможным. [26]

Описание шкал:

1) Безопасность (или дисциплинированность) – эта характеристика имеет прямую связь со склонностью водителя соблюдать правила дорожного движения, пониманием всей ответственности и стремлением к максимально безопасному вождению (соблюдение безопасной дистанции, понимание как ее рассчитывать, выбор только безопасных маневров, соблюдение скоростного режима и так далее)

2) Рискованность – склонность водителя к применению рискованных маневров, которые могут спровоцировать дорожно-транспортное происшествие.

3) Планирование – склонность водителей к планируемому выверенному процессу управления автомобилем, продумывание маршрута заранее, с учетом всевозможных задержек, пробок, а также в момент движения – прогнозирование дорожной ситуации, чтобы успеть среагировать заблаговременно (перестроиться, изменить маршрут и так далее).

4) Импульсивность – характеристика, отражающая склонность водителя принимать решение о маневре в импульсивной манере, возможно, в последний момент, под влиянием эмоций. Действия, выполненные под

влиянием импульса, как правило, не до конца продуманы и являются небезопасными.

5) Дорожный этикет (вежливость на дороге). Знание и использование правил дорожного этикета, в том числе и тех, которые не прописаны в правилах дорожного движения.

6) Уверенность при парковке. Данная характеристика отражает стремление водителя к осуществлению парковки (или избеганию таковой) в особо ограниченных условиях. Определяется эта характеристика целым рядом свойств, начиная от особенностей линейного и углового глазомера водителя и заканчивая опытом, ориентировочной основой деятельности, самооценкой и склонностью к риску.

Большинство испытуемых переживали, что не помнят правила дорожного движения, однако, после озвучивания инструкции к первой ситуации, расслаблялись и действовали спокойно. Нужно заметить, что большинство участников помнили правила дорожного движения, нарушения были осознанные или по невнимательности. Испытуемым также сообщалось, что исследование направлено на изучение особенностей поведения, а не на знание и соблюдение правил дорожного движения. Результаты эксперимента анонимны и не подлежат разглашению.

подавляющее большинство испытуемых комментировало все свои действия, обосновывая их в достаточно категоричной манере. Ниже приведены некоторые высказывания респондентов в ситуации, где перед ними стоял выбор – нарушать, двигаясь по обочине или стоять в заторе неопределенное количество времени:

– «Конечно, я встану в конце затора. А куда тут ехать? Нарушать я не собираюсь – за это вообще можно прав лишиться»

– «Объеду по обочине, я же вижу поворот. Смысл стоять неизвестно сколько времени. Неужели кто-то стоит?»

– «Мало того, что я не поеду по обочине, я бы еще и гвоздей накидала бы для тех, кто так делает»

- Также были и те, кто сомневался перед принятием решения:
- «Я, конечно, сначала постою, минут 20, но если пойму, что продвигек нет, то поеду по обочине»
- «Даже не знаю, зависит, конечно, от ситуации, если тороплюсь, то поеду, если нет, то лучше постою»

Участники исследования разделились следующим образом: были те, кто выбирал сложные места для парковки, тем самым демонстрируя уверенность в условиях стесненного пространства, и респонденты менее уверенные в своих навыках парковки. Уверенные водители более негативно отзывались о водителях криво припаркованных автомобилей, чем менее уверенные. Парковочные места имеют три показателя – удаленность от магазина, ширина парковочного места, варианты парковки соседних автомобилей (по разметке или под углом). Многие из тех, кто выбирал место №1, отмечали, что одним из факторов, который повлиял на их решение, был способ парковки соседних автомобилей. Те автомобили, которые стояли четко по разметке казались респондентам более надежными и вызывали более приятные эмоции. В адрес владельцев автомобилей, которые стояли под углом, респонденты отзывались пренебрежительно. Учитывая, что место №1 изначально задумывалось как самое сложное для маневра, можно сделать вывод, что водители, которые уверены в своих навыках парковки, испытывают положительные эмоции в адрес водителей, которые также более уверены при парковке, и напротив, отрицательные эмоции по отношению к менее уверенным. Примеры высказываний:

- «Конечно, я встану поближе. А почему они так неровно стоят? Не перевариваю таких, сложно что ли выровнять автомобиль?»
- «Я всегда встаю подальше, как раз и место широкое, выезжать проще»

В ситуации, где испытуемым нужно было проявить навыки планирования, участники исследования поделились на две категории: те, кому планирование давалось легко и быстро, без пауз и комментариев, и те,

кто останавливался, думал, рассуждал, и не видел другого маршрута.

Примеры высказываний:

- «Перекрыты все полосы? А как тут проехать тогда? Ну, буду ждать тогда, пока не приедут сотрудники полиции»
- «Нет, на встречку я не поеду, а больше ничего не сделаешь, буду стоять»
- «Ну, в такой ситуации объезду по встречке, правилами это разрешается» (Объезд препятствия через сплошную линию разметки 1.1 является нарушением правил дорожного движения. "Препятствие" - неподвижный объект на полосе движения (неисправное или поврежденное транспортное средство, дефект проезжей части, посторонние предметы и т.п.), не позволяющий продолжить движение по этой полосе. Пункт 1.2 ПДД) [39].

Последняя ситуация была направлена на знание и использование дорожного этикета. В основном, использование дорожного этикета не вызывало затруднений у тех водителей, кто знал его. В связи с этим, можно сделать вывод, что основная проблема культуры на дорогах заключается в элементарном незнании правил дорожного этикета.

## *2. Опросник «Стиль вождения» Ю.И. Лобановой*

Опросник «Стиль вождения» предназначен для оценки отдельных стилевых характеристик стиля вождения, основанный на структурном подходе к оценке стиля вождения. Опросник позволяет оценить некоторые характеристики стиля вождения, в частности, риск – безопасность, планирование - импульсивность, отношение к средствам безопасности, культуру вождения, уверенность при парковке. [28]

Опросник состоит из 75 вопросов. Респондент выбирает один из трех вариантов ответа, или пишет свой (в некоторых вопросах). Вопросы являются отражением стилевых характеристик вождения. Ответы обрабатываются согласно ключу (Приложение Б). [26]

## *3. Ценностный опросник Ш.Шварца*

«Опросник Шварца по изучению ценностей личности представляет собой шкалу, предназначенную для измерения значимости десяти типов ценностей. Для исследования использовалась только первая часть опросника («Обзор ценностей»), которая предоставляет возможность изучить нормативные идеалы, ценности личности на уровне убеждений, а также структуру ценностей, оказывающую наибольшее влияние на всю личность, но не всегда проявляющуюся в реальном социальном поведении» [16, с. 35].

«Обзор ценностей» представляет собой два списка слов, который включает в себя 57 ценностей. Эти ценности являются универсальными, с четко обозначенной мотивационной целью.

«В первом списке содержатся терминальные ценности, выраженные в виде существительных. Во втором списке содержатся инструментальные ценности, выраженные в виде прилагательных» [16, с. 36].

Испытуемому предлагается оценить степень важности каждой ценности как руководящего принципа его жизни [16].

#### *4. Тест Руки в адаптации Т.Н. Курбатовой для диагностики агрессивности*

«Тест-руки» относится к проективным методам исследования личности. Впервые он был опубликован в 1962 году. Идея создания теста принадлежит Э. Вагнеру, система подсчета очков и коэффициенты разработаны З.Пиотровским и Б. Бриклин. В нашей стране тест адаптирован Т. Н. Курбатовой.

В теоретическом обосновании «теста руки» его авторы исходили из следующих положений: Превосходство человека над животными обусловлено уровнем развития человеческого мозга и человеческой руки. Перестав выполнять функцию опоры при передвижении, рука приобрела большую свободу, начала использоваться для выполнения разнообразных функций и тем самым стала вносить определяющий вклад в развитие мышления. Филогенетические и онтогенетические исследования подтверждают связь между развитием функций руки и развитием умственных способностей. Ни одна часть человеческого организма, за

исключением глаз, не оказывает ему такой помощи в восприятии пространства и ориентации в нем, как рука, без чего, в свою очередь, невозможна организация любого действия. Рука непосредственно вовлечена во внешнюю активность

«Тест руки», как и всякая другая проективная методика, построен на допущении, что ответы испытуемого на предъявляемые ему неоднозначные стимулы отражают существенные и относительно устойчивые свойства его личности. [23]

«С помощью «Теста руки» определяются следующие показатели:

1) Агрессия. Эта категория включает ответы, в которых рука воспринимается как угрожающая, наносящая повреждения, нападающая, оскорбляющая, господствующая или активно хватаящая другого человека или какой-либо объект.

2) Директивность. Эта категория включает ответы, в которых рука воспринимается как доминирующая, руководящая, управляющая, отдающая команды, перечашая, мешающая или каким-то иным способом активно влияющая на другого человека. Сюда же попадают ответы, в которых рука кажется направленной на коммуникацию, но эта направленность является вторичной по отношению к намерению подчинить другого человека своему влиянию.

3) Аффектация. Эта категория включает ответы, в которых рука воспринимается как выражающая привязанность, любовь, эмоционально положительное, благожелательное отношение к другим. К этой категории относятся ответы, в которых рука предлагает дружбу или помощь.

4) Коммуникация. К этой категории относятся ответы, в которых рука общается или пытается общаться с кем-то. При этом общающийся находится в равной или подчиненной позиции по отношению к своему партнеру. В этих ответах совершенно очевидно, что коммуникатор хочет поделиться информацией, нуждается в обратной связи, хочет быть понятым и принятым своей аудиторией.



5) Зависимость. К этой категории относятся ответы, в которых рука воспринимается как ищущая помощи или поддержки у других людей. Возможность совершить какое-либо действие зависит в данном случае от благожелательного отношения других людей, от их желания помочь. В эту же категорию входят ответы, в которых рука воспринимается как подчиняющаяся другим.

6) Страх. Эта категория включает ответы, отражающие страх перед ответным ударом, агрессией со стороны других людей. В таких ответах рука может выступать как жертва чьих-то агрессивных проявлений или стремиться оградить себя от физических воздействий и повреждений.

7) Эксгибиционизм (демонстративность). К этой категории относятся ответы, в которых рука принимает участие в деятельности, связанной с развлечениями, самовыражением, демонстративностью.

8) Калечность (увечность). Эта категория включает ответы, в которых рука воспринимается как больная, искалеченная, деформированная или каким-либо образом поврежденная.

9) Описание. Эта категория включает ответы, являющиеся физическим описанием руки, при этом не фиксируется и не подразумевается какая-либо тенденция к действию и наличие энергии. Рука как бы нарисована, происходит описание образа или настроения без проецирования тенденции к действию.

10) Напряжение. К этой категории относятся ответы, в которых рука затрачивает определенную энергию, но практически ничего не достигает. Энергия уходит на то, чтобы удержать свои чувства или поддержать себя в сложных ситуациях. Для этих ответов характерны переживания тревоги, напряжения, дискомфорта.

11) Активные безличные ответы. Эта категория включает ответы, в которых рука совершает какое-либо действие, выполнение которого не требует присутствия другого лица. Все тенденции к безличному действию,

в которых рука меняет свое физическое положение или противодействует силе тяжести, оцениваются по этой категории.

12) Пассивные безличные ответы. Эта категория включает ответы, в которых рука совершает пассивные действия, не требующие присутствия другого лица. Безличные действия, в которых рука не меняет своего физического положения и не сопротивляется силе тяжести, также оцениваются по этой категории.

13) Галлюцинации. К этой категории относятся ответы невероятного, необычного, и вместе с тем страшного и пугающего содержания. При этом контуры рисунка, как правило, игнорируются.

14) Отказ от ответа. Человек не может дать ответ на карточку» [23, с. 10].

*5. Метод самооценки и постановки индивидуальных целей в совершенствовании своего стиля вождения «Автомобиль» Е.В. Сидоренко*

Метод является модификацией модели для создания тренинга по Е.В. Сидоренко. Модель состоит из семи стилевых характеристик вождения:

1. Безопасность
2. Рискованность
3. Планирование
4. Импульсивность
5. Дорожный этикет
6. Уверенность при парковке
7. Отношение к средствам безопасности

В основу методики легла модель стиля вождения по Ю.И. Лобановой. Она была изменена по следующим соображениям:

- Водитель может практиковать как рискованное, так и безопасное вождение в зависимости от различных факторов: психофизиологическое состояние, дефицит времени, наличие в автомобиле пассажиров и так далее.

- Водитель может применять планирующий стиль вождения, но в определенных ситуациях действовать под влиянием импульса.

В связи с этим, мы разделили дихотомичные шкалы «Безопасность - рискованность» и «Планирование - импульсивность», и сделали их самостоятельными. Данная модель позволяет респондентам оценить особенности собственного стиля вождения опросным методом и наметить зоны роста до желаемого стиля вождения. [41]

Графическая модель самооценки и постановки индивидуальных целей в совершенствовании своего стиля вождения «Автомобиль» Е.В. Сидоренко представлена на рисунке 1.

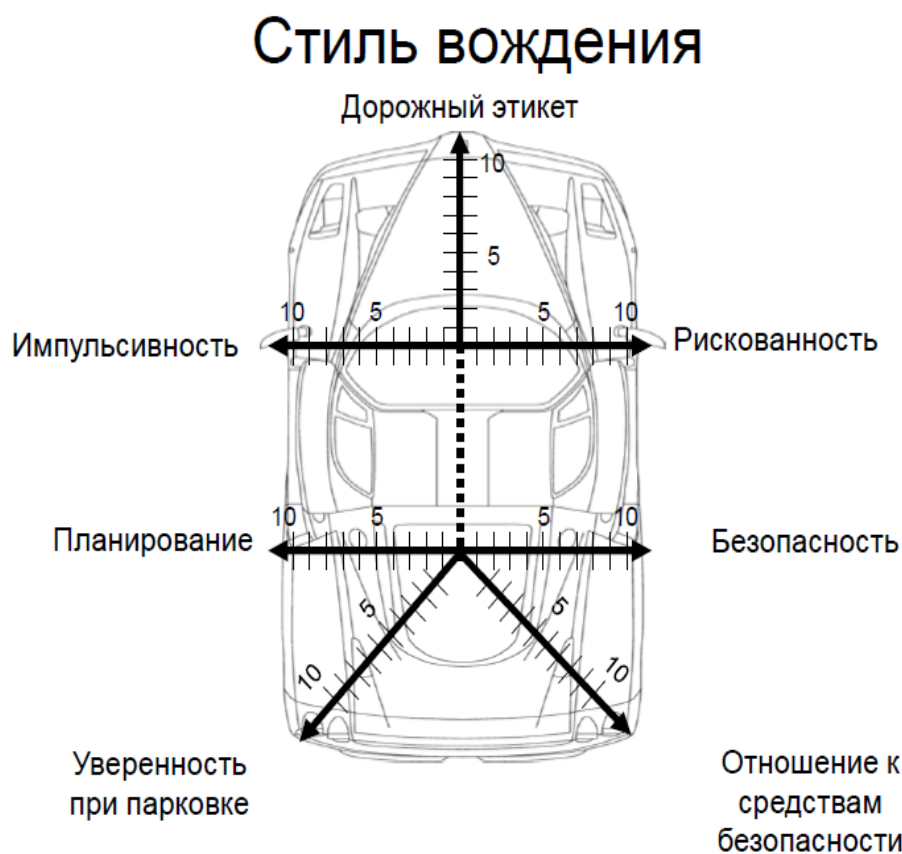


Рисунок 1. Графическая модель самооценки и постановки индивидуальных целей в совершенствовании своего стиля вождения «Автомобиль» Е.В. Сидоренко

Инструкция:

Перед Вами изображена модель стиля вождения, которая состоит из семи шкал, и образует собой автомобиль. Оцените, на сколько баллов, по

Вашему мнению, Вы соответствуете каждой характеристике от 0 до 10, где 0 – отсутствие признака, 10 – признак ярко выражен. Поставьте точку на каждом векторе и соедините их так, чтобы получилась модель автомобиля. Затем ручкой другого цвета поставьте точки, отражающие Ваш желаемый стиль вождения. Сколько баллов Вы хотели бы иметь по каждому вектору. Соедините полученные точки.

