

Мир науки. Педагогика и психология / World of Science. Pedagogy and psychology <https://mir-nauki.com>

2023, Том 11, № 1 / 2023, Vol. 11, Iss. 1 <https://mir-nauki.com/issue-1-2023.html>

URL статьи: <https://mir-nauki.com/PDF/40PSMN123.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Голубева, О. Ю. Эмоциональное состояние участников дорожного движения во время критических ситуаций на дороге / О. Ю. Голубева // Мир науки. Педагогика и психология. — 2023. — Т. 11. — № 1. — URL: <https://mir-nauki.com/PDF/40PSMN123.pdf>

For citation:

Golubeva O.Yu. Emotional state of road users during critical situations on the road. *World of Science. Pedagogy and psychology*. 2023; 11(1): 40PSMN123. Available at: <https://mir-nauki.com/PDF/40PSMN123.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 159.1

ГРНТИ 15.01.07

Голубева Ольга Юрьевна

ФГБОУ ВО «Казанский государственный институт культуры», Казань, Россия

Доцент кафедры «Социально-культурной деятельности и педагогики»

Кандидат психологических наук, доцент

E-mail: 2595234@mail.ru; info@kazgik.ru

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=808170

Эмоциональное состояние участников дорожного движения во время критических ситуаций на дороге

Аннотация. Статья посвящена актуальным вопросам исследования эмоциональных состояний участников дорожного движения в процессе возникновения опасных дорожно-транспортных ситуаций. Автор исследует различные виды эмоциональных состояний, такие как агрессивность, эмоциональная возбудимость, нервно-психическая устойчивость, стрессоустойчивость, присущих участникам дорожного движения, делая акцент на то, каким образом реагирует именно молодое поколение на возникновение критических ситуаций на дороге. При этом отдельно исследуются эмоциональные реакции старших школьников и студентов, как участников дорожного движения, во время возникновения нестандартных дорожных ситуаций, при нарушении правил дорожного движения, как самим собой, так и другими участниками дорожного движения. Для более детального анализа результатов, автор учитывает и гендерные различия. Для получения более полной картины, исследование проводилось в четырех городах Республики Татарстан. Автором использовались в качестве методов исследования анкетирование и тестовые методики. Было выявлено, что уровень нервно-психической устойчивости и стрессоустойчивости у большей части опрошенных находится на низких показателях, что влияет на вероятность нервно-психических срывов во время опасных дорожных ситуаций. Полученные результаты позволяют утверждать, что чем меньшей нервно-психической устойчивостью обладает человек, как участник дорожного движения, тем чаще он использует агрессию в качестве защитного поведения. Причем при возникновении критических ситуаций на дороге, большая агрессивность и раздражительность присуща женской части населения. Автором были предложены рекомендации относительно совершенствования образовательных программ в области безопасности дорожного движения с учетом гендерных различий. Также автор убежден в необходимости усиления мероприятий, направленных на развитие культуры безопасного поведения на дорогах.

Ключевые слова: дорожное движение; участник дорожного движения; эмоциональное состояние; опасные дорожные ситуации; безопасность дорожного движения

Введение

В соответствии с Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹, участник дорожного движения — это лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства. Дорожное движение — это динамическая сторона жизнедеятельности специфической общности людей — участников дорожного движения, которая формируется самим фактом движения людей с использованием дороги. При этом, важным является контроль всеми участниками дорожного движения собственных эмоциональных состояний.

Отрицательные эмоциональные состояния участников дорожного движения нередко приводят к негативным последствиям по отношению к другим участникам движения, могут причинить материальный вред имуществу и привести к дорожно-транспортному происшествию. Развивая уверенность, настойчивость, самообладание и выдержку, каждый человек сможет преодолеть свои отрицательные эмоции, особенно во время критических ситуаций на дороге.

В последнее время число критических ситуаций на дороге имеет устойчивую тенденцию к увеличению. Под опасными (критическими) ситуациями понимаются те ситуации, которые прямо или косвенно могут привести к ДТП. Авторы исследуют основные принципы возникновения критических ситуаций на транспорте, анализируют возможные способы предотвращения опасных ситуаций [1]. Анализируя значение термина «безопасное поведение», Ахмадиева Р.Ш. предлагает использовать понятие «безопасность жизнедеятельности в транспортном процессе», делая основной акцент именно на характеристику взаимодействия в дорожной ситуации [2].

Возникновение опасных критических дорожно-транспортных ситуаций, дорожно-транспортных происшествий в подавляющем большинстве случаев вызывается самыми разнообразными неадекватными действиями участников дорожного движения. По результатам статистического исследования ДТП установлено, что 97 % причинных факторов возникновения ДТП связано с нарушениями или ошибочными действиями участников дорожного движения (по их общему количеству, без учета веса отдельных причин и факторов) и только 3 % причин и факторов, обусловивших ДТП, связано с техническим состоянием транспортных средств. Среди множества факторов, предопределяющих дорожно-транспортные происшествия, исследователи называют психофизиологическое и эмоциональное состояние водителя, индивидуально-типологические свойства, уровень пригодности к управлению транспортным средством (прежде всего в психофизиологическом отношении), особенности дорожного поведения (прежде всего особенности маневрирования, в которых проявляются склонность к риску — осторожность, агрессивность, дисциплинированность), устойчивые системы способов и средств, используемых для осуществления деятельности (в психологическом отношении это прежде всего способы получения и обработки информации, необходимой для принятия решений в конкретных дорожных ситуациях; в техническом отношении), совокупность операций по управлению транспортным средством при осуществлении отдельных маневров, типичные эмоциональные переживания, особенности взаимодействий с другими участниками дорожного движения, отражающиеся на специфике маневрирования, принятии и исполнении решений [3–6].

