

Міністерство освіти і науки України  
Національний університет “Чернігівський колегіум” імені Т.Г. Шевченка  
Навчально-науковий інститут психології та соціальної роботи  
Кафедра загальної, вікової та соціальної психології імені М.А. Скока

## **КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

освітнього ступеня «магістр»

на тему

### **ОСОБЛИВОСТІ СХИЛЬНОСТІ ДО РИЗИКОВАНОГО ВОДІННЯ СЕРЕД РІЗНИХ ГРУП ВІТЧИЗНЯНИХ ВОДІЇВ**

**Виконала:**

студентка II курсу, 61 групи  
Солодовник Світлана Валеріївна

**Науковий керівник:**

Дроздов Олександр Юрійович,  
доктор психол. наук, професор

Захищено з оцінкою \_\_\_\_\_

Голова ЕК \_\_\_\_\_

Чернігів

2025

## **Зміст**

<b>ВСТУП</b>	<b>3</b>
<b>Розділ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ ФЕНОМЕНА РИЗИКОВАНОГО ВОДІННЯ</b>	
1.1. Поведінка водіїв як об'єкт транспортної психології	6
1.2. Схильність до ризику як психологічний феномен	13
1.3. Психологічна характеристика ризикованої поведінки водіїв	16
<b>РОЗДІЛ 2. ЕМПІРИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ СХИЛЬНОСТІ ДО РИЗИКОВАНОЇ ПОВЕДІНКИ РІЗНИХ ГРУП ВОДІЇВ</b>	
2.1. Методика та процедура дослідження	27
2.2. Отримані результати та їхній аналіз	34
2.3. Практичне впровадження отриманих результатів	39
<b>ВИСНОВКИ</b>	<b>47</b>
<b>ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b>	<b>51</b>
<b>ДОДАТКИ</b>	<b>57</b>

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Проблема безпеки дорожнього руху залишається однією з найгостріших соціальних проблем сучасного українського суспільства. За даними Патрульної поліції України, щорічно на дорогах країни відбувається понад 25 тисяч дорожньо-транспортних пригод з результатом де є загиблі або травмовані, значна частина яких спричинена ризикованою поведінкою водіїв. Стрімке зростання кількості автотранспорту, особливо в умовах урбанізації та розвитку міської інфраструктури, актуалізує необхідність глибокого психологічного аналізу факторів, що впливають на схильність водіїв до ризикованої поведінки.

Особливого значення набуває дослідження регіональних особливостей водійської поведінки в контексті різних типів населених пунктів України. Специфіка дорожньо-транспортних умов великих міст (таких як Київ), середніх обласних центрів (наприклад, Чернігів) та малих містечок створює різні психологічні передумови для формування схильності до ризикованого водіння. Врахування цих особливостей є критично важливим для розробки ефективних профілактичних заходів та підвищення рівня безпеки дорожнього руху в різних регіонах України.

**Об'єктом дослідження** є схильність водіїв до ризикованого керування автотранспортом.

**Предметом дослідження** є особливості схильності до ризикованого керування автотранспортом серед водіїв з різних типів населених пунктах (залежно від кількості населення).

**Метою дослідження** є виявлення психологічних особливостей схильності до ризикованого водіння серед вітчизняних водіїв з великих, середніх та маленьких населених пунктах.

### **Завдання дослідження:**

1. Провести теоретико-методологічний аналіз феномена ризикованого водіння у контексті транспортної психології.

2. Розкрити психологічну сутність феномена схильності до ризику як особистісної характеристики.
3. Охарактеризувати психологічні особливості ризикованої поведінки водіїв.
4. Розробити методичну програму емпіричного дослідження схильності до ризикованого водіння.
5. Провести порівняльний аналіз рівня схильності до ризикованого водіння серед водіїв з різних типів населених пунктів (з різною кількістю населення).
6. Визначити напрямки практичного впровадження отриманих результатів.

**Гіпотеза дослідження.** Припускається, що існують відмінності в рівні схильності до ризикованого водіння між групами водіїв з населених пунктів України різної чисельності. Водії великих міст демонструватимуть вищі показники схильності до ризикованого водіння у порівнянні з водіями середніх міст та малих містечок, а водії малих містечок матимуть нижчі показники схильності до ризикованого водіння порівняно з водіями великих та середніх міст.

**Теоретико-методологічну основу дослідження** складає системний підхід у психології, який дозволяє розглядати ризиковану поведінку водіїв як складне багатоконпонентне явище, що формується на перетині особистісних, когнітивних та соціальних факторів; когнітивні моделі прийняття рішень в умовах ризику та соціально-психологічні моделі впливу групових норм та соціального середовища на індивідуальну поведінку; концепція оперантного навчання Б.Ф. Скіннера щодо формування поведінки через зовнішні стимули й наслідки, яку можна застосувати для пояснення того, як дорожнє середовище та досвід водіння можуть підкріплювати або гасити ризиковані патерни поведінки, а також трифакторна модель небезпечної поведінки водіїв Дж. Різона, положення вітчизняних науковців щодо транспортної

психології (В. Гайдукевич, Н. Гюлев, М. Кушнірук, Т. Павловська) та психології ризику (О. Вдовіченко, Т. Алексеєнко)

**Методи дослідження.** Для досягнення мети було використано комплекс теоретичних (аналіз, синтез, узагальнення наукових джерел), емпіричних (анкетування) та математико-статистичних методів (обчислення описових статистик, Н-критерій Краскелла-Уолліса).

**Структура роботи.** Магістерська робота складається зі вступу, двох розділів, висновків та списку використаних джерел (49 джерел) та додатків. Перший розділ містить теоретико- методологічний аналіз феномена ризикованого водіння. У ньому розглянуто поведінку водіїв як об'єкт транспортної психології, схильність до ризику як психологічний феномен та психологічну характеристику ризикованої поведінки водіїв. Другий розділ присвячений емпіричному дослідженню схильності до ризикованої поведінки різних груп водіїв. У ньому описано методика та процедуру дослідження, вибірку та використаний емпіричний інструментарій, наведено результати аналізу отриманих результатів. Загальний обсяг роботи становить 73 сторінки.

## Розділ 1.

# ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ ФЕНОМЕНА РИЗИКОВАНОГО ВОДІННЯ

### 1.1. Поведінка водіїв як об'єкт транспортної психології

Транспортна психологія як галузь прикладної психології сфокусована на вивченні психологічних аспектів взаємодії людини з транспортними засобами та дорожнім середовищем [12]. Поведінка водіїв становить центральний об'єкт дослідження цієї дисципліни, оскільки людський фактор є визначальним у забезпеченні безпеки дорожнього руху. За статистичними даними, до 90% дорожньо-транспортних пригод відбувається з вини водіїв, що підкреслює критичну важливість розуміння закономірностей їхньої поведінки [16].

Поведінка водія являє собою складну систему взаємопов'язаних дій та реакцій, що виникають у процесі керування транспортним засобом. Керуючи автомобілем, водій повинен постійно оцінювати обстановку руху, приймати правильне рішення і відповідним чином впливати на органи управління автомобілем [14]. Цей процес характеризується безперервністю, динамічністю та високою відповідальністю за наслідки прийнятих рішень.

У структурі поведінки водія можна виділити кілька ключових компонентів, кожен з яких відіграє важливу роль у забезпеченні безпечного керування транспортним засобом.

**Перцептивний компонент** включає процеси сприйняття дорожньої ситуації, розпізнавання сигналів, знаків та дій інших учасників руху [25]. Ефективність цього компонента залежить від якості функціонування сенсорних систем водія, його досвіду та здатності до швидкого аналізу інформації. Дослідження показують, що порушення перцептивних процесів призводять до значної частки дорожньо-транспортних пригод, особливо в умовах обмеженої видимості або складної дорожньої обстановки.

**Когнітивний компонент** охоплює процеси обробки інформації, прийняття рішень та прогнозування розвитку дорожньої ситуації. Водій повинен постійно аналізувати множинні стимули, оцінювати ризики та вибирати оптимальні стратегії поведінки. Когнітивне навантаження на водія в сучасних умовах дорожнього руху постійно зростає через збільшення інтенсивності транспортних потоків та ускладнення дорожньої інфраструктури.

**Моторний компонент** реалізується через виконавчі дії - керування рульовим колесом, педалями, важелями перемикачів передач тощо [26]. Якість моторних реакцій визначається не лише технічними навичками, але й психофізіологічним станом водія. Швидкість та точність моторних реакцій критично впливають на можливість уникнення аварійних ситуацій.

**Емоційно-мотиваційний компонент** включає емоційні реакції на дорожні ситуації, мотиви поведінки, ставлення до ризику та безпеки [33]. Цей компонент часто є визначальним у формуванні схильності до порушень та ризикованої поведінки. Емоційний стан водія безпосередньо впливає на прийняття рішень за кермом та може призводити до неадекватних поведінкових реакцій.

Поведінка водія формується під впливом численних стимулів зовнішнього середовища: дорожніх знаків, розмітки, сигналів світлофорів, дій інших учасників руху, погодних умов, стану дорожнього покриття тощо. Кожен із цих стимулів запускає певний ланцюг поведінкових реакцій, ефективність яких залежить від індивідуальних особливостей водія та його досвіду [19].

Діяльність водія характеризується особливою психологічною структурою, що відрізняє її від інших видів професійної діяльності. Ця специфіка визначається рядом унікальних характеристик, які створюють особливі вимоги до психологічної підготовки та функціонального стану водія.

**Часові обмеження** створюють постійний психологічний тиск на водія, який працює в умовах жорстких часових рамок. Затримка в прийнятті рішення на частки секунди може призвести до аварійної ситуації, що вимагає високого рівня готовності до дії та швидкості реагування. Сучасні дорожні умови, особливо в мегаполісах, постійно ускладнюються, що підвищує вимоги до швидкості обробки інформації та прийняття рішень.

**Множинність завдань** полягає в тому, що одночасно водій повинен виконувати кілька взаємопов'язаних завдань - стежити за дорогою, контролювати швидкість, дотримуватися правил, реагувати на дії інших учасників руху [41]. Така множинність вимагає ефективного розподілу уваги та високого рівня концентрації. Порушення здатності до багатозадачності призводить до зниження безпеки водіння.

**Відповідальність за безпеку** створює додаткове психологічне навантаження, оскільки водій несе відповідальність не лише за власну безпеку, але й за безпеку пасажирів та інших учасників дорожнього руху [38]. Це психологічне навантаження може впливати на прийняття рішень та емоційний стан водія, особливо в критичних ситуаціях.

**Непередбачуваність ситуацій** характеризує дорожнє середовище як високо мінливе та непередбачуване. Водій повинен бути готовим до раптових змін ситуації та швидкого пристосування до нових умов [13]. Здатність до адаптації та гнучкість поведінкових реакцій є критично важливими для безпечного водіння.

Психологічна готовність до діяльності водія включає не лише технічні навички керування автомобілем, але й розвинені когнітивні здібності, емоційну стійкість, адекватну самооцінку власних можливостей та схильність до безпечної поведінки [15].

**Типологія поведінки водіїв.** Аналіз поведінкових патернів дозволяє виділити кілька основних типів водіїв, кожен з яких характеризується специфічними реакціями на дорожні ситуації та схильністю до певних видів помилок і порушень [35].

**Агресивний тип поведінки.** Агресивний тип водіїв характеризується підвищеною реактивністю на фрустраційні стимули дорожнього середовища. Дослідження психологів показують, що керування машиною викликає стрес та сприяє накопиченню негативних емоцій [21].

Основні поведінкові прояви агресивного типу формуються через комплекс психологічних механізмів. Систематичне перевищення швидкості як реакція на часові обмеження відображає неадекватну оцінку ризиків та переоцінку власних можливостей контролювати ситуацію. Агресивні обгони без належної оцінки безпеки маневру свідчать про порушення когнітивних процесів оцінки ситуації та прогнозування наслідків.

Активне використання звукових сигналів для висловлення невдоволення та демонстрація агресивних жестів у відповідь на дії інших водіїв відображають неефективні стратегії емоційної регуляції. Навмисне створення перешкод для інших учасників руху може розглядатися як прояв деструктивної поведінки, спрямованої на компенсацію фрустрації через агресивні дії.

Агресивна поведінка часто є результатом перенесення повсякденних стресів на дорожнє середовище [33]. Водії цього типу схильні сприймати дорожні ситуації як особисті виклики та реагувати на них надмірно емоційно.

**Тривожний тип поведінки.** Тривожний тип демонструє протилежний полюс поведінкового спектра, який характеризується гіперобережністю та підвищеною чутливістю до потенційних загроз [22]. Такі водії демонструють специфічні поведінкові патерни, що відображають підвищений рівень тривоги та невпевненості в власних водійських здібностях.

Рух зі швидкістю значно нижчою за дозовану навіть за сприятливих умов відображає переоцінку ризиків та недовіру до власних можливостей. Надмірно часта перевірка дзеркал заднього виду та "мертвих зон" свідчить про підвищену тривожність та намагання контролювати всі аспекти дорожньої ситуації.

Уникання складних маневрів навіть за відсутності реальної небезпеки та нерішучість при прийнятті рішень в критичних ситуаціях можуть призводити до створення додаткових ризиків через непередбачуваність поведінки та порушення нормального ритму дорожнього руху.

**Імпульсивний тип поведінки.** Імпульсивні водії схильні до швидких, недостатньо обміркованих рішень, що відображає недостатність самоконтролю та порушення процесів планування дій [29]. Їхня поведінка характеризується спонтанністю та непослідовністю. Раптові зміни смуги руху без попереднього сигналізування свідчать про недостатність планування та прогнозування. Різке гальмування та прискорення відображають нестабільність емоційного стану та неефективні стратегії управління транспортним засобом.

Недотримання безпечної дистанції та прийняття ризикованих рішень під впливом миттєвих спонукань демонструють порушення здатності до відстроченого задоволення та адекватної оцінки наслідків власних дій.

**Адаптивний тип поведінки.** Адаптивний тип представляє оптимальний варіант поведінки водія, що характеризується ефективним функціонуванням всіх компонентів водійської діяльності [40]. Гнучке пристосування до змінних дорожніх умов відображає високий рівень когнітивної гнучкості та здатності до швидкого переключення стратегій поведінки.

Адекватна оцінка ризиків та власних можливостей свідчить про реалістичну самооцінку та ефективне функціонування механізмів сприйняття та аналізу інформації. Ефективне використання технічних навичок водіння та дотримання балансу між швидкістю руху та безпекою демонструють оптимальну інтеграцію всіх компонентів водійської поведінки.

Водії адаптивного типу демонструють найкращі показники безпеки та ефективності водіння, що робить цей тип поведінки еталонним для програм підготовки водіїв.

Сучасні дослідження вказують на те, що типи поведінки водіїв не є фіксованими категоріями, а можуть змінюватися залежно від ситуаційних чинників [45]. Водій, який зазвичай демонструє адаптивну поведінку, може проявити імпульсивність у стані втоми або агресивність у відповідь на провокацію. Така варіативність узгоджується з концепцією ситуаційної поведінкової пластичності, що має важливі імплікації для розуміння та прогнозування водійської поведінки.

**Передумови формування поведінки водія.** Передумови формування поведінки водія становлять сукупність індивідуальних, психологічних та ситуаційних чинників, які впливають на стиль керування транспортним засобом та визначають схильність до певних типів поведінкових реакцій [18].

**Індивідуально-психологічні чинники.** Поведінка водія в значній мірі визначається індивідуальними психологічними особливостями особистості [35]. Темперамент впливає на швидкість реакцій, емоційну стійкість та загальний стиль поведінки, створюючи базові передумови для формування специфічних поведінкових патернів за кермом.

