

**Семенова Елена Дмитриевна**, студентка, Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова, г. Белгород, Россия

**Кулыгина Наталья Андреевна**, магистрантка, Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова, г. Белгород, Россия

**Кущенко Лилия Евгеньевна**, канд. техн. наук, доцент кафедры ЭОДА, Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова, г. Белгород, Россия

## ВЛИЯНИЕ ПСИХОЭМОЦИОНАЛЬНЫХ КАЧЕСТВ ВОДИТЕЛЯ НА БДД

В настоящее время существует множество транспортных средств, водителями которых являются не только мужчины, но и женщины. Данные категории отличаются друг от друга не только полом, но и временем реакции, физиологическими особенностями, возрастом, темпераментом и т.д. Каждый из этих факторов будет оказывать большое влияние на состояние и безопасность дорожного движения.

Проведя анализ статистических данных, можно говорить о том, что попадание в дорожно-транспортные происшествия (ДТП) с участием женщин намного меньше чем мужчин.

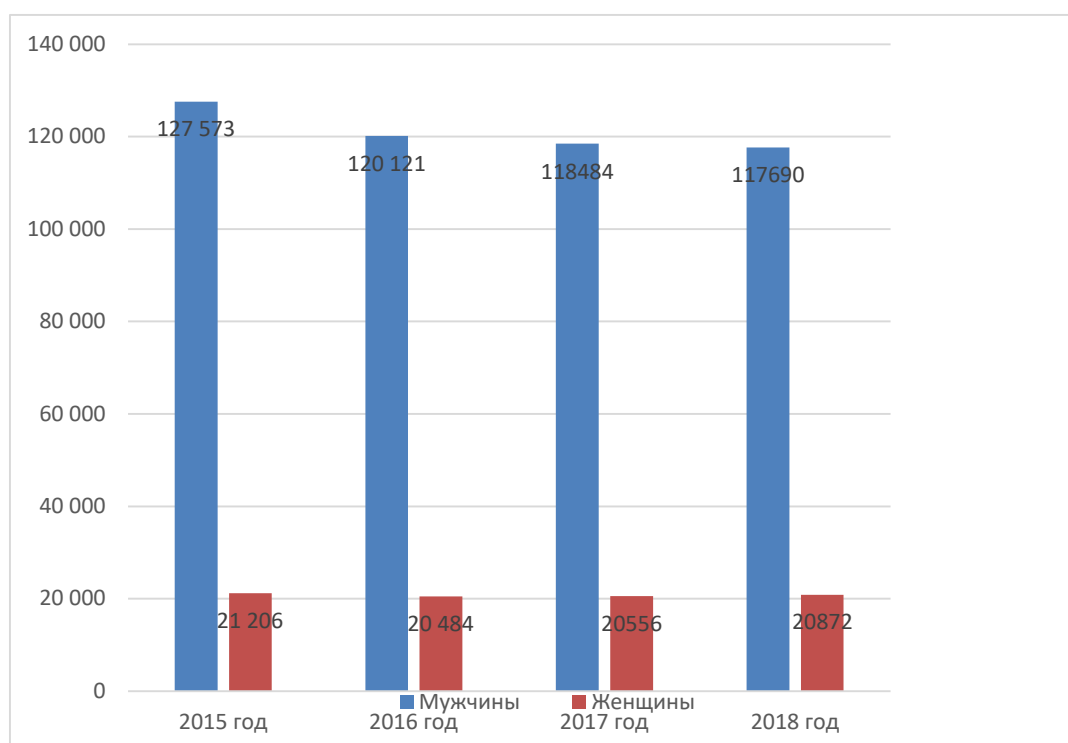


Рисунок 1 – Статистика ДТП в России за 2015-2018 год  
(мужчины, женщины)

По данным за период 2015 по 2018 год видно, что количество ДТП снизилось. Среднее количество попаданий в ДТП мужчин составляет 85,31%, а женщин 14,69% за все четыре года [6].

Транспортный поток и комплекс условий, в которых он находится, представляет собой типичный пример сложной системы, содержащей большое количество взаимно связанных и взаимодействующих между собой элементов. Движение транспортного потока является результатом непрерывного взаимодействия между отдельными элементами системы «водитель – автомобиль – дорога – окружающая среда» (ВАДС) как в пространстве, так и во времени [1].

Безопасность транспортного потока непосредственно зависит от психофизиологических качеств человека. Одним из этих качеств является темперамент [2]. В таблице 1 описаны виды темпераментов и характеристика психических свойств.

Таблица 1 – Особенности типов темперамента по кругу Айзенка

Виды темперамента	Психические свойства			
	Нестабильность	Экстраверсия	Стабильность	Интроверсия
Меланхолик	+	-	-	+
Холерик	+	+	-	-
Сангвиник	-	+	+	-
Флегматик	-	-	+	+

Одним из факторов, влияющих на безопасность транспортного потока не более важным, но не менее значимым является показатели состояния здоровья водителя.