¹ Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196 ФЗ.

В настоящее время в этом направлении проводятся соответствующие исследования. Так, например, известен социально-психологический подход к изучению дорожного движения, с позиций которого изучается проблема конфликтности на дороге (Б.Ф. Венда, Р.В. Ротенберг, Г.С. Умиханян [7], Е.С. Кузьмин, Ю.П. Степкин [8], Ю.К. Стрелков [9]).

Экстремальный характер деятельности водителей подчеркивается широко обсуждаемыми вопросами «личностного фактора» в обеспечении безопасности дорожного движения. Так, Ю.В. Денисова, Ю.Ю. Голубихина и Н.А. Гончарова исследуют личностные возможности и способности водителей адекватно реагировать в экстремальных дорожных ситуациях (в первую очередь на уровне показателей подвижности и силы нервной системы, перцептивных особенностей) [10]. По мнению Н.Н. Наричина, помимо профессиональной подготовленности водителя, слагаемыми безопасности на дороге выступают его психологическая готовность к деятельности в осложненных дорожных ситуациях, стрессоустойчивость и дисциплинированность [11].

О значимости эмоционального компонента в обеспечении безопасности дорожного движения говорит В.Ю. Ивлев. Автор указывает, что опытность водителя, прежде всего, проявляется в умении владеть своими эмоциями, в адекватной работе сознания, в умении выходить из затруднительного положения. При этом главными участниками дорожного движения являются водители, которых можно отнести к разным категориям: это водители склонные к ДТП, нейтральные и надежные водители. К категории надежных относятся те водители, которые имеют психологическое мышление, собранные и умеют владеть своими эмоциями [12].

Шпорт С.В. пришла к выводу, что эмоции играют немаловажную роль в обеспечении безопасности дорожного движения. Так, социально-психологическими и клиничко-психопатологическими факторами риска дорожно-транспортных происшествий у водителей автобусов являются выраженные чувства тревоги и раздражения в опасной ситуации на дороге, преобладание негативных эмоций, связанных с чувством агрессии, тревоги и страха при оценке дорожной ситуации как аварийной [13].

Берлова И.С. отмечает, что имеется ряд людей с сильным нервным возбуждением, возникающее даже по незначительному поводу. При этом, таким людям свойственно очень бурное протекание эмоций как положительных, так и отрицательных и поэтому их называют «неуравновешенными или эмоционально неустойчивыми». Тогда становится очевидным, что в случае если человек с такими психическими свойствами окажется участником дорожного движения это может создать серьезную угрозу на дороге, поэтому способность участников дорожного движения преодолевать эмоциональное напряжение играет решающую роль для обеспечения безопасности дороги. Также автор отмечает, что водители, допускающие наименьшее количество нарушений, характеризуются не только высокой дисциплинированностью, но и уравновешенностью, рассудительностью, находчивостью, более широкими интересами, высокими нравственными и моральными качествами [14].

Байбарин А.А. и Ефимова Е.О. исследовали основные психологические черты личности виновного в совершении дорожно-транспортного преступления и пришли к выводу, что таким водителям свойственны агрессивность и конфликтность. Также они характеризуются недостаточной выдержкой и настойчивостью. Водители с такими свойствами, в экстремальных ситуациях проявляют эмоциональную, а не рациональную спокойную реакцию на угрозу. Это приводит к дезорганизованному поведению на дорогах и увеличению количества ошибок [15].

Методы

Значимой задачей сегодня является выявление актуальных эмоциональных состояний школьников и студентов как участников дорожного движения и создание системы профилактики отрицательных эмоциональных состояний в целях обеспечения безопасности дорожного движения, особенно в условиях критических ситуаций на дороге.

Для решения поставленных задач было проведено психологическое исследование. В данном исследовании, проведенном методом очного анкетирования и тестирования, приняло участие 400 респондентов, проживающих на территории Республики Татарстан. Проводился опрос респондентов в возрасте от 15 до 23 лет. Респонденты были объединены в следующие возрастные группы: от 15 до 18 лет (школьники) и от 19 до 23 лет (студенты).

Опрос проходил в 4 городах, определенных для исследования: город с населением более 1 миллиона жителей (г. Казань), город с населением от 100 тысяч до 1 миллиона жителей, город с населением до 100 тысяч жителей. В городе с населением свыше 1 миллиона жителей было опрошено 60 % из всей выборочной совокупности, в городах с населением от 100 тысяч до 1 миллиона жителей — 30 %, в городе с населением менее 100 тысяч жителей — 10 %. Распределение респондентов по полу и возрасту представлено на рисунке 1.

