

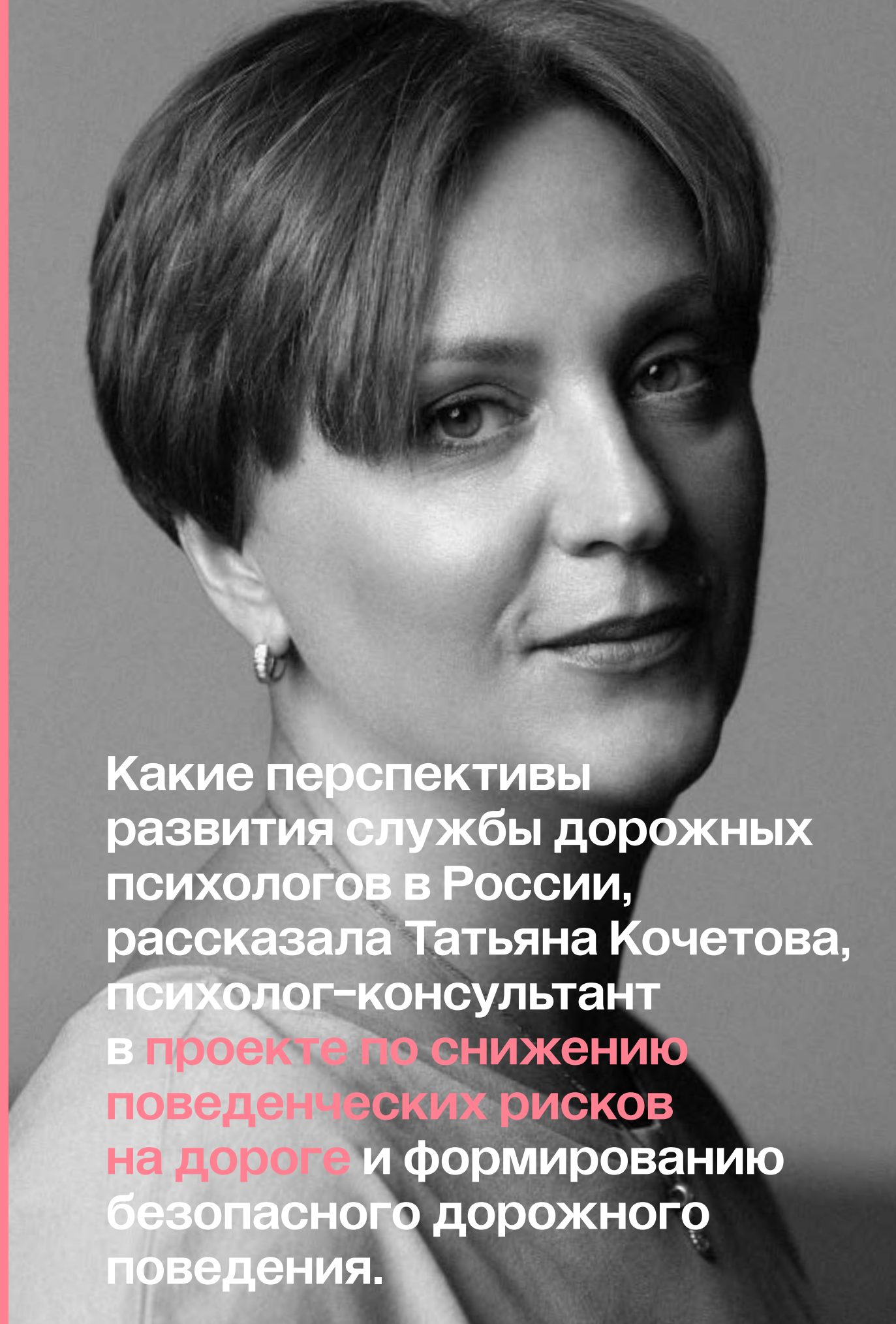
Татьяна Кочетова

Дорожный психолог Татьяна Кочетова: «Как ездим, так и живём»

беседовала Елизавета Макеева

иллюстрировала Света Дударчик

66



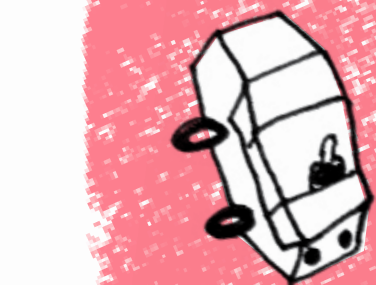
Какие перспективы развития службы дорожных психологов в России, рассказала Татьяна Кочетова, психолог-консультант в проекте по снижению поведенческих рисков на дороге и формированию безопасного дорожного поведения.

