

2025

ISSN 2738-7445, №28, ДАБДП

БДП **КУЛТУРА**

Бюлетин: специално издание

анамнеза

Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“

съдържание

въведение

хроника на един предизвестен проблем

нашето безценно

свят, населен с демони

ирационалният аз

да нахраним демоните

реанимация

заклучение

въведение

„Много години по-късно, пред взвода за разстрел, полковник Аурелиано Буендия щеше да си спомни онзи далечен подиробед, когато баща му го заведе да види леда. Тогава Макондо беше село с двадесет къщи от кал и тръстика, построени край брега на една река с бистри води, които се спускаха по корито от камъни, бели и огромни като предисторически яйца. Светът беше толкова скорошен, че много неща нямаша име, и за да ги споменат, трябваше да ги посочват с пръст.“ Без памет и осъзнаване на времето назад хората са обречени да повтарят същите грешки, докато един ден родът им изчезне.

„Миналото е лъжа, паметта няма пътища за връщане, всеки пролетен залез е различен, а най-голямата утеха за човек е да знае, че може да се започне отново“ - символизирайки идеята, че хората трудно се учат от миналото, романът на Габриел Гарсия Маркес „Сто години самота“ представя с магически реализъм цикличността на времето, грешките на поколенията и ужаса от изолацията в различните ѝ форми.

Обратно - културата като изконна връзка между хората осмисля, дава принадлежност и съхранява. Изучаването на човека и неговата природа е свързано с физическите му белези на социално животно и наистина уникалната му небιологична характеристика - културата. Отнесена към безопасността на движението по пътищата тя разглежда как именно социалните фактори в обществото влияят върху начина, по който хората приемат участието си в пътната система. Създаването на жизнеутвърждаващи ценности, които ни служат и предпазват, е неразделна част от усилията за придвижване без допускане на смъртни случаи и тежки наранявания в резултат от настъпили пътнотранспортни произшествия.

Визията на тази култура е да промени отношението на обществото към изцяло неприемливата цена на мобилността днес и да утвърди системния подход към превенцията на пътните инциденти като средство за подобряване на общественото здраве и благосъстояние. Антропологията като предимно социална наука изучава широк спектър от интересни въпроси за човешките същества - от родствените системи и културни практики до поведението в неговата многоизмерност.

Още от зората на цивилизацията човешкият вид е подчертано съзидателен. Той изгражда и предава между поколенията всички големи и малки неща от ежедневието. През 30-те години на 20-и век се заражда идеята, че обществото съществува, защото обичаите му са адаптивни и позволяват на хората да се справят един с друг в средата. Как и защо човекът става господар на света? Откъде тръгва и накъде отива безпрецедентната цивилизация, създадена грижливо от него?

В исторически план може да се твърди, че оцеляваме, защото съумяваме да задоволим своите биологични и психологически потребности. Нуждата от хармония и симбиоза с пътната система е една от тях, а ние ви предлагаме да я осигурим заедно. Културата на безопасност на пътя е също така еволюционна. В годините нейното значение и интерпретации търпят голямо развитие в полза на световното познание. Днес тя е много повече от кампания за информиране на широката общественост, а сигурността на пътя - фактор за всяко решение и действие. Културата винаги се отнася до знания, умения, нагласи, ценности и практики, които системно определят нашето поведение във и извън дома. Културата се предава сред поколенията посредством социализация. Това е процесът, чрез който хората научават и възприемат културните норми и практики на своето общество предимно чрез семейство, образование, приятели, работна среда, медии и непосредствено обкръжение. Социалното взаимодействие гарантира, че културните знания се запазват и адаптират за бъдещите поколения. Социализацията сама по себе си обаче е неорганизиран и стихийен процес, при който могат да бъдат постигнати всякакви резултати - както желани, така и обратни на общоприетите. Под въздействие на социалната среда индивидът може да усвои модели за постигане на целите, които са неприемливи за обществото. Ето защо е необходимо социализирането да върви ръка за ръка с възпитаването като целенасочен процес, за да се постигнат определени резултати и да се формират желани от обществото форми на поведение, които да бъдат следвани. Културата също така не е статична - тя се адаптира към променящите се обстоятелства. С времето обществата се развиват в отговор на изменения в околна среда, технологии и външни влияния. Този процес на пригаждане позволява културите да оцелеят и да процъфтяват, дори изправени пред глобализация, миграция и модернизация. С космополитизирането на света се появява концепцията за „глобална култура“. Въпреки че се отнася до споделени характеристики, които надхвърлят националните граници, това подчертава и разликите между местните и глобалните културни влияния и проявления. Безопасността на пътя, каквато я познаваме днес, се развива на различни етапи, силно обусловена от технологичен напредък, развитие на законодателството и променящи се нагласи. В различните фази обаче тя си остава подчертано психо-социално-културен проблем.

Човекът: най-голямата надежда

Културата за безопасност на движението не е изолирано явление, а е част от цялостната култура, защото поведението на пътя отразява ценностите и моделите на комуникация в обществото изобщо. Тя е свързана основно с начина, по който хората взаимодействат помежду си не само на пътя, но и в ежедневието. В страни с висока толерантност и уважение между хората често наблюдаваме и по-висока култура сред участниците в движението. Обратно - в общества с по-ниско доверие между индивидите нерядко се отчитат повече хаотичност, неспазване на правилата и често дори агресия. В култури, в които се насърчава силно спазването на законите като ценност, хората са по-склонни да ги прилагат и на пътя. Съответно в социуми, където да хитруваш е добродетелно, нарушения като преминаване на червен сигнал, неправилно паркиране или неспазване на дистанция са чести. Ако дадено общество инвестира в образование за гражданите - не само специално по отношение на безопасността на движението, но в етика, взаимно уважение и лична отговорност, това се отразява на начина, по който хората се държат на пътя. Не на последно място, ползвателите му с висока култура на безопасност не са просто онези, които знаят правилата и са наясно с рисковете, а тези, които могат да контролират себе си и да комуникират добре с останалите. Културата, в контекста, в който я разглеждаме тук, се фокусира върху връзката между психологическите процеси и поведението на хората на път, за да подобри мобилността чрез знание, умение и положителна мотивация за повече хармония с околния свят. Основна цел в този процес е навикът - неразделна част от ежедневието, който може да бъде впрегнат с огромна полза в подкрепа на пътната култура на безопасност. След ставане подготвяме тоалета си без да се замислим. Това е така, защото сме го превърнали в неизменна рутина. Проучванията показват, че навиците се генерират чрез повтаряне на поведение в цикъл от три части - подсещане, действие и награда. Затвърждаването на навик достатъчно пъти създава автоматично поведение. Нашата обща цел е да възпитаваме полезните за нашите живот и здраве навици, както и убеждението в ползите от това усилие. На помощ идва познанието за човека, включително за социокултурните фактори, за характеристиките на нервната ни система и за психологическите ни особености - когнитивни процеси, емоционална регулация, възприятия и мотивация. Тези системи взаимодействат без прекъсване и формират сложната структура на нашето поведение в свят, в който човекът остава най-голямата ни надежда.