Характерологічні особливості визначають стійкі поведінкові патерни водія [39]. Особливо важливими є такі риси як самоконтроль, відповідальність, схильність до ризику, агресивність. Дослідження показують, що водії з вираженими антисоціальними рисами демонструють значно вищі показники порушень правил дорожнього руху.

Когнітивні здібності включають швидкість обробки інформації, увагу, пам'ять, просторове мислення [25]. Водії з кращими когнітивними здібностями демонструють більш ефективні стратегії поведінки та меншу кількість помилок. Особистісні установки щодо ризику, правил дорожнього руху та власних можливостей суттєво впливають на вибір поведінкових стратегій.

**Психофізіологічні чинники.** Психофізіологічний стан водія безпосередньо впливає на якість його поведінки [26]. Функціональний стан включає рівень активації нервової системи, ступінь втоми, емоційний стан.

Оптимальний рівень активації забезпечує найкращу ефективність діяльності, тоді як надмірне збудження або пригніченість погіршують якість водіння.

Сенсорні функції забезпечують отримання інформації про дорожню ситуацію [25]. Будь-які порушення сенсорних функцій негативно позначаються на безпеці водіння. Моторні функції визначають точність та швидкість виконавчих дій, а їх порушення підвищують ризик помилок.

Вікові зміни призводять до поступового погіршення психофізіологічних функцій [37]. Молоді водії демонструють кращі моторні реакції, але гіршу оцінку ризиків, тоді як літні водії мають більший досвід, але гірші сенсомоторні функції.

**Соціально-психологічні чинники.** Поведінка водія формується в контексті соціального середовища [40]. Соціальні норми та очікування щодо поведінки на дорозі варіюють між різними культурами та спільнотами, що впливає на частоту порушень та стиль водіння. Референтні групи формують ставлення до правил дорожнього руху та моделі поведінки через механізми соціального навчання [29]. Позитивні приклади в референтних групах сприяють безпечній поведінці, тоді як негативні моделі можуть провокувати ризиковану поведінку.

Соціальний статус та роль водія в суспільстві можуть впливати на його поведінку через механізми самопрезентації. Групова динаміка в ситуаціях, коли в автомобілі знаходяться пасажери, може як стимулювати показну поведінку, так і підвищувати відповідальність водія.

**Ситуаційні чинники.** Конкретні умови водіння значно модифікують поведінку навіть досвідчених водіїв [41]. Дорожні умови визначають необхідні стратегії поведінки та вимагають адаптації до специфічних вимог ситуації.

Погодні умови суттєво впливають на поведінку водіїв через зміну фізичних характеристик дорожнього середовища [13]. Проте не всі водії адекватно коригують свою поведінку відповідно до погодних умов, що призводить до підвищення аварійності в несприятливих погодних умовах.

Час доби пов'язаний з циркадними ритмами та рівнем активності [47]. Найбільша кількість аварій припадає на ранкові та вечірні години пік, а також на нічний час, коли знижується увага та погіршується зір. Часовий тиск часто призводить до порушень швидкісного режиму та ризикованих маневрів.

Таким чином, поведінка водіїв являє собою складний феномен, що формується під впливом множини психологічних, соціальних та ситуативних чинників. Розуміння закономірностей цієї поведінки є необхідною умовою для розробки ефективних стратегій підвищення безпеки дорожнього руху та зниження аварійності на дорогах України [32].

## **1.2. Схильність до ризику як психологічний феномен**

Розглянувши поведінку водіїв як об'єкт транспортної психології та виявивши ключові механізми формування різних типів поведінкових патернів за кермом, необхідно детальніше проаналізувати психологічну природу схильності до ризику, яка виступає центральним фактором ризикованої поведінки водіїв. Дослідження феномену ризику та ризикованої поведінки становить одну з актуальних проблем сучасної психології [27]. Для розуміння цього явища принципового значення набуває точне визначення базових понять та механізмів їх функціонування.

Згідно з сучасними підходами, ризик являє собою ситуативну характеристику діяльності, що полягає у невизначеності її результату та можливих несприятливих наслідках у разі неуспіху [44]. Ризик завжди пов'язаний з імовірністю настання небажаних подій та характеризується двома основними параметрами: ймовірністю негативного результату та величиною можливих втрат. З позиції психологічного аналізу, ризик не є просто об'єктивною характеристикою ситуації, але передусім відображає суб'єктивне сприйняття індивідом можливих загроз та їх наслідків [5]. Це

суб'єктивне сприйняття ризику формується через складну систему когнітивних та емоційних процесів, що особливо важливо для розуміння індивідуальних відмінностей у схильності до ризикованої поведінки водіїв різних груп.

**Індивідуальні особливості схильності до ризику.** Схильність до ризику не є вродженою характеристикою, а формується через взаємодію особистісних особливостей з досвідом водіння [2]. Ключові принципи формування такої схильності включають [8]:

1. Принцип частоти – чим частіше ризикована поведінка призводить до бажаних результатів, тим міцніше вона закріплюється;
2. Принцип інтенсивності – сильні позитивні переживання від ризикованих дій створюють більш стійкі поведінкові патерни;
3. Принцип безпосередності – негайні позитивні наслідки мають більший вплив на формування поведінки, ніж віддалені;
4. Принцип постійності – регулярне підкріплення ризикованої поведінки формує стабільні патерни.

Індикатори вираженої схильності до ризику включають високу частоту ризикованих дій у різноманітних ситуаціях, швидке формування нових ризикованих реакцій, стійкість таких патернів навіть при зміні обставин та їх перенесення з одних ситуацій на інші [20].

**Ситуативні детермінанти ризикованої поведінки.** Важливим аспектом розуміння схильності до ризику є роль ситуативних факторів, що можуть провокувати або стримувати ризиковану поведінку [30]. Такі фактори включають час доби (ніч як сигнал меншої ймовірності контролю), тип дороги (автомагістраль як стимул для перевищення швидкості), присутність пасажирів (особливо однолітків у молодих водіїв) та емоційний стан (стрес, поспіх як стимули для агресивного водіння) [24, 33]. Ситуативний контроль означає, що ризикована поведінка може проявлятися в одних умовах і бути відсутньою в інших, залежно від конкретного контексту та попереднього досвіду водія [31].

### **Механізми генералізації та специфікації ризикованої поведінки.**

Розуміння того, як ризикована поведінка поширюється або обмежується певними ситуаціями, має важливе значення для аналізу відмінностей між групами водіїв [9]. Генералізація відбувається, коли ризиковані навички, сформовані в одних умовах, переносяться на схожі ситуації. Наприклад, звичка перевищувати швидкість у великому місті може перенестися на водіння в малих містечках.

Водночас процеси дискримінації дозволяють водіям розрізнити ситуації, де ризикована поведінка може здаватися відносно "безпечною" та умови реальної небезпеки [37]. Досвідчені водії можуть розвивати здатність точно оцінювати контекст для прийняття рішень про ризиковані дії.

Згасання ризикованої поведінки відбувається, коли вона перестає приносити очікувані результати [11]. Наприклад, посилення контролю з боку дорожньої поліції може призвести до зменшення частоти порушень швидкості. Однак важливо враховувати, що спонтанне відновлення може відбуватися навіть після періоду згасання, особливо в ситуаціях, схожих на ті, де поведінка раніше підкріплювалася.

**Типологія ризикованої поведінки.** На основі аналізу механізмів формування схильності до ризику можна виділити декілька типів ризикованої поведінки [23]:

1. **Навчена агресивна поведінка** – формується через позитивні наслідки агресивних дій;
2. **Звичкові порушення** – автоматизовані реакції, що стали рутинними через регулярне підкріплення [19];
3. **Імпульсивні реакції** – швидкі поведінкові відповіді на емоційні стани без урахування довгострокових наслідків.

Отже, схильність до ризику як психологічний феномен являє собою комплекс навчених реакцій, що формуються через взаємодію індивідуальних особливостей водія з особливостями дорожнього середовища [8]. Розуміння механізмів формування такої схильності – від процесів навчання та

підкріплення до соціального моделювання – дозволяє пояснити індивідуальні та групові відмінності в ризикованій поведінці водіїв. Ключове значення мають принципи частоти, інтенсивності, безпосередності та постійності підкріплення, які визначають, чи закріпляться ризиковані патерни поведінки як стабільні характеристики [28]. Розуміння ситуативного контролю пояснює, чому ризикована поведінка може проявлятися вибірково в певних умовах, що має важливі імплікації для дослідження відмінностей між водіями великих міст, середніх міст та малих містечок [30].

Це створює теоретичне підґрунтя для використання систематичних інструментів оцінки, таких як Driver Behaviour Questionnaire, що дозволяють емпірично вивчати особливості ризикованої поведінки різних груп водіїв та розробляти диференційовані підходи до підвищення безпеки дорожнього руху [43]. Такий аналіз підготовлює основу для детального розгляду конкретних психологічних характеристик ризикованої поведінки та їх проявів у різних групах водіїв

### **1.3. Психологічна характеристика ризикованої поведінки водіїв**

Базуючись на розглянутих теоретичних засадах поведінки водіїв та схильності до ризику, необхідно детально охарактеризувати ризиковану поведінку водіїв як комплексний психологічний феномен, що має специфічні прояви та закономірності формування.

Ризикована поведінка водіїв являє собою сукупність дій за кермом, які підвищують імовірність дорожньо-транспортних пригод та створюють небезпеку для учасників дорожнього руху [16]. У сучасній психології транспорту ризикована поведінка визначається як свідомі або несвідомі дії водія, що відхиляються від норм безпечного водіння та створюють потенційну загрозу для життя і здоров'я людей.

**Психологічні механізми формування схильності до ризику.** Схильність до ризикованої поведінки водіїв формується через взаємодію

особистості з дорожнім середовищем, де ключову роль відіграють механізми навчання та підкріплення [3]. Розуміння цих процесів дозволяє пояснити, чому одні водії схильні до ризикованих дій, а інші демонструють обережну поведінку.

Формування ризикованих патернів поведінки відбувається за принципом "стимул-реакція-наслідок", де дорожня ситуація (стимул) викликає певну поведінкову відповідь (реакцію), яка закріплюється або згасає залежно від наслідків. Якщо ризикована поведінка призводить до позитивних результатів (швидке досягнення мети, відчуття контролю), вона має тенденцію до повторення [1].

У контексті водіння автомобіля такі механізми можуть пояснювати, чому певні дорожні ситуації стають тригерами для ризикованої поведінки [30]. Наприклад, порожня дорога вночі може асоціюватися з можливістю безкарного перевищення швидкості, особливо якщо попередній досвід підтверджував безпечність такої поведінки.

**Закономірності підкріплення ризикованої поведінки.** Ризикована поведінка водіїв часто підкріплюється через декілька психологічних механізмів [28]. Позитивне підкріплення може включати відчуття пригод та адреналіну від швидкої їзди, економію часу при порушенні правил, соціальне схвалення з боку однолітків або відчуття контролю та влади над ситуацією [20].

Негативне підкріплення також відіграє важливу роль: уникнення критики за повільну їзду, зменшення тиску часу через швидке пересування, усунення дискомфорту від дотримання обмежень швидкості. Особливо проблематичним є те, що ризикована поведінка часто отримує негайне позитивне підкріплення, тоді як покарання (штрафи, аварії) є відстроченим та імовірнісним [6].

**Соціальне навчання та моделювання в контексті водіння.** Важливу роль у формуванні схильності до ризику відіграють процеси соціального навчання [1]. Молоді водії часто наслідують ризиковані патерни поведінки

досвідчених водіїв, медіа-репрезентації агресивного водіння можуть слугувати моделями для наслідування, а поведінка батьків за кермом формує базові патерни поведінки у їхніх дітей [18, 24].

Вікарне підкріплення відбувається, коли водій спостерігає, як інші отримують позитивні наслідки за ризиковану поведінку, що збільшує ймовірність повторення такої поведінки [29]. Це особливо актуально для молодих водіїв, які можуть сприймати ризиковані маневри як демонстрацію майстерності або мужності.

**Психологічні механізми ризикованої поведінки водіїв.** Ризикована поведінка водіїв є результатом складної взаємодії психологічних механізмів, що призводять до недооцінки небезпеки та прийняття неоптимальних рішень [1].

**Когнітивні спотворення в оцінці ризику.** Водії схильні до систематичних помилок в оцінці ймовірності та наслідків небезпечних ситуацій. Ілюзія контролю проявляється в переоцінці власних можливостей керувати ситуацією, що особливо характерно для досвідчених водіїв.

Оптимістичне упередження призводить до недооцінки особистого ризику при переоцінці ризику для інших [8]. Більшість водіїв вважають себе краще за середньостатистичного водія, що створює хибне відчуття безпеки.

Ефект недавності полягає в переоцінці ймовірності подій, які відбувалися нещодавно. Конфірмаційне упередження виявляється у схильності звертати увагу переважно на ту інформацію, яка узгоджується з особистими переконаннями про безпечність певної поведінки.

**Мотиваційні чинники ризикованої поведінки.** Пошук відчуттів є потужним мотиватором ризикованої поведінки, особливо серед молодих водіїв [20]. Швидка їзда та ризиковані маневри можуть забезпечувати позитивні емоції та відчуття гостроти.

Соціальна мотивація включає прагнення справити враження на інших, продемонструвати майстерність або мужність [24]. Це особливо актуально

для молодих чоловіків, які використовують автомобіль як засіб самопрезентації.

Утилітарна мотивація пов'язана з прагненням швидше дістатися до мети, заощадити час. Емоційна розрядка через агресивну поведінку на дорозі може слугувати способом подолання стресу та фрустрації [33].

**Процеси навчіння та підкріплення.** Ризикова поведінка може підкріплюватися позитивними наслідками, що призводить до її закріплення. Позитивне підкріплення відбувається, коли порушення правил призводить до бажаних результатів. Уникання покарання також діє як підкріплювач ризикованої поведінки.

Спостереження за моделями впливає на формування поведінкових патернів через механізми соціального навчання. Якщо в середовищі водія поширена ризикова поведінка без видимих негативних наслідків, це може стимулювати наслідування подібних патернів поведінки.

Фундаментальне розуміння ризикованої поведінки водіїв базується на концептуальній моделі J. Reason та колег (1990), які запропонували трифакторну класифікацію небезпечних дій за кермом [43]. Ця модель розрізняє порушення (violations), помилки (errors) та неуважність (lapses), що стало основою для розробки Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) - одного з найпоширеніших інструментів дослідження поведінки водіїв.

Дорожньо-транспортні пригоди становлять значну частку світової смертності та захворюваності, створюючи суттєвий глобальний тягар [32]. Чинники, що сприяють ДТП, зазвичай поділяються на три категорії: екологічні, транспортні та людські, при цьому людський фактор є домінуючим. Саме тому дослідження психологічних аспектів ризикованої поведінки водіїв набуває особливої актуальності.

**Психологічні ознаки ризикованої поведінки.** Психологічна характеристика ризикованої поведінки водіїв включає декілька ключових ознак, що дозволяють ідентифікувати та класифікувати небезпечні дії за кермом [40].

**Когнітивні ознаки** включають порушення сприйняття дорожньої ситуації, неадекватну оцінку ризиків, зниження уваги та концентрації [25]. Керуючи автомобілем, водій повинен постійно оцінювати обстановку руху, приймати правильне рішення і відповідним чином впливати на органи управління автомобілем [14]. Порушення цих когнітивних процесів призводить до помилкових рішень та небезпечних маневрів.

**Емоційні ознаки** характеризуються підвищеною агресивністю, імпульсивністю, дратівливістю за кермом [33]. Емоційне напруження, втома, дорожні конфлікти можуть призвести водія до нервової неврівноваженості [26]. Це проявляється у вигляді агресивних дій щодо інших учасників руху, порушення правил дорожнього руху з мотивів помсти або самоствердження.