Татьяна, поясните, в чём особенности работы службы дорожных психологов?

Сама идея этой службы заключается в тесной работе с людьми, систематически нарушающими правила дорожного движения. То есть речь идёт о категории граждан, регулярно получающих штрафы — например, за превышение скорости или не пристёгнутые ремни безопасности, разговоры по телефону во время управления автомобилем, — или лишённых водительских прав. В законодательстве различных стран существует система превенции дорожно-транспортных происшествий. Она заключается в том, что таких водителей отправляют к дорожному психологу — не в качестве наказания, а как альтернатива ему. В некоторых странах даже есть практика, когда водитель на своё усмотрение может



Даже среди нарушителей есть те, кто хочет альтернативы и готов работать над собой и своими ошибками



не оплачивать штраф, а записаться на психологический курс, корректирующий поведение. В процессе этих специальных тренингов рассматриваются факторы риска, вместе с психологом разбираются и прорабатываются ситуации с нарушениями. Профилактика и превенция — составляющие работы службы.

Вторая — это реабилитация. В данном случае дорожные психологи (подчеркну: не клинические, а именно дорожные) работают с теми людьми, которые пострадали в дорожно-транспортных происшествиях и имеют посттравматические стрессовые расстройства. Такую услугу предоставляет государство в рамках действующей автостраховки: машина разбита, человек оказался в инвалидном кресле, и ему требуется серьёзная психологическая помощь.

В России есть такие виды помощи?

К сожалению, именно как системы работы нет ни одного, ни другого. У нас посттравматическими стрессовыми расстройствами занимаются реабилитологи, клинические психологи, они работают именно с посттравматикой. Поскольку я вела тренинги с людьми, которые пострадали в аварии, точно знаю, что они предоставлены сами себе. В психологических службах им предлагается услуга не дорожных, а клинических психологов, которые в силу специфики не могут оказать необходимую квалифицированную поддержку.

Понимая по опыту зарубежных коллег эффективность работы службы дорожных психологов, я с 2012 года занимаюсь продвижением этой системы в нашей стране, выступаю на различных совещаниях, семинарах, круглых столах и конференциях. С 2015 года была организована магистратура в МГППУ по программе «Психология дорожного движения», где мы готовим психологов для работы в сфере дорожной безопасности. Наши выпускники после магистратуры идут работать психологами, чтобы заниматься реабилитацией пострадавших, также преподают в автошколах курсы психофизиологических основ деятельности водителей. Ещё у нас учились менеджеры по безопасности из корпоративных автопарков, мы готовили психологов для работы с водителями большегрузов. Но всё это — частные истории.

Почему нет на государственном уровне?

Могу высказать только своё субъективное мнение. Причина в том, что в целом культура обращения к психологам у нас сильно отстаёт. Люди просто опасаются идти к специалистам и рассказывать о своих страхах, опасениях, проблемах. Также есть сложность в том, что нужно будет серьёзно менять законодательство по аналогии, например, с психологической службой в школе.

Насколько водители готовы к услугам дорожных психологов?

Когда я работала волонтером в Центрах безопасности дорожного движения по Московской области и была членом Комиссии на повторной сдаче после лишения прав за вождение в нетрезвом виде, мы с коллегами организовали эксперимент, предложив систему скрининговой диагностики склонности к риску. Из шести человек двое прошли эту процедуру, ещё один человек написал нам на почту свои вопросы. Это говорит о том, что даже среди нарушителей есть те, кто хочет альтернативы и готов работать над собой и своими ошибками. Но в России, к сожалению, сохраняется специфическая ментальная установка: человека нужно наказывать, оштрафовать вместо того, чтобы дать ему шанс исправиться.