БДП култура

Психика:
как се чувствуваме

Поведение:
какво правим

Себепознание:
кое не е добре за нас
и как да го променим

Спасените в ръжта

"Мъчно ми е за всички тия хлапета, дето играят в ръжта, и ако някое от тях започне да тича към ръба на пропастта, аз ще го хвана. Аз трябва да стоя на ръба на пропастта и да ги пазя да не паднат. Това ми се ще да бъда. Спасител в ръжта." Откъсът символизира желанието на Холдън - героят на Джеръм Дейвид Селинджър от романа "Спасителят в ръжта", да предпазва децата от опасностите на живота и да запази тяхната невинност. Точно така културата за безопасност на движението въплъщава нуждата да защитаваме уязвимите и да предотвратяваме страданието чрез осъзнати отговорност и грижа. Три са епохите на безопасността като перспектива пред глобалната епидемия на пътния травматизъм, като всяка следваща подчертава нейните допълнителни характеристики. Първата е епохата на технологията (предприемането на единични технически мерки), втората се фокусира върху системите (група свързани елементи), третата е културата на безопасност (завършена концепция за човешко благополучие). Традиционните стратегии за намаляване на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия обичайно се фокусират върху рисковите поведения и техните последиствия чрез информираност и обучение (образование), наказване на нарушенията (правоприлагане) и смекчаване на последиствията (дизайн на пътя и превозното средство). Исторически погледнато, тези стратегии постигат успех при намаляване на тежките пътни инциденти, но те не могат и не следва да се разглеждат в страни от това, което ги обединява изначално и фундаментално - ценностната система и колективното влияние върху нея - предмет на този материал. Затова по-долу разглеждаме определящи за безопасността на движението аспекти, които се отнасят както до личността (глави 4 и 5), така и до обществото като цяло (глава 6).





1

хроника на един
предизвестен проблем

Еволюцията

Познанието за културата на безопасност на движението днес е много по-голямо от всякога благодарение на напредъка в образованието и обучението, технологичните иновации, научните изследвания, развитието на нормативната уредба, множеството културни и социални промени. В съвременното общество безопасността на движението не е само личен въпрос, а колективна отговорност. Поведението на пътя се възприема не само като индивидуално обусловено, но и като функция на колективни нагласи. Използването на това познание е от съществено значение за намаляване на инцидентите и защита на живота и здравето на участниците в движението. Това се постига чрез повишаване на информираността, съзнанието и вниманието по отношение на рисковете, които съществуват на пътя. С течение на времето този процес се развива все повече, а днес тази еволюция ни помага да разберем по-добре как това може да се случи на практика.

- 1900

Преди появата на моторните превозни средства транспортът разчита главно на впрегатната сила на животните и на ходенето пеш. Рисковете, свързани с движението по пътищата, са много по-малко, тъй като трафикът едва прохожда. В продължение на хиляди години конете са били предпочитан начин за придвижване. През 19-и век конят продължава да се счита за забележителна транспортна сила и до голяма степен доминира едновременно над градския живот и селския бит. През 1894 г. се изтъква, че конете са не само самохранещи, самоконтролиращи, самоподдържащи и самовъзпроизвеждащи, но са и много по-икономични по отношение на енергията, която генерират, от всяка друга съществуваща форма на задвижване. Също така използването на коне осигурява работни места за собственици на конюшни, производители на фуражи, треньори, ветеринарни лекари, чистачи на пътища и т.н. Не на последно място, тези одомашнени животни поддържат дълбоката симбиотична връзка между човека и земеделската земя, която по това време още е неразривна. През 1840 г. в Северна Америка близо четири милиона коне задоволяват селскостопанската и транспортна дейност, когато населението наброява малко над 18 милиона. През 1900 г. в новия свят то достига 81.5 души. Същата година Лондон разполага с 11 000 таксите, всички теглени от коне, както и с няколко хиляди автобуса с впрегатна сила от 12 коня. Малцина осъзнават, че превозните средства с двигател с вътрешно горене са отчасти и екологичен отговор на използването на животни в големите градски райони и че бензинът първоначално е бил безполезен отпадъчен продукт от производството на керосин за нуждите на осветлението.



1900

1930

През 1900 г. в целия свят има по-малко от 10 000 автомобила. До 1910 г. само в Съединените щати на пътя са 130 000 коли, 35 000 камиона и 150 000 мотоциклета. Изобретенията на индустрията в края на 18-и век, особено с производството на Форд модел Т през 1908 г., драстично трансформират използването на пътищата, но през първото десетилетие разпоредбите относно движението на пътя са минимални и силно локализирани. Концепцията за безопасност на пътя на практика не съществува в обществените отношения. Правоприлагането също едва прохожда. Ранната автомобилна култура е безмилостно белязана от безразсъдно шофиране, липса на ограничения на скоростта и подходяща инфраструктура, която да приспособи новия вид транспорт. Местните власти постепенно разработват правила, за да се справят с масовия ръст в използването на механизирани превозни средства, най-вероятно вдъхновени от популярната книга „Правилата на пътя“ на Уилям П. Ино през 1903 г. Ино - бащата на безопасността на движението, въвежда пътни разпоредби, като например необходимостта бавният трафик да остане отдясно и автомобилите да преминават само отляво, както и еднопосочни улици, пешеходни пътеки, знаци за спиране и острови за безопасност. Той вярва, че светофарите няма да работят добре и полицията на кръстовищата винаги ще е нужна.

„Всеки, който спре
да учи, вече е стар“
Хенри Форд



Модел Т на Хенри Форд е визионерски пробив, направил възможно притежаването на моторни превозни средства от милиони обикновени хора от средната класа. Той отваря нова ера на мобилност за хора и стоки. Тогава по-голямата част от водачите всъщност нямат никакъв опит в шофирането на автомобил. След тази бурна потребителска вълна производството на модел Т приключва на 26 май 1927 г.

1930

1940

30-те и 40-те години на миналия век бележат промяна към по-формализирани усилия за подобряване на безопасността. По това време вече сериозните пътни инциденти са признати за проблем пред общественото здраве и властите започват да въвеждат повече правила за движение. Възходът на автомобилната индустрия и урбанизацията предпоставят развитието на пътни инфраструктури, които имат за цел да организират по-добре движението и да предотвратят инциденти. След Втората световна война широкото използване на автомобили, съчетано с разширяването на предградията, води до много по-интензивно движение. Това увеличава честотата на пътнотранспортните произшествия, което започва да привлича повече общественото внимание.



Струва ли си рискът: първите кампании

Така е озаглавен британски информационен филм от 1948 г., финансиран от Министерството на транспорта, който подчертава важността на безопасността на движението. Пресъздава се спешна телефонна централа, която получава заявка за линейка веднъж на всеки 3 и половина минути. Регистрира се обаждане за настъпил пътен инцидент. Серия от сцени илюстрират небрежно поведение - предпоставка за възникналия проблем. Показват се кадри на момче, което изкача на пътя пред кола, пиян мъж зад волана, който едва не събаря пешеходец, и велосипедист с неизправни спирачки, който се блъска в задната част на камион. Мъж, който излиза от киното след прожекцията на филма, си мисли как това се случва само на други хора. Докато пресича пътя, екранът показва плакат с надпис „Прибери се вкъщи жив и здрав“, а в последния кадър се чува пронизителен звук на спирачки.

„Водачите се гвижат
много по-бързо от нас“



„Оглеждай се добре“



По време на Втората световна война много държави започват да използват плакатите за безопасност на движението и като част от военните усилия за намаляване на транспортните инциденти особено когато военното движение и доставките за армията се увеличават. След войната, с нарастващото възстановяване на икономиките и автомобилния трафик, започват да се прилагат по-усъвършенствани и визуално изразителни кампании.