#### **2.4 Математико-статистические методы обработки данных**

В результате компьютерной обработки была сформирована матрица первичных данных, статистическая обработка которой осуществлялась с помощью программы IBM SPSS STATISTICS 22.0 с использованием следующих методов:

1. Вычисление описательных статистик
2. Критерий Колмогорова – Смирнова для проверки нормальности распределения
3. Корреляционный анализ с помощью критерия ранговой корреляции Спирмена
4. Сравнительный анализ с помощью критерия U Манна-Уитни (для независимых выборок)
5. Сравнительный анализ с помощью критерия Вилкоксона (для зависимых выборок)

### ГЛАВА 3. Анализ и интерпретация результатов исследования

#### 4. Проверка первой гипотезы: Мужчины и женщины различаются по стилевым характеристикам вождения

Мы предположили, что мужчины и женщины различаются по стилевым особенностям вождения. Для начала мы проанализировали их возраст и стаж вождения. Было установлено, что средний возраст в обеих группах – 32 года, а стаж вождения – 10 лет в группе мужчин и 8 лет в группе женщин. Данные различия не являются значимыми.

Таблица 7. Возраст и стаж вождения у мужчин и женщин

Показатель	Мужчины (n=45)		Женщины (n=31)	
	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.
Возраст	31,62	7,165	31,97	7,012
Стаж вождения	9,95	6,319	8,02	5,392

Анализ описательных статистик по результатам самооценки мужчин и женщин (реальной) показал, что у мужчин выше всего выражены такие стилевые характеристики как уверенность при парковке и дорожный этикет. У женщин также преобладает дорожный этикет, однако, на втором месте у них стремление к безопасности. Слабее всего в обеих группах выражены импульсивность и рискованность.

Таблица 8. Различия в стиле вождения (реальном) между мужчинами и женщинами (самооценка)

Показатель	Мужчины (n=45)		Женщины (n=31)		Значимость
	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	
Этикет	7,44	1,960	8,19	1,447	0,128
Рискованность	4,91	2,448	3,94	2,594	0,169
Безопасность	6,87	1,961	7,74	1,788	<b>0,041</b>
Отношение к средствам безопасности	6,76	2,524	7,87	2,061	<b>0,054</b>

Уверенность при парковке	8,42	1,936	6,32	2,948	<b>0,001</b>
Планирование	7,18	2,219	7,68	1,956	0,377
Импульсивность	4,13	2,149	4,68	2,676	0,370

Анализ желаемого стиля вождения в исследуемых группах показал, что и мужчины, и женщины стремятся иметь больше уверенности при парковке и больше заботиться о безопасности. При этом показатели рискованности и импульсивности вновь оказались выраженными менее всего.

Таблица 9. Различия в стиле вождения (желаемом) между мужчинами и женщинами (самооценка)

Показатель	Мужчины (n=45)		Женщины (n=31)		Значимость
	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	
Этикет	8,07	2,060	8,77	1,334	0,178
Рискованность	3,84	2,246	3,55	2,541	0,543
Безопасность	8,56	2,018	9,06	0,964	0,653
Отношение к ср-вам безопасности	8,36	2,337	8,77	2,140	0,231
Уверенность при парковке	9,91	0,288	9,61	0,715	<b>0,036</b>
Планирование	8,22	2,363	7,71	2,209	0,180
Импульсивность	2,96	1,809	3,68	2,257	0,117

С целью проверки гипотезы мы провели сравнительный анализ особенностей стиля вождения у мужчин и женщин с помощью критерия Манна-Уитни (Таблицы 8, 9; Рисунок 2).

При анализе самооценки стиля вождения значимые различия между респондентами разного пола были обнаружены по реальным показателям безопасности ( $p \leq 0,05$ ), отношению к средствам безопасности ( $p \leq 0,05$ ) и уверенности при парковке ( $p \leq 0,01$ ), а также по желаемой уверенности при парковке ( $p \leq 0,05$ ).

Было установлено, что женщины больше беспокоятся о безопасном вождении и о соблюдении технической безопасности, тогда как мужчины значительно более уверенно чувствуют себя при парковке.

При этом мужчины в большей степени, чем женщины хотят чувствовать себя уверенными при парковке (что является логичным, поскольку изначально их уровень уверенности выше, соответственно и планка ожиданий также преобладает).

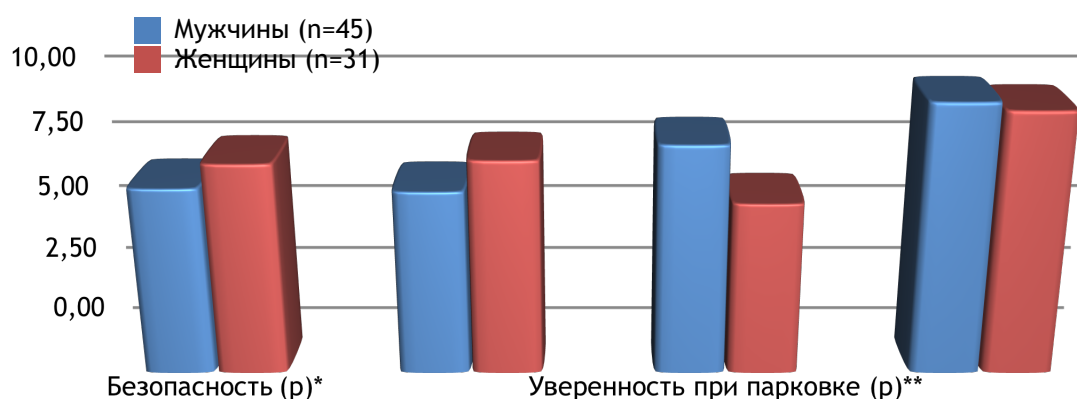


Рисунок 2. Различия в стиле вождения между мужчинами и женщинами (самооценка)

При анализе результатов эксперимента у водителей разного пола было обнаружено, что в обеих группах преобладают уверенность при парковке, планирование и безопасность. Однако в группе мужчин менее всего была выражена импульсивность, а у женщин – вежливость. Было обнаружено, что они практически не знакомы с «языком» водителей и дорожным этикетом (Таблица 10, Рисунок 3).

Сравнительный анализ с помощью критерия Манна-Уитни выявил значимые различия по вежливости ( $p \leq 0,01$ ) и планированию ( $p \leq 0,05$ ). Оба показателя оказались выше в группе мужчин.

Таблица 10. Различия в стиле вождения между мужчинами и женщинами по результатам эксперимента

Показатель	Мужчины (n=45)		Женщины (n=31)		Значимость
	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	
Безопасность	5,81	1,268	5,64	1,314	0,735

Вежливость	5,05	1,547	3,91	1,489	<b>0,005</b>
Планирование	5,91	0,883	5,39	0,945	<b>0,024</b>
Импульсивность	4,17	1,055	4,15	0,968	0,775
Рискованность	4,37	1,051	4,50	1,207	0,711
Уверенность при парковке	6,75	2,695	5,88	3,141	0,249

Таким образом, можно говорить о том, что мужчины более вежливо, чем женщины, ведут себя на дороге, и в большей мере склонны планировать свой маршрут, предвидеть возможные трудности или же изменять маршрут, если сложности возникли внезапно.

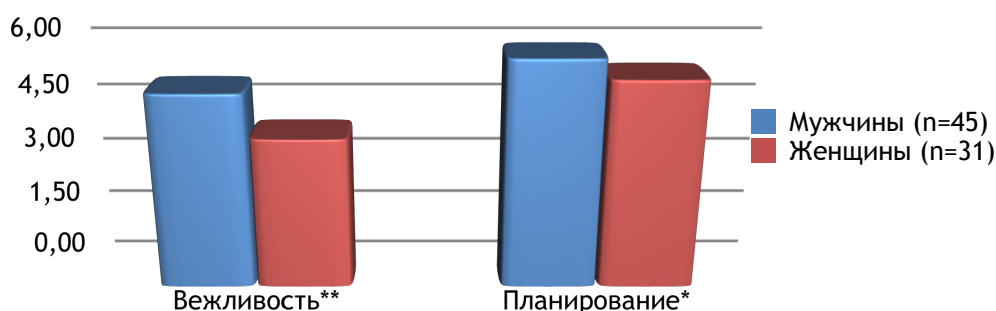


Рисунок 3. Различия в стиле вождения между мужчинами и женщинами по результатам эксперимента

Интересно также отметить, что некоторые женщины оказались в принципе не знакомы с культурой дорожного поведения – они не знали, что существуют сигналы, которыми водители выражают друг другу благодарность или передают другую информацию.

Различий по опроснику «Стиль вождения» обнаружено не было.

Таким образом, женщины в большей степени, чем мужчины, заботятся о безопасности, однако они менее уверенно ведут себя при парковке, в меньшей степени проявляют дорожную вежливость и менее способны к планированию (оперативно подстроиться под изменяющуюся дорожную ситуацию). Гипотеза о том, что мужчины и женщины различаются по стилевым характеристикам вождения, подтвердилась.



## **2. Проверка второй гипотезы: Стиливые характеристики вождения связаны с ведущими ценностями водителей**

Для доказательства второй гипотезы был выполнен корреляционный анализ Спирмена с целью выявить взаимосвязи между показателями ценностей и показателями стиля вождения водителей (по эксперименту).

Анализ проводился на всей выборке ( $n=76$  человек).

Наибольший интерес представляет анализ взаимосвязей между ценностями и поведением в эксперименте, моделирующем дорожные ситуации (Рисунок 4).

Стаж вождения положительно связан с потребностью в новых ощущениях ( $p \leq 0,05$ ), а возраст – с важностью традиций ( $p \leq 0,01$ ), безопасности ( $p \leq 0,01$ ), заботой о других ( $p \leq 0,05$ ). При этом с возрастом снижается ценность удовлетворения собственных потребностей ( $p \leq 0,05$ ).

Гедонизм положительно связан с планированием в экспериментальной ситуации ( $p \leq 0,05$ ), уверенностью при парковке ( $p \leq 0,01$ ) и отрицательно – с безопасностью ( $p \leq 0,01$ ). Конформность при этом отрицательно коррелирует с уверенностью при парковке ( $p \leq 0,05$ ) и планированием ( $p \leq 0,05$ ). А ценность достижений – положительно связана с планированием ( $p \leq 0,05$ ), рискованностью ( $p \leq 0,05$ ), уверенностью при парковке ( $p \leq 0,01$ ) и отрицательно – с безопасностью ( $p \leq 0,01$ ). Доброта отрицательно коррелирует с уверенностью при парковке ( $p \leq 0,05$ ).

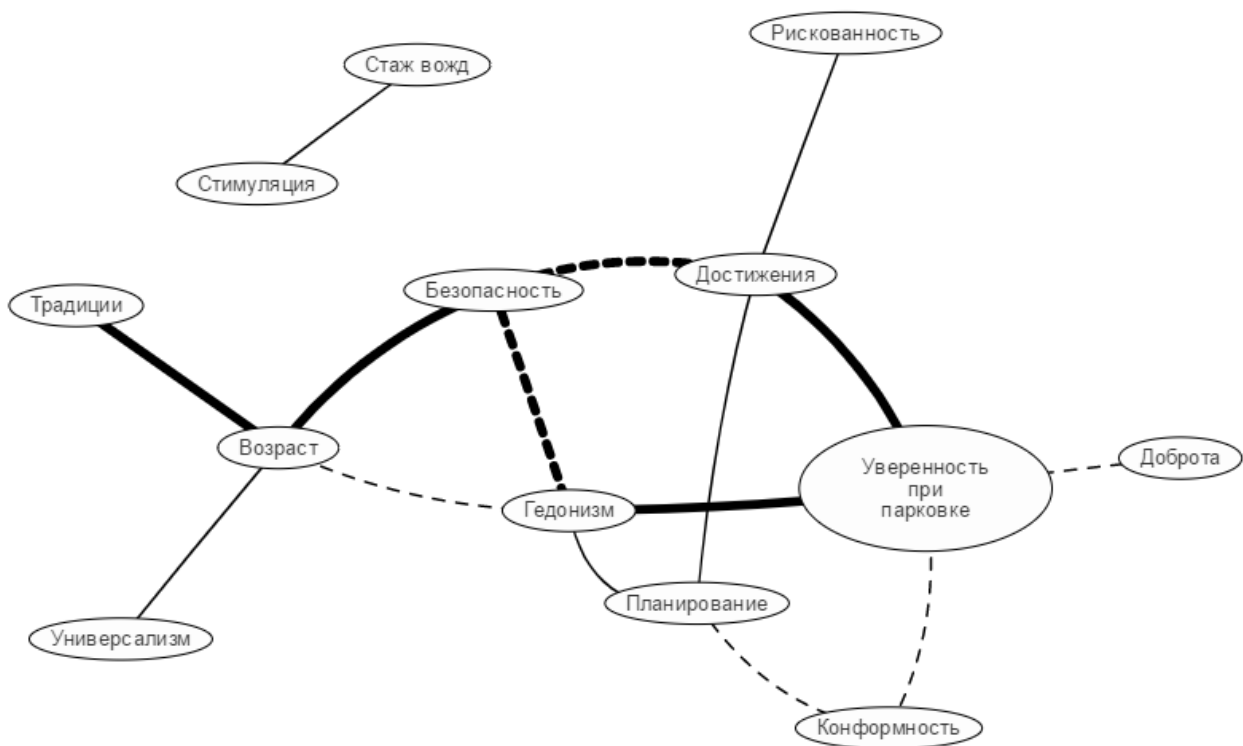


Рисунок 4. Взаимосвязь ценностей водителей со стилем вождения  
(эксперимент)

Таким образом, с возрастом возрастает стремление заботиться о других, беспокойство о безопасности. Чем выше стремление к наслаждению и достижениям, тем выше планирование и уверенное поведение на дороге, при этом ниже беспокойство о безопасности. Стремление к достижениям также связано с рискованностью.

Интересно, что чем выше ценность доброты и стремление сдерживать побуждения, которые могут навредить другим, тем ниже уверенность при парковке и тем ниже способность к планированию.

Итак, гипотеза о том, что существует связь между ведущими ценностями водителей и стилевыми характеристиками вождения, подтвердилась. Было установлено, что жизненные ценности тесно связаны со стилем вождения: стремление к наслаждению и к достижениям связано с потребностью в острых ощущениях, готовностью к риску и импульсивному, но запланированному поведению. Ценности доброты и безопасности, напротив, коррелируют с осторожным вождением и культурой поведения на

дороге. Можно предположить, что такие люди не очень уверенно чувствуют себя на дороге.

### 3. Проверка третьей гипотезы: Водители с разным уровнем агрессивности различаются по стилевым характеристикам вождения

Для доказательства данной гипотезы водители были разделены на 3 группы по уровню агрессивности (по методике «Хенд-тест»). Группы были получены следующим образом: было посчитано среднее значение по показателю агрессивности, а также его стандартное отклонение. В соответствии с правилами статистики все показатели, которые были в промежутке «среднее  $\pm \frac{1}{2}$ \*стандартное отклонение» были отнесены к среднему уровню агрессивности. Показатели, которые были выше, - к высокому, а те, которые были ниже данного уровня – к низкому.

Таким образом, в группу с низкой агрессивностью попали 26 человек, со средней – 29, а с высокой – 21.

Стоит отметить, что такое деление условно, поскольку показатели агрессивности во всех группах выражены на не очень высоком уровне (Таблица 11). В группе с низкой агрессивностью показатель агрессивности ярко отрицательный (-13,38), в группе со средним уровнем (-5,09), и лишь в группе с высоким уровнем агрессивность приняла положительное значение (3,58). Таким образом, можно говорить о том, что водители в целом характеризуются низким уровнем агрессивности, а респонденты, попавшие в группу с высоким уровнем относительно нашей выборки, в реальности характеризуются умеренной агрессивностью.

Таблица 11. Сравнительный анализ показателей возраста и стажа вождения у водителей с разным уровнем агрессивности

Показатель	Низкая агр. (n=26)		Средняя агр. (n=29)		Высокая агр. (n=21)		Значимость
	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	

Безопасность	-13,38	2,993	-5,09	1,929	3,58	4,074	<b>0,000</b>
--------------	--------	-------	-------	-------	------	-------	--------------

Далее проводился сравнительный анализ с помощью критерия Краскала-Уоллеса. Были выявлены значимые различия по ряду показателей.

Было установлено, что группы водителей с разным уровнем агрессивности различаются по возрасту ( $p \leq 0,05$ ) и стажу вождения ( $p \leq 0,05$ ) (Таблица 12, Рисунок 5).