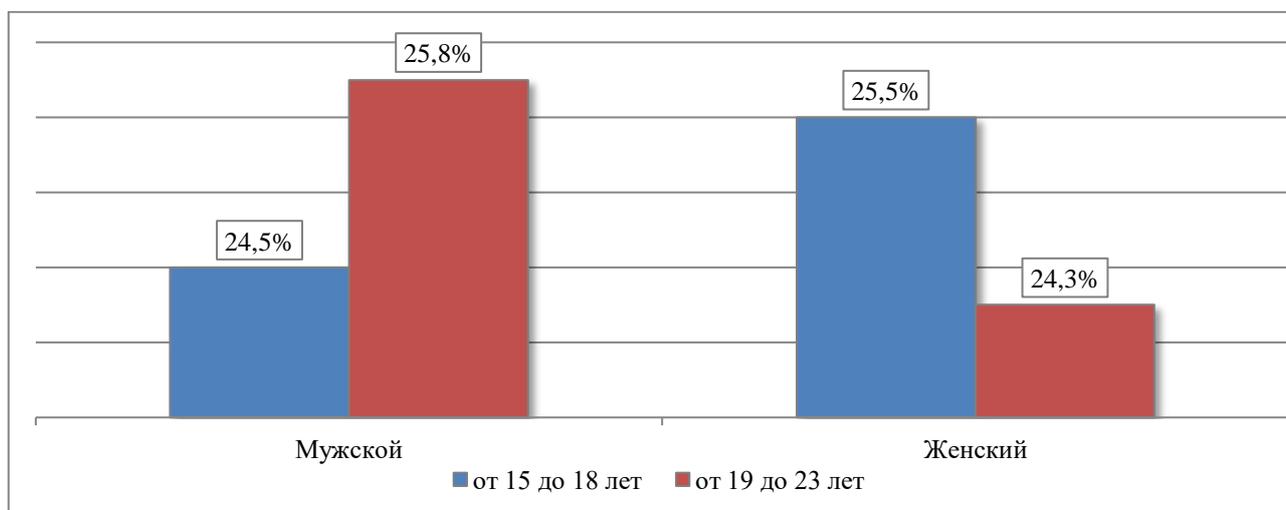


Рисунок 1. Распределение респондентов по полу и возрасту, % (рисунок автора)

Представленные данные позволяют изучить социально-демографические характеристики респондентов исследуемых областей.

Инструментарием для проведения формализованных интервью является анкета, содержащая 14 вопросов, которые разделены на 5 блоков, в том числе вопросы о социально-демографических характеристиках респондентов. Также в исследовании были использованы следующие тестовые методики: методика экспресс-диагностики неуправляемой эмоциональной возбудимости; методика «Личностная агрессивность и конфликтность» Е.П. Ильина и П.А. Ковалева; методика «Прогноз» (диагностика нервно-психической устойчивости, риска дезадаптации в стрессе).

Результаты

Согласно полученным результатам при возникновении нестандартных дорожных ситуаций больше половины (57,8 %) опрошенных осознают вероятность возникновения подобных ситуаций, поэтому стараются адекватно к ним относиться. В то же время нестандартные дорожные ситуации нарушают спокойствие 35,8 % респондентов, но они

быстро берут «себя в руки». Лишь 6,5 % школьников и студентов такие ситуации сразу выводят из состояния равновесия (рис. 2).

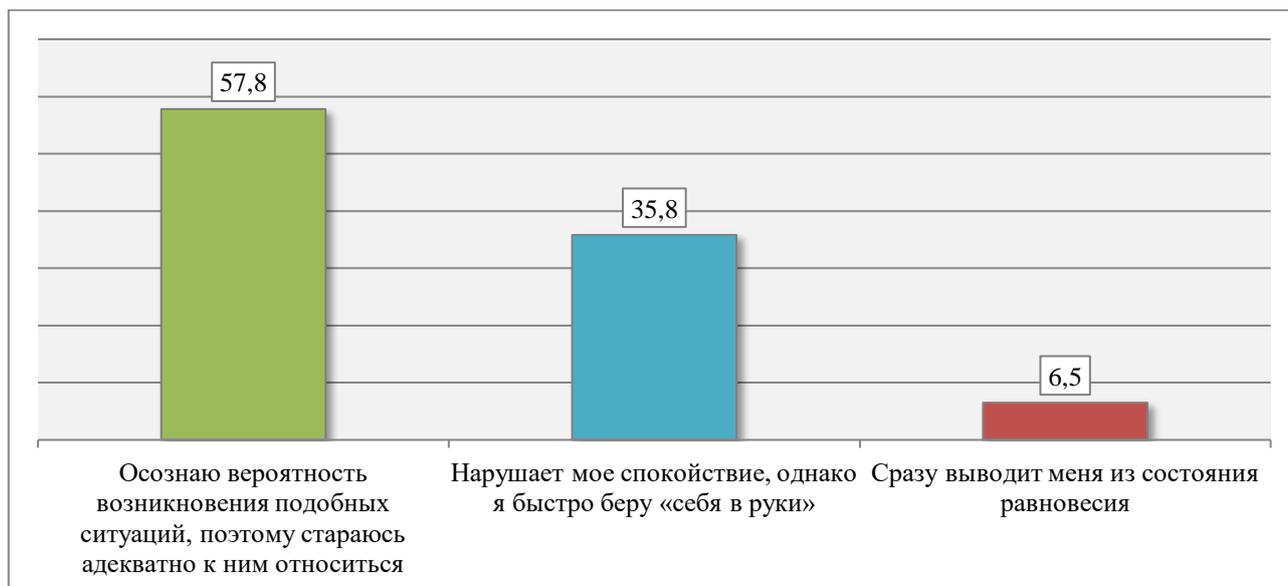


Рисунок 2. Распределение ответов респондентов на вопрос анкеты «Возникновение нестандартных дорожных ситуаций?», % (рисунок автора)

Если другой участник дорожного движения нарушает правила, большинство респондентов (56,8 %) возмущаются «про себя». Спокойно продолжают свой путь 31,8 % опрошенных, а 11,5 % готовы к агрессивным действиям в ответ, ощущая чувство гнева (рис. 3).