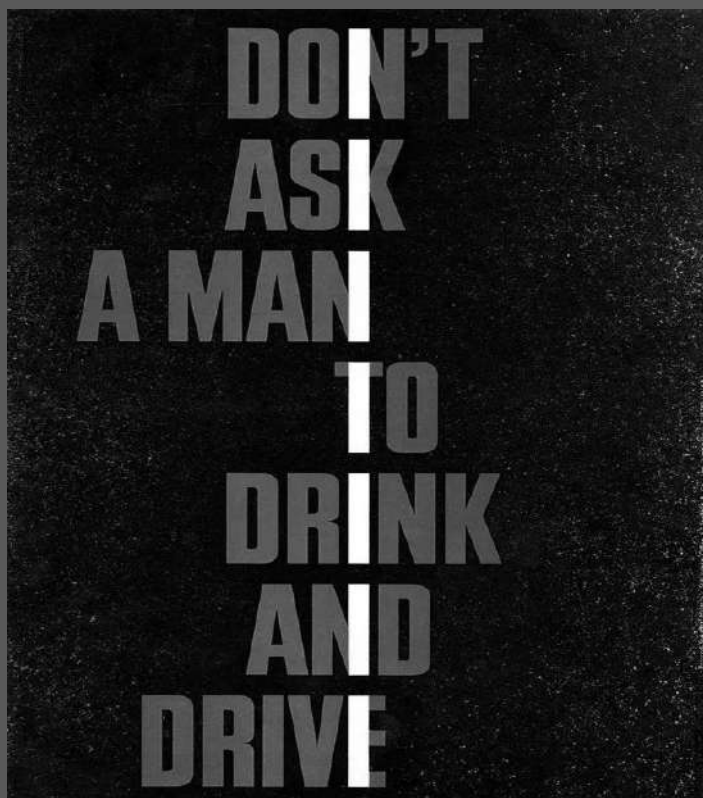


1950

1960

Светът все още не познава мобилния телефон. Няма обаждания, имейли, текстови съобщения. Изкушението за проверка на социалните мрежи по време на път е непознато. Шофирането обаче в средата на 20-и век съвсем не е лишено от рискове. На практика нито едно превозно средство на пътя не е оборудвано с днешните системи за безопасност. Когато става въпрос за навигация, няма Google Maps или други начини, които да помогнат за достигане до крайната дестинация. На помощ идва само хартиена карта, която да се чете по време на шофиране - нещо почти практически невъзможно, но хората го правят именно така. Постепенно културата за БДП се очертава по-ясно с акцент върху обучението на обществеността относно безопасното шофиране и прилагането на по-строги правила за движение. Световната здравна организация разглежда безопасността на пътя като здравна тема, а кампаниите за намаляване на произшествията набират сила. През 60-те години на 20-и век мерките за поставяне на обезопасителни колани, ограничаване на скоростта и превенция на шофирането след употреба на алкохол отбелязват значим напредък в борбата с войната по пътищата.

1967: плакат
„Не карайте човек
да пие и да шофира“

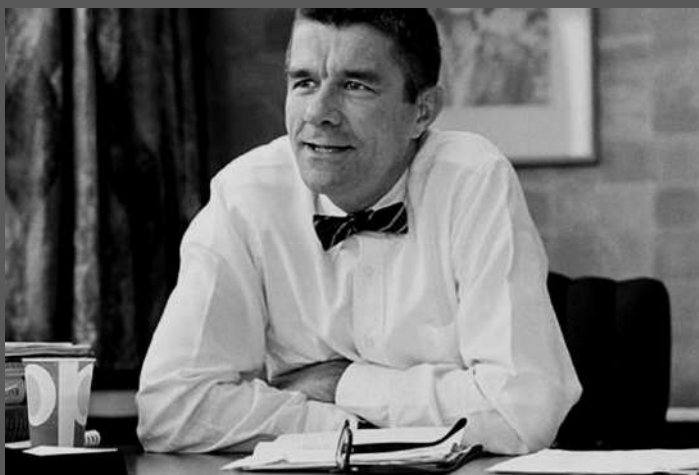


Плакатът влита текст в страни на белите линии в центъра, имитирайки начина, по който автомобил може да бъде управляван от водач, употребил алкохол - риск от безконтролно криволичене на превозното средство по произволна траектория. Днес това усещане се добива чрез алкоочила като обучителен инструмент, въведени в превантивната практика чак през 90-те години на 20-и век.

1970 1980

През 70-те години на 20-и век вече темата за безопасността по пътищата акцентира и на това, че пътнотранспортните произшествия са водеща причина за наранявания и смърт. Организацията на обединените нации обявява Десетилетие на действие 1971-1980, стартирайки международни инициативи за опазване на човешките живот и здраве по време на път. Страните въвеждат по-стриктни изисквания към пътната инфраструктура, а правилата за движение се стандартизират. Продължават още по-интензивни обществени образователни кампании за повишаване на осведомеността относно опасностите. Оформят се първите стратегии, които признават необходимостта от системен подход към проблема, при който върху цялото се въздейства чрез мерки, касаещи всичките му съставни части.

Матрицата на Хадън



Зараждане на системния подход като сложна връзка между многото фактори, които заедно влияят върху пътните инциденти

Матрицата на Хадън е най-често използваната парадигма в областта на превенцията на физическата травма. Разработена от Уилям Хадън през 1970 г., тя разглежда фактори, свързани с 3 типа атрибути - личностни (човека - субект), векторни атрибути и такива на околната среда преди, по време на и след нараняване или смърт. Най-общо матрицата предписва набор от следните действия:

Преди събитието (превенция):

- Предотвратете съществуването на фактора
- Предотвратете освобождаването на фактора
- Отделете фактора от субекта
- Осигурете защита на субекта

По време на събитието (ограничаване на ефекта):

- Минимизирайте количеството на фактора
- Контролирайте освобождаването на фактора, за да сведете до минимум щетите
- Контролирайте взаимодействието между фактора и субекта, за да минимизирате ефекта
- Увеличете устойчивостта на субекта

След събитието (управление на последствията):

- Осигурете бърза реакция за спешна помощ за субекта
- Осигурете лечение и рехабилитация на субекта

1970: най-гългата кампания

Green Cross Code е марка, създадена от Националния комитет за безопасност на движението (сега Кралското дружество за предотвратяване на инциденти), за да повиши осведомеността относно безопасността на пешеходците по пътищата в Обединеното кралство. Мултимедийната кампания започва през 1970 г. и продължава до днес. Самият Кодекс е кратка процедура стъпка по стъпка, предназначена да напомни на пешеходците как да пресичат безопасно пътищата. Въпреки че Кодексът претърпява няколко промени през годините, основните принципи („спри, погледни, слушай, помисли“) остават същите. Мъжът от Green Cross Code е костюмиран супергерой, създаден в Англия в средата на 1970 г. като помощник при обучението на деца и млади хора на Кодекса и за насърчаване на общата безопасност чрез телевизионни реклами, излъчвани по британската телевизия от 1975 г. до 1990 г. В рекламите супергероят има силата да се телепортира от своята станция за наблюдение до всяко място, където децата се нуждаят от инструкции за безопасност на пешеходците. Той постига това с помощта на подобно на ръчен часовник „дематериализиращо“ устройство. Неговото знаково възклицание на недоверие е „Зелени кръстове!“, а слоганът му е „Няма да съм там, когато ТИ пресичаш пътя, затова винаги използвай Кодекса“.