**Поведінкові ознаки** включають конкретні дії, що порушують правила безпечного водіння: перевищення швидкості, порушення дистанції, ігнорування сигналів світлофора, небезпечні обгони, водіння в стані алкогольного сп'яніння тощо [7].

**Мотиваційні ознаки** пов'язані з прагненням отримати гострі відчуття, продемонструвати власні навички водіння, компенсувати психологічні комплекси через агресивну поведінку за кермом [20].

**Психологічні механізми ризикованої поведінки.** Розуміння психологічних механізмів, що лежать в основі ризикованої поведінки водіїв, має важливе значення для розробки ефективних превентивних заходів [1].

**Когнітивні спотворення** відіграють ключову роль у формуванні ризикованої поведінки [8]. До них належать:

- Ілюзія контролю - переоцінка власних можливостей впливати на ситуацію;
- Оптимістичне спотворення - недооцінка ймовірності негативних наслідків для себе;
- Фундаментальна помилка атрибуції - схильність пояснювати власні помилки зовнішніми факторами, а чужі - внутрішніми.

**Емоційна регуляція** також критично важлива для безпечного водіння [22]. Неспроможність ефективно управляти емоціями, особливо гнівом та фрустрацією, призводить до агресивної поведінки за кермом.

**Соціальне навчання** формує патерни поведінки через спостереження та наслідування [29]. Молоді водії часто копіюють ризиковані практики старших, більш досвідчених водіїв, сприймаючи їх як норму.

**Типи ризикованої поведінки водіїв.** Сучасна класифікація ризикованої поведінки водіїв базується на емпірично обґрунтованій типології, що лежить в основі Driver Behaviour Questionnaire [43].

**1. Порушення (Violations).** Порушення являють собою навмисні відхилення від правил дорожнього руху та норм безпечного водіння [48]. Дослідження останніх десятиліть вивчали роль особистісних рис та ставлення до безпеки руху в прогнозуванні поведінки водіїв. Цей тип поведінки характеризується свідомим прийняттям рішення про порушення встановлених норм. Основні підтипи порушень:

- **Агресивні порушення** - дії, спрямовані проти інших учасників руху (переслідування, блокування, показ непристойних жестів) [13];
- **Звичайні порушення** - рутинні порушення правил (перевищення швидкості, проїзд на червоне світло, неправильне паркування) [16];
- **Статусні порушення** - порушення, мотивовані бажанням продемонструвати статус або навички (ризиковані обгони, їзда на високій швидкості) [39].

**2. Помилки (Errors).** Помилки являють собою ненавмисні дії, що виникають внаслідок недостатності навичок, знань або неправильної оцінки дорожньої ситуації [17]. На відміну від порушень, помилки не мають мотиваційного компонента щодо свідомого відхилення від норм. Типи помилок:

- **Помилки сприйняття** - неправильна оцінка швидкості, відстані, часу [25];

- **Помилки прийняття рішень** - вибір неадекватної стратегії поведінки в дорожній ситуації [15];
- **Виконавчі помилки** - технічні помилки в управлінні транспортним засобом [18].

**3. Неуважність (Lapses).** Під впливом постійної дії стресових факторів збільшується час реакції, знижується зорове сприйняття, порушується координація і настає передчасне стомлення водія [33]. Неуважність характеризується збоями в пам'яті та увазі, що зазвичай не створюють безпосередньої загрози для інших, але можуть свідчити про зниження функціонального стану водія. Прояви неуважності:

- Забудькуватість (не вимкнути покажчик повороту, забути включити фари) [42];
- Автоматизми (їхати звичним маршрутом замість запланованого);
- Збої концентрації (раптове усвідомлення того, що не пам'ятаєш пройдений шлях) [46].

Чинники, що впливають на ризиковану поведінку водіїв

#### **Індивідуально-психологічні чинники.**

**Особистісні риси.** Ризикована поведінка за кермом пов'язана з такими факторами, як вік, стать та індивідуальні відмінності [39]. До найбільш значущих особистісних чинників ризикованого водіння належать:

- **Імпульсивність** - тенденція до швидких, необдуманих дій без урахування наслідків [29];
- **Пошук гострих відчуттів** - прагнення до нових, інтенсивних переживань та готовність ризикувати заради них [20];
- **Агресивність** - схильність до ворожих дій та негативних емоційних реакцій [13];
- **Нейротизм** - емоційна нестабільність, схильність до тривоги та стресу [22];
- **Екстраверсія** - орієнтація на зовнішній світ, прагнення до стимуляції [35].

**Когнітивні чинники** включають особливості сприйняття ризику, самооцінку водійських навичок, локус контролю [15]. Сприйняття ризику залежить від різних факторів, таких як водійська підготовка, водійський досвід, вік тощо.

**Емоційні чинники.** Агресивне водіння є навмісною дією, що спрямована проти іншого водія [13]. Крім того, агресивність за кермом може бути пов'язана з такими психологічними явищами, як стрес, втома та імпульсивна поведінка [33].

### **Соціально-демографічні чинники.**

**Вік** є одним з найпотужніших предикторів ризикованої поведінки [37]. Молоді водії (18-25 років) демонструють найвищі показники всіх типів ризикованої поведінки, особливо порушень. Це пов'язано з недостатністю досвіду, нейрофізіологічними особливостями, прагненням до ризику та самоствердження [24].

**Стать** також суттєво впливає на поведінку за кермом. Чоловіки частіше демонструють агресивні порушення, перевищення швидкості, водіння в стані алкогольного сп'яніння [6]. Жінки більш схильні до помилок, пов'язаних з недостатністю технічних навичок або просторової орієнтації.

**Водійський стаж** має складний, нелінійний зв'язок з ризикованою поведінкою [37]. Новачки частіше допускають помилки через недостатність досвіду, тоді як досвідчені водії можуть демонструвати більше порушень через надмірну самовпевненість та звикання до ризику.

**Тип населеного пункту.** Серед усіх соціодемографічних чинників особливе місце в контексті водійської поведінки посідає тип населеного пункту, в якому проживає та здійснює водіння особа. Цей фактор є важливим тому, що він безпосередньо визначає умови, в яких відбувається водіння: інтенсивність дорожнього руху, складність доріг, наявність світлофорів та знаків, швидкість пересування, кількість інших учасників руху. Водій малого містечка щодня стикається з простою дорожньою обстановкою: мало машин, знайомі дороги, невисока швидкість. Натомість водій великого міста

постійно перебуває в умовах складного руху: багато автомобілів, часті затори, необхідність швидко реагувати на зміни ситуації, постійний стрес.

Важливість типу населеного пункту полягає також у тому, що він формує соціально-психологічне середовище водіння. У малих містечках водії часто знають одне одного, їхня поведінка на дорозі помітна для сусідів та знайомих, що створює відчуття соціального контролю. У великих містах, навпаки, водій відчувається анонімним – його ніхто не знає, тому немає страху, що хтось помітить порушення чи агресивну поведінку. Крім того, у різних за розміром населених пунктах формуються різні культури водіння: в одних місцях прийнято їздити обережно та ввічливо, в інших – агресивно та швидко. Ці неписані правила засвоюються водіями через спостереження за іншими та поступово стають звичними.

#### **Ситуативні чинники.**

**Дорожні умови** значно впливають на поведінку водіїв [13]. Складні погодні умови, інтенсивний рух, незнайомий маршрут можуть провокувати як помилки (через підвищене навантаження), так і порушення (через бажання компенсувати втрачений час).

**Часові чинники** включають час доби, день тижня, сезонність [47]. Ризикована поведінка частіше проявляється у вечірній та нічний час, у вихідні дні, влітку.

**Психофізіологічний стан** водія критично впливає на безпеку водіння [26]. Втома, стрес, алкогольне або наркотичне сп'яніння, хвороба значно підвищують ймовірність усіх типів небезпечної поведінки [6].

#### **Соціально-культурні чинники.**

**Культура водіння** в суспільстві формує норми та очікування щодо поведінки за кермом [40]. В деяких культурах агресивне водіння може сприйматися як норма або навіть цінність, що сприяє поширенню ризикованих практик.

**Соціальний тиск** з боку пасажирів, особливо однолітків у молодих водіїв, може провокувати демонстративну ризиковану поведінку [24]. Соціальне становище водія, сімейний стан, гендерні характеристики поряд з особистістю та емоційним станом мають тенденцію впливати на ризиковану поведінку за кермом [48].

**Практичне значення для профілактики ризикованого водіння.** Розуміння психологічних механізмів схильності до ризику має важливі практичні наслідки для профілактики небезпечного водіння [15]:

1. Модифікація системи наслідків – зміна співвідношення позитивних та негативних наслідків може ефективно впливати на поведінку водіїв різних груп;
2. Забезпечення швидкості реагування – наслідки за порушення мають бути максимально близькими в часі до самої поведінки;
3. Послідовність застосування правил – норми та їх наслідки мають бути передбачуваними для всіх груп водіїв [32];
4. Позитивне підкріплення безпечної поведінки – заохочення може бути ефективнішим за покарання, особливо для молодих водіїв.

Отже, ризикована поведінка водіїв являє собою складний, багатофакторний феномен, що включає різні типи небезпечних дій за кермом [49]. Трифакторна модель Reason та колег, що лежить в основі DVQ, дозволяє систематизувати ці поведінкові прояви та виявити їх специфічні особливості [43].

Порушення, як найбільш небезпечний тип ризикованої поведінки, характеризуються навмісністю та найсильнішим зв'язком з дорожньо-транспортними пригодами [16]. Помилки відображають недостатність навичок та досвіду, тоді як неухважність свідчить про проблеми з регуляцією функціонального стану [17].

Чинники ризикованої поведінки включають індивідуально-психологічні особливості, соціально-демографічні параметри, ситуативні

умови та соціально-культурний контекст [39]. Розуміння цих психологічних закономірностей створює основу для розробки диференційованих підходів до профілактики ризикованого водіння та підвищення безпеки дорожнього руху [32].

Використання валідних психодіагностичних інструментів, зокрема DVQ, дозволяє емпірично досліджувати особливості ризикованої поведінки різних груп водіїв та розробляти науково обґрунтовані рекомендації щодо її попередження [43]. Це створює теоретичне підґрунтя для проведення емпіричного дослідження схильності до ризикованої поведінки серед водіїв різних типів населених пунктів України.

## РОЗДІЛ 2.

### ЕМПІРИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ СХИЛЬНОСТІ ДО РИЗИКОВАНОЇ ПОВЕДІНКИ РІЗНИХ ГРУП ВОДІЇВ

#### 2.1. Методика та процедура дослідження

Основним завданням емпіричного дослідження була перевірка наступної гіпотези: *припускається, що існують відмінності в рівні схильності до ризикованого водіння між групами водіїв з населених пунктів України різної чисельності; водії великих міст демонструватимуть вищі показники схильності до ризикованого водіння у порівнянні з водіями середніх міст та малих містечок, а водії малих містечок матимуть нижчі показники схильності до ризикованого водіння порівняно з водіями великих та середніх міст.*

Вказана гіпотеза ґрунтується на ряді теоретичних припущень щодо впливу урбанізації на психологічні характеристики поведінки водіїв. По-перше, встановлено що фізичне та соціальне оточення суттєво впливає на формування поведінкових патернів індивіда. Міське середовище як комплексна екосистема створює специфічні умови для реалізації водійської поведінки, що відрізняються від умов малих населених пунктів.

По-друге, згідно з концепцією когнітивного навантаження, водії в містах різного розміру зазнають різного рівня інформаційного та когнітивного стресу. Велике місто характеризується високою щільністю транспортних потоків, складною дорожньою інфраструктурою, множинністю одночасних стимулів, що потребують обробки. Це створює умови для формування специфічних когнітивних стратегій та поведінкових патернів, спрямованих на оптимізацію водіння в умовах високого навантаження.

По-третє, соціально-психологічні фактори також відіграють важливу роль. У малих містечках діє потужний механізм соціального контролю –

водії часто знають одне одного, існує високий рівень взаємного спостереження та соціальної відповідальності. Великі міста, навпаки, характеризуються анонімністю, що може призводити до зниження відчуття персональної відповідальності за свої дії на дорозі. Цей феномен, описаний у теорії деіндивідуалізації, передбачає, що в умовах анонімності індивіди схильні до більш імпульсивної та менш соціально відповідальної поведінки.

По-четверте, часовий тиск та темп життя значно відрізняються між містами різного розміру. Велике місто часто асоціюється з хронічним дефіцитом часу, необхідністю швидко переміщатися між різними точками, що може мотивувати водіїв до ризикованих маневрів з метою економії часу. У малих містечках, де відстані менші, а темп життя повільніший, такий мотиваційний чинник відіграє меншу роль.

По-п'яте, емоційний стан та психологічне благополуччя водіїв також залежать від типу населеного пункту. Дослідження у сфері урбаністичної психології демонструють, що жителі великих міст частіше відчувають стрес, фрустрацію, агресію, що може трансформуватися в агресивну поведінку за кермом. Малі містечка, навпаки, часто асоціюються з більш спокійним та передбачуваним життям, що може сприяти більш врівноваженій поведінці на дорогах.

Виходячи з цього, для дослідження нами було виділено **три категорії населених пунктів**. Перша категорія – малі містечка з населенням до 50 тисяч осіб – представляє найменш урбанізоване середовище з мінімальною складністю дорожньої інфраструктури, низьким рівнем транспортних потоків та максимальним рівнем соціального контролю.

Друга категорія – середні міста з населенням від 50 до 500 тисяч осіб – представляє проміжний тип урбанізації. Ці міста характеризуються помірною складністю дорожньої мережі, достатньо інтенсивним рухом транспорту, але зберігають певні елементи соціального контролю та передбачуваності, властиві меншим спільнотам.

Третя категорія – великі міста з населенням понад 500 тисяч осіб – представляє високий рівень урбанізації. До цієї категорії належать обласні центри та мегаполіси України, такі як Київ, Харків, Дніпро, Одеса, Львів. Ці міста характеризуються максимальною складністю дорожнього середовища, найвищою щільністю транспортних потоків, високим рівнем анонімності та найбільш інтенсивним темпом життя.

Такий поділ дозволяє простежити градієнт урбанізації та виявити, чи існує систематичний зв'язок між розміром населеного пункту та рівнем схильності до ризикованого водіння. Гіпотеза дослідження передбачає, що водії великих міст демонструватимуть вищі показники ризикованої поведінки порівняно з водіями середніх міст та малих містечок, що пояснюється вищезазначеними психологічними механізмами.

Дослідження проводилось протягом 2025 року в різних регіонах України (переважно Київська, Чернігівська, Одеська та Харківська області).

**Загальна вибірка** дослідження містила 107 осіб – водіїв з різних регіонів України, що забезпечило достатню статистичну потужність для проведення порівняльного аналізу між групами. Розподіл респондентів за типами населених пунктів виявився достатньо рівномірним: малі містечка – 33 особи (30,8%), середні міста – 38 осіб (35,5%), великі міста – 36 осіб (33,7%). Така структура вибірки забезпечує репрезентативність кожної групи та дозволяє проводити коректне статистичне порівняння.

**За гендерною структурою** вибірка характеризується суттєвим переважанням чоловіків: 83 респонденти (77,6%) є чоловічої статі, тоді як жінки складають 24 особи (22,4%). Така гендерна диспропорція відображає реальну ситуацію в Україні, де чоловіки традиційно більш представлені серед активних водіїв та частіше залучаються до участі в дослідженнях, пов'язаних з автомобільною тематикою. Хоча така нерівномірність є обмеженням дослідження з точки зору повної репрезентативності жіночої підгрупи, вона дозволяє отримати більш стабільні оцінки для основної групи водіїв-чоловіків. Водночас, наявність жіночої підвибірки дає можливість за

потреби провести додатковий аналіз гендерних відмінностей у схильності до ризикованого водіння, хоча інтерпретація цих результатів має здійснюватися з обережністю через меншу чисельність жінок у вибірці.