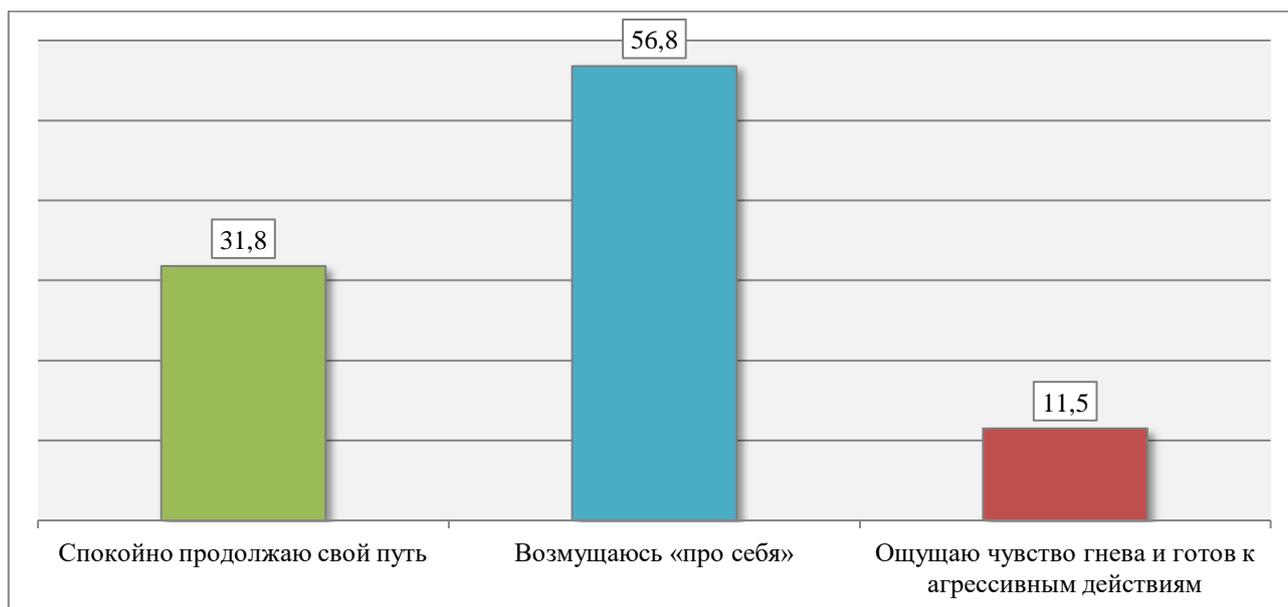


Рисунок 3. Распределение ответов респондентов на вопрос анкеты «Если другой участник дорожного движения нарушает правила, создает препятствия и помехи, каким образом вы реагируете?», % (рисунок автора)

Распределение ответов респондентов на данный вопрос в зависимости от пола показывает, что девушки в чаще выбирают вариант «спокойно продолжаю свой путь», чем парни (36,2 % против 27,4 % соответственно). Вместе с тем, мужчины в большей степени ощущают гнев и готовы к агрессивным действиям: 15,4 % против 7,5 % соответственно (рис. 4).

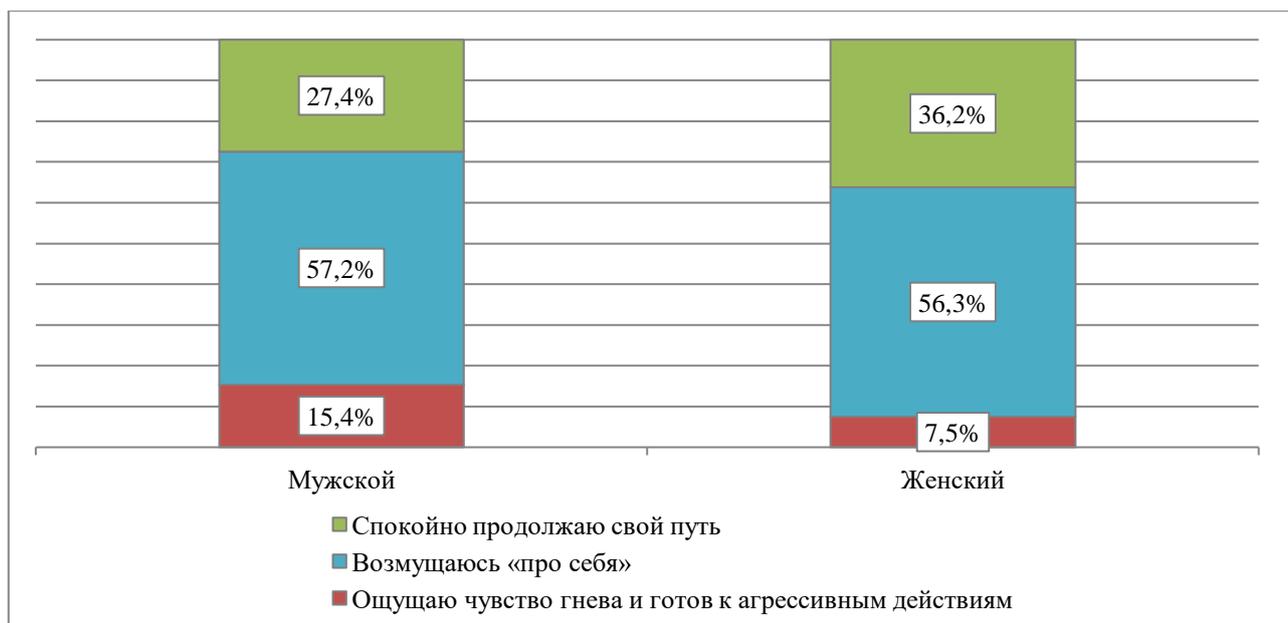


Рисунок 4. Распределение ответов респондентов на вопрос анкеты «Если другой участник дорожного движения нарушает правила, создает препятствия и помехи, каким образом вы реагируете?» (рисунок автора)

В разрезе результатов тестирования по методике «Личностная агрессивность и конфликтность» распределение ответов на данный вопрос представлено на рисунке 5. Наибольшая доля тех респондентов, которые возмущаются «про себя», приходится на группу с высоким показателем конфликтности (70,2 %). В то же время, 22,5 % опрошенных с высоким показателем по шкале негативной агрессии испытывают гнев и готовы к агрессивным действиям. А среди тех школьников и студентов, у которых высокие показатели по всем трем шкалам, испытывают гнев 22,2 %.