Таблица 12. Сравнительный анализ показателей возраста и стажа вождения у водителей с разным уровнем агрессивности

Показатель	Низкая агр. (n=26)		Средняя агр. (n=29)		Высокая агр. (n=21)		Значимость
	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	
Возраст	28,65	4,656	34,03	7,433	32,48	7,859	<b>0,031</b>
Стаж вождения	6,65	4,470	10,59	5,803	10,31	7,083	<b>0,027</b>

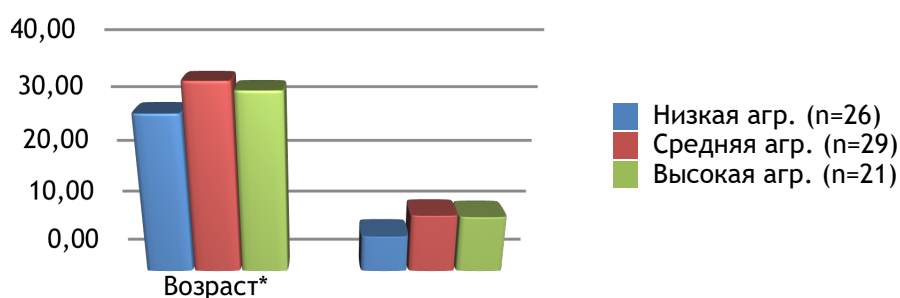


Рисунок 5. Возраст и стаж вождения в группах по агрессивности

В группу с низкой агрессивностью попали респонденты самого младшего возраста, а в группу со средним уровнем агрессивности - старшего. При этом в группе с низкой агрессивностью попали водители с наименьшим стажем, а в группе со средней и высокой агрессивностью стаж водителей практически совпадает.

Таким образом, можно говорить о том, что молодые водители, которые не так давно за рулем (менее 6-8 лет), характеризуются гораздо более низким уровнем агрессии. Люди со стажем более 8-10 лет склонны быть более агрессивными.

Далее сравнивались особенности самооценки стиля вождения у водителей с разным уровнем агрессивности (Таблица 13, Рисунок 6).

Таблица 13. Сравнительный анализ стилевых особенностей вождения у водителей с разным уровнем агрессивности (самооценка)

Показатель	Низкая агр. (n=26)		Средняя агр. (n=29)		Высокая агр. (n=21)		Значи- мость
	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	
Этикет (р)	8,12	1,479	7,62	1,699	7,48	2,250	0,538
Рискованность (р)	4,27	2,906	4,17	2,421	5,29	2,125	0,167
Безопасность (р)	7,12	1,904	7,17	1,774	7,43	2,226	0,690
Отношение к ср-вам безопасности (р)	7,38	2,282	7,24	2,247	6,95	2,801	0,937
Уверенность при парковке (р)	6,65	2,939	7,66	2,395	8,57	2,087	<b>0,027</b>
Планирование (р)	6,69	2,093	7,31	2,377	8,33	1,354	<b>0,025</b>
Импульсивность (р)	3,88	2,673	4,24	2,325	5,10	1,947	0,123
Этикет (и)	8,35	1,384	8,38	1,879	8,33	2,266	0,661
Рискованность (и)	4,15	2,723	3,38	2,243	3,67	2,033	0,496
Безопасность (и)	8,85	1,567	9,07	1,223	8,24	2,234	0,385
Отношение к ср-вам безопасности (и)	8,69	1,594	8,59	2,543	8,24	2,587	0,712
Уверенность при парковке (и)	9,54	0,706	9,90	0,409	9,95	0,218	<b>0,006</b>
Планирование (и)	7,46	2,044	7,76	2,874	9,05	1,203	<b>0,036</b>
Импульсивность (и)	2,92	2,077	3,24	2,116	3,67	1,826	0,560

Значимые различия были обнаружены по показателями реальной ( $p \leq 0,05$ ) и желаемой уверенности при парковке ( $p \leq 0,01$ ), а также по реальному ( $p \leq 0,05$ ) и желаемому ( $p \leq 0,05$ ) планированию. Интересно, что высокая уверенность при парковке (и реальная, и желаемая) наблюдается в группе с высоким уровнем агрессивности, при этом показатель планирования также выше всего выражен в группе с высокой агрессивностью. В то же

время, как указывалось выше, уровни агрессивности здесь выделены условно.

То есть можно говорить о том, что умеренно агрессивные люди в большей степени уверены в себе, при этом они склонны заранее планировать, продумывать свой маршрут или действия, в результате чего, вероятно, их уверенность повышается. Тогда как людям с заниженной агрессивностью не хватает уверенности в себе.

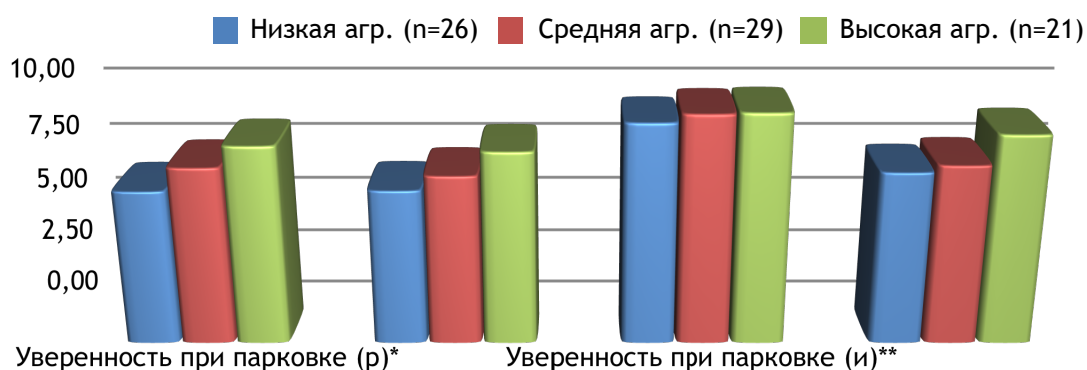


Рисунок 6. Значимые различия в стилевых особенностях вождения у водителей с разным уровнем агрессивности (самооценка)

Далее сравнивались особенности стиля вождения (эксперимент) у водителей с разным уровнем агрессивности (Таблица 14, Рисунок 7).

Таблица 14. Сравнительный анализ стилевых особенностей вождения у водителей с разным уровнем агрессивности по результатам эксперимента

Показатель	Низкая агр. (n=26)		Средняя агр. (n=29)		Высокая агр. (n=21)		Значимость
	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	
Безопасность	6,15	1,347	5,42	1,135	5,67	1,305	0,078
Вежливость	4,62	1,681	4,33	1,621	4,90	1,536	0,532
Планирование	5,36	0,949	5,77	0,893	6,01	0,892	<b>0,053</b>
Импульсивность	3,95	1,112	4,42	0,895	4,06	1,007	0,152
Рискованность	4,12	1,274	4,76	0,900	4,34	1,087	0,085
Уверенность при парковке	4,93	3,162	6,88	2,614	7,54	2,218	<b>0,011</b>

По результатам эксперимента также было установлено, что планирование ( $p \leq 0,05$ ) и уверенность при парковке ( $p \leq 0,01$ ) преобладают в группе более агрессивных водителей. Как уже уточнялось выше, в эксперименте под способностью к планированию понималась готовность быстро перестроить свой маршрут с учётом изменяющейся дорожной ситуации, не создав при этом помех и угрозы для движения других транспортных средств. Получается, что более агрессивные водители более уверены в себе и быстрее ориентируются в изменяющейся дорожной ситуации. Данный результат подтвердился и при самооценке водителей, и при проведении эксперимента.

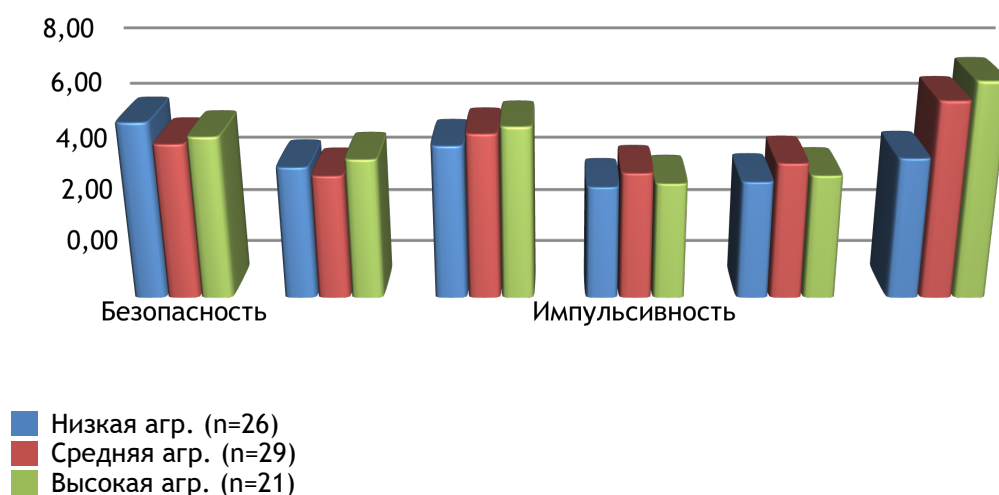


Рисунок 7. Значимые различия в стилевых особенностях вождения у водителей с разным уровнем агрессивности по результатам эксперимента

Различий по опроснику «Стиль вождения» обнаружено не было.

Таким образом, гипотеза о том, что водители с разным уровнем агрессивности различаются по стилевым характеристикам вождения, подтвердилась. Водители с высоким уровнем агрессивности более уверенно чувствуют себя при парковке и в большей степени склонны к планированию (спонтанной смене маршрута без ущерба для других участников дорожного движения), чем водители с низкой агрессивностью.

Низкая способность к планированию проявлялась в нарушении правил дорожного движения (например, объезде ДТП по тротуару или по встречной полосе, в неспособности продолжить движение при внезапном изменении

дорожной ситуации). Стоит отметить, что в данную группу были включены водители среднего возраста (32 года) со средним стажем вождения (около 10 лет).

#### **4. Между представлениями водителей о своем поведении и реально проявляемым ими в эксперименте поведением существуют различия**

Мы также предположили, что представления водителей о своем стиле вождения может отличаться от реальности. Для доказательства данной гипотезы вначале мы выполнили описательный анализ средних результатов реального (полученного в ходе эксперимента) и теоретически предполагаемого поведения.

Вначале анализировалась субъективная оценка (теоретически предполагаемое поведение водителей) по опроснику «Стиль вождения» (Таблица 15, Рисунок 8).

Таблица 15. Результаты по опроснику «Стиль вождения»

<b>Показатель</b>	<b>Среднее</b>	<b>Станд. откл.</b>
Шкала склонности к риску (max 44)	27,24	5,808
Планирование – импульсивность (max 32)	21,25	3,563
Отношение к средствам активной – пассивной безопасности (max 26)	16,74	3,642
Культура дорожного поведения (max 42)	31,95	4,016
Уверенность при парковке (max 12)	7,36	1,622

Практически все показатели находятся на среднем уровне – склонность к риску – среднее 27,24 (при норме 29,35); планирование-импульсивность – среднее 21,25 (при норме 21,43); отношение к средствам безопасности – среднее 16,74 (при норме 16,43); уверенность при парковке – среднее 7,36 при норме 7,5). Выше среднего выражена только культура дорожного движения – 31,95 (при норме 28,39).



Было установлено, что водители в целом не склонны к чрезмерному риску и не проявляют высокую импульсивность (высокие значения по данным шкалам означают низкую склонность к риску и высокую склонность к планированию, т.е. отсутствие импульсивности).

Водители заботятся о собственной безопасности и безопасности других, стараются планировать свой маршрут и предвидеть возможные сложности. Кроме того, водители, в подавляющем большинстве своем, знакомы с культурой дорожного поведения и склонны соблюдать её. При парковке они чувствуют себя достаточно уверенно и спокойно, она не вызывает у них значительных трудностей.

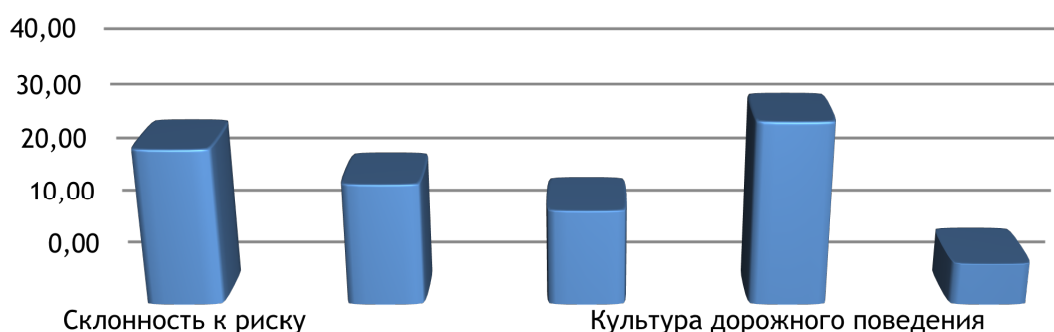


Рисунок 8. Результаты по опроснику «Стиль вождения»

Далее водителям предлагалось оценить свой реальный и желаемый стиль вождения – для этого использовалась методика самооценки стиля вождения (Таблица 16, Рисунок 9).

Таблица 16. Результаты по самооценке реального стиля вождения

Показатель	Среднее	Станд. откл.
Этикет	7,75	1,797
Рискованность	4,51	2,538
Безопасность	7,22	1,929
Отношение к ср-вам безоп.	7,21	2,396
Уверенность при парковке	7,57	2,599
Планирование	7,38	2,116
Импульсивность	4,36	2,376

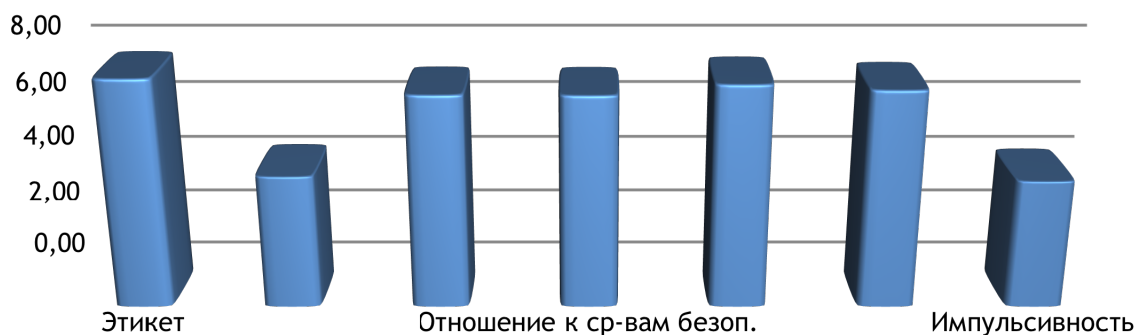


Рисунок 9. Результаты по самооценке реального стиля вождения

При анализе реальных особенностей вождения было установлено, что водители полагают, что они соблюдают дорожный этикет, уверены при парковке, планируют свой маршрут, соблюдают технику безопасности и думают о безопасности других участников дорожного движения. Рискованность и импульсивность также выражены достаточно слабо.

Далее в эксперименте оценивалось реальное поведение водителей в процессе дорожного движения (Таблица 17, Рисунок 10).

Таблица 17. Показатели стиля вождения по результатам эксперимента

Показатель	Среднее	Станд. откл.
Безопасность	5,74	1,281
Вежливость	4,59	1,614
Планирование	5,70	0,938
Импульсивность	4,16	1,014
Рискованность	4,43	1,111
Уверенность при парковке	6,39	2,897

Показатели в экспериментальной ситуации оказались несколько ниже, чем результаты самооценки. Водители достаточно уверенно вели себя при парковке, планировали свой маршрут и заботились о безопасности (данные показатели были ниже, чем при самооценке), однако они показали не очень высокий уровень дорожной вежливости. Импульсивность и рискованность совпали с теоретически ожидаемыми.

Тем не менее, возможности статистически сравнить оценки водителей по опроснику «стиль вождения» и по самооценке стиля вождения у нас не было, поскольку баллы по шкалам данных методик вычислялись различным способом (хоть и обе были 10-тибалльные).

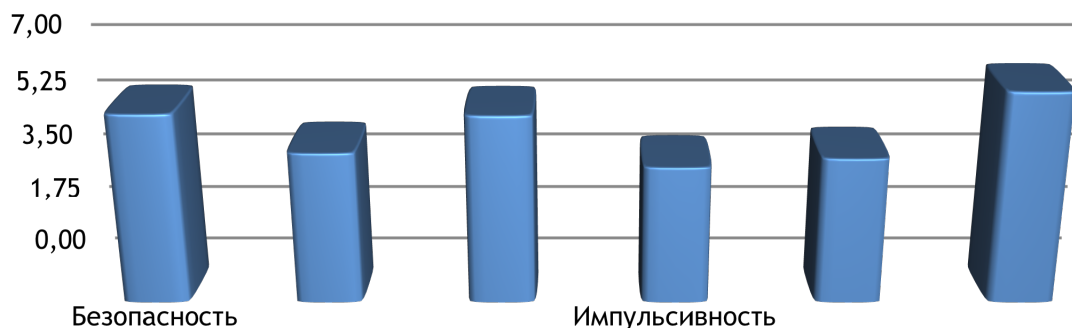


Рисунок 10. Показатели стиля вождения по результатам эксперимента

Для более глубокого анализа гипотезы о том, как связаны предполагаемый и реальный стиль вождения мы также провели корреляционный анализ между шкалами эксперимента и опросника «Стиль вождения». Были выявлены следующие взаимосвязи (Рисунок 11).