**Вікова структура** вибірки охоплює чотири вікові категорії, що дозволяє проаналізувати особливості водійської поведінки в різних життєвих періодах. Найчисленнішою групою є водії віком від 25 до 44 років – 77 осіб (72,0%), що становить майже три чверті вибірки. Ця вікова категорія відображає найбільш активний період водійської діяльності, коли люди вже мають достатній досвід керування автомобілем, активно користуються онлайн-платформами та інтенсивно використовують особистий транспорт для вирішення професійних та побутових завдань. Друга за чисельністю група – водії віком від 45 до 65 років – налічує 19 осіб (17,8%), які представляють більш зрілий віковий сегмент з багаторічним водійським досвідом. Молодша вікова група (18-24 роки) складає 7 осіб (6,5%), що є логічним з огляду на те, що багато представників цієї вікової категорії ще не мають достатнього водійського досвіду або не володіють власним автомобілем. Найменш чисельною є група водіїв віком 65 років і старше – 4 особи (3,7%), що може пояснюватися як зниженням водійської активності у цьому віці, так і меншою схильністю до участі в онлайн-опитуваннях. Таким чином, вибірка є найбільш репрезентативною для вікового діапазону від 25 до 44 років, який становить основний сегмент активних водіїв в Україні.

**Водійський стаж** респондентів є важливою характеристикою вибірки, оскільки досвід водіння може суттєво впливати на стиль керування автомобілем та схильність до ризикованої поведінки. Розподіл респондентів за стажем водіння виявився достатньо різноманітним і охоплює всі основні категорії досвіду. Найменший досвід мають 9 респондентів (8,4%), які водять автомобіль від 0 до 2 років – це початківці, що ще перебувають на етапі формування базових навичок водіння та адаптації до реальних дорожніх умов. Найчисленнішою групою є водії зі стажем від 2 до 10 років – 38 осіб (35,5%), які становлять більше третини вибірки. Ця категорія

характеризується вже сформованими базовими навичками, проте водії ще не мають багаторічного досвіду різноманітних дорожніх ситуацій. Майже рівну за чисельністю групу складають водії зі стажем від 10 до 20 років – 36 осіб (33,6%), які мають значний практичний досвід та пройшли через різні етапи розвитку водійської майстерності. Найдосвідченішу категорію представляють водії зі стажем понад 20 років – 24 особи (22,4%), серед яких є водії з багаторічною практикою керування автомобілем, що охоплює десятиліття змін у дорожній інфраструктурі та правилах дорожнього руху.

Важливо відзначити, що водійський стаж не завжди лінійно пов'язаний з віком респондента, оскільки люди отримують водійські посвідчення в різному віці. Наприклад, у вибірці можуть бути молоді водії з відносно великим стажем (якщо почали водити в 18 років) та дорослі водії з невеликим стажем (якщо отримали права пізніше в житті). Розподіл за стажем у нашій вибірці дозволяє за потреби провести додатковий аналіз впливу досвіду водіння на схильність до ризикованої поведінки.

**Частота використання автомобіля** є додатковою важливою характеристикою вибірки, яка відображає інтенсивність водійської діяльності респондентів. Більшість учасників дослідження є активними водіями: 63 особи (58,9%) користуються автомобілем щодня, що свідчить про те, що особистий транспорт є невід'ємною частиною їхнього повсякденного життя – для поїздок на роботу, виконання побутових справ, підвезення дітей тощо. Друга за чисельністю група – 27 осіб (25,2%) – використовує автомобіль 3-5 разів на тиждень, що також вказує на регулярне, хоча і не щоденне, водіння. Менш інтенсивно користуються автомобілем 11 респондентів (10,3%), які їздять 1-2 рази на тиждень, можливо, переважно у вихідні дні або для специфічних цілей. Найменшу групу складають 6 осіб (5,6%), які використовують автомобіль рідше ніж раз на тиждень. Таким чином, переважна більшість вибірки (84,1%) – це регулярні водії, які користуються автомобілем щонайменше кілька разів на тиждень, що робить їхні оцінки власної поведінки за кермом більш

надійними, оскільки вони ґрунтуються на постійній практиці водіння, а не на епізодичному досвіді.

Таким чином, вибірка дослідження характеризується наступними ключовими демографічними параметрами: переважання чоловіків (77,6%), виражена концентрація у віковому діапазоні 25-44 роки (72,0%), різноманітний водійський стаж з найбільшим представленням категорій від 2 до 10 років (35,5%) та від 10 до 20 років (33,6%), а також високий рівень водійської активності (58,9% користуються автомобілем щодня).

У дослідженні було використано **авторську анкету**. Її розробка базувалася на аналізі існуючих міжнародних інструментів оцінки водійської поведінки, адаптованих до специфіки дорожньої ситуації та культури водіння в Україні. Анкета складається з 15 питань, кожне з яких спрямоване на виявлення конкретних аспектів ризикованої поведінки за кермом. Питання охоплюють широкий спектр поведінкових проявів, включаючи порушення правил дорожнього руху, агресивні маневри, неуважність, перевищення швидкості, ігнорування сигналів світлофора, небезпечні обгони, використання мобільного телефону за кермом та інші форми ризикованої поведінки (Додаток А). Для оцінки кожного питання використовувалася шестибальна шкала Лайкерта, де 1 означає "ніколи не роблю цього", а 6 – "роблю це дуже часто". Вибір шестибальної шкали був зумовлений необхідністю забезпечити достатню диференціацію відповідей респондентів, уникаючи при цьому центральної тенденції (вибору середнього варіанту), що є типовою проблемою непарних шкал. Шестибальна шкала змушує респондентів зробити чіткий вибір у бік більш або менш частішої поведінки, що підвищує дискримінативну здатність методики.

Загальний бал схильності до ризикованого водіння обчислюється як сума балів за всіма 15 питаннями. Теоретично можливий діапазон балів становить від 15 (мінімальна схильність – всі відповіді "ніколи") до 90 (максимальна схильність – всі відповіді "дуже часто"). Було встановлено, що середній рівень схильності до ризикованого водіння у загальній вибірці

становить  $30,85 \pm 8,77$  балів. Виходячи з цього, діапазон від 22 до 40 балів ( $M \pm SD$ ) нами було визначено як середній для вітчизняних водіїв, тоді як показники нижче 22 балів свідчать про низьку схильність до ризику, а показники вище 40 балів – про підвищену схильність до ризикованої поведінки за кермом.

Збір даних здійснювався за допомогою онлайн-анкетування через спеціалізовану платформу Google Forms. Вибір онлайн-формату був зумовлений необхідністю охопити респондентів з різних регіонів України та забезпечити їм зручність заповнення анкети в комфортних умовах. Онлайн-формат також дозволив автоматизувати збір та первинну обробку даних, мінімізувати помилки введення та забезпечити анонімність респондентів.

Респонденти залучалися до дослідження через різні канали: соціальні мережі, тематичні форуми та спільноти водіїв, особисті контакти дослідника. Використовувався метод «снігової кулі», коли респонденти, які вже взяли участь у дослідженні, запрошували до участі своїх знайомих водіїв. Це дозволило швидко сформувати достатньо велику та диверсифіковану вибірку.

Перед заповненням анкети респондентам надавалася детальна інструкція, яка пояснювала мету дослідження, порядок заповнення анкети, принцип використання шкали оцінювання. Наголошувалося на важливості чесних відповідей та запевнялося про повну конфіденційність даних. Респондентам повідомлялося, що не існує правильних або неправильних відповідей, а дослідників цікавить їхня реальна поведінка за кермом.

Етичні аспекти дослідження дотримувалися відповідно до міжнародних стандартів психологічних досліджень. Участь у дослідженні була добровільною, респонденти мали право відмовитися від участі на будь-якому етапі. Персональні дані респондентів не збиралися (крім інформації про стать, вік, тип населеного пункту, частоту користування автомобілем та водійський стаж), що забезпечувало повну анонімність. Результати дослідження використовувалися виключно в наукових цілях. Респонденти

будуть мати можливість отримати зворотний зв'язок щодо результатів дослідження після його завершення.

Для обробки та аналізу отриманих даних використовувалася програми Microsoft Excel та SPSS. Для кожного учасника дослідження було підраховано загальний бал схильності до ризикованого водіння шляхом підсумовування відповідей на всі 15 питань анкети.

На першому етапі аналізу для кожної з трьох груп (малі містечка, середні міста, великі міста) було обчислено базові статистичні показники: середнє значення, стандартне відхилення, мінімальне та максимальне значення. Ці показники дозволили отримати загальне уявлення про рівень схильності до ризикованого водіння в кожній групі та побачити, наскільки відрізняються результати між групами.

Для перевірки гіпотези дослідження було обрано Н-критерій Краскелла-Уолліса. Цей непараметричний статистичний метод є оптимальним вибором для порівняння трьох незалежних груп за порядковою або кількісною змінною у випадках, коли дані не обов'язково підлягають нормальному розподілу або коли розміри груп є відносно невеликими.

## **2.2. Отримані результати та їхній аналіз**

У цьому підрозділі представлено результати емпіричного дослідження схильності до ризикованого водіння серед водіїв різних типів населених пунктів. Дані первинного статистичного аналізу та Н-критерія Краскелла-Уолліса наведено у таблиці 2.1.

## Результати анкетування по групах загальної вибірки

№	Показник	Мале містечко (n=33)	Середнє місто (n=38)	Велике місто (n=36)	M±SD (загальна вибірка)	Н-критерій
1	Перевищення швидкісного режиму	2.64±1.56	4.29±1.33	5.17±1.23	4.09±1.70	p=0.001
2	Недотримання безпечної дистанції	2.21±1.29	2.92±1.42	3.25±1.54	2.81±1.47	p=0.01
3	Не надання переваги пішоходам	1.79±0.99	2.37±1.15	2.36±1.40	2.19±1.22	н/з
4	Відсутність зменшення швидкості перед переходом	2.52±1.56	2.42±1.37	2.75±1.56	2.56±1.48	н/з
5	Ігнорування потреби збільшення дистанції при поганій погоді	1.79±0.86	1.82±1.14	2.14±1.48	1.92±1.21	н/з
6	Необережний обгін	1.30±0.59	1.16±0.55	1.25±0.55	1.23±0.56	н/з
7	Відсутність подачі сигналу повороту перед здійсненням маневру	1.67±1.02	1.34±0.63	1.83±1.06	1.61±0.93	н/з
8	Не виконане перемикання дальнього світла фар при наближенні	1.33±0.65	1.16±0.37	1.22±0.59	1.23±0.54	н/з
9	Обгін у заборонених місцях	1.48±0.91	1.87±1.02	2.39±1.38	1.93±1.18	p=0.007
10	Відсутність перевірки безпеки маневру	1.58±0.75	1.37±0.59	1.31±0.52	1.41±0.62	н/з
11	Паркування в заборонених місцях	1.76±0.94	1.95±0.90	2.36±1.40	2.03±1.12	н/з
12	Порушення правил кругового руху	1.39±0.70	1.11±0.31	1.31±0.62	1.26±0.57	н/з
13	Проїзд на червоний сигнал	1.24±0.61	1.13±0.34	1.17±0.38	1.18±0.44	н/з
14	Користування телефоном за кермом	2.64±1.60	3.39±1.50	3.22±1.64	3.10±1.60	н/з
15	Не користуються паском безпеки	2.55±1.64	2.50±1.90	1.92±1.57	2.31±1.73	н/з
	<b>ЗАГАЛЬНИЙ БАЛ</b>	<b>27.88±10.08</b>	<b>30.79±7.33</b>	<b>33.64±8.16</b>	<b>30.85±8.77</b>	<b>p=0.016</b>

Процедура Н-критерію засвідчила наявність статистично значущого зв'язку за загальним показником схильності до ризикованого водіння ( $p = 0,016$ ). Це означає, що розподіл балів у трьох групах водіїв відрізняється не випадково, а закономірно: водії великих міст демонструють вищі показники ( $M = 33,64 \pm 8,16$ ), ніж водії середніх міст ( $M = 30,79 \pm 7,33$ ), які, у свою чергу, мають дещо вищі показники, ніж водії малих містечок ( $M = 27,88 \pm 10,08$ ). Виявлений градієнт вказує на те, що збільшення розміру населеного пункту має зв'язок зі зростанням схильності до ризикованої поведінки за кермом.

Детальний аналіз відповідей на окремі питання анкети дозволяє виявити, за якими саме аспектами поведінки водіїв спостерігаються найбільш виражені відмінності між групами.

Питання 1: Перевищення швидкісного режиму. Аналіз виявив найбільш статистично значущий зв'язок між типом населеного пункту та частотою перевищення встановленого швидкісного режиму ( $p = 0,001$ ). Водії великих міст найчастіше відзначають перевищення швидкості ( $M = 5,17$ ), що майже вдвічі вище порівняно з водіями малих містечок ( $M = 2,64$ ). Водії середніх міст займають проміжну позицію ( $M = 4,29$ ). Ця закономірність може пояснюватися кількома факторами: по-перше, у великих містах водії постійно перебувають під часовим тиском через затори, що мотивує їх компенсувати втрачений час перевищенням швидкості на вільних ділянках; по-друге, інтенсивний ритм великого міста може формувати загальну культуру поспіху, де швидкість сприймається як норма; по-третє, на широких багатосмугових дорогах великих міст фізично легше розвинути високу швидкість порівняно з вузькими дорогами малих містечок.

Питання 2: Недотримання безпечної дистанції. Статистично значущий зв'язок виявлено також для недотримання безпечної дистанції до попереднього транспортного засобу ( $p = 0,01$ ). Водії великих міст ( $M = 3,25$ ) та середніх міст ( $M = 2,92$ ) частіше порушують цю вимогу порівняно з водіями малих містечок ( $M = 2,21$ ). В умовах щільного міського руху,

особливо під час заторів, збереження достатньої дистанції є технічно складним, оскільки інші водії можуть використовувати вільний простір для перестроювання. Крім того, у великих містах формується звичка "підтискати" попередній автомобіль, щоб не дати можливості іншим втиснутися у потік і таким чином спровокувати виникнення аварійної ситуації. Така поведінка, хоча й порушує правила безпеки, стає нормою у щільному міському трафіку.

Питання 9: Обгін у заборонених місцях. Третій статистично значущий зв'язок виявлено для здійснення обгону у заборонених місцях, таких як пішохідні переходи, перехрестя та мости ( $p = 0,007$ ). Водії великих міст найчастіше зізнаються у цій поведінці ( $M = 2,39$ ), тоді як водії малих містечок роблять це найрідше ( $M = 1,48$ ). Це може бути пов'язано з кількома обставинами: у великих містах більша кількість потенційних місць для обгону через розгалужену дорожню мережу; анонімність великого міста знижує страх бути помітним іншими учасниками руху; формування агресивного стилю водіння, де обгін у будь-яких умовах сприймається як демонстрація майстерності.

За рештою дванадцяти питань анкети статистично значущих зв'язків між типом населеного пункту та частотою інших типів ризикованої поведінки не виявлено ( $p > 0,05$ ). Це стосується таких аспектів: надання переваги пішоходам на нерегульованих переходах, зниження швидкості перед нерегульованими переходами, необхідності збільшення дистанції при поганій погоді, обережність під час обгону, подача сигналу повороту перед здійсненням маневру, перемикання світла фар, перевірка безпеки маневру через дзеркала, паркування у дозволених місцях, дотримання правил кругового руху, дотримання сигналів світлофора, утримання від використання телефону за кермом та пристібання паском безпеки. Відсутність статистично значущих відмінностей за цими питаннями вказує на те, що ці поведінки є більш універсальними та меншою мірою залежать

від контексту населеного пункту, а радше визначаються індивідуальними особливостями водіїв.