1990 2000

Подходът „безопасна система“

През 90-те години на 20-и век културата за БДП става все по-глобализирана. Международните организации се съсредоточават върху безопасността като основен компонент на развитието въобще, особено в страните с ниски и средни доходи. Кампаниите за осведомяване на обществеността относно практиките за безопасно шофиране стават обичайни в целия свят. Технологии като въздушни възглавници, ABS системи и симулатори повишават безопасността както на автомобила, така и на водача. Държавите разработват и изпълняват планове с количествени цели за резултати, които да бъдат постигнати с широк пакети от мерки за безопасност, базирани на мониторинг и оценка. До края на 90-те години две от страните с най-добри резултати решават, че подобряването на техните амбициозни цели, които вече са поставени, изисква преосмисляне на мерките и институционалните ангажменти. Холандската стратегии за устойчива безопасност и шведската Визия Нула предефинират нивото на амбиция и поставят цел да направят безопасността присъща характеристика на пътната система. Тези стратегии признават, че управлението на скоростта е от централно значение и пренасочват вниманието към дизайна на пътя и превозното средство, и свързаните с тях защитни характеристики. Подходът „обвини участника в движението“ е заменен трайно с „обвини пътната система“. Тези разбирания към безопасността повлияват още стратегиите на Норвегия, Финландия, Дания, Швейцария и Австралия.

Цялостна политика
за осигуряване
на безопасността



Ако участниците
грешат, то политиките
и проектантите
предлагат подобрения



Участниците в движението
са отговорни за спазването
на правилата



2000

Стартирането на Десетилетието на действие за пътна безопасност 2011-2020 подчертава критичността на проблема, поставяйки цел за намаляване наполовина на смъртните случаи в резултат на ПТП. Културата за БДП през 21-ви век все повече се фокусира върху технологиите и иновациите. Автономните превозни средства, подобрените системи за избягване на инциденти и интелигентната инфраструктура променят подхода към пътната безопасност. Все по-голям акцент се поставя върху устойчивата мобилност в подкрепа на уязвимите участници в движението. Днес нарастващото мнение е, че БДП е системна и споделена многосекторна отговорност, която става все по-амбициозна по отношение на фокуса върху резултатите. Поддържане нивото на амбиция, което сега е очевидно в страните с високи доходи, изисква система за управление на безопасността, основана на ефективни управленски функции, които могат да осигурят основани на доказателства интервенции за постигане на желаните резултати. Достигането до крайната цел за премахване на смъртните случаи и сериозните наранявания изисква непрекъснато прилагане на добри практики, съчетани с иновативни решения въз основа на добре установените в исторически план принципи на безопасността.



Преосмисляне на мобилността

Новата визия за мобилността изисквала изграждане на пътна инфраструктура и обществени пространства за всички, като се дава приоритет на нуждите от достъпност на най-уязвимите от въздействието на моторизацията: пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти, с акцент върху децата, родителите, лицата с увреждания и възрастните хора. Това се постига чрез повече инвестиции в различни форми на активен транспорт - ходене пеш, колоездене и ползване на обществен превоз, заедно с градоустройствено планиране и въвеждане на зони 30 км/ч като цялостни концепции. Вече е определящо осъзнаването, че всеки може да допринесе за по-голяма безопасност с идеята, че освен водача отговорността обхваща цяла система, в центъра на която стои обществената ангажираност и личната роля на отделния човек.



2

нашето безценно

Човекът вселен

като да убиеш присмехулник

Убийството на присмехулника е метафора със силен морален заряд - символизира невинността, добротата и неспособността да причиняваме зло. Присмехулникът олицетворява невинните жертви, които страдат понякога заради невежеството, страха, лекомислието и погрешните ценности, като ни предупреждава срещу неправдата и моралната грешка да нараним онези, които не заслужават страдание - другите и самите нас. Обратно на това са отговорността, справедливостта, съпричастността и съзнанието да постъпваме правилно.

„Хората обикновено виждат това, което търсят, и чуват това, което искат да чуят“,
„Да убиеш присмехулник“, Харпър Ли

Случаят Джоузеф Хюинс

В една зимна вечер през 1845 г. влак върхлита връз тялото на Джоузеф Хюинс в района на Бъркширските планини, Масачузетс, САЩ. Хюинс прекарва работния ден в разчистване на сняг от релсите на железницата, след което загива по време на прибирането си обратно до града поради разсейване на стрелочник. Хюинс оставя след себе си съпруга и три деца, белязани от бедността дори преди неговата смърт. Вдовицата му завежда дело, но губи на всички инстанции. Ако влакът просто беше откъснал крака на Хюинс, железницата щеше да плати, но по логиката на онова време смъртта на човек отнася със себе си всякакви правни претенции. И това мислене продължава през по-голямата част от 19-ти век, докато не се случва нещо нечувано - съдилищата започват да оценяват живота след смъртта в долари.

Математика на загубата

Тази концепцията за определяне цената на дните може да предизвика силно възмущение. В крайна сметка - не е ли унизително дори да допуснем, че пари могат да направят семейство отново цяло? И какво да кажем за социалните несъответствия? Животът на един чистач на гарата струва ли по-малко от този на губернатора? През последните 100 години съдилищата на САЩ предоставят отговори на тези въпроси все по-често. Профилирани икономисти-криминалисти свидетелстват за стойността на един живот всеки ден. Те могат да назоват средната цена на наранено коляно и тя е около 200 000 долара. Преките икономически загуби от увредено здраве и прекъснат в инцидент живот включват изгубена продуктивност, липса на доход и икономически принос на жертвата, разходи за здравеопазване, големи сметки за съдебни процеси и юридически процедури, материални щети на повредени превозни средства и инфраструктура. В Европейския съюз се използва методът „Стойност на предотвратена фаталност“ (Value of a Statistical Life), който изчислява колко е склонно обществото да плати за избягване на смъртен случай (от 2 до 3 милиона евро), а в САЩ сумата стига до 10 милиона долара. В крайна сметка, мъката е неизмерима в пари. Тя е свързана с емоционалните връзки, които правят човешкия живот социално обусловен. Дори и най-голямата финансова компенсация не може да върне изгубен човек. Тя може да облекчи финансовите последици за семейството му и да предложи слаба утеха от усещането за относителна справедливост. При всички случаи поне днес загубата на живот и здраве не се счита за приемлива цена на мобилността.

Изкуството да обичаш

Многомилиардна е индустрията, посветена на грижата за себе си и другите. Хората са обект на различни послания относно любовта и как да я култивират. Вероятно сме чували, че „не можем да очакваме някой да ни обича, докато не се научим да обичаме себе си“. Но за онези от нас, преминали през травма, трудни взаимоотношения или много други болезнени преживявания, да се научим на този дар може да не е толкова лесно, колкото звучи. Приоритетите на любовта като защита произтичат от съществуващите заплахи, общественото съзнание за тях, изискванията за подходяща закрила и набор от научна литература в подкрепа на превенцията. Пътнотранспортният травматизъм остава огромен проблем пред здравето и ангажира нарастващата отговорност на здравния сектор, вместо да се приема само като изолиран въпрос пред транспортния.