Таблица 2 - Критерии оценки водителей

Пол		Мужчины		Женщины	
Возраст		До 30	После 30	До 30	После 30
Время реакции водителя (с)		0,17/1,54	0,26/2,05	0,62/1,6	0,71/2,9
Темперамент	Холерик	15%			
	Меланхолик	10%			
	Флегматик	40%			
	Сангвиник	35%			
Память		90,8%		93,6%	
Участие в ДТП		72%	28%	26%	74%

Исходя из данных, приведённых в таблице 2, женщина уступает мужчине в

показателях времени реакции на дороге. Если взять во внимание критерий «Участие в ДТП» женщины в возрасте до 30 лет попадают в аварийную ситуацию на 46% меньше мужчин.

Эмоциональное состояние водителя является неотъемлемой частью безопасного вождения. По данным статистики мужчины в данном плане оказываются более устойчивы в критической ситуации, в то время как женщины относятся ответственнее, при этом не попадая в критические ситуации.

Большое влияние на безопасное управление автомобилем оказывает стаж и возраст водителя. Чем больше стаж, тем меньше вероятность попадания в ДТП. Люди с более двухлетним опытом вождения сильнее подвержены опасности на дороге.

Для того чтобы снизить опасность на дорогах каждый водитель должен проходить курсы по повышению квалификации. Если отталкиваться от мировой статистики среди молодых водителей и водителей среднего возраста риск ДТП для мужчин значительно выше, чем для женщин, а среди водителей старшего возраста преобладает противоположная тенденция - риск ДТП для женщин старшего возраста выше, чем для мужчин этой же возрастной группы [3, 8].

Каждый участник дорожного движения является очевидцем многих нарушений, совершаемых другими участниками дорожного движения [4]. Для обеспечения безопасности дорожного движения важное значение имеет способность водителя преодолевать эмоциональное напряжение, чувство страха и адекватно реагировать на происходящие ситуации вокруг, предотвращая вероятность возникновения ДТП в опасных ситуациях [5].

Большая часть ДТП происходит при перестроении на соседнюю полосу. Действия водителя в потоке будет зависеть от его эмоционального состояния, здоровья, внимания и выдержки. Частой причиной снижения надежности водителя является даже не утомление, а засыпание или явления, физиологически близкие к нему, особенно в ночное время [7].

Основная доля аварийных ситуаций возникает из-за человеческих факторов, чем ниже показатели в критериях состояния здоровья, тем больше вероятность попадания в ДТП. По этой причине погибают множество людей. В своем большинстве это пешеходы. Каждый отдельный водитель должен принимать все необходимые меры по безопасности.

Таким образом, Проанализировав некоторые причины возникновения ДТП, можно сделать вывод, что критерии оценки психоэмоциональной составляющей водителя, описанные в данной работе, оказывают главную роль на состояние и безопасность транспортного потока.

Для того чтобы снизить вероятность возникновения ДТП необходимо провести комплекс мероприятий:

- 1) повышение культуры в области безопасности дорожного движения;
- 2) совершенствование знаний ПДД;
- 3) воспитание внутренней потребности и дисциплины соблюдения ПДД;

4) выработка навыков в оценке обстановки на дороге и возможности возникновения опасных ситуаций;

5) умение рационально (адекватно) действовать в ДТП с целью снижения факторов риска для окружающих.

#### Список используемой литературы

1. Власов А.А. Теория транспортных потоков: моногр. / А.А. Власов. – Пенза:ПГУАС, 2014 – 124 с.
2. Романов А.Н. Автотранспортная психология: Учеб. Пособие для студ. высш. учеб. Заведений / Александр Николаевич Романов. – М.: Издательский центр «Академия», 2002. — 224.
3. Пугачев И. Н. Организация и безопасность дорожного движения: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / И. Н. Пугачев, А. Э. Горев, Е. М. Олещенко. — М.: Академия, 2009. — 272 с.
4. Катыхева К. В. Влияние психофизиологических особенностей водителей на безопасность дорожного движения // Молодой ученый. — 2017. — №12. — С. 172-175.
5. Гай Л.Е. Заторовые явления. Возможности предупреждения / Л.Е. Гай, А.И. Шутов, П.А. Воля, С.В. Кущенко // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова – 2013. - №3, С. 166-169.
6. Кущенко Л.Е. Организация дорожного движения / Кущенко Л.Е., Кущенко С.В., Новиков И.А., Воля П.А./ Учеб.-метод. комплекс - Белгород : Изд-во БГТУ им. В. Г. Шухова, 2018. - 205 с.
7. Кущенко Л.Е., Чушкина В.В. Эмоциональное поведение водителя на дороге – одна из важнейших проблем на сегодняшний день. Сб. материалов VII Международного молодежного форума «Образование. Наука. Производство», Белгород, 2015.
8. А.С. Бобешко, Л.Е. Кущенко, С.В. Кущенко, И.А. Новиков Анализ подготовки водителей транспортных средств в разных странах Вестник «Вестник Донецкой академии автомобильного транспорта», Донецк. – 2017. № 4(56). – С. 15-20.