А насколько эффективна сама методика скрининга водителей?

Впервые мы апробировали инструмент скрининговой диагностики водителей, имеющих многочисленные штрафы и нарушающих дорожное законодательство, с целью определения индивидуального уровня риска в 2018 году. Это большой проект, который, согласно исследованиям, показал себя очень результативно. Так, наша тренинговая работа в частных фирмах с водителями-нарушителями дала серьёзные сокращения количества аварий и штрафов. Например, в одной из компаний, названия которой я не могу назвать по объективным причинам, показатель сокращения штрафных санкций за превышение

скоростного режима в 2021–2022 годах сократился на 14,37%. Это очень существенно, эффективность очевидна.

Отмечу также результативность работы моих коллег с водителями, которые боятся вождения по разным причинам. Каждый второй отмечает существенные улучшения после работы психолога по методике вождения с комментариями. Здесь психолог выступает сразу в двух качествах: тренера и инструктора, который в прямом эфире даёт супервизию по корректировке поведения водителя в трафике, рассказывает про опасности, которые он встречает по пути.

Почему люди нарушают правила?

Есть нарушения, связанные с навыками вождения. В большинстве случаев это ошибочные неосознанные действия. Другая категория нарушений — это поступки, которые можно считать мотивированными. Например, водитель намеренно совершает разворот на сплошной разметке, рассуждая, что здесь нет камер и его никто не заметит. Это умышленное действие, оправдание себя и присутствие мотива — никто не видит, значит, я могу нарушить.

Ещё есть незаконопослушные граждане. Это когда не один-два раза совершил «случайное» нарушение, а действовал умышленно, побуждаемый искажённой мотивацией. То есть человек не просто имеет мотивацию проигнорировать правила, но с целью, чтобы его заметили: «другим неповадно будет», «проучу его» и т. п. Есть ещё один вид нарушений, причина которых кроется в низкой культуре управления собственными состояниями, неумении оценивать риск, когда человек может сесть за руль в состоянии усталости или переутомления. Стоит задача заработать больше денег при полном игнорировании расчёта собственных сил и физических возможностей. Разные типы нарушений требуют от дорожного психолога разных подходов в работе.

Как вернуть человека после аварии за руль?

Нужно в первую очередь разобраться с тем, по чьей вине произошло ДТП. Зачастую именно чувство вины является серьёзным препятствием, чтобы человек снова начал водить машину. Поэтому сначала идёт эта работа, и только потом — восстановление и развитие навыков управления транспортным средством.

Основное в работе дорожного психолога — мотивация. Если человек твердит, что он никогда больше за руль не сядет, то ожидать результата не приходится. Но при желании водителя справиться с проблемой даже самый высокий уровень личностной тревожности быстро снимается. Абсолютно решаемый вопрос.

«Как ездим, так и живём» — как отражается это определение в российских реалиях?

Не только в российских, абсолютно во всех реалиях. Не бывает такого, чтобы человек, который постоянно нарушает правила дорожного движения, в обычной жизни вёл себя осознанно, имел прекрасные взаимоотношения с окружающими, характеризовался высокой культурой общения. Поведение на дороге как водителя, так и пешехода (когда происходит, например, смена ролей: вышел из машины, поехал на общественном транспорте), — это часть жизни в целом: как едем, так и живём. Вождение — это некое зеркало, в котором отражается то, что происходит с человеком.

Да, созданы новые технологии, но прежде чем их внедрить, нужно было основательно продумать безопасную инфраструктуру. В итоге — большое число наездов на пешеходов, столкновений

Поведение на дороге как водителя, так и пешехода — это часть жизни в целом: как едем, так и живём

Если у человека присутствуют девиации и отклонения в поведении, один дорожный психолог здесь бессилён. Он может помочь только в случае, когда человек имеет нарушения, но готов исправляться.

Менталитет российского водителя отличается от других?