Криза в общественото здраве

Какъвто е и да е пътят към себепознанието и любовта към живота, неизменна част от него е грижата към общественото здраве. То е наука и практика за защита и черпи от много дисциплини като епидемиология, превенция, поведенчески науки и здравно образование, статистика, икономика и медицинска социология. Моделът на общественото здравеопазване за превенция на заболяванията е приложен към широк спектър инфекциозни и хронични състояния със забележителен успех. Макар много дисциплини, свързани с инженерните науки, автомобилната индустрия, правоприлагането, транспортната психология и други, да разширяват нашето разбиране за пътния травматизъм, то се нуждае от нови инструменти за приложение на знанието чрез координирана здравна система за превенция и грижи на ниво население. Подобен подход за насърчаване на култура на безопасност на федерално ниво се наблюдава например в САЩ в резултат на доклада на Националната академия на науките „Наранявания в Америка“ (Институт по медицина, 1985 г.), вследствие на който Конгресът решава да създаде Национален център за превенция и контрол на нараняванията в центрове за контрол и превенция на заболяванията. Освен рамка за обществено здраве, този подход представлява и нова епидемиологична перспектива пред предотвратяване на наранявания при взаимодействие с пътнотранспортната система. Този модел е директно приложен към програми за безопасност на движението с идентифицирани рискови фактори, разработени мерки и ефективни стратегии за насърчаване на широкото им приемане. Центърът също финансира и научноизследователска дейност, за да отговори адекватно на средата.

Ханкуме от Живота

Красотата на това да ни има е в множеството ежедневни, чудни, прозаични и най-интимни парченца Живот, които твърде често приемаме за даденост и дори рискуваме по време на път, без да има необходимост от това. Така дълбоките човешки копнежи за съществуването могат да бъдат обезценени при всяко отклонение по пътя, мотивирано от несъзнавани, подценявани, немислени и често глупави моментни пориви в абсолютен разрыв с най-ценното ни. Отчитането на безопасността на движението е празнуване на живота и неговата красота, подчертавайки стойността в съществуването на всеки човек. Тя ни напомня, че животът е ценен и като вземаме прости предпазни мерки защитаваме себе си, своите близки и цялата общност. Всяко безопасно пътуване ни позволява да изпитаме очарованието на живота - времето със семейството, преследването на мечтите, изследването на нови дестинации и създаването на най-скъпите спомени. В крайна сметка насърчаването на безопасността е акт на любов и уважение към човешката цивилизация. Той превръща нашите пътища в пространства, където да се движим свободно и уверено, подсилвайки радостта от дните в свят, в който всеки момент има значение. Любовта към себе си и другите означава да ценим мига, да се грижим за утрешния ден и да не го товарим с ненужен риск. Хапките от живота в контекста на безопасността на движението могат да бъдат и малките, но значими действия и навици, които всеки от нас може да възприеме ежедневно, за да направи трафикът по-безопасен. Подобно на скандинавската концепция за хюга, където малките удоволствия носят щастие и спокойствие, „хапките от живота“ изискват на пътя да вземаме дребни, но важни решения, които ще ни помогнат да изпитаме всички важни моменти.

Кои са Ханкуме от Живота?

**да празнуваш
деветнадесетия
си рожден
ден**



**да се прибереш
у дома, а там да
те чакат**



**да вземеш вана
в края на деня**



**да посрещнеш
празника**



**да носиш
нещо ценно**



**да нахраниш
гладен**



**да дочакаш
смисъла на
дните**



Животът е основата на всичко, което познаваме, преживяваме, създаваме и обичаме, не е ли така? Без живот се губи смисъл в ценностите, мечтите и постиженията. Всеки от нас е част от по-голяма общност - семейство, приятели, служебен колектив. Нашето съществуване влияе на другите, а тяхното - на нас. Животът ни е ценен не само лично, но и за тези, които са скъпи за сърцето ни. Да го пазим означава да ценим самото битие и да уважаваме смисъла, който то носи.



Да ценим живота означава да се поставяме в положението на другите участници в движението, да проявяваме толерантност и уважение към тяхната уязвимост, да вземаме предпазливи решения, да бъдем отговорни, за да избегнем страданието, което поемането на риск може да причини на нас или на околните.

Ценностната пирамида на Маслоу

В своята неподвластна на времето теория за йерархията на потребностите американският психолог Ейбрахам Маслоу предлага, че нашите физиологични нужди са най-базови и необходими за оцеляването - те трябва да бъдат задоволени, преди да можем да преминем към по-сложните социални такива. В основата на йерархията са храна, вода, сън, секс и основни биологични процеси. Следващото ниво се отнася до потребностите сигурност, ред и стабилност. Третото ниво в пирамидата е любов, свързване и принадлежност. Четвъртата степен се достига, когато хората се чувстват комфортно с това, което постигат - уважението у другите и необходимостта да бъдем компетентни и признати, например чрез статус и успех. Идва ред на когнитивното ниво, където индивидите интелектуално се стимулират и самоизследват. След това е естетическото - необходимостта от хармония и красота. На върха на пирамидата е нуждата от себеактуализация за достигането на пълния потенциал да станем всичко това, което можем да бъдем.

Мотивацията на Живота

Начинът, твърди Маслоу, по който се задоволяват основните нужди, е също толкова важен, колкото и самите те. Заедно всички определят човешкия опит. Доколкото човек намира социална реализация, той установява значими взаимоотношения с други хора и външния свят. С други думи, той гради смислени връзки с външна реалност - основен компонент на себеактуализацията. В контраст, до степента, в която жизненоважни нужди намират еготилично и състезателно удовлетворение, човек придобива враждебни емоции и ограничени външни взаимоотношения - неговото съзнание остава вътрешно и ограничено. Маслоу използва термина метамотивация, за да опише самоактуализирани хора, които са движени от вродени сили извън техните основни нужди, така че да могат да изследват и достигнат пълния си човешки потенциал. Така теорията на Маслоу за мотивацията дава представа за индивидите, които имат способността да бъдат мотивирани от призвание, мисия и цел на живота. Ейбрахам Маслоу популярно формулира и тезата, че „ако всичко, което имаме, е чук, всичко изглежда като пирон“ („Психология на науката“, 1966 г.). По-късно в живота си Маслоу логично се занимава с въпроса защо повече хора не се самореализират, ако основните им нужди вече са задоволени? Какво ни пречи да сме по-безопасни на пътя? Как можем хуманистично да разберем всички препятствия пред един свят, населен с демони?



3

свят, населен с демони

какво ли ни пречи?

проблемът

Пречките пред това културата за БДП да е висока на индивидуално и колективно ниво са много, а тяхното съзнаване и адресиране е определящо. Кои са демоните отвътре и отвън, които ни спъват? Те не са пречка специално пред безопасността на пътя, а пред нашия вътрешен мир и светоглед изобщо. Това са заучени погрешни вярвания и ефектите от тях:

- На мен никой никога не ми е казал
- Всички (или поне готините) така го правят
- Стресът ме съсипва

Всяко придвижване е невъзможно без участието на нашия ум. Затова където участва той, там присъства и психологията като наука за ума, а може би за разума? Тъй като участниците в движението са индивиди с уникални личностни характеристики, важно е да се разберат онези процеси, които възпрепятстват или подпомагат безопасното ни поведение на пътя.