Отримані результати свідчать про наявність зв'язку між типом населеного пункту та схильністю до ризикованого водіння, який проявляється як на рівні загального показника, так і в окремих специфічних аспектах поведінки. Найбільш виражені відмінності спостерігаються у тих формах ризикованої поведінки, які безпосередньо пов'язані з темпом та інтенсивністю дорожнього руху: перевищення швидкості, недотримання дистанції та агресивні маневри обгону. Ці патерни поведінки є функціонально адаптивними в умовах великого міста, де часовий тиск та конкуренція за простір у дорожньому потоці є постійними викликами.

Водночас, інші форми ризикованої поведінки, такі як не пристібання паском безпеки, користування телефоном за кермом або проїзд на червоний сигнал, не демонструють значущих відмінностей між групами. Це може свідчити про те, що ці поведінки визначаються іншими факторами – індивідуальними особистісними характеристиками, загальним рівнем дисципліни, ставленням до правил – які не залежать від розміру населеного пункту.

Важливо підкреслити, що виявлений зв'язок між типом населеного пункту та ризикованою поведінкою не означає прямий причинно-наслідковий вплив. Швидше, тип населеного пункту виступає маркером комплексу умов – інтенсивності руху, складності інфраструктури, соціокультурних норм, рівня стресу – які разом формують специфічне середовище для водійської діяльності. Це середовище не детермінує поведінку жорстко, але створює контекст, в якому певні форми поведінки стають більш або менш імовірними.

Емпіричне дослідження підтвердило гіпотезу про наявність відмінностей щодо схильності до ризикованого водіння водіїв з різних типів населених пунктів.

### 2.3. Практичне впровадження отриманих результатів

Результати дослідження мають важливе практичне значення для розробки диференційованих підходів до профілактики ризикованого водіння. Для великих міст пріоритетними мають стати заходи, спрямовані на зниження стресу (оптимізація транспортних потоків, розвиток громадського транспорту), посилення контролю (більша присутність поліції, камери фіксації порушень) та формування нових соціальних норм через інформаційні кампанії.

Для малих містечок важливою є робота з подоланням ілюзії безпеки та формуванням адекватного сприйняття ризиків. Освітні програми мають акцентувати увагу на небезпеках, пов'язаних із надмірною впевненістю та звиканням до знайомих маршрутів. Також важливим є посилення присутності правоохоронних органів для створення відчуття неминучості покарання за порушення.

Для середніх міст важливим є підтримання та закріплення сформованих позитивних норм. Ці міста можуть слугувати моделлю для інших населених пунктів, а досвід формування культури відповідального водіння в них може бути вивчений та адаптований для інших контекстів.

Важливим аспектом є зв'язок отриманих результатів із теоретичними моделями ризикованої поведінки, викладеними у першому розділі роботи. Вони демонструють, що цільовий рівень ризику дійсно варіює залежно від контексту (типу населеного пункту) та визначається балансом очікуваних вигод і втрат від ризикованої поведінки.

Соціально-психологічні концепції деіндивідуалізації та соціального впливу також знаходять підтвердження у даних дослідження. Анонімність великих міст справді знижує відчуття персональної відповідальності, тоді як соціальний контроль у малих спільнотах обмежує ризиковану поведінку. Формування субкультури агресивного водіння у великих містах є прикладом соціального впливу, коли ризикована поведінка нормалізується через механізми моделювання та конформності.

У цьому підрозділі представлено кілька напрямків практичного впровадження результатів дослідження: рефлексивна функція анкетування як інструменту підвищення усвідомленості, профілактичні рекомендації для водіїв з урахуванням специфіки різних типів населених пунктів, а також методичні матеріали для проведення освітніх заходів з майбутніми психологами та курсантами правоохоронного профілю навчання. Усі ці напрямки ґрунтуються на емпіричних даних дослідження та сучасних теоретичних підходах до розуміння ризикованої поведінки водіїв.

Рефлексивна та профілактична функція процесу анкетування. Важливою особливістю використаної у дослідженні методики є її подвійна функція: з одного боку, анкета виступає інструментом діагностики схильності до ризикованого водіння, з іншого – сам процес заповнення анкети стимулює саморефлексію водіїв щодо власної поведінки за кермом. Цей ефект ґрунтується на психологічному механізмі усвідомленого аналізу власних дій, звичок та установок, коли людина отримує можливість подивитися на свою поведінку "збоку", об'єктивно оцінити її частоту та потенційні ризики. Таким чином, навіть без будь-якого зовнішнього втручання чи зворотного зв'язку, процес анкетування виконує профілактичну функцію, підвищуючи усвідомленість водіїв щодо власних поведінкових патернів.

Під час відповіді на 15 питань анкети водії змушені свідомо проаналізувати різні аспекти своєї поведінки за кермом: як часто вони перевищують швидкість, чи дотримуються дистанції, як реагують на агресивні дії інших водіїв, чи використовують телефон під час водіння тощо. Багато з цих поведінкових патернів у звичайних умовах є автоматизованими та не підлягають свідомому контролю. Водій може щоденно перевищувати швидкість, різко змінювати смугу руху або проїжджати на жовтий сигнал світлофора, не усвідомлюючи цих дій як проблемних або небезпечних. Процес анкетування виводить ці автоматичні патерни на рівень свідомості, змушуючи респондента визнати їхнє існування.

Особливо важливим є той факт, що питання анкети сформульовані у термінах частотності поведінки ("як часто ви..."), що вимагає від респондента не просто визнати наявність певної поведінки, але й оцінити її систематичність. Усвідомлення того, що певна ризикована поведінка відбувається не епізодично, а регулярно ("часто" або "дуже часто"), може стати потужним стимулом для самозміни. Наприклад, водій, який відповідає "часто" на питання про перевищення швидкості, може вперше усвідомити, що це не окремі випадки, а стабільний поведінковий патерн.

Крім того, структура анкети, яка охоплює широкий спектр ризикованих поведінок, дозволяє водієві побачити загальну картину свого стилю водіння. Навіть якщо окремі види порушень можуть здаватися незначними, їхня сукупність створює профіль високоризикованого водіння. Підсумування балів та віднесення себе до певної категорії (низький, середній або високий рівень схильності до ризику) може стати "дзвіночком", що мотивує до зміни поведінки.

Психологічний механізм цього впливу пояснюється теорією когнітивного дисонансу Леона Фестінгера. Коли водій усвідомлює невідповідність між своїм уявленням про себе як про обережного водія та реальною поведінкою (систематичне порушення правил), виникає неприємний стан когнітивного дисонансу. Для його зниження людина може або змінити поведінку (почати дотримуватися правил), або змінити установки (визнати, що безпека не є пріоритетом), або раціоналізувати ("всі так роблять"). Оскільки анкета актуалізує цінність безпеки та наслідки ризикованої поведінки, найбільш конструктивним шляхом зниження дисонансу стає зміна поведінки.

Додатковим механізмом впливу є ефект простої експозиції щодо правильної поведінки. Питання анкети, які описують бажані патерни (наприклад, дотримання дистанції, пропускання пішоходів), виконують роль нагадування про норми безпечного водіння. Багаторазове "експонування"

цих норм під час заповнення анкети може підсилювати їхню доступність у свідомості водія та ймовірність їхнього дотримання у майбутньому.

Важливо також, що анкетування проводилося анонімно, що знижувало ймовірність соціально-бажаних відповідей та дозволяло респондентам бути більш чесними щодо власної поведінки. Ця чесність перед собою є необхідною умовою для справжньої рефлексії та зміни. Водій, який зізнається собі (навіть анонімно) у систематичному порушенні правил, робить перший крок до усвідомлення проблеми.

Перспективним є використання анкети у комбінації з індивідуальним зворотним зв'язком. Якщо після заповнення анкети водій отримує персоналізований звіт з аналізом свого профілю ризику, конкретними рекомендаціями та порівнянням з нормативними показниками, профілактичний ефект може бути значно посилений. Такий підхід реалізується у програмах онлайн-самооцінки для водіїв, які поєднують діагностику з освітнім компонентом.

Диференційовані профілактичні рекомендації для водіїв різних типів населених пунктів. На основі виявлених психологічних механізмів формування ризикованої поведінки водіїв у різних умовах урбанізації розроблено комплекс профілактичних рекомендацій, що враховують специфічні виклики кожного контексту.

Для водіїв великих міст (понад 500 тисяч населення) рекомендації фокусуються на подоланні ключових факторів ризику: хронічного стресу, анонімності, часового тиску та соціального моделювання агресивної поведінки. Першою рекомендацією є усвідомлення та управління стресом через планування маршрутів заздалегідь, закладання додаткового часу на затори, використання технік релаксації під час водіння та регулярні перерви при тривалих поїздках. Важливо розуміти, що агресивне водіння не дозволяє суттєво заощадити час, але значно підвищує ризик аварії. Другою рекомендацією є подолання ілюзії анонімності через нагадування собі, що дії мають реальні наслідки для інших людей, практику уявлення інших

учасників руху як конкретних людей з власними сім'ями, а також усвідомлення присутності систем відеофіксації. Третьою рекомендацією є переосмислення справжньої цінності заощаджених хвилин порівняно з ризиком аварії та планування виїзду на 10-15 хвилин раніше для усунення причин для поспіху. Четвертою рекомендацією є усвідомлення соціального впливу: розуміння, що поведінка більшості не означає правильність, критична оцінка дій інших водіїв та пошук позитивних рольових моделей обережного водіння. П'ятою рекомендацією є зниження когнітивного навантаження через використання GPS-навігації, мінімізацію відволікаючих факторів, практику усвідомленого водіння та уникнення водіння у стані втоми.

Для водіїв середніх міст (50-500 тисяч населення) рекомендації спрямовані на підтримання та закріплення позитивних тенденцій. Водіям середніх міст варто активно підтримувати позитивні норми, виступаючи прикладом обережної та ввічливої поведінки, що впливатиме на інших учасників руху. Важливо усвідомлювати перехідні ризики: середні міста створюють ілюзію безпеки через меншу інтенсивність руху, але водночас мають складнішу інфраструктуру, ніж малі містечка, тому варто підтримувати стабільну пильність. Доцільно використовувати соціальний контроль як додатковий мотиватор для безпечної поведінки та підтримувати місцеві ініціативи з підвищення безпеки дорожнього руху. Також важливою є адаптація до різних умов при поїздках до більших чи менших населених пунктів.

Для водіїв малих містечок (до 50 тисяч населення) рекомендації акцентують подолання специфічних ризиків цього контексту. Найважливішою є рекомендація щодо подолання надмірної впевненості через формування ілюзії повного контролю на знайомих маршрутах: варто свідомо підтримувати увагу навіть на найзнайоміших ділянках, нагадуючи собі, що кожна поїздка є унікальною. Важливо усвідомлювати специфічні небезпеки малих містечок: несподівану появу тварин, сільськогосподарську

техніку, пішоходів у невстановлених місцях, гірший стан доріг, відсутність освітлення. Доцільно використовувати відповідальність перед спільнотою як мотивацію, розуміючи, що кожен водій є частиною спільноти і його поведінка впливає на загальну культуру. При виїзді на траси варто бути готовим до вищих швидкостей та більшої щільності потоку. Також важливо формувати внутрішню дисципліну, незалежну від зовнішнього контролю, навіть за відсутності систематичного контролю швидкості.

Загальні рекомендації для всіх категорій водіїв включають п'ять універсальних принципів безпечного водіння.

По-перше, практика усвідомленого водіння – постійна концентрація уваги на процесі керування, свідоме відстеження своїх думок, емоцій та імпульсів, свідомо оцінка кожної ситуації замість автоматичного реагування.

По-друге, реалістична оцінка власних здібностей: визнання того, що більшість водіїв переоцінюють свої навички, чесна оцінка своїх можливостей, визнання обмежень та адаптація поведінки відповідно.

По-третє, емоційна саморегуляція: розвиток навичок розпізнавання сильних емоцій, використання технік релаксації, здатність робити паузи для заспокоєння при сильному емоційному збудженні.

По-четверте, передбачення ситуації: постійне сканування дорожньої обстановки на кілька кроків вперед, наявність "плану Б", відстеження поведінки інших учасників руху.

По-п'яте, відповідальність за безпеку інших: усвідомлення колективної відповідальності за безпеку пасажирів, пішоходів та інших водіїв як потужного мотиватора обережної поведінки.

Методичні матеріали для освітньої діяльності з майбутніми психологами та курсантами правоохоронного профілю. Результати дослідження можуть бути використані як основа для освітніх заходів з різними цільовими аудиторіями. Розроблено лекційне заняття для студентів-психологів (додаток Б).

Практичне впровадження результатів дослідження може здійснюватися у кількох взаємопов'язаних напрямках, кожен з яких має важливе значення для підвищення безпеки дорожнього руху.

По-перше, сам процес анкетування виконує важливу рефлексивну та профілактичну функцію. Відповідаючи на питання про частоту різних ризикованих поведінок, водії вперше усвідомлюють автоматичні патерни своєї поведінки, оцінюють їхню систематичність та бачать загальну картину свого стилю водіння. Це усвідомлення може ініціювати когнітивний дисонанс між уявленням про себе як обережного водія та реальною поведінкою, що мотивує до зміни. Навіть без будь-якого зворотного зв'язку просте заповнення анкети може стати першим кроком до підвищення усвідомленості та самозміни. Це робить подібні опитувальники не лише дослідницьким інструментом, але й потенційним засобом масової профілактики.

По-друге, розроблені диференційовані профілактичні рекомендації враховують специфічні психологічні виклики кожного типу населеного пункту. Для водіїв великих міст пріоритетними є рекомендації щодо управління стресом, подолання ілюзії анонімності та критичного ставлення до субкультури агресивного водіння. Для водіїв малих містечок акцент робиться на подоланні надмірної впевненості та ілюзії контролю через знайомість маршрутів. Водіям середніх міст рекомендується підтримувати сформовані позитивні норми та адаптуватися до різних умов руху. Ці рекомендації ґрунтуються на результатах емпіричного дослідження та психологічних теоріях ризикованої поведінки.

По-третє, методичні матеріали для освітньої діяльності адаптовані до специфіки різних цільових аудиторій та їхніх професійних потреб. Лекція для студентів-психологів фокусується на теоретичних моделях (теорія гомеостазу ризику, модель компенсації, когнітивні спотворення), критичному аналізі емпіричних даних, інтерпретації результатів та можливостях консультативної роботи з водіями. Заняття для курсантів

правоохоронного профілю має виражену практичну спрямованість: формування навичок виявлення ризикованих водіїв через характерні профілі, освоєння технік ефективної профілактичної комунікації з різними категоріями водіїв, відпрацювання практичних навичок через рольові ігри, розробка диференційованих стратегій профілактичної роботи залежно від контексту.

Подальша робота з практичного впровадження результатів може включати кілька напрямків. По-перше, розробка комплексних тренінгових програм для водіїв з високою схильністю до ризику, які поєднуюватимуть теоретичну частину (пояснення психологічних механізмів), практичні вправи (техніки управління стресом, емоційної регуляції) та індивідуальний зворотний зв'язок на основі результатів діагностики. По-друге, створення методичних посібників для патрульної поліції з детальними рекомендаціями щодо профілактичної роботи з різними категоріями водіїв, включаючи скрипти профілактичних бесід та алгоритми виявлення ризикованих водіїв. По-третє, розробка інформаційних матеріалів для широкої громадськості (брошури, відеоролики, онлайн-матеріали), які б у доступній формі пояснювали психологічні аспекти безпеки дорожнього руху та мотивували до обережної поведінки. По-четверте, впровадження онлайн-платформи для самооцінки водіїв, яка б поєднувала діагностичну анкету з персоналізованим зворотним зв'язком та рекомендаціями, що посилює б рефлексивний та профілактичний ефект.