Я не вижу никаких отличий ни в мышлении, ни ментальности. Мы такие же, как и все. Правда, у нас отношение к правилам другое. Наша культура сама по себе сформировала в обществе двоякое отношение: с одной стороны, есть то, что на самом деле, а есть то, что по закону — и это разные вещи. Что, конечно, неправильно. Закон о дорожном движении — не для того, чтобы всех оштрафовать, а для того, чтобы создать безопасность на дороге для всех участников.

Какие отмечаются улучшения в обществе за последние десятилетия?

Наконец приучили водителей пристёгиваться ремнём безопасности. Чаще, стабильнее и основательнее стали пропускать пешеходов. Также одно время наблюдались стабильные сокращения количества аварий, совершённых по причине нетрезвого вождения. Но до стандартов, прописанных в Стратегии безопасности дорожного движения 2018–2024 годов по снижению количества ДТП, нам ещё очень и очень далеко, к большому сожалению.

Какие перспективы развития ситуаций на дорогах влекут за собой новые технологии?

Безусловно, тенденции к изменениям были, есть и будут. Беспилотные автомобили — сегодня уже реальность. Но отношение к ним в обществе неоднозначное. Многие крайне негативно воспринимают саму по себе идею беспилотников. Во-первых, всегда есть сопротивление к чему-то новому. Во-вторых, с точки зрения психологии мы задаёмся справедливыми вопросами: в чём будет заключаться роль самого человека при нахождении в таком автомобиле и насколько мы готовы полностью отдать ему контроль? Здесь должны произойти основательные изменения в нашей ментальности.

Возьмём ситуацию с использованием электросамокатов. Да, созданы новые технологии, но прежде чем их внедрить, нужно было основательно продумать безопасную инфраструктуру. В итоге — большое число наездов на пешеходов, столкновений. Сейчас в других странах их стали запрещать, у нас тоже ведутся такие дискуссии. Новшества весьма противоречивы: инновации создаются, но как они будут применяться, какое сопротивление в сознании встретят — большой вопрос.

Что нужно сделать, чтобы не было дорожных происшествий?

С точки зрения «нечеловеческого» фактора — необходимо серьёзное развитие дорожной инфраструктурной сети. Это качественные, хорошие дороги, освещение, безопасные съезды и прочее.

С точки зрения человеческого фактора — нужно пошагово, не обобщённо, а точно и дифференцированно выстраивать систему профилактики дорожно-транспортных происшествий. Начиная с детских лет формировать отношение к среде как к очень опасной. И это понимание должно быть у всех членов семьи: взрослые показывают пример своим детям, всегда и везде соблюдая правила дорожного движения.

Также правильнее работать на предотвращение несчастных случаев, а не после случившегося исправлять посттравматические расстройства — государство тратит большие средства на лечение и восстановление, реабилитацию пострадавших. Здесь как раз служба дорожных психологов — правильное и эффективное решение.

Опыт моих зарубежных коллег показывает эффективность методик тестирования на пригодность потенциальных водителей к управлению транспортным средством. Человек, когда впервые или повторно, после лишения, получает водительские права, обязан пройти скрининг или собеседование-интервью с дорожным психологом. Медицинская справка от врачей, к сожалению, не даёт объективный портрет человека. Диагностика к управлению транспортным средством — это не для того, чтобы лишить права управлять автомобилем, а как раз для того, чтобы помочь человеку: создаются индивидуальные программы профилактики и помощи. В настоящее время существуют только рекомендации по внедрению таких методик, но нет обязательства к их применению.

В каких проектах Вы сейчас задействованы?

Со своими выпускницами мы делаем для начинающих водителей большой проект по когнитивно-поведенческой терапии. У нас есть научно-образовательный канал о психологии дорожного движения «Просвет». Также вместе с выпускником-сотрудником в структуре Института транспорта пишем диссертацию с возможностью подавать на исследования, связанные с самооценкой рискованных действий в условиях трафика. Надеемся, работа будет успешной.

Скажу, что если девять лет назад я была практически одна в России, кто начинал действовать в области дорожной психологии, то сейчас у нас работает уже большая профессиональная команда с серьёзными трудами и амбициями в данной сфере. ■