**По-добре е да запалиш свещ,
отколкото да
проклинаш мрака**

„През 1939 г. родителите ми ме заведоха на Световното изложение в Ню Йорк. Там ми предложиха образа на съвършеното бъдеще, станало възможно благодарение на науката и технологиите. Беше заровена специална капсула, напълнена с предмети от нашето време. Тя би трябвало да послужи на хората от далечното бъдеще, които - колкото и да е учудващо - може би няма да знаят много за тези от 1939 година. Утрешният свят щеше да бъде лъскав, чист, аеродинамичен и - поне доколкото аз можех да преценя - в него нямаше да има и следа от бедни хора.“

Как бихме могли да вземем добри решения относно нашия живот - който все повече зависи от технологиите, ако не разбираме разликите между митовите на псевдонауката? В своята книга „Свят, населен от демони“ Карл Сейгън - астроном, астробиолог и популяризатор на науката, изследва и убедително развенчава популярни заблуди. Макар фокусът му да е насочен в различна посока, остава валидна тезата му, че омайната песен на сирените на безумието е не просто погрешна крачка в културно отношение, но също така и рискован скок в тъмнината, който заплашва нашите най-основни свободи. Една от ключовите характеристики на съвременния живот е стремежът към бързина. Хората постоянно бързат - за работа, за срещи, за лични ангажменти. Натискът да сме продуктивни и навреме ни кара да пренебрегваме основни правила за безопасност - шофираме с превишена скорост, преминаваме на червен сигнал, не обръщаме специално внимание на пешеходците. Забързаността създава фалшивото усещане, че няколко спестени секунди са по-важни от безопасността. Изкушението да погледнем известията в социалните мрежи или да проведем телефонен разговор, докато сме на път, е голямо, а дори секунда невнимание може да доведе до сериозни последици. Технологиите са полезни, но когато ги използваме неразумно, те могат да се превърнат в опасност. Животът днес е изпълнен със стрес - натискът в работата, личните проблеми и високите очаквания от обществото създават допълнително напрежение. Често изпадаме в състояния на умора, апатия, раздразнителност, гняв и нетърпение, които ни пречат да бъдем най-добрата версия на себе си. Ще разгледаме три мощни аспекта (фактори) в поведението ни, които присъстват като колективно валидни. Има много нюанси в поведението и неговия генезис, но така или иначе те винаги се проявяват и свеждат до тях.

**Какво има
в нашата капсула?**

Неглижиране на безопасността на пътя като част от културата

1/ защото не говорим за важните неща

„Би ми се искало да ви разкажа за вдъхновяващите учители по естествени науки, които съм имал в началното, основното и средното училище. Но когато се връщам назад към това време, просто не мога да си спомня за такива. Всичко се свеждаше до наизустяване на периодичната таблица на елементите, на лостовете и наклонените равнини, на фотосинтезата при зелените растения и на разликите между антрацитните и битуминозните каменни въглища. Нямаше извисяващото усещане на удивлението, нямаше и намек за еволюционната перспектива, както и нищо за погрешните идеи, в които хората някога са вярвали. При лабораторните занимания в гимназията имаше предварително известен отговор, до който трябваше да достигнем. Когато не успяхме, получавахме слаби оценки. Не получавахме насърчение да отстояваме собствените си интереси, подозрения или концептуални грешки. В библиотеките се съхраняваха прекрасни книги, но те отсъстваха от класните стаи. Сложното делене се преподаваше като набор правила от готварска книга - без никакво обяснение за това как тази особена последователност от прости деления, умножения и изваждания дава правилния отговор. В гимназията извеждането на корен квадратен се преподаваше с благоговение все едно беше метод, даден на хората от върха на планината Синай. Нашата работа се свеждаше до запомнянето на това, което ни е било заповядано. Получи верния отговор и няма никакво значение, че не разбираш какво всъщност правиш.“

Отново се връщаме на разказите на д-р Сейгън, за да подчертаем, че една от основните причини за отсъствие на трайна култура за безопасност на движението по пътищата или за нейното ниско ниво е нейното неглижиране. Тя не е обвързана нито с време, нито с пространство, а е навсякъде и през всички фази на човешкия живот. Ето защо е логично, очаквано и повече от необходимо да я търсим в семейството, в детската градина, в училището, на работното място, в медиите. Културата за безопасност не е нещо, което се изгражда мигновено, а е резултат от дългосрочни усилия. Първите уроци за безопасност на пътя започват у дома. Учителите и училищната среда надграждат формирането на отговорни участници в движението. След това работодателите на вече порасналите служители са двигател за социалната отговорност по време на служба, а когато медиите и публичните личности постоянно напомнят за важността на безопасността, това създава всеобща положителна културна промяна.

2/ сбърканите ролеви модели

Човешката способност да устояваме е изучавана от много изследователи, които се интересуват защо и как някои деца, изправени пред трудности, все пак са в състояние да ги преодолеят и да избегнат техните отрицателни ефекти, така че да процъфтяват и успяват в живота. Това съхранение се дефинира като динамичен процес, при който индивидите показват положителна адаптация въпреки преживяването на значителни несгоди. Този феномен не е просто личностна черта или атрибут на индивида, като преобладава намесата на два модела - компенсаторния и защитния. На тази концепция обаче не може и не следва да се разчита, защото вместо да поправяме счупеното, трябва изначално да не допускаме фрактурата. Възрастните влияят върху живота на подрастващите по различни начини. Хората са склонни да проявяват поведение, което са заучили трайно - умишлено или непреднамерено, чрез влиянието на примера. Някои изследователи предполагат, че възрастните, които не са родители, могат да повлияят зле на подрастващите дори когато тези възрастни не се считат за особено важни личности в живота на по-младите. Така например тийнейджъри, които живеят в периферни (по-бедни) квартали, характеризиращи се с високи нива на престъпност, имат пряк досег до изобилие от модели на поведение, и то в голямата си част престъпни. Установено е, че наличието на мъжки и женски модел за подражание е свързано с повече положителни резултати, отколкото при само еднополов, макар че не знаем дали има равни ползи от наличието на модели за подражание от двата пола, или разковничето е в комбинацията от мъжки и женски модел. И този процес не се ограничава до родителите и семейството, но също така се разпростира в обкръжението - връстници, съседни, учители, известни личности и образи, налагани от масовата култура и медиите. Филмите, видеоигрите и социалните мрежи често представят рисковото шофиране като нещо вълнуващо. Героите в екшън продукциите рядко спазват правилата, а „дрифтингът“ и високите скорости се романтизират. В социалните мрежи нерядко популярни личности споделят видеа, в които се движат с висока скорост, изпълняват опасни маневри или не спазват правилата. Когато младите хора виждат тези примери без негативни последици, те могат да започнат да ги имитират в реалния живот. Не на последно място - когато тези практики не се осъждат достатъчно, хората започват да ги възприемат като нещо обичайно, а това подкопава цялостната култура на безопасност.

3/ когато не сме на себе си

Мозъкът е сложен и изумителен орган - като основен контролен център за цялото ни тяло се влияе от стреса по много различни начини. Самият стрес е важна част от живота - той ни помага да се подготвим за опасност или да реагираме на извънредни ситуации, но когато сме постоянно стресирани, тогава мозъкът ни влиза в друг режим. Амигдалата или центърът на стреса се активира и предизвиква каскада от процеси с еволюционни корени, които ни връщат в онези времена, когато древните ни предци са се изправяли пред реални физически заплахи - хищници и други опасности в природата. Парадоксът е, че в съвременния свят срещата на човек с лъв е по-скоро изключение, но никой не е уведомил амигдалата за това и нашият мозък като функция не се е променил особено. При стрес наблюдаваме производство на хормона кортизол, повишаване нивата на глюкоза, ускоряване на сърдечния ритъм и увеличаване притока на кръв към мускулите на ръцете и краката. След като заплахата премине, тялото в крайна сметка се връща към нормалното. В случай на хроничен стрес обаче центърът на страха в мозъка е постоянно активиран, което означава, че сме в постоянна готовност да бием тревога. Нивата на кортизол са системно повишени, което може да причини проблеми с храносмилането, съня и имунната система. Когато тази част от мозъка е постоянно ангажирана, се предполага, че другите части може да срещнат недостиг на енергия, за да изпълняват други функции правилно. Стресът в живота може да е резултат от конкретни травматични събития или от системно натрупване на ежедневните микропроблеми. И в двата случая това е свързано с вредни ефекти за безопасността на движението, а симптомите на стрес се усещат както на физическото, така и на психическо ниво. Когато човек е стресиран, концентрацията му значително намалява. Може да стане разсеян, да не забележи важни пътни сигнали и да не реагира своевременно на променящите се условия на пътя. Това води до по-бавна реакция при евентуални опасности. Стресът често води до физическа и психическа умора, което е особено опасно при дълги пътувания или при нощно шофиране. Умората намалява способността за вземане на решения и реакция на спешни ситуации. Стресът може да предизвика агресивно поведение и прави участниците в движението нетърпеливи и склонни към поемане на риск - шофиране с висока скорост, агресивни маневри, нарушаване на ограниченията, необмислено пресичане или дори конфликти с други хора. Стресът води и до нетърпеливост, която провокира нетолерантно поведение на пътя.