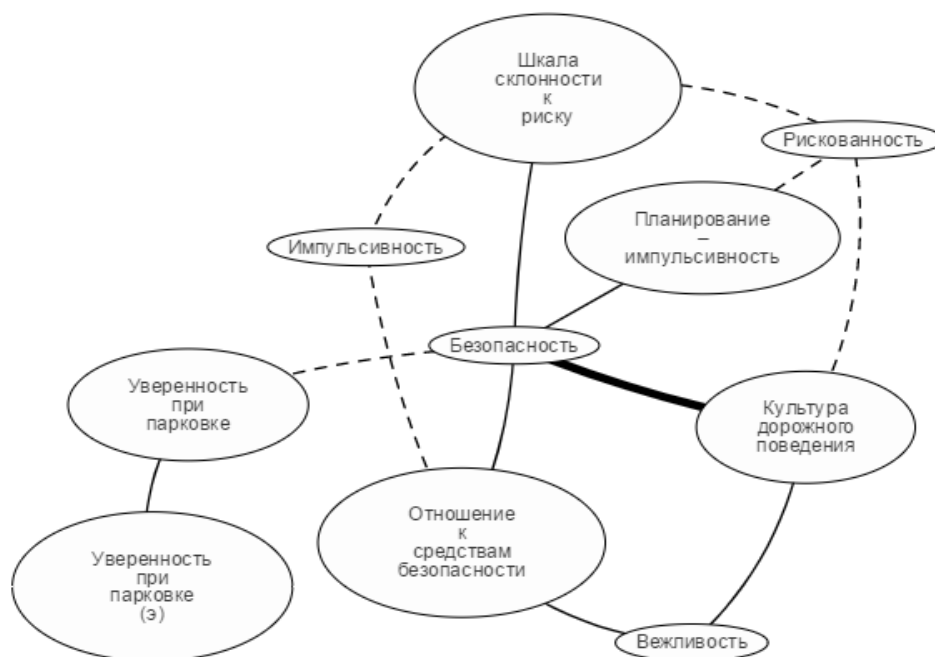


Рисунок 11. Взаимосвязь стиля вождения (по опроснику «Стиль вождения») и показателей стиля вождения по эксперименту

**Условные обозначения:**

- Положительная взаимосвязь на уровне значимости  $p \leq 0,05$
- Положительная взаимосвязь на уровне значимости  $p \leq 0,01$
- - - - - Отрицательная взаимосвязь на уровне значимости  $p \leq 0,05$
- — — — —

Отрицательная взаимосвязь на уровне значимости  $p \leq 0,01$

Безопасность (по результатам эксперимента) положительно коррелирует с низкой склонностью к риску ( $p \leq 0,05$ ), стремлением планировать маршрут ( $p \leq 0,05$ ), с культурой дорожного поведения ( $p \leq 0,01$ ), заботой о технике безопасности ( $p \leq 0,05$ ) и отрицательно связана с уверенностью при парковке ( $p \leq 0,05$ ).

Рискованность и импульсивность отрицательно коррелируют с низкой склонностью к риску ( $p \leq 0,05$ ), при этом рискованность также отрицательно связана с культурой дорожного поведения ( $p \leq 0,05$ ) и планированием ( $p \leq 0,05$ ), а импульсивность – с заботой о технических средствах безопасности ( $p \leq 0,05$ ). При этом вежливость положительно связана с культурой дорожного движения ( $p \leq 0,05$ ) и заботой о средствах безопасности ( $p \leq 0,05$ ). В то же время, предполагаемая уверенность при парковке положительно связана с экспериментальной ( $p \leq 0,05$ ). Стоит отметить, что под планированием в эксперименте понималась способность спонтанно изменить свой маршрут таким образом, чтобы не создать помех другим участникам дорожного движения.

Таким образом, реальное стремление к безопасности связано представлениями респондентов о себе как о спокойных, вежливых водителях, которые проявляют вежливость на дороге и заботятся о безопасности всех участников дорожного движения. Интересно, что стремление к безопасности связано с низкой уверенностью при парковке.

Таким образом, выдвинутая гипотеза о том, что существуют различия между теоретически предполагаемым и реально проявляемым в эксперименте поведением, подтвердилась лишь частично. Показатели уверенности при парковке, планирования и безопасности в результате эксперимента оказались несколько ниже, чем результаты самооценки. Водители хотят казаться более уверенными и «правильными», чем есть на самом деле. Тем не менее, показатели эксперимента связаны с результатами самооценки.

**5. Проверка пятой гипотезы: Большинство водителей характеризуются стремлением изменить характеристики стиля вождения в сторону более безопасных**

Нами было установлено, что при самооценке реального стиля вождения у водителей преобладают такие характеристики как дорожный этикет, уверенность при парковке, а слабее всего выражены рискованность и импульсивность.

При оценке желаемого стиля вождения испытуемые на первое место поставили уверенность при парковке, а на второе – безопасность. Тогда как наименее выраженными вновь оказались рискованность и импульсивность – респонденты хотели бы понизить данные показатели.

Для доказательства данной гипотезы мы выполнили сравнительный анализ реальных и идеальных (желаемых) представлений о вождении у водителей с помощью критерия Вилкоксона. Достоверные различия были получены абсолютно по всем шкалам ( $p \leq 0,01$ ).

Таблица 18. Сравнительный анализ представлений о реальном и желаемом стиле вождения (самооценка)

Показатель	Реальный стиль вождения		Идеальный (желаемый) стиль вождения		Значимость
	Среднее	Станд. откл.	Среднее	Станд. откл.	
Этикет	7,75	1,797	8,36	1,824	<b>0,000</b>
Рискованность	4,51	2,538	3,72	2,359	<b>0,002</b>
Безопасность	7,22	1,929	8,76	1,680	<b>0,000</b>
Отношение к ср-вам безоп.	7,21	2,396	8,53	2,254	<b>0,000</b>
Уверенность при парковке	7,57	2,599	9,79	0,524	<b>0,000</b>
Планирование	7,38	2,116	8,01	2,301	<b>0,002</b>
Импульсивность	4,36	2,376	3,25	2,021	<b>0,000</b>

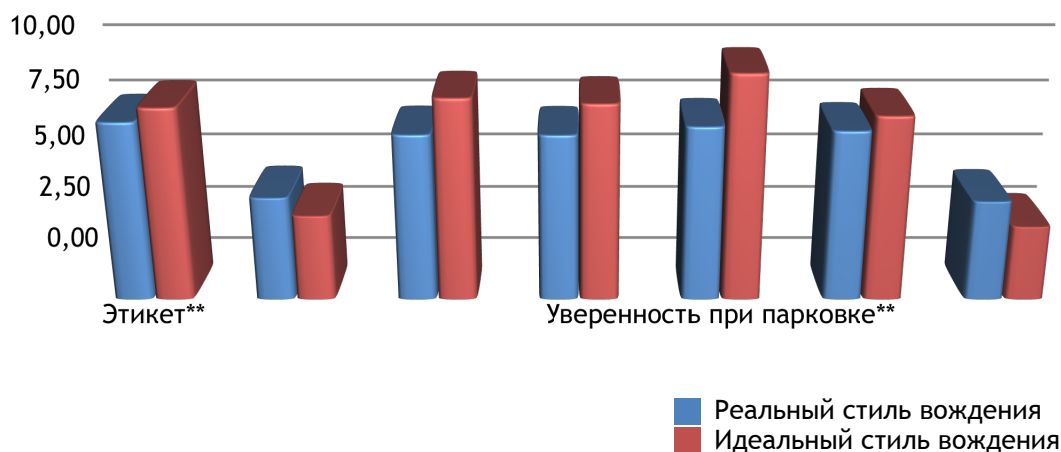


Рисунок 12. Сравнительный анализ представлений о реальном и желаемом стиле вождения

Было установлено, что при оценке желаемого стиля вождения водители стремятся в большей степени соблюдать дорожный этикет, заботиться о безопасности на дороге и о технических средствах безопасности, быть более уверенными при парковке и в большей степени планировать свои действия. При этом они хотели бы быть менее рискованными и импульсивными.

Таким образом, гипотеза о том, что большинство водителей характеризуются стремлением изменить характеристики стиля вождения в сторону более безопасных, подтвердилась. Подавляющее большинство водителей стремятся к более аккуратному и безопасному вождению.

### 3.6 Обсуждение результатов

В результате проведенного исследования были установлены связи между личностными особенностями водителей и стилем их вождения.

Гипотеза 1 о том, что *мужчины и женщины различаются по стилевым характеристикам вождения*, подтвердилась. По результатам опроса установлено, что женщины больше беспокоятся о безопасном вождении ( $p \leq 0,05$ ) и о соблюдении технической безопасности ( $p \leq 0,05$ ), тогда как мужчины значительно более уверенно чувствуют себя при парковке ( $p \leq 0,01$ ). По результатам эксперимента установлено, что мужчины чаще, чем женщины, прибегают к планированию ( $p \leq 0,05$ ) и проявляют вежливость ( $p \leq 0,01$ ). Установлено также, что некоторые испытуемые-женщины не знают, что существуют сигналы, которыми водители выражают друг другу благодарность или передают другую информацию.

Можно предположить, что для женщин вождение выступает как взаимодействие с машиной, техническим средством, тогда как для мужчин вождение является более сложной системой, в которую также входит процесс общения между водителями и планирования своей деятельности.

Гипотеза 2 о том, что *стилевые характеристики вождения связаны с ведущими ценностями водителей*, подтвердилась. Связи индивидуалистических ценностей (Гедонизм и Достижения) оказались противоположными связям тех ценностей, которые отражают интересы группы (Конформность и Доброта). При анализе поведения испытуемых в эксперименте установлено, что индивидуалистические ценности Гедонизм и Достижения *отрицательно* связаны с безопасностью движения (в обоих случаях  $p \leq 0,01$ ) и *положительно* связаны с планированием ( $p \leq 0,05$ ) и с уверенностью при парковке ( $p \leq 0,01$ ). Ценность Достижения имеет и еще одну положительную связь – с рискованностью вождения ( $p \leq 0,05$ ).

Ценности, выражающие интересы группы (Доброта и Конформность), связаны с уверенностью при парковке отрицательно (в обоих случаях

$p \leq 0,05$ ). Установлена также отрицательная связь Конформности с планированием ( $p \leq 0,05$ ).

В целом индивидуалистические ценности выражаются в таких стилевых характеристиках вождения, как гибкость в планировании своих действий, уверенность, рискованность и пренебрежение безопасностью. Ценности, выражающие интересы группы, выражаются в таких стилевых характеристиках, как неуверенность при парковке и недостаточная гибкость планирования. Можно предположить, что водители, у которых преобладают коллективистические ценности, в целом менее уверены в своих действиях, так как действуют с оглядкой на других людей и проявляют большую зависимость от внешних факторов.

Гипотеза 3 том, что *водители с разным уровнем агрессивности различаются по стилевым характеристикам вождения*, подтвердилась. И данные самооценки, и экспериментальные данные свидетельствуют о том, что показатели планирования ( $p \leq 0,05$ ) и уверенности при парковке ( $p \leq 0,01$ ) выше в группе более агрессивных водителей. В нашем исследовании показатели агрессивности во всех группах выражены на не очень высоком уровне. Водители относительно нашей выборки характеризуются низким уровнем агрессивности, а респонденты, попавшие в группу с высоким уровнем, в реальности характеризуются умеренной агрессивностью. Можно предположить, что люди с умеренной агрессивностью в большей степени уверены в себе, при этом они склонны заранее планировать, продумывать свой маршрут или действия, в результате чего их уверенность повышается. Реальный стиль вождения у водителей с высокой и малой агрессивностью представлен на рисунках 13 и 14.



## Стиль вождения при высокой агрессивности

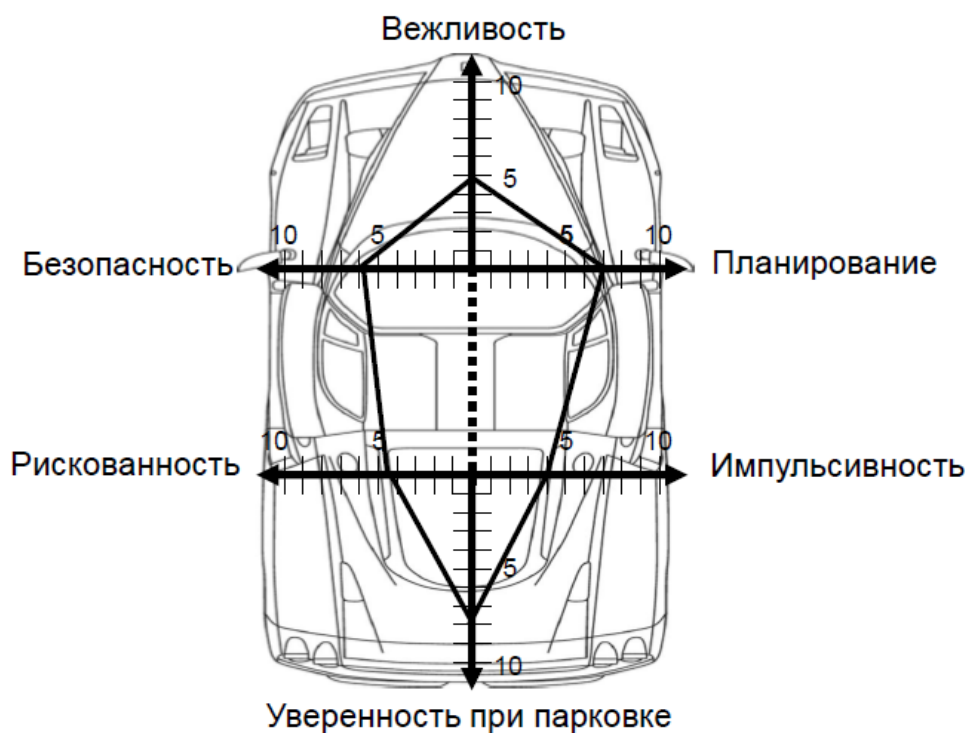


Рисунок 13. стиль вождения при высокой агрессивности.

## Стиль вождения при малой агрессивности

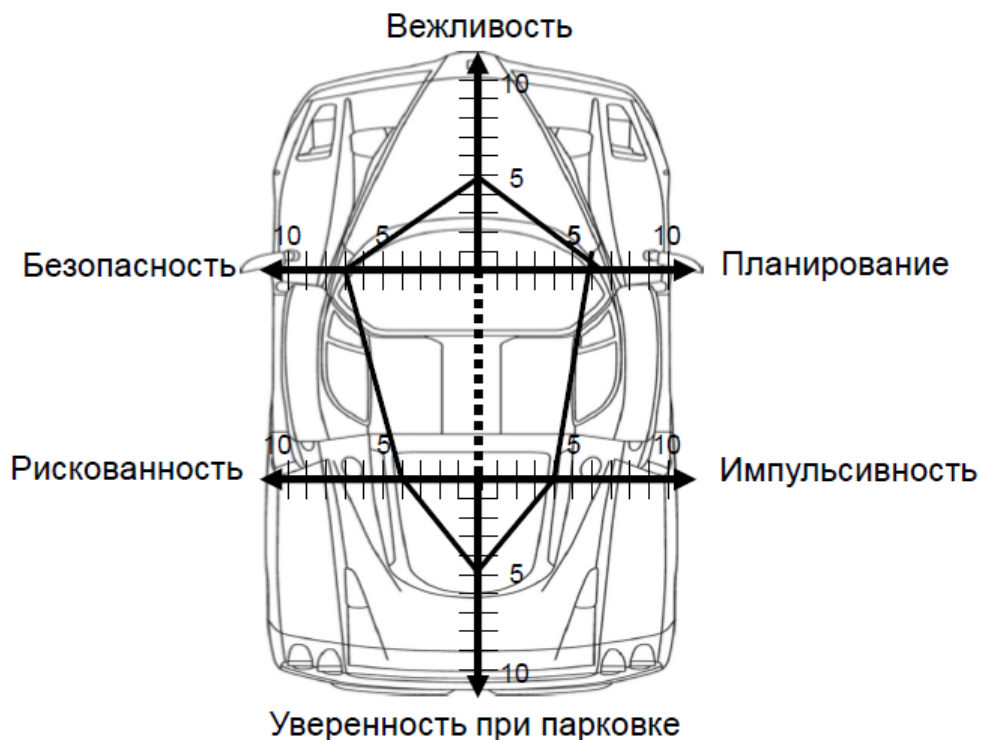


Рисунок 14. Стиль вождения при малой агрессивности.