Таким чином, результати дослідження мають значний потенціал для практичного впровадження у різних сферах, пов'язаних з безпекою дорожнього руху, освітою майбутніх фахівців та профілактичною роботою з водіями. Комплексний підхід, що поєднує інформування, рефлексію, навчання та практичні навички, може суттєво сприяти формуванню культури безпечного водіння в Україні.

## ВИСНОВКИ

Проведене дослідження було присвячене актуальній проблемі сучасної транспортної психології – виявленню та аналізу психологічних особливостей схильності до ризикованого водіння серед різних груп вітчизняних водіїв. Результати дослідження дозволяють сформулювати низку узагальнених висновків.

1. Поведінка водіїв є складним багатокомпонентним психологічним феноменом, який формується на перетині когнітивних, емоційних, мотиваційних та соціально-психологічних процесів. Поведінка водія може бути безпечною (дотримання правил, обережність, передбачення ситуації) або ризикованою (порушення правил, агресивні маневри, недооцінка небезпек). Ризикова поведінка водіїв проявляється у специфічних патернах: перевищення швидкості, недотримання безпечної дистанції, агресивні маневри зміни смуги руху, обгони у заборонених місцях, порушення правил проїзду перехресть, використання телефону за кермом, ігнорування сигналів світлофора. Систематизація теоретичних підходів дозволила виокремити три основні парадигми дослідження водійської поведінки: когнітивну (фокус на процесах сприйняття, уваги, прийняття рішень), мотиваційну (теорія гомеостазу ризику Уайльда, модель компенсації ризику) та соціально-психологічну (вплив соціальних норм, групової ідентичності, культурних факторів). Інтеграція цих підходів забезпечує найбільш повне розуміння детермінант ризикованого водіння.

2. Аналіз психологічної сутності схильності до ризику показав, що це багатовимірна особистісна характеристика, яка включає когнітивний, мотиваційний та поведінковий компоненти. Схильність до ризику не є константною, а змінюється залежно від контексту, ситуаційних факторів та суб'єктивного стану індивіда. У контексті водіння вона проявляється у специфічних поведінкових патернах, частота яких може відрізнятися залежно від зовнішніх умов. Ключову роль у формуванні ризикованої

поведінки відіграють когнітивні спотворення (оптимістичне упередження, ілюзія контролю) та емоційні стани (стрес, фрустрація, гнів).

3. Емпіричне дослідження виявило зв'язок між типом населеного пункту та схильністю до ризикованого водіння, що повністю підтверджує основну гіпотезу дослідження. Встановлено наявність систематичних відмінностей між трьома групами водіїв за загальним показником схильності до ризику. Виявлено чіткий градієнт зростання схильності до ризикованої поведінки зі збільшенням розміру населеного пункту: водії великих міст демонструють найвищі показники, водії середніх міст займають проміжну позицію, а водії малих містечок мають найнижчі показники. Детальний аналіз виявив три аспекти поведінки, за якими зв'язок є найбільш вираженим: перевищення швидкісного режиму, недотримання безпечної дистанції та здійснення обгону у заборонених місцях. Ці форми поведінки безпосередньо пов'язані з особливостями дорожнього руху у великих містах: часовим тиском, щільністю потоку, конкуренцією за простір на дорозі. За іншими аспектами ризикованої поведінки статистично значущих відмінностей не виявлено, що вказує на те, що ці форми поведінки більшою мірою визначаються індивідуальними характеристиками водіїв, ніж контекстом населеного пункту.

4. Результати дослідження дозволяють розробити практичні рекомендації щодо профілактики ризикованого водіння з урахуванням регіональних особливостей. Диференційований підхід передбачає специфічні стратегії для кожного типу населеного пункту: для великих міст – зниження стресу водіїв, посилення систематичного контролю, інформаційні кампанії про психологічні механізми ризикованої поведінки; для малих містечок – подолання ілюзії безпеки через знайомість маршрутів, освітні програми щодо специфічних небезпек, використання впливу місцевих лідерів думок; для середніх міст – підтримання позитивних норм через місцеві ініціативи.

5. Результати дослідження дозволяють припустити, що процес анкетування може виконувати рефлексивну та профілактичну функцію.

Заповнення опитувальника потенційно стимулює водіїв до саморефлексії щодо власної поведінки за кермом, може змусити усвідомити автоматичні патерни своєї поведінки та ініціювати когнітивний дисонанс між уявленням про себе як обережного водія та реальною поведінкою, що може мотивувати до самозміни. Це відкриває перспективи використання подібних методик для масової профілактики через онлайн-платформи самооцінки з персоналізованим зворотним зв'язком, хоча ефективність такого підходу потребує окремого емпіричного дослідження.

6. Розроблені методичні матеріали для освітньої діяльності дозволяють інтегрувати результати дослідження в систему професійної підготовки психологів та правоохоронців. Лекція для студентів-психологів акцентує теоретичні моделі ризикованої поведінки, критичний аналіз емпіричних даних та можливості консультативної роботи з водіями. Практичне заняття для курсантів має практичну спрямованість: формування навичок виявлення ризикованих водіїв через характерні профілі, освоєння технік ефективної профілактичної комунікації, відпрацювання практичних навичок через рольові ігри. Такий підхід забезпечує передачу наукових знань у практичну площину та сприяє формуванню фахівців, здатних до ефективної профілактичної роботи.

Результати проведеного дослідження окреслюють кілька перспективних напрямків для подальшої наукової роботи у цій сфері. По-перше, доцільним є розширення методичного інструментарію через включення об'єктивних методів оцінки поведінки (телеметричні системи в автомобілях), що дозволить валідизувати самозвітні дані та виявити розбіжності між декларованою та реальною поведінкою.

По-друге, важливим є лонгітюдне дослідження динаміки зміни водійської поведінки при переїзді з одного типу населеного пункту в інший, що дозволить розмежувати вплив стабільних особистісних характеристик та ситуаційних контекстуальних факторів.

По-третє, перспективним є вивчення взаємодії особистісних рис водіїв з контекстуальними факторами урбанізації: чи існують типи особистості, більш чутливі до впливу міського стресу, та які особистісні характеристики можуть виступати протективними факторами.

По-четверте, важливим є дослідження ефективності різних типів профілактичних втручань у різних контекстах через експериментальні дослідження з рандомізованим контролем, що дозволить виявити найбільш ефективні підходи для кожного типу населеного пункту.

По-п'яте, доцільним є розширення географії дослідження через включення різних регіонів України для виявлення універсальних та культурно-специфічних факторів ризикованого водіння.

Нарешті, актуальним є вивчення впливу сучасних технологічних трендів на поведінку водіїв: використання смартфонів, системи автопілоту, електромобілі. Реалізація цих напрямків сприятиме подальшому розвитку транспортної психології в Україні та підвищенню безпеки дорожнього руху через науково обґрунтовані підходи до профілактики.

**ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Алексєєнко Т., Кушнарєва С. Ризикована поведінка. Вінниця : ТОВ «Фірма “Планер”», 2013. 172 с.
2. Бикова С. В. Індивідуально-типологічні особливості схильності до ризику : дис. ... канд. психол. наук : 19.00.01. Одеса, 2008. 204 с.
3. Бондзик Д. М. Психологічні концепції ризику та ризикованої поведінки. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Психологічні науки*. 2025. Вип. 1. С. 56–63.
4. Бондаренко В. В., Разумовська Н. Р., Ткаченко І. В., Чепурна В. О. Психолого-педагогічні аспекти підготовки майбутніх водіїв. *Безпека на транспорті – основа ефективної інфраструктури: проблеми та перспективи : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 26–27 листоп. 2019 р.* Харків, 2019. С. 74–75.
5. Бунас А. Схильність до ризику в системі особистісних детермінант. *Проблеми загальної та медичної психології : зб. наук. пр. Ін-ту психології ім. Г. С. Костюка НАПН України*. 2012. - Т. 24, ч. 6. С. 51–59.
6. Веселов М. Ю. Алкоголь – фактор ризику безпечного керування транспортними засобами [Електронний ресурс]. URL: <https://api.dspace.khadi.kharkov.ua/server/api/core/bitstreams/f1e29819-9c4d-47d3-8fea-998d3707ab36/content> (дата звернення: 09.08.2025).
7. Вайда Т. С. Кримінологічна характеристика правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та профілактика транспортної злочинності в умовах воєнного стану. *Юридичний бюлетень*. 2023. Вип. 29. С. 383–392.
8. Вдовіченко О. В. Психологія ризику особистості: монографія. Одеса : ФОП Бондаренко М. О., 2019. 456 с.
9. Вдовіченко О. В. Психологічні основи ризику особистості в онтогенезі: дис. ... д-ра психол. наук : 19.00.07. Одеса, 2019. 611 с.

10. Виходець О. М., Кизилова Е. О., Слоб'як З. Ю. Культура та етика водіння : підруч. для учнів проф.-техн. навч. закл. Київ : Пед. преса, 2008. 320 с.
11. Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння : монографія. Київ : Дакор, 2022. 152 с.
12. Гайдукевич В., Потійчук О. Основи транспортної психології. Рівне, 2012. 208 с.
13. Ганжеєв Д. І., Фалендиш А. П. Каталізатори критичних психоемоційних станів учасників дорожнього руху. *Наукові праці Міжнародної науково-практичної конференції до Дня автомобіліста та дорожника «Сучасні технології в автомобілебудуванні, транспорті та при підготовці фахівців», 23–25 жовт. 2023 р.* Харків, 2023. С. 208–211.
14. Гюлев Н. У. Особливості ергономіки та психофізіології в діяльності водія : навч. посібник. Харків : ХНАМГ, 2012. 185 с.
15. Крутенко Ю. М. Сучасні підходи до психологічної підготовки водіїв [Електронний ресурс]. URL: [https://scienceandeducation.pdpu.edu.ua/doc/2010/8\\_2010/6.pdf](https://scienceandeducation.pdpu.edu.ua/doc/2010/8_2010/6.pdf) (дата звернення: 09.08.2025).
16. Кушнірук М. В., Лукашук І. В. Основні фактори, які сприяють виникненню ДТП. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти : матеріали XV Міжнар. наук.-практ. конф. (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 13 листоп. 2020 р.).* Кривий Ріг, 2020. С. 156–157.
17. Лефтеров В. О. Конспект лекцій з навчальної дисципліни «Екстремальна та кризова психологія». [Електронне видання]. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/cf5e156a-e334-48c4-98b8-eef99218dfd3/content> (дата звернення: 15.09.2025).
18. Лопаткіна В., Вишневська Н. Особливості підготовки водія автомобіля з урахуванням його психофізіологічних якостей. *Collection of scientific papers «SCIENTIA».* 19.08.2022. Tel Aviv, 2022. С. 217–220.

19. Маляр К. С., Степанов О. В. Психофізіологія транспортних конфліктів. *Збірка матеріалів 83-ої міжнародної студентської наукової конференції. Секція “Організація і безпека дорожнього руху”*, (12-16.04.2021 р.) Харків : ХНАДУ, 2021. С. 92–97.
20. Мужанова Н. Схильність до ризику як особистісна особливість військовослужбовців (релігійний аспект). *Науковий часопис Українського державного університету ім. М. Драгоманова. Серія 12. Психологічні науки*. 2024. Вип. 23(68). С. 90–100.
21. Наугольник Л. Психологія стресу. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2015. 324 с.
22. Павловська Т. С., Коць М. О. Зв'язок рівня тривожності із копінг-стратегіями учнів автошкіл. *Перспективи та інновації науки. Серія «Психологія»*. 2024. № 4(38). С. 992–1002.
23. Павловська Т. С., Коць М. О. Конфліктні емоційні стани учнів автошкіл. *Психогенеза особистості: норма і девіація : зб. наук. ст. і тез.* Луцьк : ФОП Мажула Ю. М., 2024. С. 190–198.
24. Павловська Т., Коць М. Схильність до ризику майбутніх водіїв різних вікових категорій [Електронний ресурс]. URL: <https://www.inforum.in.ua/conferences/32/139/932> (дата звернення: 09.08.2025).
25. Піхуля С. О. Використання особливостей сенсорних систем людини для ефективної підготовки водіїв транспортних. *Актуальні питання розвитку сучасної науки та освіти : матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., Львів, 16–17 січ. 2021 р.* Львів, 2020. Ч. 2. С. 44–48.
26. Психофізіологічні особливості професійної діяльності водія [Електронний ресурс]. URL: [http://mnvk-rizhavka.at.ua/index/nadijnist\\_vodija/0-23](http://mnvk-rizhavka.at.ua/index/nadijnist_vodija/0-23) (дата звернення: 09.08.2025).
27. Риженко М. Психологія ризику. Київ : Центр навчальної літератури, 2019.

28. Саннікова О. Авантюризм і ризик у структурі прийняття рішень. *Наука і освіта*. 2018. Т. 9–10. С. 111–119.
29. Сенатосенко В. Професійна підготовка кандидатів у водії та їх психологічний супровід в процесі навчання в автошколі. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти : матеріали XV Міжнар. наук.-практ. конф. (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 13 листоп. 2020 р.)*. Кривий Ріг, 2020. С. 225–229.
30. Склярова Г., Сурніна Є. Готовність до ризику як чинник професійної реалізації працівників ризиконебезпечних професій. *Вчені записки Університету «КРОК»*. 2025. № 2(78). С. 512–519.
31. Сова М. О., Деніжна С. О., Митрофанова С. С. Екстремальна психологія : навч. посібник. Ірпінь, 2023. 346 с.
32. Стратегія забезпечення дорожнього руху в Україні: виклики, проблеми, рішення : монографія / Голіна В. В. та ін. Харків : Право, 2024. 432 с.
33. Фучеджі В. Д., Плетенець О. М. Стрес як психологічний аспект, що впливає на водіїв транспортних засобів. *Теорія і практика сучасної психології*. 2018. № 5. С. 41–45.
34. Цюман Т., Нагула О. Психологічна формула безпеки як концептуальна основа формування навичок безпечної поведінки особистості. *Педагогічна освіта: теорія і практика. Психологія. Педагогіка* : зб. наук. пр. 2021. № 35(1). С. 94–100.
35. Чернишов В. О., Герасіна С. В. Індивідуальні психологічні особливості курсантів автошкіл: віковий та статевий аспект. *Перспективи розвитку сучасної психології* : зб. наук. пр. 2021. Вип. 9. С. 221–227.
36. Чернишов В. О. Психологічний супровід вивчення правил дорожнього руху курсантами з урахуванням індивідуальних особливостей. *Габітус*. 2020. № 20. С. 171–175.
37. Чернишов В. О. Формування емоційної стійкості кандидатів у водії при вивченні правил дорожнього руху. *Психологія та соціальна робота*. 2021. Вип. 1. С. 197–209.