МОЗЪК ЕМОЦИИ ПОВЕДЕНИЕ

любопитни факти

рискове на пътя

В нормални условия мозъкът реагира за около 1-2 секунди. При умора, алкохол в кръвта или разсейване времето се удължава.

Претоварване на мозъка и обработване на твърде много информация кара вниманието да се разпилява и реакциите се забавят.

Мозъкът се фокусира върху важните стимули, но при висока скорост пропуска детайли поради селективност на вниманието. Това обяснява защо често не виждаме пешеходци на пътя.

Фронталният дял на мозъка отговаря за вземането на решения, преценката и самоконтрола. Умората, алкохолът и наркотиците пречат на тези функции.

При висока скорост или агресивно поведение на пътя мозъкът подценява риска и надценява уменията.



4

и рационалното аз

Защо става така?

Ирационалност и риск

За нашата ирационалност има еволюционни причини. В древността, когато животът е зависел от бързи реакции за съхранение на живота, обмислените и оптимални действия не са били на дневен ред. Това е довело до формиране на когнитивни изкривявания, които понякога водят до ирационални решения в среда, която се е променила съществено. Днес емоциите играят огромна роля в нашите постъпки, често надделявайки над логиката. За да ни е по-лесно, класифицираме и опростяваме информацията и така създаваме стереотипи. Следваме поведението на мнозинството дори когато то е явно неправилно - така пораждаме ефекта на стадото. Човешката рационалност е ограничена от времето, когнитивните способности и количеството информация, което можем да обработим. Това означава, че често се задоволяваме с решения, които са „достатъчно добри“, вместо да търсим оптималните. По време на ежедневните пътувания ние се разминаваме с превозни средства, управлявани от хора с уникални индивидуалност и психологически профил. Ние сме носители на когнитивни уклони, които определят (изкривяват) възприятието ни за риск. Тази ирационалност е пряко свързана с безопасността на движението по пътищата и изисква комбинация от мерки от областта на образованието, правоприлагането, технологиите и културните въздействия. Рискът е вероятността да се случи събитие, което може да има неблагоприятни или нежелани последствия. По същество съчетава несигурност и възможност за загуба или вреда. Той присъства във всяка дейност, която включва някаква форма на непредвидимост. Рискът е неизбежна част от живота, но разбирането му и прилагането на стратегии за управление могат да ни помогнат да вземаме по-информирани решения и да минимизираме негативните последствия.

Още малко риск, моля!

Теорията на риск хомеостазата е предложена от Джералд Уайлд през 80-те години на 20-и век и гласи, че хората поддържат определено ниво на приемлив риск в поведението си. Според този модел когато се въведат мерки за безопасност, хората може подсъзнателно да компенсират намаления от тях риск като адаптират поведението си и по този начин отменят очакваните ползи от мерките. Основните принципи на теорията са:

Всеки човек има личен праг на риск - хората подсъзнателно поддържат ниво, което възприемат като приемливо.

Поведенческа адаптация към мерки за безопасност - когато се въведат нови мерки за безопасност (като колани, ABS, ограничители на скоростта), хората могат да компенсират тази сигурност като стават по-небрежни или по-рисковани в поведението си.

Възприеман риск срещу реален - ако човек се чувства по-сигурен, той може подсъзнателно да увеличи рисковото си поведение, за да възстанови предишните си нива на усещане за риск.

Рискът се оценява спрямо наградите - хората постоянно балансират риска и ползите от дадено действие - например, по-високата скорост носи по-бързо пристигане, но и по-висок риск.

В практически план се наблюдава, че задължението за поставяне на обезопасителен колан намалява броя на смъртните случаи, но част от водачите шофират по-бързо, защото се чувстват по-защитени. Аналогично, ABS позволява по-добър контрол върху автомобила при спиране, но някои намаляват дистанцията с предния автомобил, защото се чувстват по-уверени в спирачките. На пътища с високо качество на инфраструктурата и при добри пътни условия скоростта се увеличава.

Тази теория е противоположна на традиционния подход, при който се смята, че когато инициативите не работят по план, се нуждаем от повече или по-добър контрол. Хомеостазата на риска обяснява защо хората невинаги реагират според очакванията на традиционните инициативи за безопасност. Вместо това те отговарят на тях според собственото си целево ниво на риск. Ето защо в практиката: Първо, не трябва да разчитаме само на технологиите, а да се съобразяваме с човешкия фактор. Второ, ако разбираме психологическите механизми в поведението ни, можем да се контролираме по-добре и да бъдем по-осъзнати. Трето, подкрепата за отговорно поведение на пътя следва да се фокусира не само върху правилата, но и върху емоционалната интелигентност на хората като такива, в частност - като участници в движението.

Репертоарът на оптимиста

Новозеландските психолози Ники Харе и Крис Сибли от университета в Окланд изследват съществуването на някои имплицитни нагласи. Те откриват, че хората непосредствено свързват първо себе си с висока способност за шофиране и не отнасят подобни качества към другите - убежденията за тяхното превъзходство вероятно са дълбоко вкоренени. Присъщо е хората да показват прекомерни оптимизъм, увереност и илюзия за пълен контрол по отношение на собствения си потенциал. Това пряко засяга индивидуалното поемане на риск, особено във връзка с живота и здравето. Оптимистичната наклонност кара човек да вярва, че е по-малко вероятно неприятните събития да се случат на него, отколкото на другите. В контекста на безопасността на пътя наблюдаваме съчетание от надценяване на уменията и подценяване на вероятността от произшествие. Допуска се рисково поведение - превишаване на скоростта, разсейване, употреба на алкохол и др. Водачите могат да пренебрегнат предупрежденията за безопасност, защото смятат, че инцидентите се случват на други хора. Пешеходците също. Хората помнят ситуациите, в които са правили така и не им се е случило нищо, което ги кара да повтарят. Ако пък и виждаме, че много хора превишават скоростта, започваме да вярваме, че това всъщност не е чак толкова опасно. Когато се чувстваме по-сигурни поради модерни автомобилни технологии и системи за безопасност например, поемаме повече рискове, защото вярваме, че функциите за асистенция ще ни защитят. Така нивото на спазване на закона и правилата е ниско, тъй като се предполага, че последствия няма. Младите хора и мъжете са по-склонни към този оптимистичен уклон. Същото може да развият и опитните водачи поради дългата практика, която води до намалена предпазливост. Какво ни прави толкова оптимистични? Нека отчетем, че оптимизмът е естествено заложен в мозъка ни. Чрез илюзията за неуязвимост хората искат да вярват, че е по-малко вероятно да страдат, независимо от това, което може да предложи реалността (и статистиката). Въпреки че през вековете зарядът на оптимистичната нагласа помага на човек да преследва цели, преодолява трудности и търси лично щастие, твърде много от нея и в неподходящ контекст е тема, на която трябва да се обръща специално внимание. Можем ли да моделираме оптимизма си в наша полза? Това не е лека задача, особено когато става въпрос за коригиране на рисковото поведение, но такава промяна в полза на безопасността е винаги възможна и желана.