Установлено, что молодые водители с небольшим стажем вождения (менее 6-8 лет), характеризуются гораздо более низким уровнем агрессии, а водители со стажем более 8-10 лет склонны быть более агрессивными.

Если обобщить результаты, полученные при проверке Гипотезы 2 и Гипотезы 3, то можно утверждать, что планирование и уверенность при парковке – это прерогатива уверенных в себе людей и преобладанием индивидуалистических ценностей. Важно отметить, что агрессивность, измеренная с помощью проективного Теста Руки, оказалась не связанной с такими показателями, как безопасность движения или вежливость. В то же время, можно говорить о тенденции к меньшей безопасности вождения (в эксперименте) в группе с высокой агрессивностью ( $p \leq 0,078$ ) и о большей рискованности их вождения ( $p \leq 0,085$ ).

Гипотеза 4 том, что *между представлениями водителей о своем поведении и реально проявляемым ими в эксперименте поведением существуют различия*, подтвердилась лишь частично. Показатели уверенности при парковке, планирования и безопасности в результате эксперимента оказались несколько ниже, чем результаты самооценки. Водители хотят казаться более уверенными и «правильными», чем есть на самом деле. Следует отметить, что высокий уровень самооценки водителей может быть связан с отсутствием единой системы профессионально важных качеств водителя, или элементарного незнания о них. На данный момент в автошколах присутствует курс «Психофизиологические основы деятельности водителя», однако большинство участников дорожного движения с этим курсом не знакомы, так как закончили обучение до введения данной дисциплины. Таким образом, необходимо проводить просветительскую работу не только в рамках обучения в автошколе, но также охватить остальные категории водителей. Например, можно использовать средства массовой информации для информирования участников дорожного движения о дорожном этикете – использование социальной рекламы на билбордах,

проведение флешмобов и акций, направленных на повышение культуры вождения.

Гипотеза 5 о том, что *большинство водителей характеризуются стремлением изменить характеристики стиля вождения в сторону более безопасных*, подтвердилась. Интересно, что желание улучшить показатели по характеристике «уверенность при парковке» наиболее ярко выражено. В условиях большого города и дефицита парковочных мест, данный навык является актуальным для большинства водителей, который значительно облегчает проблему парковки и экономит силы и время. Характеристику безопасности также желают увеличить большинство водителей. Можно предположить, что это связано с тем, что дорожное движение характеризуется высокой травматичностью, и примеры дорожно-транспортных происшествий водители наблюдают зачастую в реальной жизни. В целом, у респондентов присутствует мотив быть безопасными и ответственными водителями, что облегчит возможную работу в коррекции стиля вождения.

Обобщая полученные результаты, можно создать интегральные портреты водителей-мужчин и водителей-женщин. (Таблица 19)

Таблица 19. Сравнение водителей-мужчин и водителей-женщин

<b>Характеристики</b>	<b>Водители-мужчины</b>	<b>Водители-женщины</b>
1. Беспокоятся о безопасном вождении и о соблюдении технической безопасности	Реже	Чаще
2. Считают себя более уверенными при парковке	Чаще	Реже
3. Знают правила дорожного этикета	Лучше	Хуже
4. Прибегают к планированию в эксперименте, моделирующем дорожные ситуации	Чаще	Реже
5. Проявляют вежливость в эксперименте	Чаще	Реже

## **ВЫВОДЫ**

1. Женщины больше, чем мужчины беспокоятся о безопасном вождении и о соблюдении технической безопасности, тогда как мужчины значительно более уверенно чувствуют себя при парковке. При этом мужчины более вежливо, чем женщины, ведут себя на дороге, и в большей мере способны планировать свой маршрут, предвидеть возможные трудности и подстраиваться под них.

2. Для женщин вождение автомобиля – это прежде всего взаимодействие с машиной, а для мужчин – еще и общение с другими участниками дорожной ситуации, а также упражнение в гибкости планирования.

3. С увеличением возраста и стажа увеличивается забота о безопасности, стремление и способность планировать свои действия, соблюдать дорожный этикет, повышается уверенность при парковке.

4. Жизненные ценности связаны со стилем вождения: выраженность индивидуалистических ценностей связана с планированием, уверенностью при парковке и низкой заботой о безопасности. Ценности доброты и безопасности коррелируют с осторожным вождением и культурой поведения на дороге, а также с неуверенностью водителя. Забота о благополучии и безопасности других связаны со стремлением к планированию, низкой импульсивностью и рискованностью, а также со стремлением к безопасности.

5. Умеренно агрессивные люди в большей степени уверены в себе, при этом они склонны заранее планировать свой маршрут или действия, в результате чего, вероятно, их уверенность повышается.

6. Молодые водители со стажем вождения менее 6-8 лет, характеризуются гораздо более низким уровнем агрессии. Люди со стажем более 8-10 лет склонны быть более агрессивными, чем другие водители (однако их уровень агрессивности остается не очень высоким).

7. Показатели уверенности при парковке, планирования и безопасности в результате эксперимента оказались несколько ниже, чем

результаты самооценки. Водители хотят казаться более уверенными и «правильными», чем есть на самом деле.

8. Поведение испытуемых в экспериментальной ситуации коррелирует с результатами их самооценки, что свидетельствует о достаточно развитой способности водителей осознавать стилевые характеристики своего поведения на дороге.

9. Большинство водителей характеризуются стремлением изменить характеристики стиля вождения в сторону более безопасных. Подавляющее большинство водителей стремятся к более аккуратному и безопасному вождению.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как видно из аналитического обзора, психологами недостаточно исследованы детерминанты поведения водителей на дороге, а также нет единого представления о способах повышения безопасности дорожного движения. Дорожное движение – это сложная и динамическая система, с множеством переменных, которые требуют изучения. Вместе с тем, анализ литературы по данной проблематике показал, что, несомненно, требуется более глубокое изучение психологических аспектов поведения водителей на дороге, так как человеческий фактор играет первостепенную роль.

Анализ данных экспериментального исследования позволил выявить ряд достоверных различий и взаимосвязей, частично подтверждающих гипотезы, выдвинутые в начале исследования.

Проведенное исследование в полной мере позволило выполнить поставленные задачи, а также наметить план дальнейшей работы по изучению социально – психологических факторов поведения водителей. Требуется более глубокий анализ особенностей дорожного поведения водителей с высоким уровнем агрессивности, изучение внешних факторов, влияющих на проявление агрессии и способов ее предотвращения. Также мы видим необходимость усовершенствовать эксперимент путем увеличения предъявляемых дорожных ситуаций и увеличить объем выборки для обеспечения высокой достоверности результатов.

Полученные результаты можно использовать для диагностики кандидатов в водители и разработки и внедрения программ информационного и воспитательного характера, с целью коррекции стиля вождения и повышения культуры дорожного движения.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Бебинов С.Е., Сальников В.А., Динамика формирования основных водительских навыков как элементов структуры функциональной системы // Омский научный вестник №2 (116) 2013
2. Богданов М. В. Автомобильный спорт и безопасность дорожного движения / М. В. Богданов, В. И. Романенко // Тезисы международной научно-практической конференции «Спорт и занятость». – СПб. : СПбГУФК, 2008. – С. 18–20.
3. Богданов М. В. Развитие профессионально-важных качеств водителей автотранспорта средствами и методами подготовки спортсменов-автогонщиков : автореф. дис. ... канд. пед. наук / М. В. Богданов. – СПб., 2010. – 16 с.
4. Глухов А. Психологические аспекты безопасности дорожного движения в России / А. Глухов. – М.: Логос, 2013 . – 64 с.
5. Горбачев М. Г. Безопасное вождение современного автомобиля /М. Г. Горбачев. – М. : Рипол Классик, 2007. – 356 с.
6. Ениколопов С.Н. Понятие агрессии в современной психологии // Прикладная психология. - 2001. - № 1. - С. 60-71.
7. Ермолаев Виктор Владимирович, Четверикова Алена Ивановна // К вопросу о критериях профессионально-психологического отбора водителей // Педагогика и психология образования. 2014.
8. Ермолаев В.В., Макушина О.П., Четверикова А.И. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах // Социальная психология и общество. 2013. № 2. С. 108–118.
9. Ефремов Б. Д., Метод инструментальной оценки квалификации водителей / Б. Д. Ефремов, Ю. В. Оверин // Техничко-технологические проблемы сервиса. – 2012. – Вып. 3. – Т. 2. – С. 51–55.

10. Ильин Е. П. Мотивы человека: теория и методы изучения / Е. П. Ильин. – Киев : Вища школа, 1998. – 292 с.
11. Ильин Е. П. Психология риска / Е. П. Ильин. – СПб. : Питер, 2012. – 288 с. : ил.
12. Ильин Е. П. Стиль деятельности: Новые подходы и аспекты /Е. П. Ильин // Вопросы психологии. – 1988. – № 6. – С. 85–93.
13. Кабалевская А.И., Донцов А.И. Особенности гендерного поведения водителей // Вопр. психологии. – июль-август, 2013. – С. 69–87.
14. Казачонок В.В., Агрессивное вождение как фактор, влияющий на безопасность дорожного движения// Вестник НЦБЖД. – 2016, № 1(27)
15. Казачонок В.В. Повышение уровня культуры водителей как фактор безопасности дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. №2 (36) С.33-40.
16. Карандашев В. Н. К 21 Методика Шварца для изучения ценностей личности: концепция и методическое руководство. — СПб.: Речь, 2004 - 70 с
17. Карпушина Л. В., Психология ценностей российской молодежи: монография / Л. В. Карпушина, А. В. Капцов. — Самара: Изд-во СНЦ РАН, 2009. — 252 с.
18. Климов Е. А. Индивидуальный стиль деятельности в зависимости от типологических свойств нервной системы / Е. А. Климов. – Казань, 1969.
19. Козлов Е. В. Психофизиологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей : автореф. дис. канд. мед. наук / Е. В. Козлов. – М., 2012.
20. Коноплянко В. И., Рыжков С. В., Воробьев Ю. В. Основы управления автомобилем и безопасность движения,— М.: ДОСААФ, 1989,—224
21. Котик М. А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения. М.: 1. Транспорт, 1990.



22. Кочетова Т.В. // Современная зарубежная психология = Journal of modern foreign psychology // ред. Т.В. Ермолова. – 2012. – №2 2012. – С. 39-48
23. Курбатова Т.Н., Муляр О.И. Проективная методика исследования личности «Hand-тест» Методическое руководство СПб, ГМНППП «ИМАТОН», 2001 - 64 стр
24. Леонтьев Д. А. Самореализация и сущностные силы человека // Психология с человеческим лицом: гуманистическая перспектива в постсоветской психологии / под ред. Д. А. Леонтьева, В. Г. Щур. - М.: Смысл, 1997. - С.256-176.
25. Лобанова Ю.И. Планирующий стиль деятельности водителя: описание, диагностика, компенсационные возможности //Вестник гражданских инженеров. 2014. №4 (45). С. 140-147
26. Лобанова, Ю. И. Психология безопасного автовождения: моногр. / Ю. И. Лобанова; СПбГАСУ. – СПб., 2016. – 326 с.
27. Лобанова, Ю. И. Элементы профессиональной психологии: учеб. пособие / Ю. И. Лобанова [и др.]; СПбГАСУ. – СПб., 2014. – 171 с.
28. Лобанова Ю. И. Вождение как деятельность, поведение и стилевая характеристика // Вестник Ленинградского государственного университета имени А. С. Пушкина. 2014. № 4.
29. Лобанова Ю. И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации // Российский гуманитарный журнал. 2015. №1
30. Майерс Д. Социальная психология / Пер. с англ. - СПб.: Питер, 1998. - С.483-531.
31. Майоров Владимир Иванович // Содержание понятия «Безопасность дорожного движения»: теоретические основы // Вестник ЮУрГУ. Серия: Право. 2012. №7 (266).

32. Маслоу А. Мотивация и личность / Пер. с англ. - СПб.: Евразия, 1999. - 478 с.
33. Миронов Денис Дмитриевич, Ляпкина Татьяна Федоровна // Кино как средство выражения культурных смыслов // Труды СПбГУКИ. 2015. № С.255-262.
34. Нарлицын Н. Психология безопасности вождения. М.: Рипол классик, 2006.
35. Нуркова, В. В. Общая психология : учебник для вузов / В. В. Нуркова, Н. Б. Березанская. — 3-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2013. — 604 с.
36. Олещенко Е. М. О мировом опыте для программ обеспечения безопасности дорожного движения – малозатратные и быстрореализуемые мероприятия / Е. М. Олещенко, Е. А. Сваткова // Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах: материалы 11-й междунар. конф. СПб., 18-20 сентября 2014 г. – СПб. : СПбГАСУ, 2014.
37. Полянова Т. А. Стратегия деятельности водителей автомобилей в связи с индивидуальными особенностями: автореф. дис. канд. психол. наук. М.: МГУ. 1989. – 22 с.
38. Почебут Л.Г., Мейжис И.А. Социальная психология, СПб.: Питер, 2010. — 672 с. — (Мастера психологии).
39. Правила дорожного движения Российской Федерации 2017 по состоянию на 01.04.2017 г. : сост. Р.Ю. Запрудская. — Москва: Издательство АСТ, 2017. — 64 с.
40. Романов А.Н. Автотранспортная психологи: учеб. пособие. – М.: Академия, 2002. – 224 с.
41. Сидоренко Е.В., Технологии создания тренинга. От замысла к результату, издательство: Речь, Сидоренко и Ко, 2007 г, 336 с.

42. Соловьёва Е. А. Об опыте работы лаборатории психологических исследований при СПбГАСУ в сфере безопасности дорожного движения / Е. А. Соловьёва, Ю. Ю. Голубихина // Человек и транспорт. Психология. Экономика. Техника : материалы I Международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург. 14-16 сентября 2010 г. – СПб.: Петербургский ун-т путей сообщения, 2010. – С. 302–306.
43. Тихомандрицкая О. А. Особенности социально-психологического изучения ценностей как элементов когнитивной и мотивационно-потребностной сферы. (Методические аспекты) // Мир психологии. 1999. Т. 3. С. 80–90.
44. Франкл В. Человек в поисках смысла: Пер. с англ. и нем. - М.: Прогресс, 1990. -368 с.
45. Фурманов И.А., Астрейко Н.С. – Адаптация многофакторного опросника стиля вождения. Философия и социальные науки - 2016г. №2
46. Чикалина С.Л., Чикалин Е.Н., Прокофьева О.С. Влияние дорожных условий на психофизиологическое состояние водителей // Вестник ИрГТУ. 2014. №8 (91) С.126-129.
47. Щербаха С.А. Влияние агрессивности личности на ее отношение к правонарушениям: Дис. канд. психол. наук. - Сочи, 2003. - 150 с.
48. Яницкий М.С. Ценностные ориентации личности как динамическая система. – Кемерово: Кузбассвузиздат, 2000. – 203 с.
49. 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.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение А

#### Проверка нормальности распределения

##### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Возраст	Стаж вожд	Этикет (р)
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	31,763	9,162	7,75
	Среднеквадратичная отклонения	7,0576	5,9964	1,797
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,197	,094	,253
	Положительные	,197	,094	,125
	Отрицательные	-,090	-,065	-,253
Статистика критерия		,197	,094	,253
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,000 <sup>c</sup>	,091 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>

##### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Рискованнос ть (р)	Безопаснос ть (р)	Отношение к ср. Б(р)
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	4,51	7,22	7,21
	Среднеквадратичная отклонения	2,538	1,929	2,396
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,121	,235	,167
	Положительные	,121	,139	,122
	Отрицательные	-,102	-,235	-,167
Статистика критерия		,121	,235	,167
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,008 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>

##### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Уверенность при парковке (р)	Планирован ие (р)	Импульсивн ость (р)
N		76	76	76
Параметры	Среднее значение	7,57	7,38	4,36

нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднеквадратичная отклонения	2,599	2,116	2,376
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,211	,154	,125
	Положительные	,174	,108	,125
	Отрицательные	-,211	-,154	-,091
Статистика критерия		,211	,154	,125
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,005 <sup>c</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Этикет (и)	Рискованность (и)	Безопасность (и)
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	8,36	3,72	8,76
	Среднеквадратичная отклонения	1,824	2,359	1,680
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,217	,147	,231
	Положительные	,184	,147	,231
	Отрицательные	-,217	-,114	-,230
Статистика критерия		,217	,147	,231
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Отношение к ср. Б (и)	Уверенность при парковке (и)	Планирование (и)
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	8,53	9,79	8,01
	Среднеквадратичная отклонения	2,254	,524	2,301
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,257	,498	,205
	Положительные	,257	,344	,194
	Отрицательные	-,254	-,498	-,205
Статистика критерия		,257	,498	,205
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Импульсивность (и)	Конформность	Традиции
N		76	76	76

Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	3,25	4,1020	2,889
	Среднеквадратичная отклонения	2,021	1,10013	1,2638
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,130	,102	,075
	Положительные	,130	,076	,075
	Отрицательные	-,118	-,102	-,064
Статистика критерия		,130	,102	,075
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,003 <sup>c</sup>	,050 <sup>c</sup>	,200 <sup>c,d</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Доброта	Универсализм	Самостоятельность
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	4,708	3,55099	4,313
	Среднеквадратичная отклонения	1,0289	1,257838	1,0345
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,105	,081	,102
	Положительные	,058	,081	,048
	Отрицательные	-,105	-,067	-,102
Статистика критерия		,105	,081	,102
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,038 <sup>c</sup>	,200 <sup>c,d</sup>	,048 <sup>c</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Стимуляция	Гедонизм	Достижения
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	3,061403508 771929	3,609649122 807019	4,5395
	Среднеквадратичная отклонения	1,542206717 484461	1,567624442 831310	1,12179
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,087	,138	,083
	Положительные	,083	,064	,073
	Отрицательные	-,087	-,138	-,083
Статистика критерия		,087	,138	,083
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,200 <sup>c,d</sup>	,001 <sup>c</sup>	,200 <sup>c,d</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

	Власть	Безопасность	Агрессия
--	--------	--------------	----------

N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	3,9408	4,518	4,09
	Среднеквадратичная отклонения	1,18523	1,1023	3,213
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,089	,127	,122
	Положительные	,089	,064	,122
	Отрицательные	-,073	-,127	-,101
Статистика критерия		,089	,127	,122
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,200 <sup>c,d</sup>	,004 <sup>c</sup>	,007 <sup>c</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Директивнос ть	Страх	Аффектация
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	4,78	,68	7,33
	Среднеквадратичная отклонения	2,992	1,516	4,250
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,091	,371	,125
	Положительные	,091	,371	,125
	Отрицательные	-,082	-,326	-,068
Статистика критерия		,091	,371	,125
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,189 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,005 <sup>c</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Комуникаци я	Зависимост ь	Экsgiбицио низм
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	4,71	1,66	3,20
	Среднеквадратичная отклонения	3,322	2,436	3,315
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,150	,291	,194
	Положительные	,150	,291	,194
	Отрицательные	-,093	-,248	-,167
Статистика критерия		,150	,291	,194
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Напряжение	Калечность	Активные безличные
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	,43	1,47	8,97
	Среднеквадратичная отклонения	1,024	1,836	4,642
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,441	,247	,123
	Положительные	,441	,247	,123
	Отрицательные	-,336	-,211	-,050
Статистика критерия		,441	,247	,123
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,007 <sup>c</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Пассивные безличные	Описание	Э_Безопасно сть
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	,95	1,83	5,738717
	Среднеквадратичная отклонения	1,664	2,594	1,2809322
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,373	,273	,099
	Положительные	,373	,273	,099
	Отрицательные	-,285	-,240	-,058
Статистика критерия		,373	,273	,099
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,063 <sup>c</sup>

#### Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова

		Э_Вежливос ть	Э_Планиров ание	Э_Импульси вность
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	4,585701754 385967	5,697302631 578951	4,160394736 842105
	Среднеквадратичная отклонения	1,614407155 564421	93798754106 4881	1,013690429 347004
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,134	,088	,134
	Положительные	,127	,088	,091
	Отрицательные	-,134	-,057	-,134
Статистика критерия		,134	,088	,134
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,002 <sup>c</sup>	,200 <sup>c,d</sup>	,002 <sup>c</sup>



**Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова**

		Э_Рискован ность	Э_Уверенно сть при парковке	СВ_Шкала склонности к риску
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	4,425230	6,3947	27,24
	Среднеквадратичная отклонения	1,1114231	2,89691	5,808
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,083	,254	,106
	Положительные	,083	,138	,071
	Отрицательные	-,075	-,254	-,106
Статистика критерия		,083	,254	,106
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,200 <sup>c,d</sup>	,000 <sup>c</sup>	,034 <sup>c</sup>

**Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова**

		СВ_Планир ование – импульсивн ость	СВ_Отноше ние к средствам активной – пассивной безопасност и	СВ_Культур а дорожного поведения» для профессион алов
N		76	76	76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	21,25	16,74	31,95
	Среднеквадратичная отклонения	3,563	3,642	4,016
Наибольшие экстремальные расхождения	Абсолютная	,109	,101	,097
	Положительные	,095	,061	,068
	Отрицательные	-,109	-,101	-,097
Статистика критерия		,109	,101	,097
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,025 <sup>c</sup>	,052 <sup>c</sup>	,072 <sup>c</sup>

**Одновыборочный критерий Колмогорова-Смирнова**

		СВ_Уверенность при парковке
N		76
Параметры нормального распределения <sup>a,b</sup>	Среднее значение	7,36
	Среднеквадратичная отклонения	1,622
Наибольшие экстремальные	Абсолютная	,207

расхождения	Положительные	,096
	Отрицательные	-,207
Статистика критерия		,207
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)		,000 <sup>c</sup>

Сравнительный анализ по полу

Критерий Манна-Уитни

Ряды

	Пол	N	Средний ранг	Сумма рангов
Возраст	мужской	45	38,99	1754,50
	женский	31	37,79	1171,50
	Всего	76		
Стаж вожд	мужской	45	41,46	1865,50
	женский	31	34,21	1060,50
	Всего	76		
Этикет (p)	мужской	45	35,39	1592,50
	женский	31	43,02	1333,50
	Всего	76		
Рискованность (p)	мужской	45	41,37	1861,50
	женский	31	34,34	1064,50
	Всего	76		
Безопасность (p)	мужской	45	34,29	1543,00
	женский	31	44,61	1383,00
	Всего	76		
Отношение к ср. Б(p)	мужской	45	34,51	1553,00
	женский	31	44,29	1373,00
	Всего	76		
Уверенность при парковке (p)	мужской	45	45,06	2027,50
	женский	31	28,98	898,50
	Всего	76		
Планирование (p)	мужской	45	36,67	1650,00
	женский	31	41,16	1276,00
	Всего	76		
Импульсивность (p)	мужской	45	36,63	1648,50

	женский	31	41,21	1277,50
	Всего	76		
Этикет (и)	мужско й	45	35,76	1609,00
	женский	31	42,48	1317,00
	Всего	76		
Рискованность (и)	мужско й	45	39,77	1789,50
	женский	31	36,66	1136,50
	Всего	76		
Безопасность (и)	мужско й	45	37,61	1692,50
	женский	31	39,79	1233,50
	Всего	76		
Отношение к ср. Б (и)	мужско й	45	36,13	1626,00
	женский	31	41,94	1300,00
	Всего	76		
Уверенность при парковке (и)	мужско й	45	41,30	1858,50
	женский	31	34,44	1067,50
	Всего	76		
Планирование (и)	мужско й	45	41,23	1855,50
	женский	31	34,53	1070,50
	Всего	76		
Импульсивность (и)	мужско й	45	35,26	1586,50
	женский	31	43,21	1339,50
	Всего	76		
Конформность	мужско й	45	37,64	1694,00
	женский	31	39,74	1232,00
	Всего	76		
Традиции	мужско й	45	43,08	1938,50
	женский	31	31,85	987,50
	Всего	76		
Доброта	мужско й	45	35,49	1597,00

	женский	31	42,87	1329,00
	Всего	76		
Универсализм	мужско й	45	37,89	1705,00
	женский	31	39,39	1221,00
	Всего	76		
Самостоятельность	мужско й	45	42,46	1910,50
	женский	31	32,76	1015,50
	Всего	76		
Стимуляция	мужско й	45	39,88	1794,50
	женский	31	36,50	1131,50
	Всего	76		
Гедонизм	мужско й	45	41,79	1880,50
	женский	31	33,73	1045,50
	Всего	76		
Достижения	мужско й	45	38,22	1720,00
	женский	31	38,90	1206,00
	Всего	76		
Власть	мужско й	45	42,29	1903,00
	женский	31	33,00	1023,00
	Всего	76		
Безопасность	мужско й	45	37,90	1705,50
	женский	31	39,37	1220,50
	Всего	76		
Агрессия	мужско й	45	42,52	1913,50
	женский	31	32,66	1012,50
	Всего	76		
Директивность	мужско й	45	36,53	1644,00
	женский	31	41,35	1282,00
	Всего	76		
Страх	мужско й	45	36,86	1658,50

	женский	31	40,89	1267,50
	Всего	76		
Аффектация	мужско й	45	38,42	1729,00
	женский	31	38,61	1197,00
	Всего	76		
Комуникация	мужско й	45	35,53	1599,00
	женский	31	42,81	1327,00
	Всего	76		
Зависимость	мужско й	45	38,16	1717,00
	женский	31	39,00	1209,00
	Всего	76		
Экгибиционизм	мужско й	45	40,18	1808,00
	женский	31	36,06	1118,00
	Всего	76		
Напряжение	мужско й	45	38,27	1722,00
	женский	31	38,84	1204,00
	Всего	76		
Калечность	мужско й	45	41,63	1873,50
	женский	31	33,95	1052,50
	Всего	76		
Активные безличные	мужско й	45	38,43	1729,50
	женский	31	38,60	1196,50
	Всего	76		
Пассивные безличные	мужско й	45	38,07	1713,00
	женский	31	39,13	1213,00
	Всего	76		
Описание	мужско й	45	38,07	1713,00
	женский	31	39,13	1213,00
	Всего	76		
Э_Безопасность	мужско й	45	39,21	1764,50

	женский	31	37,47	1161,50
	Всего	76		
Э_Вежливость	мужско й	45	44,41	1998,50
	женский	31	29,92	927,50
	Всего	76		
Э_Планирование	мужско й	45	43,24	1946,00
	женский	31	31,61	980,00
	Всего	76		
Э_Импульсивность	мужско й	45	39,10	1759,50
	женский	31	37,63	1166,50
	Всего	76		
Э_Рискованность	мужско й	45	37,72	1697,50
	женский	31	39,63	1228,50
	Всего	76		
Э_Уверенность при парковке	мужско й	45	40,83	1837,50
	женский	31	35,11	1088,50
	Всего	76		
СВ_Шкала склонности к риску	мужско й	45	35,51	1598,00
	женский	31	42,84	1328,00
	Всего	76		
СВ_Планирование – импульсивность	мужско й	45	38,09	1714,00
	женский	31	39,10	1212,00
	Всего	76		
СВ_Отношение к средствам активной – пассивной безопасности	мужско й	45	39,99	1799,50
	женский	31	36,34	1126,50
	Всего	76		
СВ_Культура дорожного поведения» для профессионалов	мужско й	45	36,71	1652,00
	женский	31	41,10	1274,00
	Всего	76		
СВ_Уверенность при парковке	мужско й	45	41,88	1884,50

женский	31	33,60	1041,50
Всего	76		

#### Статистические критерии<sup>а</sup>

	Возраст	Стаж вожд	Этикет (р)	Рискованнос ть (р)	Безопасност ь (р)
U Манна-Уитни	675,500	564,500	557,500	568,500	508,000
W Вилкоксона	1171,500	1060,500	1592,500	1064,500	1543,000
Z	-,233	-1,408	-1,520	-1,376	-2,044
Асимптотическая значимость (2- сторонняя)	,816	,159	,128	,169	,041

#### Статистические критерии<sup>а</sup>

	Отношение к ср. Б(р)	Уверенность при парковке (р)	Планирование (р)	Импульсивнос ть (р)
U Манна-Уитни	518,000	402,500	615,000	613,500
W Вилкоксона	1553,000	898,500	1650,000	1648,500
Z	-1,921	-3,197	-,883	-,896
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,055	,001	,377	,370

#### Статистические критерии<sup>а</sup>

	Этикет (и)	Рискованность (и)	Безопасность (и)	Отношение к ср. Б (и)
U Манна-Уитни	574,000	640,500	657,500	591,000
W Вилкоксона	1609,000	1136,500	1692,500	1626,000
Z	-1,346	-,608	-,450	-1,198
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,178	,543	,653	,231

#### Статистические критерии<sup>а</sup>

	Уверенность при парковке (и)	Планирован ие (и)	Импульсивн ость (и)	Конформнос ть	Традици и
U Манна-Уитни	571,500	574,500	551,500	659,000	491,500
W Вилкоксона	1067,500	1070,500	1586,500	1694,000	987,500
Z	-2,102	-1,341	-1,569	-,408	-2,181



Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,036	,180	,117	,683	,029
--	------	------	------	------	------

**Статистические критерии<sup>а</sup>**

	Доброта	Универсализм	Самостоятельность	Стимуляция	Гедонизм
U Манна-Уитни	562,000	670,000	519,500	635,500	549,500
W Вилкоксона	1597,000	1705,000	1015,500	1131,500	1045,500
Z	-1,436	-,291	-1,887	-,657	-1,571
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,151	,771	,059	,511	,116

**Статистические критерии<sup>а</sup>**

	Достижения	Власть	Безопасность	Агрессия	Директивность
U Манна-Уитни	685,000	527,000	670,500	516,500	609,000
W Вилкоксона	1720,000	1023,000	1705,500	1012,500	1644,000
Z	-,133	-1,806	-,286	-1,927	-,942
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,895	,071	,775	,054	,346

**Статистические критерии<sup>а</sup>**

	Страх	Аффекция	Коммуникация	Зависимость	Экзгибиционизм
U Манна-Уитни	623,500	694,000	564,000	682,000	622,000
W Вилкоксона	1658,500	1729,000	1599,000	1717,000	1118,000
Z	-,967	-,037	-1,422	-,178	-,816
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,334	,970	,155	,859	,414

**Статистические критерии<sup>а</sup>**

	Напряжение	Калечность	Активные безличные	Пассивные безличные	Описание
U Манна-Уитни	687,000	556,500	694,500	678,000	678,000
W Вилкоксона	1722,000	1052,500	1729,500	1713,000	1713,000
Z	-,152	-1,562	-,032	-,244	-,223

Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,879	,118	,975	,807	,824
--	------	------	------	------	------

**Статистические критерии<sup>а</sup>**

	Э_Безопасность	Э_Вежливость	Э_Планирование	Э_Импульсивность
U Манна-Уитни	665,500	431,500	484,000	670,500
W Вилкоксона	1161,500	927,500	980,000	1166,500
Z	-,339	-2,828	-2,259	-,286
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,735	,005	,024	,775

**Статистические критерии<sup>а</sup>**

	Э_Рискованность	Э_Уверенность при парковке	СВ_Шкала склонности к риску	СВ_Планирование – импульсивность
U Манна-Уитни	662,500	592,500	563,000	679,000
W Вилкоксона	1697,500	1088,500	1598,000	1714,000
Z	-,370	-1,153	-1,426	-,196
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,711	,249	,154	,844

**Статистические критерии<sup>а</sup>**

	СВ_Отношение к средствам активной – пассивной безопасности	СВ_Культура дорожного поведения» для профессионалов	СВ_Уверенность при парковке
U Манна-Уитни	630,500	617,000	545,500
W Вилкоксона	1126,500	1652,000	1041,500
Z	-,711	-,854	-1,641
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,477	,393	,101

а. Группирующая переменная: Пол

**Сравнительный анализ по агрессивности**

**Критерий Краскала-Уоллиса**

Ряды

	Агрессия гр	N	Средний ранг
Возраст	низкая	26	29,98
	средняя	29	45,62
	высокая	21	39,21
	Всего	76	
Стаж вожд	низкая	26	29,27
	средняя	29	44,69
	высокая	21	41,38
	Всего	76	
Этикет (р)	низкая	26	42,27
	средняя	29	36,14
	высокая	21	37,10
	Всего	76	
Рискованность (р)	низкая	26	35,94
	средняя	29	35,24
	высокая	21	46,17
	Всего	76	
Безопасность (р)	низкая	26	37,56
	средняя	29	36,86
	высокая	21	41,93
	Всего	76	
Отношение к ср. Б(р)	низкая	26	39,73
	средняя	29	38,05
	высокая	21	37,60
	Всего	76	
Уверенность при парковке (р)	низкая	26	30,77
	средняя	29	38,71
	высокая	21	47,79
	Всего	76	
Планирование (р)	низкая	26	30,56
	средняя	29	38,76
	высокая	21	47,98
	Всего	76	
Импульсивность (р)	низкая	26	32,83
	средняя	29	38,19