Рисунок 5. Распределение ответов респондентов на вопрос анкеты «Если другой участник дорожного движения нарушает правила, создает препятствия и помехи, каким образом вы реагируете?» в зависимости от результатов по методике «Личностная агрессивность и конфликтность» (рисунок автора)

Отвечая на вопрос «Если Вы нарушили правила дорожного движения, создали препятствия другим участникам дорожного движения, каким образом вы реагируете?», подавляющее большинство (87,3 %) готовы принять ситуацию, извиниться и спокойно продолжить свой путь. «Про себя» ругают другого участника дорожного движения и сложившуюся ситуацию 9 % респондентов, тогда как 3,8 % — готовы к агрессивной защите своей позиции, несмотря ни на что (рис. 6).



Рисунок 6. Распределение ответов респондентов на вопрос анкеты «Если Вы нарушили правила дорожного движения, создали препятствия другим участникам дорожного движения, каким образом вы реагируете?», % (рисунок автора)

Анализируя ответы респондентов на данный вопрос в зависимости от результатов тестирования по методике «Личностная агрессивность и конфликтность», отметим ту же тенденцию, что и с предыдущим вопросом. Готовы к агрессивной защите своей позиции, несмотря ни на что, в большей степени люди с негативной агрессивией (9,9 %) и с высокими показателями по всем категориям (11,1 %) (рис. 7).

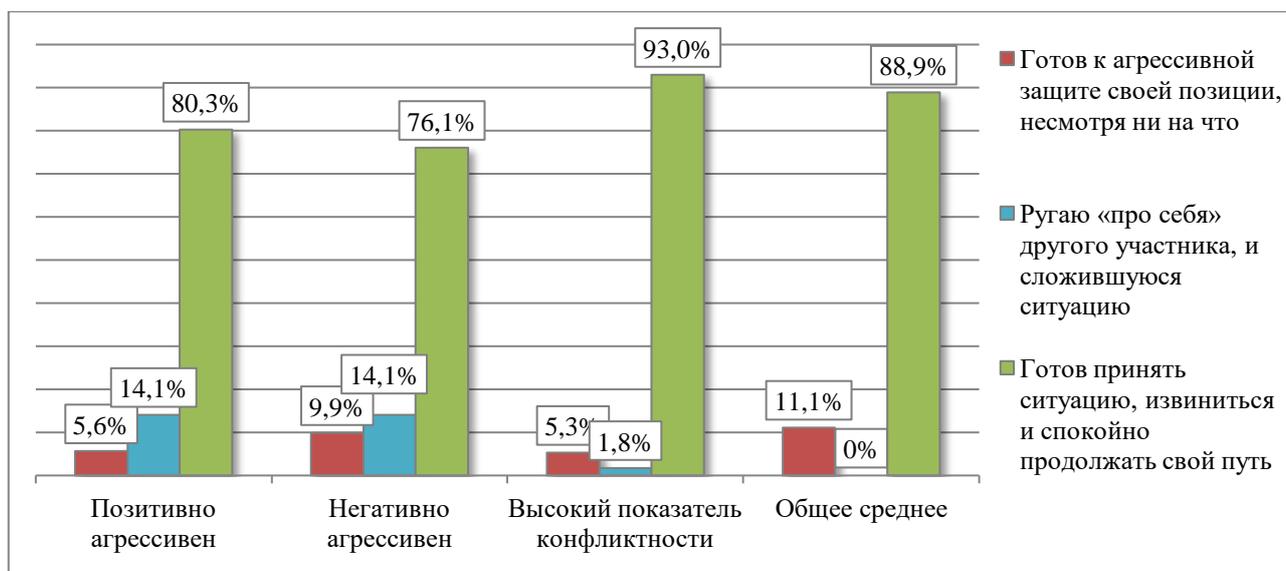


Рисунок 7. Распределение ответов респондентов на вопрос анкеты «Если Вы нарушили правила дорожного движения, создали препятствия другим участникам дорожного движения, каким образом вы реагируете?» в зависимости от результатов по методике «Личностная агрессивность и конфликтность», % (рисунок автора)

При обработке результатов тестирования по методике экспресс-диагностики неуправляемой эмоциональной возбудимости были получены следующие данные: у большинства опрошенных отсутствует импульсивность. Однако, среди тех, чьи результаты свидетельствуют о высоком уровне импульсивности, неуправляемой эмоциональной возбудимости, приводящей к проблемам в деловых и личных отношениях, больше мужчин (3 человека), чем женщин (1 человек) (табл. 1).

Таблица 1

Распределение результатов респондентов по Методике экспресс-диагностики неуправляемой эмоциональной возбудимости, чел.

		Эмоциональная возбудимость		
		0–4 импульсивность отсутствует	5–9 присутствуют признаки импульсивности	10–12 высокий уровень импульсивности
Мужчины	школьники	75	22	1
	студенты	65	36	2
Женщины	школьники	66	36	0
	студенты	53	43	1
Итого		259	137	4

Составлено автором

Рассматривая распределение ответов на вопрос «Если другой участник дорожного движения нарушает правила, создает препятствия и помехи, каким образом вы реагируете» в разрезе результатов тестирования, отметим, что при преобладании позиции «возмущаюсь «про себя»» растет доля тех, кто ощущает чувство гнева и готов к агрессивным действиям (7,7 % — 18,2 % — 25 % соответственно). Однако, говорить об этом как зависимости неверно, так как по остальным вариантам ответа прямой зависимости не выявлено (рис. 8).