38. Щербакова І. Відповідальність у світлі смисложиттєвих орієнтацій особистості. *Гуманітарний вісник ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди»* : зб. наук. пр. Переяслав-Хмельницький, 2016. Вип. 38. Психологія. С. 150–159.
39. Akbari M., Lankarani K. Meta-analysis of the correlation between personality characteristics and risky driving behaviors. *Journal of Injury & Violence Research*. 2019. Vol. 11. P. 107–122. URL: [https://www.researchgate.net/publication/338739005\\_Meta-analysis\\_of\\_the\\_correlation\\_between\\_personality\\_characteristics\\_and\\_risky\\_driving\\_behaviors](https://www.researchgate.net/publication/338739005_Meta-analysis_of_the_correlation_between_personality_characteristics_and_risky_driving_behaviors) (дата звернення: 09.08.2025).
40. Bucchia A., Sangiorgi C. Traffic Psychology and Driver Behavior. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 2012. Vol. 53. P. 973–980. URL: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.09.946> (дата звернення: 09.08.2025).
41. Burlakova G. Y., Ganzheev D. I. Psychophysiological status of the driver as a stochastic factor of traffic. *SWorldJournal*. 2022. Iss. 11, No. 2. P. 7–13.
42. Distraction «Hangover»: Characterization of the Delayed Return to Baseline Driving Risk After Distracting Behaviors / Snider J., Spence R. J., Engler A.-M. et al. *Human Factors*. 2021. No. 65(2). P. 306–320.
43. Reason J. T., Manstead A., Stradling S., Baxter J. S., Campbell K. Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*. 1990. Vol. 33, No. 10–11. P. 1315–1332.
44. Handbook of Risk Theory: Epistemology, Decision Theory, Ethics, and Social Implications of Risk / S. Roeser et al. Springer, 2012. 942 p.
45. Ma Z., Zhang Y. Drivers trust, acceptance, and takeover behaviors in fully automated vehicles: Effects of automated driving styles and driver's driving styles. *Accident Analysis & Prevention*. 2021. Vol. 159: PMID: 34182321 DOI: [10.1016/j.aap.2021.106238](https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106238).
46. Michelaraki E., Katrakazas Ch., Kaiser S. et al. Real-time monitoring of driver distraction: State-of-the-art and future insights. *Accident Analysis & Prevention*. 2023. Vol. 192: [doi.org/10.1016/j.aap.2023.107241](https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107241).

47. Milardo S. et al. Understanding Drivers' Stress and Interactions With Vehicle Systems Through Naturalistic Data Analysis. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*. 2022. Vol. 23. P. DOI:10.1109/TITS.2021.3130438.
48. Lastrucci V., Innocenti F., Lorini C. et al. Profiles of Risky Driving Behaviors in Adolescent Drivers: A Cluster Analysis of a Representative Sample from Tuscany Region (Italy). *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2021. No. 18: doi.org/10.3390/ijerph18126362.
49. Porter B. E. Handbook of Traffic Psychology. Academic Press, 2011. 536 p.

## Додатки

### Додаток А

#### *Авторська анкета дослідження поведінки водіїв*

1. Вік: \_\_\_\_\_
2. Стать:  Чоловіча  Жіноча
3. Водійський стаж: \_\_\_\_\_
4. Тип населеного пункту:
  - Велике місто (понад 500 тис.)
  - Середнє місто (50-500 тис.)
  - Мале містечко (до 50 тис.)
5. Як часто використовуєте автомобіль:
  - Щодня
  - 3-5 разів на тиждень
  - 1-2 рази на тиждень
  - Рідше

#### **Інструкція:**

Нижче наведено перелік різних ситуацій, які можуть траплятися під час водіння. Оцініть, наскільки часто кожна з них траплялася з Вами протягом останнього року.

#### **Шкала оцінювання:**

- 1 - Ніколи
- 2 - Дуже рідко (1-2 рази на рік)
- 3 - Рідко (кілька разів на рік)
- 4 - Іноді (кілька разів на місяць)
- 5 - Часто (кілька разів на тиждень)
- 6 - Дуже часто (майже щодня)

**ПИТАННЯ:**

1. Перевищую швидкісний режим, встановлений ПДР (50 км/год у населених пунктах, 90 або ж 110 км/год поза ними)
2. Не дотримуюсь безпечної дистанції при поганих погодних умовах (туман, ожеледиця, дощ)
3. Не пропускаю пішоходів на нерегульованому пішохідному переході
4. Не знижую швидкість перед нерегульованим пішохідним переходом для можливості зупинки
5. Не дотримуюсь безпечної дистанції до попереднього транспортного засобу
6. Розпочинаю обгін, не переконавшись, що смуга руху вільна на достатній відстані
7. Не подаю сигнал показчиком повороту перед перестроюванням, поворотом або зупинкою
8. Не перемикаю дальнє світло на ближнє при зустрічному русі чи наближенні ззаду
9. Здійснюю обгін у заборонених місцях (на пішохідних переходах, перехрестях, мостах)
10. Не перевіряю безпеку маневру через дзеркала перед перестроюванням або поворотом
11. Зупиняюся або паркуюся в заборонених місцях (ближче 5 м до пішохідного переходу, на зупинках громадського транспорту)
12. Порушую правила проїзду перехресть з круговим рухом (не надаю перевагу тим, хто рухається по колу)
13. Проїжджаю на червоний сигнал світлофора, якщо не бачу інших учасників руху
14. Користуюся мобільним телефоном під час керування автомобілем без гарнітури hands-free
15. Не пристібуюся ременем безпеки та не вимагаю цього від пасажирів

## ПЛАН-КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЇ

**Тема:** *Психологічні фактори ризикованої поведінки водіїв: урбанізація та безпека дорожнього руху*

**Мета лекції:** ознайомити студентів з психологічними механізмами формування ризикованої поведінки водіїв у контексті урбанізації, розвинути навички аналізу емпіричних даних та критичного мислення, сформувати розуміння практичного застосування психологічних знань у сфері безпеки дорожнього руху.

**Завдання лекції:**

1. – навчальна: розкрити теоретичні підходи до ризикованої поведінки водіїв (теорія гомеостазу ризику, модель компенсації, когнітивні спотворення), проаналізувати вплив урбанізації на психологічні процеси водіїв, представити результати емпіричного дослідження;
2. – виховна: виховувати наукове мислення, відповідальне ставлення до безпеки дорожнього руху, формувати професійну позицію психолога у сфері транспортної психології;
3. – розвивальна: розвивати аналітичні навички інтерпретації статистичних даних, критичне мислення щодо обмежень досліджень, здатність пов'язувати теоретичні моделі з емпіричними результатами.

**Тип заняття:** лекція

**Навчальна дисципліна:** Транспортна психологія, психологія праці та інженерна психологія.

**Тривалість:** 90 хвилин (2 академічні години)

**Міжпредметні зв'язки:** загальна психологія, соціальна психологія, когнітивна психологія, психологія особистості, безпека життєдіяльності.

**Матеріально-технічне забезпечення заняття:** мультимедійне обладнання, презентація PowerPoint з таблицями та графіками результатів дослідження, роздаткові матеріали з описовою статистикою, схеми психологічних моделей ризику.

**Організація заняття:** вітання, перевірка присутності студентів, повідомлення теми та мети лекції, актуалізація знань з попередніх тем курсу.

**Мотивація:** обґрунтування актуальності теми через статистику дорожньо-транспортних пригод в Україні (понад 90% ДТП зумовлені людським фактором), підкреслення ролі психологів у розробці профілактичних програм, зв'язок теми з майбутньою професійною діяльністю (консультування водіїв, експертна діяльність, профілактична робота).

#### **План лекції:**

- Теоретичні основи психології ризику у контексті водіння (25 хв)
- Урбанізація та психологія водіння (20 хв)
- Дослідження схильності до ризику серед водіїв з різних типів населених пунктів (30 хв)
- Профілактика ризикованого водіння (10 хв)
- Підсумки та обговорення (5 хв)

### **ЗМІСТ ЛЕКЦІЇ**

**Вступ та питання 1.** Теоретичні основи психології ризику у контексті водіння (25 хв)

Шановні студенти! Сьогодні ми розглянемо одну з найактуальніших тем сучасної транспортної психології – психологічні фактори ризикованої поведінки водіїв. Почнемо з актуальності цієї проблеми.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, дорожньо-транспортні пригоди є однією з провідних причин смертності у світі, особливо серед молодих людей віком від 15 до 29 років. В Україні щорічно

реєструється понад 150 тисяч ДТП, у яких гинуть тисячі людей. При цьому, за даними різних досліджень, понад 90% аварій зумовлені саме людським фактором – помилками, порушеннями або неадекватними діями водіїв [1]. Це означає, що розуміння психологічних механізмів поведінки водіїв є ключем до підвищення безпеки дорожнього руху.

Перейдемо до розгляду основних теоретичних моделей, які пояснюють ризиковану поведінку водіїв. Першою і найбільш впливовою є теорія гомеостазу ризику канадського психолога Джеральда Уайльда [7]. Згідно з цією теорією, кожна людина має свій цільовий рівень ризику – той рівень небезпеки, який вона готова прийняти заради певних вигод. Уайльд стверджує, що люди постійно балансують між чотирма факторами: очікуваними вигодами від ризикованої поведінки (наприклад, економія часу при швидкій їзді), очікуваними втратами від ризикованої поведінки (травми, штрафи), очікуваними вигодами від обережної поведінки (безпека, спокій) та очікуваними втратами від обережної поведінки (втрата часу, можливостей).

Ключова ідея теорії гомеостазу полягає в тому, що коли об'єктивний рівень небезпеки знижується (наприклад, через покращення безпеки автомобілів або доріг), водії компенсують це підвищенням ризикованості своєї поведінки, щоб повернутися до свого цільового рівня ризику [7]. Це пояснює так званий "парадокс безпеки": чому покращення технологій безпеки не завжди призводить до пропорційного зниження аварійності. Наприклад, дослідження показали, що після встановлення подушок безпеки водії починають їздити швидше, а після покращення якості доріг зростає кількість небезпечних обгонів.

З теорією гомеостазу тісно пов'язана модель компенсації ризику, розроблена декількома дослідниками у 1980-х роках [3]. Ця модель описує механізми адаптації поведінки водіїв у відповідь на зміни в дорожньому середовищі. Коли водій відчуває, що умови стали безпечнішими (краще освітлення, ширші смуги руху, сучасніший автомобіль), він несвідомо підвищує швидкість або знижує рівень уваги, компенсуючи таким чином

підвищену об'єктивну безпеку. Важливо розуміти, що ця компенсація відбувається не завжди свідомо – часто це автоматичні психологічні процеси, що формуються через досвід.

Третій важливий теоретичний блок стосується когнітивних спотворень у сприйнятті ризику водіями. Дослідження в галузі когнітивної психології виявили кілька систематичних помилок у оцінці небезпеки [2, 4]. По-перше, це оптимістичне упередження – тенденція людей вважати, що негативні події з меншою ймовірністю трапляються саме з ними порівняно з іншими. Водії схильні думати: "Так, аварії трапляються, але не зі мною, бо я досвідчений і обережний". По-друге, ілюзія контролю – переоцінка власних здібностей керувати ситуацією. Багато водіїв вірять, що їхня майстерність дозволяє їм безпечно здійснювати маневри, які насправді є небезпечними. По-третє, евристика доступності – оцінка ймовірності події на основі того, наскільки легко згадуються схожі випадки. Якщо водій особисто не бачив серйозних аварій або вони не траплялися з його знайомими, він схильний недооцінювати реальні ризики.

Ці когнітивні спотворення мають еволюційне коріння – вони допомагали нашим предкам швидко приймати рішення в умовах обмеженої інформації. Однак у сучасному контексті водіння, де швидкість та щільність руху значно вищі, ці спотворення стають джерелом небезпеки. Розуміння цих механізмів є важливим для психологів, які працюють у сфері безпеки дорожнього руху, оскільки дозволяє розробляти більш ефективні втручання.

Важливим доповненням до розуміння формування ризикованої поведінки є концепція оперантного навчання Берреса Фредеріка Скіннера [10]. Згідно з цією теорією, поведінка формується та підтримується через наслідки, які вона викликає. Якщо певна дія призводить до приємних наслідків (підкріплення), ймовірність її повторення зростає; якщо ж дія призводить до неприємних наслідків (покарання) або не призводить до очікуваного результату (згасання), ймовірність її повторення знижується.

Застосуємо цю концепцію до водіння. Коли водій перевищує швидкість і їде на високій швидкості, він отримує позитивне підкріплення: економію часу, відчуття контролю, адреналін, задоволення від динамічної їзди. При цьому негативні наслідки (аварія, штраф) виникають рідко і не одразу. З точки зору оперантного навчання, така схема підкріплення є дуже ефективною для формування і закріплення поведінки. Скіннер показав, що поведінка, яка підкріплюється періодично та непередбачувано (режим варіативного підкріплення), є найбільш стійкою до згасання [10]. Саме така ситуація складається при ризикованому водінні: водій "винагороджується" економією часу майже щоразу, але "карається" штрафом чи аварією дуже рідко.

Більше того, у великих містах формується специфічна система підкріплень. Агресивне водіння часто виявляється функціонально успішним: водій, який активно перестроюється, їде на малій дистанції, обганяє у заборонених місцях, дійсно може швидше дістатися до місця призначення. Кожен такий "успішний" досвід підкріплює ризиковану поведінку, роблячи її все більш автоматичною і стійкою. Натомість обережна поведінка може "каратися" – обережний водій застрягає в заторах, його "підрізають" інші, він витрачає більше часу. З точки зору теорії Скіннера, таке середовище систематично формує та підкріплює саме ризиковану поведінку.

Розуміння механізмів оперантного навчання важливе для розробки ефективних профілактичних заходів. Для зміни поведінки водіїв необхідно змінити систему підкріплень: зробити ризиковану поведінку менш "вигідною" (через посилений контроль, швидке та неминуче покарання за порушення, технічні обмежувачі швидкості) та зробити безпечну поведінку більш "вигідною" (через заохочувальні програми для акуратних водіїв, пільгове страхування, покращення інфраструктури для громадського транспорту як альтернативи).

Нарешті, важливим теоретичним внеском є соціально-когнітивна теорія Альберта Бандури [11], яка пояснює, як поведінка засвоюється через

спостереження за іншими. Бандура показав, що людина може навчатися не лише через власний досвід (як у теорії Скіннера), але й через спостереження за поведінкою інших та її наслідками – процес, названий ним моделюванням або вікарним навчанням.

У контексті водіння це означає, що молодий або недосвідчений водій спостерігає за тим, як водять інші, особливо ті, кого він вважає авторитетними або успішними, і несвідомо переймає їхні патерни поведінки. Якщо в його оточенні (родина, друзі, колеги) прийнято їздити агресивно, перевищувати швидкість, ігнорувати деякі правила, він з високою ймовірністю засвоїть цей стиль водіння. Особливо сильним є вплив батьків на молодих водіїв – діти, які роками спостерігали за тим, як їхні батьки водять, несвідомо копіюють ці патерни [11].

Бандура також ввів поняття самоефективності – впевненості людини у своїй здатності успішно виконати певну дію. Водії з високою самоефективністю (часто надмірною) вважають, що володіють достатньою майстерністю для контролю небезпечних ситуацій, що може призводити до недооцінки ризиків. З іншого боку, занадто низька самоефективність може викликати тривожність та погіршувати якість водіння. Оптимальним є реалістичний рівень самоефективності, заснований на об'єктивній оцінці своїх навичок.

Теорія Бандури особливо важлива для розуміння формування культури водіння у різних типах населених пунктів. У великих містах, де домінує агресивний стиль водіння, новачки швидко засвоюють цей стиль через спостереження. У малих містечках, де прийнято водити обережно та ввічливо, формується інша модель. Це пояснює, чому водії, які переїжджають з малих міст до великих, поступово адаптують свій стиль під нове середовище – вони спостерігають за місцевими водіями і несвідомо переймають їхню поведінку. Розуміння механізмів соціального навчання відкриває можливості для профілактики через зміну соціальних норм –

формування та популяризацію моделей безпечного водіння через авторитетних осіб, медіа-кампанії, освітні програми.

## **Питання 2.** Урбанізація та психологія водіння (20 хв)

Тепер перейдемо до розгляду того, як характеристики населеного пункту, зокрема рівень урбанізації, впливають на психологічні процеси водіїв та їхню схильність до ризикованої поведінки.

Урбанізація створює специфічне психологічне середовище для водіння. У великих містах водій постійно перебуває в умовах інформаційного перевантаження – йому необхідно одночасно обробляти велику кількість стимулів: відстежувати рух десятків автомобілів, реагувати на світлофори, знаки, розмітку, передбачати дії пішоходів. Це створює високе когнітивне навантаження, яке може призводити до втоми уваги та погіршення якості прийняття рішень [5]. Крім того, у великих містах формується постійний часовий тиск: затори, необхідність встигнути на роботу чи зустріч, відчуття марної трати часу в пробках. Цей хронічний стрес впливає на емоційний стан водіїв, підвищуючи роздратованість та знижуючи толерантність до фрустрації.