	высокая	21	45,95
	Всего	76	
Этикет (и)	низкая	26	35,69
	средняя	29	38,97
	высокая	21	41,33
	Всего	76	
Рискованность (и)	низкая	26	42,23
	средняя	29	35,24
	высокая	21	38,38
	Всего	76	
Безопасность (и)	низкая	26	39,02
	средняя	29	41,66
	высокая	21	33,50
	Всего	76	
Отношение к ср. Б (и)	низкая	26	37,77
	средняя	29	40,86
	высокая	21	36,14
	Всего	76	
Уверенность при парковке (и)	низкая	26	31,35
	средняя	29	41,81
	высокая	21	42,79
	Всего	76	
Планирование (и)	низкая	26	31,13
	средняя	29	38,69
	высокая	21	47,36
	Всего	76	
Импульсивность (и)	низкая	26	35,40
	средняя	29	38,55
	высокая	21	42,26
	Всего	76	
Э_Безопасность	низкая	26	46,21
	средняя	29	33,09
	высокая	21	36,43
	Всего	76	
Э_Вежливость	низкая	26	38,27
	средняя	29	35,66

	высокая	21	42,71
	Всего	76	
Э_Планирование	низкая	26	30,21
	средняя	29	41,40
	высокая	21	44,76
	Всего	76	
Э_Импульсивность	низкая	26	33,65
	средняя	29	44,62
	высокая	21	36,05
	Всего	76	
Э_Рискованность	низкая	26	32,12
	средняя	29	45,21
	высокая	21	37,14
	Всего	76	
Э_Уверенность при парковке	низкая	26	28,67
	средняя	29	41,62
	высокая	21	46,36
	Всего	76	
СВ_Шкала склонности к риску	низкая	26	41,50
	средняя	29	38,00
	высокая	21	35,48
	Всего	76	
СВ_Планирование – импульсивность	низкая	26	40,83
	средняя	29	37,74
	высокая	21	36,67
	Всего	76	
СВ_Отношение к средствам активной – пассивной безопасности	низкая	26	43,42
	средняя	29	35,50
	высокая	21	36,55
	Всего	76	
СВ_Культура дорожного поведения» для профессионалов	низкая	26	41,25
	средняя	29	37,38
	высокая	21	36,64
	Всего	76	
СВ_Уверенность при парковке	низкая	26	33,19
	средняя	29	41,16

высокая	21	41,40
Всего	76	

**Статистические критерии<sup>а,б</sup>**

	Возраст	Стаж вожд	Этикет (р)	Рискованнос ть (р)	Безопаснос ть (р)
Хи-квадрат	6,944	7,203	1,239	3,578	,743
ст.св.	2	2	2	2	2
Асимптотическая значимость	,031	,027	,538	,167	,690

**Статистические критерии<sup>а,б</sup>**

	Отношение к ср. Б(р)	Уверенность при парковке (р)	Планирование (р)	Импульсивнос ть (р)
Хи-квадрат	,131	7,256	7,416	4,187
ст.св.	2	2	2	2
Асимптотическая значимость	,937	,027	,025	,123

**Статистические критерии<sup>а,б</sup>**

	Этикет (и)	Рискованность (и)	Безопасность (и)	Отношение к ср. Б (и)
Хи-квадрат	,829	1,402	1,909	,679
ст.св.	2	2	2	2
Асимптотическая значимость	,661	,496	,385	,712

**Статистические критерии<sup>а,б</sup>**

	Уверенность при парковке (и)	Планирование (и)	Импульсивнос ть (и)	Э_Безопаснос ть
Хи-квадрат	10,387	6,669	1,158	5,108
ст.св.	2	2	2	2
Асимптотическая значимость	,006	,036	,560	,078

**Статистические критерии<sup>а,б</sup>**

	Э_Вежливость	Э_Планирован ие	Э_Импульсив ность	Э_Рискованно сть
--	--------------	--------------------	----------------------	---------------------

Хи-квадрат	1,264	5,861	3,767	4,937
ст.св.	2	2	2	2
Асимптотическая значимость	,532	,053	,152	,085

**Статистические критерии<sup>а,б</sup>**

	Э_Уверенность при парковке	СВ_Шкала склонности к риску	СВ_Планирование – импульсивность	СВ_Отношение к средствам активной – пассивной безопасности
Хи-квадрат	9,059	,894	,471	2,009
ст.св.	2	2	2	2
Асимптотическая значимость	,011	,640	,790	,366

**Статистические критерии<sup>а,б</sup>**

	СВ_Культура дорожного поведения» для профессионалов	СВ_Уверенность при парковке
Хи-квадрат	,631	2,383
ст.св.	2	2
Асимптотическая значимость	,729	,304

а. Критерий Краскела-Уоллиса

б. Группирующая переменная: Агрессия гр

**Сравнительный анализ реального и желаемого стиля вождения**

**Критерий знаковых рангов Вилкоксона**

**Ряды**

		N	Средний ранг	Сумма рангов
Этикет (и) - Этикет (р)	Отрицательные ранги	4 <sup>а</sup>	26,25	105,00
	Положительные ранги	31 <sup>б</sup>	16,94	525,00
	Совпадающие наблюдения	41 <sup>с</sup>		
	Всего	76		
Рискованность (и) - Рискованность (р)	Отрицательные ранги	35 <sup>д</sup>	26,14	915,00
	Положительные ранги	14 <sup>е</sup>	22,14	310,00

	Совпадающие наблюдения	27 <sup>f</sup>		
	Всего	76		
Безопасность (и) - Безопасность (р)	Отрицательные ранги	1 <sup>g</sup>	20,00	20,00
	Положительные ранги	45 <sup>h</sup>	23,58	1061,00
	Совпадающие наблюдения	30 <sup>i</sup>		
	Всего	76		
Отношение к ср. Б (и) - Отношение к ср. Б(р)	Отрицательные ранги	1 <sup>j</sup>	42,00	42,00
	Положительные ранги	42 <sup>k</sup>	21,52	904,00
	Совпадающие наблюдения	33 <sup>l</sup>		
	Всего	76		
Уверенность при парковке (и) - Уверенность при парковке (р)	Отрицательные ранги	0 <sup>m</sup>	,00	,00
	Положительные ранги	47 <sup>n</sup>	24,00	1128,00
	Совпадающие наблюдения	29 <sup>o</sup>		
	Всего	76		
Планирование (и) - Планирование (р)	Отрицательные ранги	8 <sup>p</sup>	22,44	179,50
	Положительные ранги	32 <sup>q</sup>	20,02	640,50
	Совпадающие наблюдения	36 <sup>r</sup>		
	Всего	76		
Импульсивность (и) - Импульсивность (р)	Отрицательные ранги	39 <sup>s</sup>	25,96	1012,50
	Положительные ранги	8 <sup>t</sup>	14,44	115,50
	Совпадающие наблюдения	29 <sup>u</sup>		
	Всего	76		

#### Статистические критерии<sup>а</sup>

	Этикет (и) - Этикет (р)	Рискованность (и) - Рискованность (р)	Безопасность (и) - Безопасность (р)	Отношение к ср. Б (и) - Отношение к ср. Б(р)
Z	-3,495 <sup>b</sup>	-3,033 <sup>c</sup>	-5,726 <sup>b</sup>	-5,245 <sup>b</sup>
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,000	,002	,000	,000

#### Статистические критерии<sup>а</sup>



	Уверенность при парковке (и) - Уверенность при парковке (р)	Планирование (и) - Планирование (р)	Импульсивность (и) - Импульсивность (р)
Z	-5,996 <sup>b</sup>	-3,127 <sup>b</sup>	-4,790 <sup>c</sup>
Асимптотическая значимость (2-сторонняя)	,000	,002	,000

- a. Критерий знаковых рангов Вилкоксона
- b. На основе отрицательных рангов.
- c. На основе положительных рангов.

Корреляционный анализ

Критерий ранговой корреляции Спирмена

		Э_Безопа сность	Э_Вежл ивость	Э_Плани рование	Э_Импульс ивность	Э_Риск о- ванность	Э_Уверенност ь при парковке
Конформность	Коэфф. корр.	,131	-,081	-,234*	-,117	-,103	-,235*
	Знач. (2-х стор.)	,258	,488	,042	,313	,378	,041
Традиции	Коэфф. корр.	,149	,129	,058	-,125	-,200	-,214
	Знач. (2-х стор.)	,199	,268	,620	,284	,083	,064
Доброта	Коэфф. корр.	,056	-,047	-,073	,107	-,013	-,249*
	Знач. (2-х стор.)	,628	,685	,528	,359	,910	,030
Универсализм	Коэфф. корр.	,026	,020	,018	,050	-,090	-,203
	Знач. (2-х стор.)	,822	,863	,880	,669	,438	,078
Самостоятельность	Коэфф. корр.	-,155	,102	,150	,099	,081	,166
	Знач. (2-х стор.)	,182	,380	,195	,394	,486	,153
Стимуляция	Коэфф. корр.	-,211	-,005	,122	,124	,179	,214
	Знач. (2-х стор.)	,067	,968	,296	,284	,122	,063
Гедонизм	Коэфф. корр.	-,302**	-,050	,271*	,125	,217	,344**
	Знач. (2-х стор.)	,008	,665	,018	,280	,060	,002
Достижения	Коэфф. корр.	-,314**	-,038	,252*	,026	,227*	,449**
	Знач. (2-х стор.)	,006	,745	,028	,823	,049	,000
Власть	Коэфф. корр.	-,079	,045	,098	-,005	,059	,183
	Знач. (2-х стор.)	,500	,697	,399	,965	,612	,113
Безопасность	Коэфф. корр.	,087	,127	,013	-,063	-,161	-,096
	Знач. (2-х стор.)	,453	,273	,914	,589	,164	,409
Возраст	Коэфф. корр.	,109	,096	-,192	-,019	-,157	-,131
	Знач. (2-х стор.)	,350	,408	,097	,871	,176	,258
Степень	Коэфф. корр.	-,021	,150	-,095	-,007	-,038	,002

Сгал ВОЖД	Знач. (2-х стор.)	,860	,197	,414	,954	,743	,986
--------------	----------------------	------	------	------	------	------	------

### Опросник «Стиль вождения»

Инструкция: Вам предлагается ответить на вопросы опросника "Стиль вождения". Выберите, пожалуйста, в каждом вопросе вариант ответа, соответствующий Вашему привычному поведению за рулем.

*1. Вы обгоняете только в следующих случаях:*

- а) Когда разрешено правилами и безопасно совершить обгон
- б) Там, где разрешено и там, где Вы уверены, что можете нарушить безнаказанно
- в) Везде, где есть такая возможность, особенно, когда спешите

*2. Готовясь к поездке по незнакомому маршруту, Вы:*

- а) Изучаете карты и (или) обращаетесь к знакомым
- б) Обращаетесь к знакомым (прежде всего по телефону, по ходу движения по новому маршруту)
- в) В основном, ориентируетесь по знакам, разметке и ситуации

*3. Медкомиссия для Вас:*

- а) Это только формальность
- б) Серьезное мероприятие
- в) Это только формальность, но за своим здоровьем Вы тщательно следите

*4. Если водитель ТС, Выезжающего с прилегающей территории, покажет знаками, что хотел бы проехать через пробку на полосу встречного движения, Вы:*

- а) Не выпустите его
- б) Когда как, по ситуации
- в) Дадите возможность данному ТС завершить маневр

*5. Действия в случае включения желтого сигнала светофора (при движении через перекресток в прямом направлении):*

- а) Как правило, останавливаетесь
- б) Проезжаете перекресток
- в) Зависит от ситуации

*6. Готовясь к поездке, особенно по незнакомому маршруту, Вы обдумываете детали поездки (где начинать перестраиваться, в какой полосе двигаться и т. д.):*

- а) Довольно часто
- б) Иногда, зависит от ситуации

в) Нет

7. Контролируете ли Вы использование ремней безопасности всеми пассажирами, находящимися в вашем автомобиле:

а) Предпочитаете лично удостовериться, что все пристегнуты

б) Обращаете внимание на то, как пристегнут ребенок

в) Не контролируете в принципе

8. Двигаясь по прилегающей территории, Вы:

а) Всегда пользуетесь поворотниками, чтобы пешеходы и другие автомобилисты могли правильно оценить Ваши намерения

б) Когда как

в) как правило, не пользуетесь

9. Реакция на знак «СТОП»:

а) По ситуации

б) Всегда останавливаетесь, как того требует знак

в) Проезжаете, не обращая внимания на знак

10. Склонны ли Вы двигаться чаще всего в средней полосе (при наличии такой возможности):

а) Практически всегда

б) Часто

в) Не можете так сказать, поскольку все время перестраиваетесь или двигаетесь по левой полосе

11. Осматриваете ли Вы автомобиль перед Выездом:

а) Иногда

б) Нет

в) Регулярно

12. При парковке автомобиля Вы ориентируетесь:

а) На соблюдение правил и обеспечение свободы и безопасности проезда другим ТС (в особенности, маршрутным)

б) Зависит от конкретной ситуации, иногда соблюдение правил невозможно

в) Для Вас важно занять свободное место недалеко от пункта назначения

13. При подъезде к пересечению равнозначных дорог:

а) Всегда выезжаете первым

б) Зависит от ситуации

в) Как правило, останавливаетесь и даете возможность проехать другим

*14. Вы, безусловно, заблаговременно перестраиваетесь для выполнения соответствующего маневра:*

а) Практически всегда

б) Чаще всего

в) По ситуации, можете сделать это (чаще всего так и поступаете), и довольно внезапно

*15. Предпочитаете ли Вы, управляя автомобилем, выбирать одежду и обувь, подходящие для этого случая (вопрос в особенности важен для женщин):*

а) Выбираете одежду, не сковывающую движений, не путающуюся между педалями и обувь на плоской подошве или на устойчивом каблучке

б) Зависит от ситуации (иногда для Вас вопросы имиджа имеют принципиальное значение)

в) Выбор одежды никак не связан с необходимостью управлять автомобилем

*16. Выезжая в крупные торговые центры, Вы предпочитаете выбирать место для стоянки:*

а) Как можно ближе к выходу из магазина

б) Когда как

в) Там, где есть больше свободы для маневра

*17. При выезде со второстепенной дороги на главную:*

а) Всегда уступаете дорогу, двигающимся по главной дороге

б) По ситуации

в) Проезжаете перекресток первым

*18. При начале движения с места на светофоре Вы ориентируетесь:*

а) На сигналы основного светофора, дополнительного (для пешеходов) и оценку дорожной ситуации

б) На основной сигнал и оценку ситуации

в) Только на сигнал основного светофора

*19. Стараетесь ли Вы использовать для перевозки вещей прежде всего багажник и закрепляете ли груз, находящийся в салоне:*

а) Стараетесь пользоваться багажником, а груз закреплять

б) Особенно не задумываетесь на эту тему

в) Когда как, зависит от ситуации

*20. Вы предпочитаете выбираться для прогулок в центр города:*

а) На метро, пешком, на такси

б) Когда как

в) Только на личном автомобиле

*21. Ваши действия в случае, если на подъезде к перекрестку Вы видите мигающий зеленый сигнал светофора (Вы намерены двигаться прямо):*

а) Притормаживаете, чтобы иметь возможность остановиться в соответствии с правилами

б) В зависимости от дорожной ситуации

в) Прибавляете газу, чтобы проехать перекресток

*22. Ваши действия при подъезде к перекрестку, где горит запрещающий сигнал светофора:*

а) Резкое торможение

б) По ситуации (по-разному)

в) Плавное подтормаживание (чтобы обеспечить безопасную дистанцию и возможность проезда перекрестка без остановки)

*23. Пользуетесь ли Вы специальными водительскими очками (солнцезащитными, антибликовыми и т. п.), когда управляете автомобилем:*

а) Нет

б) Подумываете об этом (иногда используете обычные солнцезащитные)

в) Используете специальную оптику

*24. Выезжая на дачу, Вы производите загрузку автомобиля:*

а) Как можно ближе к дверям парадной

б) Как повезет

в) Несете вещи на стоянку

*25. Особенности выполнения левого поворота:*

а) Предпочитаете «московский левый», особенно когда спешите (движение поперек встречного потока с началом движения на красный сигнал светофора)

б) Зависит от ситуации

в) Всегда уступаете двигающимся навстречу и направо

26. Хорошо ли Вы знаете город, в особенности схемы организации дорожного движения на отдельных перекрестках:

- а) Хорошо знаете город
- б) Знаете только определенные маршруты
- в) Ориентируетесь исключительно по месту и по ситуации

27. Если бы у Вас была возможность выбрать любой автомобиль, какой бы Вы предпочли (марку, модель) и почему?