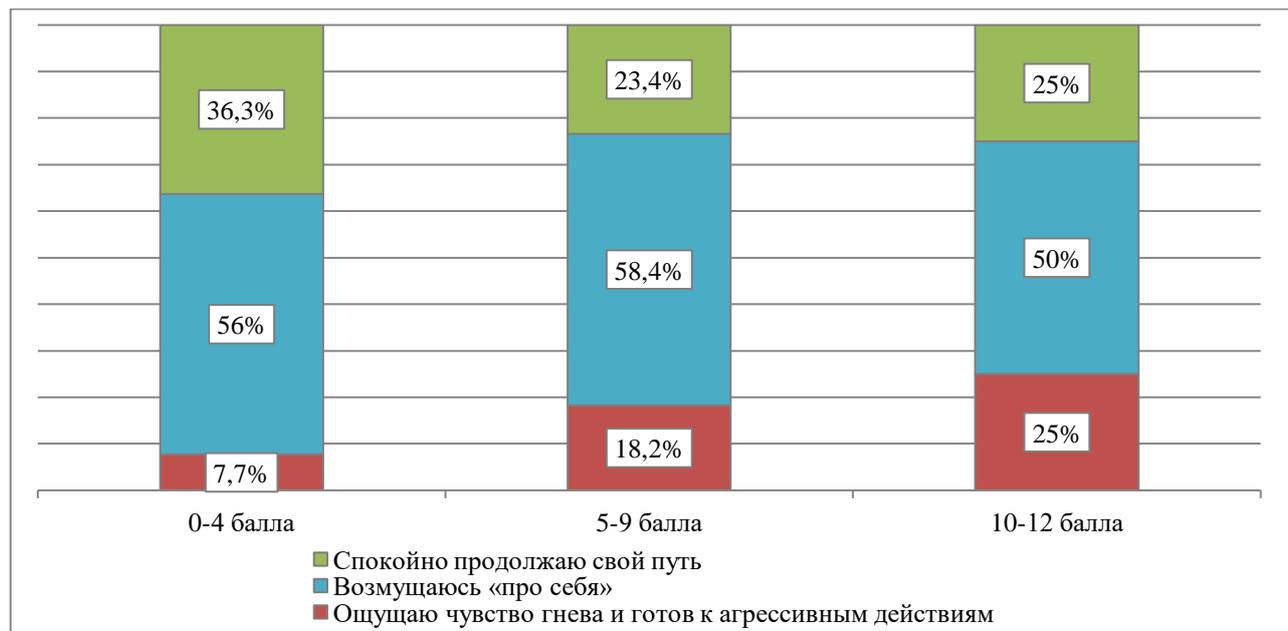


Рисунок 8. Распределение ответов респондентов на вопрос анкеты «Если другой участник дорожного движения нарушает правила, создает препятствия и помехи, каким образом вы реагируете?» в зависимости от результатов по методике экспресс-диагностики неуправляемой эмоциональной возбудимости, % (рисунок автора)

Респонденты также заполняли экспресс-анкету «Прогноз», которая предназначена для дифференциальной диагностики нервно-психической неустойчивости, предполагающей склонность к срывам нервной системы при значительных физических или психических

нагрузках. Методика позволяет выявить отдельные признаки личностных нарушений, а также оценить вероятность их развития и проявлений в поведении и деятельности человека.

Распределение результатов респондентов по методике «Прогноз» представлено в таблице 2. Отметим, что больше половины опрошенных имеют низкий уровень нервно-психической устойчивости (НПУ) и стрессоустойчивости, а значит, что они имеют высокую вероятность нервно-психических срывов.

Таблица 2

Распределение результатов респондентов по Методике «Прогноз» (диагностики уровня нервно-психической устойчивости, риска дезадаптации в стрессе), чел.

		Нервно-психическая устойчивость		
		0–13 высокий уровень НПУ	14–28 средний уровень НПУ	29 и более низкий уровень НПУ
Мужчины	школьники	9	39	50
	студенты	2	45	56
Женщины	школьники	7	33	62
	студенты	1	31	65
Итого		19	148	233

Составлено автором

В разрезе результатов тестирования по методике «Прогноз» были рассмотрены ответы респондентов на вопрос анкеты «Возникновение нестандартных дорожных ситуаций». Отметим снижение частоты выбора позиции «осознаю вероятность возникновения подобных ситуаций» (73,7 % — 64,9 % — 51,9 %), и рост доли опрошенных, которых нестандартные ситуации сразу выводят из равновесия (0 % — 1,4 % — 10,3 % соответственно) (рис. 9).