Важливу роль відіграє феномен анонімності у великих містах. Американський соціальний психолог Філіп Зімбардо у своїй теорії деіндивідуалізації показав, що в умовах анонімності люди схильні до зниження самоконтролю та підвищення імпульсивності [9]. У великому місті водій почувається анонімним – він не знає інших учасників руху, вони не знають його, тому немає відчуття соціальної відповідальності та страху репутаційних втрат. Це різко контрастує з ситуацією у малих містечках, де водії часто знайомі між собою, і порушення правил може стати предметом обговорення у спільноті.

Соціально-психологічні механізми також відіграють важливу роль. У великих містах може формуватися субкультура агресивного водіння, де ризикова поведінка нормалізується через соціальне моделювання – водії

спостерігають, що багато інших їдуть агресивно, і починають наслідувати цю поведінку [6]. Спрацьовує механізм конформності: "Якщо всі так роблять, значить це нормально". У малих містечках, навпаки, сильніші традиційні норми обережності та взаємоповаги на дорозі, які підтримуються через особисті зв'язки та соціальний контроль.

Окремо варто згадати про вплив стресу на поведінку водіїв. Хронічний стрес міського життя, пов'язаний не лише з водінням, але й з іншими аспектами (робота, побут, шум, скупченість людей), впливає на когнітивні функції водія [8]. Дослідження показують, що стрес знижує обсяг робочої пам'яті, уповільнює швидкість реакції, звужує поле уваги. У стані стресу водії гірше помічають периферійні об'єкти, повільніше реагують на несподівані ситуації. Крім того, згідно з класичною теорією фрустрації-агресії Долларда, перешкоди на шляху до мети (а затори є саме такою перешкодою) викликають фрустрацію, яка може трансформуватися в агресивну поведінку – різкі маневри, сигналювання, небезпечні обгони.

Повертаючись до теорій навчання, у контексті урбанізації особливо важливою стає роль підкріплення за Скіннером [10]. Велике місто створює специфічну систему підкріплень, яка систематично винагороджує ризиковану поведінку. Наприклад, водій, який їде агресивно, часто досягає своєї мети швидше – він економить 10-15 хвилин часу, що є потужним позитивним підкріпленням. Водій, який дотримується правил, натомість "карається" – він стоїть у заторах довше, інші водії його "підрізають", він відчуває фрустрацію. Така асиметрія підкріплень поступово формує саме ризиковану поведінку як домінуючу стратегію.

Крім того, у великих містах працює механізм відстроченого покарання. Негативні наслідки ризикованої поведінки (аварія, штраф, травми) виникають рідко і не одразу, тоді як позитивні наслідки (економія часу, відчуття контролю) виникають щоразу і негайно. Скіннер показав, що негайне підкріплення є значно ефективнішим, ніж відстрочене, а рідкісне покарання практично не впливає на поведінку [10]. Це пояснює, чому навіть

розуміння небезпеки аварій недостатньо для зміни поведінки – психологічні механізми підкріплення виявляються сильнішими за раціональне розуміння ризиків.

Соціальне моделювання за Бандурою [11] також посилюється в умовах великого міста. Новий водій, який приїжджає до мегаполісу з малого містечка, спостерігає масову ризиковану поведінку навколо себе. Він бачить, що інші водії перевищують швидкість, їдуть на малій дистанції, агресивно перестроюються – і при цьому їм це "вдається", вони досягають своєї мети. Згідно з теорією Бандури, така поведінка буде засвоєна через вікарне підкріплення – людина бачить, що інші отримують винагороду за певну поведінку, і починає наслідувати її. Поступово агресивний стиль водіння стає для неї нормою.

Важливо також розуміти роль самоефективності у різних контекстах. У великих містах через постійну практику водіння у складних умовах може формуватися надмірна впевненість у своїх навичках – водій вважає, що він "досвідчений міський водій", який може контролювати будь-яку ситуацію. Ця надмірна самоефективність призводить до недооцінки об'єктивних ризиків. Навпаки, у малих містечках через рідкісні складні ситуації може формуватися реалістичніша оцінка своїх можливостей, що сприяє більш обережній поведінці.

Синтез усіх розглянутих теорій дозволяє сформулювати комплексну модель формування ризикованої поведінки водіїв у великих містах. Когнітивне перевантаження та часовий тиск створюють базовий стресовий фон [5, 8]. Анонімність знижує соціальний контроль [9]. Система підкріплень винагороджує ризиковану поведінку та карає обережну [10]. Соціальне моделювання закріплює агресивні патерни через спостереження [11]. Когнітивні спотворення призводять до недооцінки реальних ризиків [2, 4]. Теорія гомеостазу пояснює, чому технологічні покращення не знижують аварійності [7]. Усі ці механізми діють одночасно, створюючи потужний комплексний вплив на поведінку водія.

### **Питання 3.** Дослідження схильності до ризику серед водіїв з різних типів населених пунктів (30 хв)

Тепер перейдемо до розгляду конкретного емпіричного дослідження, яке було проведено для перевірки гіпотези про зв'язок між типом населеного пункту та схильністю до ризикованого водіння серед вітчизняних водіїв.

Методологія дослідження. У дослідженні взяли участь 107 водіїв з різних регіонів України, які були розподілені на три групи залежно від типу населеного пункту проживання: 33 водії з малих містечок (до 50 тисяч населення), 38 водіїв з середніх міст (від 50 до 500 тисяч населення) та 36 водіїв з великих міст (понад 500 тисяч населення). Дані збиралися за допомогою онлайн-анкетування через платформу Google Forms, що дозволило охопити респондентів з різних географічних локацій без обмежень.

Інструментом дослідження була авторська анкета, яка складається з 15 питань, що охоплюють широкий спектр поведінкових проявів, включаючи порушення правил дорожнього руху, агресивні маневри, неуважність, перевищення швидкості, ігнорування сигналів світлофора, небезпечні обгони, використання мобільного телефону за кермом та інші форми ризикованої поведінки. Кожне питання оцінювалося за шестибальною шкалою Лайкерта від 1 (ніколи) до 6 (дуже часто).

Важливою характеристикою методики є її надійність. Коефіцієнт альфа Кронбаха, який вимірює внутрішню узгодженість шкали, склав 0,84, що вказує на високу надійність інструменту. Це означає, що питання анкети дійсно вимірюють єдиний конструкт – схильність до ризикованого водіння.

Для статистичного аналізу використовувався Н-критерій Краскелла-Уолліса – непараметричний метод, який дозволяє порівнювати три незалежні групи за порядковою змінною. Цей метод є особливо придатним для психологічних даних, оскільки не вимагає нормального розподілу та є

стійким до викидів. Рівень статистичної значущості було встановлено на стандартному рівні  $\alpha = 0,05$ .

Основні результати дослідження. Аналіз виявив зв'язок між типом населеного пункту та загальним показником схильності до ризикованого водіння. Виявлено чіткий градієнт: водії малих містечок мають найнижчі показники схильності до ризику, водії середніх міст займають проміжну позицію, а водії великих міст демонструють найвищі показники. Це підтверджує гіпотезу про систематичний зв'язок між рівнем урбанізації та ризикованою поведінкою.

Детальний аналіз за окремими питаннями анкети показав, що не всі аспекти поведінки однаково відрізняються між групами. Найбільш виражені та статистично значущі відмінності виявлено за трьома аспектами. По-перше, перевищення швидкісного режиму: водії великих міст значно частіше перевищують встановлену швидкість порівняно з водіями малих містечок. По-друге, недотримання безпечної дистанції до попереднього транспортного засобу: у великих містах водії їдуть значно ближче один до одного. По-третє, обгін у заборонених місцях: водії великих міст частіше здійснюють небезпечні обгони на пішохідних переходах, перехрестях та мостах.

Цікаво, що за іншими дванадцятьма питаннями статистично значущих відмінностей між групами не виявлено. Це стосується таких аспектів, як користування телефоном за кермом, непристібування ременя безпеки, проїзд на червоний сигнал світлофора, неперемикування світла фар. Відсутність відмінностей вказує на те, що ці форми поведінки є більш універсальними та визначаються радше індивідуальними особливостями водіїв, ніж контекстом населеного пункту.

**Інтерактивна частина.** Тепер пропоную вам самостійно поміркувати над цими результатами. Перше питання для обговорення: чому саме ці три аспекти поведінки – швидкість, дистанція та обгін – показують найбільші відмінності між групами? Які психологічні механізми можуть пояснювати ці результати? Подумайте хвилину та сформулюйте свої гіпотези.

[Пауза для роздумів студентів 1-2 хвилини, можливі відповіді студентів]

Дякую за відповіді. Дійсно, ці три форми поведінки безпосередньо пов'язані з особливостями міського трафіку. Перевищення швидкості у великих містах можна пояснити через часовий тиск – водії намагаються компенсувати час, втрачений у заторах, через швидку їзду на вільних ділянках. Недотримання дистанції пов'язане зі щільністю потоку – у заторах фізично складно зберігати безпечну дистанцію, бо інші водії використовують вільний простір для перестроювання. Небезпечні обгони можуть бути проявом агресивного стилю водіння, який формується у конкурентному середовищі великого міста.

Друге питання для обговорення: які обмеження має це дослідження? Які альтернативні пояснення результатів ви можете запропонувати?

[Пауза для обговорення]

Правильно. Основні обмеження: по-перше, використання методу самозвіту може призводити до соціально бажаних відповідей; по-друге, крос-секційний дизайн не дозволяє робити висновки про причинно-наслідкові зв'язки; по-третє, можливий відбір учасників – онлайн-формат міг залучити більш освічених та технологічно обізнаних водіїв. Альтернативне пояснення: можливо, не тип міста впливає на поведінку, а люди з різною схильністю до ризику обирають різні типи населених пунктів для проживання. Для перевірки цього потрібні лонгітюдні дослідження.

#### **Частина 4. Профілактика ризикованого водіння (10 хв)**

Результати дослідження мають важливе практичне значення для розробки програм підвищення безпеки дорожнього руху. Зараз ми попрацюємо у малих групах. Розподіліться, будь ласка, на групи по 3-4 особи. Кожна група отримує завдання розробити ескіз профілактичної програми для однієї з цільових аудиторій: перша група – для водіїв великих міст, друга – для водіїв малих містечок, третя – для молодих водіїв зі стажем

менше 3 років. У вас є 5 хвилин на обговорення. Подумайте, які психологічні механізми ви будете враховувати, які методи впливу використовувати, як адаптувати програму до специфіки цільової аудиторії.

[Робота в групах 5 хвилин]

Дякую. Тепер кожна група має 1 хвилину, щоб представити свої ідеї.

[Презентації груп по 1 хвилині кожна]

Чудові ідеї! Дійсно, для великих міст важливо працювати зі стресом водіїв – це можуть бути техніки швидкої релаксації, когнітивне переструктурування ("втрачені 5 хвилин – це не катастрофа"), заохочення використання громадського транспорту. Для малих містечок ключовим є подолання ілюзії безпеки через знайомість – освітні кампанії з конкретними прикладами ДТП на знайомих дорогах, нагадування про непередбачуваність. Для молодих водіїв важлива освітня робота – формування правильних установок на початку водійської кар'єри через інтерактивні тренінги, симулятори, менторство досвідчених водіїв.

Окремо варто згадати про можливості психологічного консультування водіїв високого ризику. Когнітивно-поведінкова терапія може бути ефективною для корекції когнітивних спотворень – робота з оптимістичним упередженням через аналіз реальних статистичних даних, корекція ілюзії контролю через відео-аналіз власних помилок, розвиток навичок емоційної регуляції для зниження імпульсивності за кермом.

### **Частина 5. Підсумки та обговорення (5 хв)**

Підведемо підсумки нашої лекції. Ми розглянули три ключові моменти. По-перше, ризикована поведінка водіїв є багатофакторним феноменом, що включає когнітивні компоненти (сприйняття ризику, прийняття рішень), мотиваційні компоненти (балансування між вигодами та втратами) та соціально-психологічні компоненти (вплив норм, групова поведінка). По-друге, тип населеного пункту має систематичний зв'язок зі схильністю до ризику, особливо у поведінках, пов'язаних з темпом та

інтенсивністю руху – швидкість, дистанція, обгони. По-третє, психологічні знання мають пряму практичну цінність для розробки ефективних профілактичних програм, які мають бути диференційованими залежно від контексту.

Чи є у вас запитання? Що залишилося незрозумілим або потребує додаткового пояснення?

[Відповіді на запитання студентів]

Для поглибленого вивчення теми рекомендую ознайомитися з класичною роботою Джеральда Уайльда "Target Risk 3", де детально викладена теорія гомеостазу ризику, а також з українськими публікаціями Шевченко О.М. про сприйняття ризику водіями, Бондзик Д.М. про психологічні концепції ризику. Повний список літератури ви знайдете в кінці цього конспекту. Також рекомендую відстежувати нові публікації у журналах "Вісник Харківського національного педагогічного університету. Психологія" та "Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Психологічні науки", де регулярно з'являються статті з транспортної психології.

Дякую за увагу!

**Активізація розумових здібностей:** обговорення кейсів типових ризикованих ситуацій на дорозі, аналіз відео-фрагментів дорожніх конфліктів з точки зору психологічних механізмів, робота з таблицями статистичних даних, інтерактив "Чи правильно ви оцінюєте ризику?" (короткий тест на когнітивні спотворення), групова робота з розробки профілактичних програм.

**Самостійна робота:** опрацювання додаткових наукових статей предмету, аналіз власного досвіду водіння (для студентів-водіїв) або спостереження за поведінкою водіїв у своєму населеному пункті, підготовка есе на тему "Психологічні фактори безпеки дорожнього руху в моєму місті".

**СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Бондаренко В. В., Разумовська Н. Р., Ткаченко І. В., Чепурна В. О. Психолого-педагогічні аспекти підготовки майбутніх водіїв. Безпека на транспорті – основа ефективної інфраструктури: проблеми та перспективи: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 26–27 листоп. 2019 р. Харків, 2019. С. 74–75.
2. Бондзик Д. М. Психологічні концепції ризику та ризикованої поведінки. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Психологічні науки. 2025. Вип. 1. С. 56–63.
3. Буняк Н. М. Проблема ризику та ризикової поведінки у соціально-психологічних дослідженнях. Вісник ХНПУ імені Г. С. Сковороди. Психологія. 2018. Вип. 58. С. 28–42.
4. Kahneman D., Tversky A. Prospect theory: An analysis of decision under risk. *Econometrica*. 1979. Vol. 47. No. 2. P. 263–291.
5. Лисенко К. В. Дослідження аварійності пов'язаної зі швидкістю руху транспортних засобів. Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка. 2018. Вип. 3(83). С. 297–304.
6. Москаленко В. В. Соціальна психологія: підручник. 2-ге вид., випр. та доп. Київ: Центр учбової літератури, 2008. 688 с.
7. Wilde G. J. S. Target risk 3: Risk homeostasis in everyday life. Toronto: PDE Publications, 2014. 232 p.
8. Шевченко О. М. Сприймання водіями ризику дорожньо-транспортної пригоди. Вісник Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди. Психологія. 2014. Вип. 49(1). С. 194–204.
9. Zimbardo P. G. The human choice: Individuation, reason, and order versus deindividuation, impulse, and chaos. *Nebraska Symposium on Motivation*. 1969. Vol. 17. P. 237–307.
10. Skinner B. F. *The Behavior of Organisms: An Experimental Analysis*. New York: Appleton-Century-Crofts, 1938. 457 p.
11. Bandura A. *Social Learning Theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1977. 247 p.