28. Выезжая со стоянки, Вы:

- а) Действуете быстро и уверенно, опираясь на свой опыт
- б) Зависит от ситуации
- в) Предпочитаете прибегать к помощи посторонних лиц, используете парктроник или действуете медленно и осторожно?

29. Если Вы заметили пробку на кольцевой дороге, Вы:

- а) Стараетесь запастись терпением, чтобы спокойно добраться до конца пробки
- б) Когда как
- в) Стараетесь добраться до ближайшего съезда всеми возможными средствами, в том числе двигаясь задним ходом

30. Оцениваете ли Вы дорожную обстановку на значительном расстоянии впереди себя (и, по возможности, сзади), замечая, например, автомобиль на «аварийке» или неправильно припаркованный, перестраивающийся сзади Вас автомобиль и т. д.:

- а) Предугадываете и предпринимаете соответствующие действия
- б) Иногда да
- в) Нет, как правило, реагируете в последний момент

31. Увидев пешехода, ступившего на пешеходный переход, Вы:

- а) Вероятнее всего, остановитесь, чтобы пропустить его
- б) Когда как
- в) Остановитесь только в крайнем случае, когда вероятность наезда очевидна

32. Подъезжая к стоп-линии, Вы:

- а) Подчас не решаетесь встать между двумя рядом стоящими автомобилями, так как не уверены, что Вам хватит места
- б) Чаще всего выбираете место без проблем
- в) Всегда точно оцениваете размеры свободного пространства



33. При подъезде к необорудованному шлагбаумом железнодорожному переезду, Вы:

- а) Как правило, останавливаетесь перед знаком «СТОП» и оцениваете обстановку
- б) Оцениваете обстановку в движении
- в) Проезжаете переезд

34. Готовясь к поездке, Вы:

- а) Заранее собираете нужные для поездки документы
- б) Когда как
- в) Не задумываетесь на эту тему

35. Увидев маршрутное транспортное средство (автобус, троллейбус), отъезжающее от остановки, Вы:

- а) Вероятнее всего, остановитесь, чтобы пропустить его
- б) Когда как
- в) Постараетесь проехать быстрее

36. Паркуясь рядом с домом между двумя стоящими друг за другом автомобилями, Вы:

- а) Ограничиваетесь минимумом приемов
- б) Когда как
- в) Паркуетесь долго и тщательно, используя большое количество приемов

37. Комфортный скоростной режим (назовите приблизительный интервал):

- а) В городе; б) На трассе; в) На магистрали (кольцевой дороге)

38. Готовясь к поездке, Вы прикидываете приблизительное время нахождения в пути и выезжаете, имея запас времени:

- а) Как правило, да
- б) Когда как
- в) Не просчитываете такие нюансы

39. Увидев автомобиль, выезжающий из арки задним ходом (в центре старого города), Вы вероятнее всего:

- а) Притормозите и остановитесь, чтобы дать возможность этому автомобилю выехать на дорогу
- б) Когда как

в) Постараетесь проехать мимо как можно быстрее (Вы ведь не обязаны уступать дорогу автомобилю, выезжающему с прилегающей территории)

*40. Опыт ДТП:*

а) Количество – по своей вине; б) Обоюдно; в) По чужой вине

*41. Готовясь к важной поездке, Вы продумываете:*

а) Возможность возникновения пробок и «пути отступления»

б) Иногда

в) Не задумываетесь на эту тему

*42. Двигаясь по кольцевой дороге, приближаясь к развязке и увидев въезжающее на КАД ТС, Вы:*

а) Вероятнее всего, перестроитесь в соседнюю (левую) полосу, чтобы дать возможность заезжающему ТС для разгона

б) Когда как

в) Будете двигаться в том ряду, скорость которого является для Вас в данный момент комфортной

*43. Пользуетесь ли Вы телефоном, находясь в автомобиле:*

а) Всегда необходимо быть на связи

б) В крайних случаях (если часто, то используете соответствующую гарнитуру)

в) Если необходимо ответить на телефонный звонок, останавливаетесь и перезваниваете

*44. Для Вас в поездке главное:*

а) Как можно быстрее добраться до пункта назначения

б) Желательно добраться быстро и без проблем

в) На первом месте для Вас безопасность, а время в пути – на втором

*45. Увидев, что водитель следующего за вами ТС включил поворотники и приступил к обгону, Вы:*

а) Увеличите скорость, чтобы он не мог Вас обогнать

б) Когда как

в) Будете двигаться с той же или меньшей скоростью

*46. Курите ли Вы за рулем:*

а) Не курите (в крайнем случае, можете специально остановиться для перекура)

б) В редких случаях

в) Курите, Вы – заядлый курильщик

*47. Предпочитаете ли Вы пользоваться панорамным зеркалом заднего вида:*

а) Нет

б) У Вас и так хороший обзор

в) Предпочитаете

*48. Если водитель ТС, двигающегося по соседней полосе, намеревается перестроиться на полосу, по которой двигаетесь Вы:*

а) Скорее всего, притормозите, позволив ему завершить маневр

б) Когда как

в) Проигнорируете данное ТС

*49. Часто ли Вы, управляя автомобилем, включаете аппаратуру для прослушивания музыки на полную громкость:*

а) Только так и ездите

б) Иногда, под настроение

в) Практически никогда, разве что можете сделать звук чуть погромче, чем обычно

*50. Проезжая участок дороги, где ведутся дорожные работы, склонны ли Вы запомнить особенности организации схемы проезда на этом участке:*

а) Не придаете значения

б) Может быть, но, скорее, случайно

в) Стараетесь запомнить

*51. В том случае, если водитель ТС, идущего за вами, включением дальним светом попросит Вас уступить ему дорогу, Вы:*

а) Увеличите скорость и останетесь в той же полосе

б) Когда как, по настроению

в) Постараетесь скорее перестроиться на полосу с менее интенсивным движением

*52. Если Вы попали в пробку на загородной трассе, Вы стараетесь:*

а) Запастись терпением, чтобы спокойно доехать до конца пробки

б) Бывает по всякому

в) Стараетесь объехать (сократить) пробку по обочине

*53. Могли бы Вы навскидку вспомнить участки (3–5 штук) дороги с неправильной (ошибочной) или особой (исключительной, редко встречающейся) организацией дорожного движения:*

- а) Нет
- б) Если хорошенько подумать, то несколько вспомнить сможете
- в) Легко

*54. В том случае, если водитель впереди идущего ТС двигается слишком медленно, Вы:*

- а) Попросите его включением-выключением дальнего света перестроиться на соседнюю полосу
- б) Когда как
- в) Будете ждать безопасной возможности для обгона данного ТС

*55. Завершая правый поворот, Вы:*

- а) Стараетесь быстрее закончить маневр
- б) По ситуации (в том числе стараетесь пропустить пешеходов в движении)
- в) Всегда притормаживаете и готовы остановиться, чтобы уступить дорогу пешеходам

*56. Можете ли Вы назвать основные (крупные) магазины, торговые центры, кинотеатры, спорткомплексы, которые расположены вдоль дорог, по которым проходит Ваш типовой маршрут движения:*

- а) Легко
- б) Если подумать, то какие-то объекты вспомните
- в) Нет, смотрите только на дорогу

*57. Если водитель стоящего перед вами ТС замешкался с троганием с места при включении зеленого (разрешающего) светофора сигнала, Вы:*

- а) Непременно поторопите его звуком или светом
- б) Иногда можете и посигналить
- в) Будете спокойно ждать

*58. Выезжая задним ходом в местах с ограниченной видимостью, Вы:*

- а) Выезжаете, опираясь только на свой опыт, страх и риск
- б) Прибегаете к пункту (а) только в случае безвыходной ситуации
- в) Пользуетесь помощью других лиц или используете парктроник

*59. Пристегиваетесь ли Вы ремнем безопасности:*

- а) Всегда
- б) Когда как

в) Нет

*60. Вы переключаете дальний свет на ближний:*

а) Только если Вас об этом неоднократно попросят другие водители

б) При первой же просьбе

в) Стараетесь вообще ездить с ближним светом

*61. Вы не ездите на неисправном автомобиле:*

а) Никогда

б) Только в безвыходной ситуации

в) И такое случается

*62. Всегда ли Ваш автомобиль полностью оборудован зеркалами:*

а) Нет

б) Да

в) Когда как

*63. Двигаясь по прилегающей территории:*

а) Вы не задумываетесь о скорости движения

б) Зависит от ситуации

в) Двигаетесь не быстрее предписанной правилами скорости, соблюдая соответствующие меры предосторожности

*64. Для Вас чрезмерно утомленное, болезненное или чрезмерно «взвинченное» (напряженное) состояние:*

а) Причина, чтобы отказаться от поездки на личном автомобиле

б) Повод к размышлению на эту тему

в) Не проблема

*65. Пользуетесь ли Вы ближним светом:*

а) Всегда

б) Когда как

в) Только в тех случаях, когда это предписано правилами

*66. Если пешеход задержался на переходе, Вы:*

а) Спокойно дождетесь, когда он закончит движение

б) Можете нажатием на педаль газа чуть поторопить его

в) Будете использовать все средства, чтобы поторопить его

*67. Прием алкоголя для вас:*

- а) В любом случае не причина, чтобы отказаться от управления автомобилем
- б) Зависит от ситуации (в том числе дозы принятого алкоголя)
- в) Безусловно, причина, чтобы отказаться от поездки на личном автомобиле

68. Следите ли Вы за чистотой стекол и зеркал:

- а) Когда как
- б) Всегда
- в) Не обращаете особого внимания

69. Если на перекрестке ТС заканчивает разворот или левый поворот под запрещающий сигнал светофора, Вы:

- а) Проедете сами
- б) Когда как
- в) Дадите возможность данному ТС завершить маневр

70. Правила дорожного движения для вас:

- а) Закон, обеспечивающий, прежде всего Вашу безопасность
- б) Установки, которым нужно стараться следовать, но бывают и исключения
- в) Формальность

71. Всегда ли у Вас в автомобиле стеклоочистители в рабочем состоянии:

- а) Да
- б) Когда как
- в) Не обращаете внимания

72. Находясь на равнозначном перекрестке, Вы:

- а) Всегда предоставляете другим водителям первым начать движение
- б) По ситуации
- в) Как правило, проезжаете первым

73. Знаете ли Вы, что такое безопасная дистанция, и стараетесь ли при управлении автомобилем ее обеспечивать:

- а) Не задумываетесь на эту тему
- б) Зависит от ситуации
- в) Стараетесь

74. Техосмотр для Вас – это:

- а) Серьезное мероприятие
- б) Это только формальность, но автомобиль у Вас всегда в исправном состоянии

в) Это формальность

75. Если водитель движущегося по соседней полосе ТС (в городе) заметил включенные поворотники и дал вам возможность перестроиться, Вы:

а) Обязательно отблагодарите его включением-выключением аварийной сигнализации

б) Когда как

в) Просто перестроитесь

Описание типичного маршрута

Опишите Ваш типичный маршрут движения (тот, по которому Вы ездите чаще всего, например на работу или навестить родителей) через начальную и конечную точки (улицы).

Назовите: приблизительное (вероятное) время в пути (без учета пробок); типичную скорость движения; количество перестроений (наиболее вероятное) (желательно посчитать, если это предоставляется возможным); количество обгонов (желательно подсчитать, если это возможно).

### Инструкции к эксперименту

Перед Вами лежит плакат со схемой дорожного движения и модели автомобилей. Я буду задавать дорожные ситуации, в которых нужно будет действовать, управляя моделью автомобиля в привычной Вам манере вождения.

- **Ситуация №1**

Действие происходит на загородном шоссе, по одной полосе в каждую сторону и широкая обочина с каждой стороны. Вы двигаетесь на белой «БМВ» в сторону шоссе А23. Впереди Вас образовался затор, в связи с перевернувшимся грузовиком, который занял все полосы на шоссе. Вы понимаете, что движение остановлено и «продвижек» не намечается. Сотрудников ДПС нет. Поворот на шоссе А23 пуст, до него 30 метров. Остальные водители ждут, так как им нужно ехать прямо. Начинайте движение.



- **Ситуация №2**

Вам нужно доехать до железнодорожного переезда. Выберите маршрут и проследуйте по нему. Езжайте с небольшой скоростью и комментируйте свои действия. Во время Вашей езды я буду изменять условия или создавать препятствия. Ваша задача заключается в планировании маршрута в момент движения. *(Машины, отмеченные*



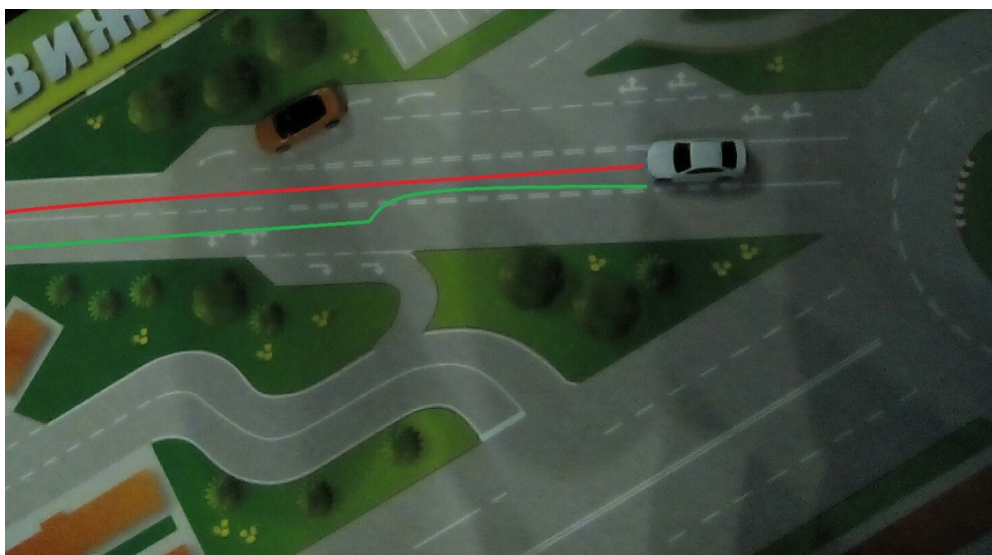
красным, выкладываются по очереди, экспериментатор озвучивает: «ДТП». Отмечаем возможные действия:

1. Принимает решение изменить маршрут, имеется план дальнейших действий
2. Последовательность действий
3. Продумывает маршрут наперед или едет импульсивно.



- **Ситуация №3**

Вы едете по Кольцевой автодороге в правом ряду. Полосы слева от Вас пустые. Справа от Вас, с полосы разгона двигается автомобиль с включенным левым «поворотником». Ваши действия? (Отмечаем: Несмотря на преимущество, перестраивается левее, чтобы дать выехать автомобилю с полосы разгона, или продолжает движение в своей полосе и не дает выехать.)



- **Ситуация №4**

Вам необходимо попасть в магазин. Вы планируете приобрести продукты на ближайшую неделю, и, следовательно, выйдете из магазина с тяжелыми пакетами. У въезда на парковку Вы видите табло, на котором написано количество свободных мест. Отдельных мест для инвалидов на этой парковке нет. Припаркуйтесь, пожалуйста. *(У испытуемого два варианта: легко припарковаться, но далеко от магазина, или парковка сложнее, но прямо у входа.)*

Место №1 (самое сложное, особенно для тех, кто не чувствует габариты автомобиля и плохо развит глазомер)

- Стесненное пространство
- Ближайшее к выходу магазина
- Автомобили рядом стоят точно по разметке

Место №2 (сложное, так как в самом конце парковки, и многие туда не едут, потому что боятся, что навстречу может кто-то выехать и придется разъезжаться, но достаточно широкое и простое для парковочного маневра. Второе по сложности)

- Достаточно широкое
- Близкое к выходу магазина

- Автомобили рядом стоят под углом (не по разметке), что с одной стороны упрощает парковку, так как можно заехать по более удобной дуге, захватывая соседнее место траекторией

Место №3 (Широкое и простое для маневра, находится в середине парковки - обычно выбирают не очень уверенные водители. Третье по сложности.)

- Очень широкое – по любой траектории легко заехать
- Среднее по показателю удаленности

Место №4 (Самое простое для маневра, самое близкое от въезда. Чаще всего выбирают водители, у которых не развит глазомер и чувство габаритов автомобиля. Четвертое по сложности, самое простое.)

- Широкое
- Самое дальнее от магазина, но самое близкое от заезда на парковку

Парковочные места имеют три показателя – удаленность от магазина, ширина парковочного места, варианты парковки соседних автомобилей (по разметке или под углом).