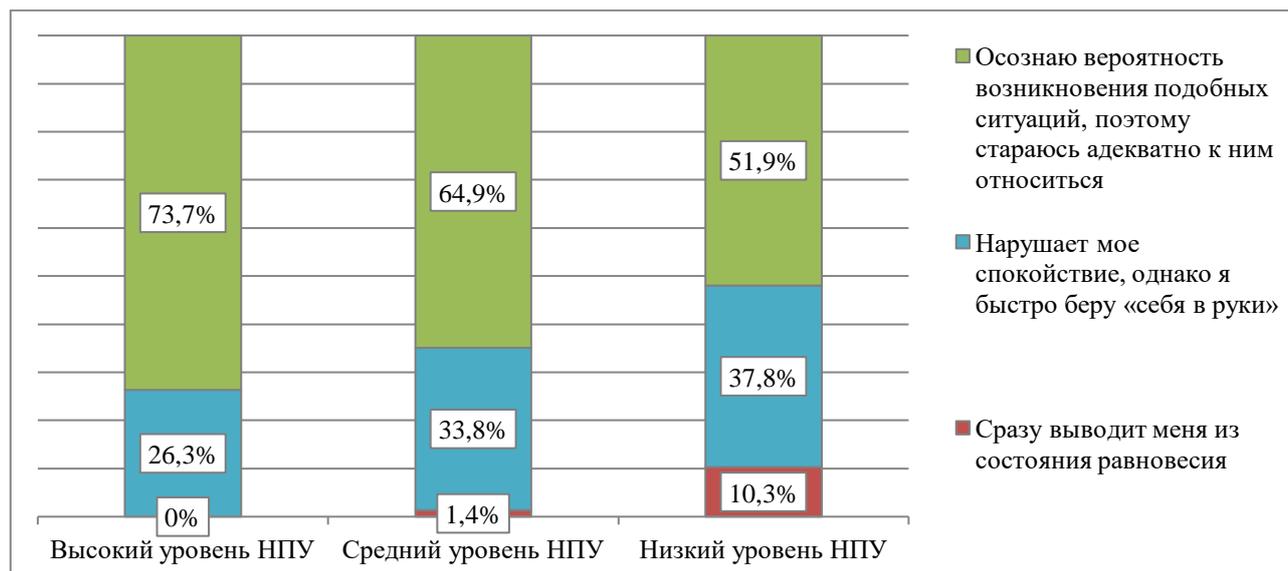


Рисунок 9. Распределение ответов респондентов на вопрос анкеты «Возникновение нестандартных дорожных ситуаций», в зависимости от результатов по методике «Прогноз», % (рисунок автора)

Анализируя ответы на вопрос, каким образом респондент реагирует на нарушения правил другим участником дорожного движения, вновь необходимо отметить снижение «спокойных» оценок и реакций, и рост «отрицательных». Так, чувство гнева ощущают 15 % опрошенных с низким уровнем нервно-психической устойчивости, и лишь 5,3 % школьников и студентов с высоким уровнем НПУ (рис. 10).

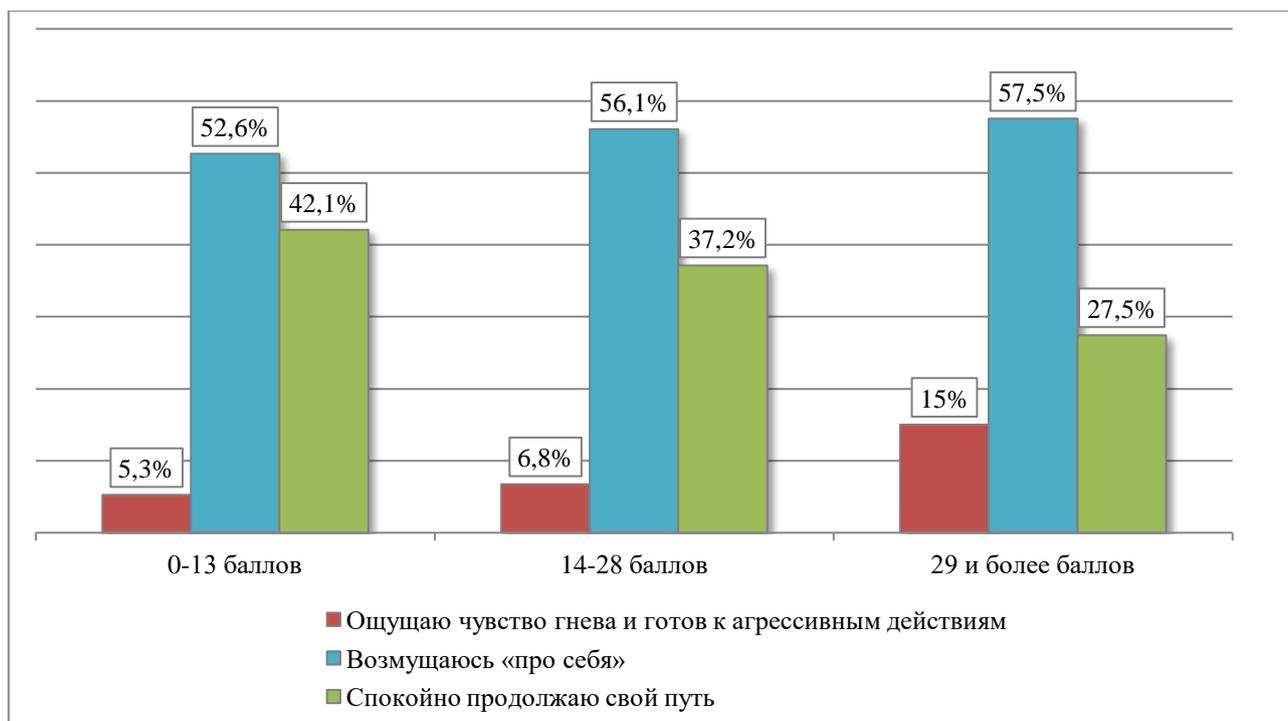


Рисунок 10. Распределение ответов респондентов на вопрос анкеты «Если другой участник дорожного движения нарушает правила, создает препятствия и помехи, каким образом вы реагируете?» в зависимости от результатов по методике «Прогноз», % (рисунок автора)

Таким образом, школьники и студенты как участники дорожного движения во время критических ситуаций преимущественно ведут себя спокойно, либо идет возмущение «про себя». Однако отметим, что существует различие в ответах, обусловленное уровнем нервно-психической устойчивости: чем менее устойчив респондент, тем чаще он выбирает агрессию как способ и нападения, и защиты. Возникновение экстремальных ситуаций в процессе дорожного движения сопровождается более агрессивной и раздраженной реакцией со стороны женщин.

То есть, школьницы и студентки требуют более пристального и скорректированного подхода к формированию базы навыков в области безопасности дорожного движения.

Обсуждение

Классическая форма рекомендательных мероприятий заключается в повышении безопасности дорожного движения за счет совершенствования системы подготовки и воспитания учащихся культуре поведения на улицах и дорогах.

При этом необходимо скорректировать подходы к формированию образовательных и иных программ в области безопасности дорожного движения, в том числе с учетом гендерных различий.

Так, национальный автомобильный союз (НАС) в июле 2021 г. обратился к Правительству России с инициативой углубить изучение правил дорожного движения в российских школах. По мнению союза, школьники получают недостаточно знаний о правилах дорожного движения, именно из-за этого они периодически попадают в аварийные ситуации, особенно это касается использования электротранспорта на дороге. Глава ГИБДД Михаил Черников поддержал идею получения водительского удостоверения вместе со школьным аттестатом. По мнению ведомства, в российские школы нужно вернуть уроки вождения, а

обучение правилам дорожного движения должно быть непрерывным. Однако, ответ Министерства просвещения, в которое было перенаправлено предложение Национального автомобильного союза, оказалось не готово к каким-либо изменениям в существующей системе образования, ссылаясь, что введение нового предмета и экзамена вызовет негативную реакцию у детей и их родителей.

Наличие инициативных процессов по увеличению глубины знаний подростков о безопасности дорожного движения свидетельствуют об актуальности этой тематики и необходимости вносить более емкие, по своему содержанию и направленности, мероприятия, в образовательную деятельность.

ЛИТЕРАТУРА

1. Марюхненко В.С., Колмогорцев М.Г., Трускова Т.В. Пути предотвращения критических состояний на транспорте // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. — № 7. — С. 96–102.
2. Ахмадиева Р.Ш. Формирование личностной компетенции участника дорожного движения // Казанский педагогический журнал. — № 5-6. — 2010. — С. 11–18.
3. Вопросы психофизиологии человека на автомобильном транспорте / Сб. под ред. Л.Л. Афанасьева. — М.: Высшая школа, 1973. — 307 с.
4. Литвяк В. Психология как фактор надежности водителей // Грузовое и пассажирское автохозяйство. — 2005. — № 2. — С. 68–73.
5. Майоров В.И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы // Вестник Южно-уральского гос. ун-та. — 2012. Сер. Право. — № 7(266). — С. 101–107.
6. Редькин В.М., Борисов О.Ю. Об улучшении безопасности дорожного движения на федеральном и региональном уровнях // Автотранспорт РФ. — 2005. — №12. — С. 33–37.
7. Венда Б.Ф., Ротенберг Р.В., Умеханян Г.С. Психологические факторы надежности управления автомобилем и проблема общения между водителями // Психологический журнал. 1993. — № 4. — С. 93–101.
8. Кузьмин Е.С., Степкин Ю.П. Некоторые социально-психологические аспекты безопасности дорожного движения // Психологический журнал. — 1982. — Том 3 № 5. — С. 112–120.
9. Стрелков Ю.К. Темпоральность трудовой деятельности // Национальный психологический журнал — 2010. — № 2(4). — С. 87–91.
10. Денисова Ю.В., Голубихина Ю.Ю., Гончарова Н.А. Надежность профессиональной деятельности водителей профессионального профиля // Психопедагогика в правоохранительных органах. — 2014. — № 3(58). — С. 3–6.
11. Нарлицын Н.Н. Психология безопасности вождения. — М.: Рипол классик, 2006. — 254 с.
12. Ивлев В.Ю. Психологические особенности участников дорожного движения как фактор безопасности // «Евразийский Научный Журнал. — № 11. — 2015. — С. 61–62.

13. Шпорт С.В. Рецензия на аналитический обзор «Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах», подготовленный ФКУ «Научный центр БДД МВД России» // Безопасность дорожного движения. — 2022. — № 4. — С. 58–60.
14. Берлова И.С. Психологические особенности участников дорожного движения как фактор безопасности // Научно-теоретический журнал «Ученые записки». — 2010. — № 2(60). — С. 32–3.
15. Байбарин А.А., Ефимова Е.О. Роль личности и ситуации при совершении дорожно-транспортных преступлений // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия «История и право». — 2013. — № 4. С. 54–61.

Golubeva Olga Yur'evna

Kazan State Institute of Culture, Kazan, Russia

E-mail: 2595234@mail.ru; info@kazgik.ru

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=808170

Emotional state of road users during critical situations on the road

Abstract. The article is devoted to topical issues of studying the emotional states of road users in the process of dangerous road traffic situations. The author explores various types of emotional states, such as aggressiveness, emotional excitability, neuropsychiatric stability, stress resistance, inherent in road users, emphasizing how it is the younger generation that reacts to the emergence of critical situations on the road. At the same time, the emotional reactions of senior schoolchildren and students, as road users, during the occurrence of non-standard road situations, in violation of traffic rules, both by themselves and other road users, are separately investigated. For a more detailed analysis of the results, the author also takes into account gender differences. To get a more complete picture, the study was conducted in four cities of the Republic of Tatarstan. The author used questionnaires and test methods as research methods. It was revealed that the level of neuropsychiatric resistance and stress resistance in most of the respondents is at low rates, which affects the likelihood of neuropsychiatric breakdowns during dangerous road situations. The results suggest that the less neuropsychiatric resistance a person has as a road user, the more often they use aggression as a protective behavior. Moreover, in the event of critical situations on the road, a more aggressive and irritable reaction is inherent in the female part of the population. The author proposed recommendations for improving educational programs in the field of road safety, taking into account gender differences. The author is also convinced of the need to strengthen measures aimed at developing a culture of safe behavior on the roads.

Keywords: road traffic; road user; emotional state; dangerous road situations; road safety