Илюзията за тотален контрол

Въпрос на гледна точка

В симулатор пътни психолози от Център за трафика и транспортни науки към университета във Вюрцбург, Германия, молят участници да карат зад превозно средство в лентата за изпреварване на магистралата. В дясната лента има много възможности, които колата отпред може да използва, за да смени лентата за движение. Лицата са помолени да определят дали водачът пред тях има основателна причина да остане в лентата за изпреварване или е трябвало да смени лентите и да позволи да го изпреварят. След това се повтаря идентичната ситуация с разменени роли. Участващите лица сега управляват превозното средство отпред. Установява се, че много водачи, които са настоявали по време на първата симулация, че водачът отпред трябва да смени лентите, са останали в лентата за изпреварване във втория сценарий и не са позволили на водача зад тях да премине. След това изследователите заключават, че всъщност водачите възприемат ситуацията на пътя не като принципни, а пречупени през собствената им гледна точка. Учените приписват голяма част от яростта на пътя на нашата неспособност да разберем действията на другите участници в движението. Обичайно ползвателите на пътищата смятат гнева и агресията за основен проблем без да си дават ясна сметка, че те самите са част от цялата постановка. Означава ли това, че водачите са егоисти, които вземат предвид само собствените си интереси? Няма еднозначен отговор на този въпрос. Но едно нещо става ясно, когато сравняваме човешкото поведение със стратегиите, използвани от мравките, които всеки ден се създават сложна система на движение в колоните си от над 1 милион жители. Тайната на техния успех е сътрудничеството, а всеки член на тяхната общност се опитва да направи най-доброто за всички. В социалния свят на мравките напредъкът, постигнат от един, е от съществено значение за благополучието на останалите. Никоя мравка не смята времето си за по-ценно от това на другите. Психологически феномен е хората да осъждат другите за действия, които самите те извършват в идентични ситуации. Фундаментална атрибутивна грешка е склонността да обясняваме поведението на другите с техния характер (например „той е лош водач“), но своето собствено - с уважителни външни обстоятелства („бързах за важна среща“). Когато действията ни противоречат на вярванията ни, възниква психологически дискомфорт, а за да го избегнат, хората намират оправдания за своите постъпки, но осъждат тези на другите. Така възприемат своите действия като оправдани, но същите постъпки в другите изглеждат и се определят еднозначно като грешки.

Адвокат на себе си и прокурор за другия

Гневът на мравките

След като седнем зад волана на автомобилите си, често действаме по начин, който бихме определили като напълно неподходящ в друга ситуация от живота. Германската организация на застрахователите прави проучване през 2023 г. и установява тенденция водачите в Германия да стават все по-агресивни. Приблизително половината анкетирани заявяват, че изпитват силна нужда веднага да изпуснат парата, щом нещо ги е раздразнило - 50% повече в сравнение с резултатите от същата анкета през 2016 г. Близко една трета от водачите споделят, че натискат педала на газта, когато някой се опита да ги задмине. Съществуват обаче различни концептуализации на термина „агресивен“, което затруднява тълкуването и сравняването на заключенията в тази област. Следвайки мотивационния подход към агресията, мнозина я приемат като действия, предназначени да наранят физически, психологически или емоционално друг в пътната среда, включително водачи, пътници и пешеходци. Защо хората действат по този начин? Германското общество по пътна психология обяснява, че яростта на пътя е форма на реактивно поведение, което настъпва, когато водачът е възпрепятстван да стигне до важна дестинация. Това го разочарова и го кара да се нахвърли поне мислено върху обекта, който стои на пътя му - друго превозно средство, което според тях направо пълзи отпред.

Агът: това са гругите

Това чувство на ярост се засилва, когато водачите смятат действията на другите шофиращи за нещо, което може да се избегне. В резултат на това те ги разглеждат като умишлен акт на възпрепятстване или дори провокация (каране бавно в лентата за изпреварване) в сравнение с неизбежни пречки (бавно движещ се селскостопански автомобил). Том Вандербилт, журналист от Ню Йорк Таймс, обвинява слабостите в комуникацията за реакциите на водачите. Вандербилт заключава, че след като влезем в колата, сме почти осъдени да мълчим. Това събужда желание у хората да реагират вербално дори ако никой не може да ги чуе. Вандербилт описва експеримент, при който кола изчаква пред светофар. Когато светва зелено, тя не помръдва. Провеждащите експеримента наблюдават реакцията на останалите превозните средства, разположени зад застиналия автомобил. Те откриват, че водачи на кабриолети със смъкнат гюрук чакат осезаемо по-дълго, преди да започнат да надуват клаксоните и свирят много по-кратко в сравнение с водачите на затворени коли. Заключение на Вандербилт е: анонимността увеличава агресията.

Таткото и млечния шейк

Това е Марк, в края на 30-те, с приятелска усмивка, която ви кара да се чувствате спокойни. Марк е софтуерен инженер и балансира програмирането с разходки в парка с двете си деца. Марк обяснява, че не ще забрави прословутия инцидент с яagodовия млечен шейк. И така - тримата пътуват в колата, когато изневиделица вселената решава да изпита търпението му. Марк попада в задръстване, нервите му се опъват. Може би заради жегата или просто защото денят е особено труден, но преди Марк да се усети през прозореца на съседна кола излита яagodов млечен шейк, който се плисва звучно върху предното му стъкло. Очевидно другият водач го е хвърлил в пристъп на ярост на пътя. Явно толкова силно е искал да се отърве от собствения си гняв, че направо го е загребал и треснал, където свари. Това е един от онези моменти, които те карат невярващо да се запиташ: „Това наистина ли се случи току-що?“ Децата отзад намират цялата яagodова ситуация за особено забавна, а смехът им вбесява таткото още повече. Вие какво бихте направили? Дали това зависи от стила на шофиране, който се отнася до обичайни и постоянно повтарящи се поведения? Например, дали вие сте:

Гневният Гневният стил се характеризира с чести прояви на яд, раздразнение и враждебно поведение към други участници в движението. Те се провокират лесно от външни фактори (например задръствания), но са свързани с наличието на предразположения отвътре (раздразнителен темперамент).

Безразсъдният Безразсъдният стил се свързва с търсене на силни усещания и умишлено незачитане правилата на пътя. Тези, които го проявяват, често демонстрират безстрашие, наслаждават се на риска и прилива на адреналин, който идва от нарушаването на законите.

Тревожният Силно повлиян от стажа (предимно шофьорски), но не само. Не е съвсем ясно дали това води до тревожен стил на шофиране или склонните към тревожност просто шофират по-малко. Тревожните нямат увереност, често преценяват погрешно разстоянията и скоростта на другите превозни средства, което води до много бавно шофиране. Такива водачи възприемат карането като стресираща дейност и естествено често вбесяват гневните.

Внимателният Определя се с внимателен подход към другите на пътя, намалена склонност към търсене на силни усещания и силен акцент върху предпазливостта. Лицата с този стил често проявяват приятни черти, заедно със съвестност, чувствителност и ефективни механизми за справяне с безпокойството. Някой познава ли много такива?

Още от Агам и Ева

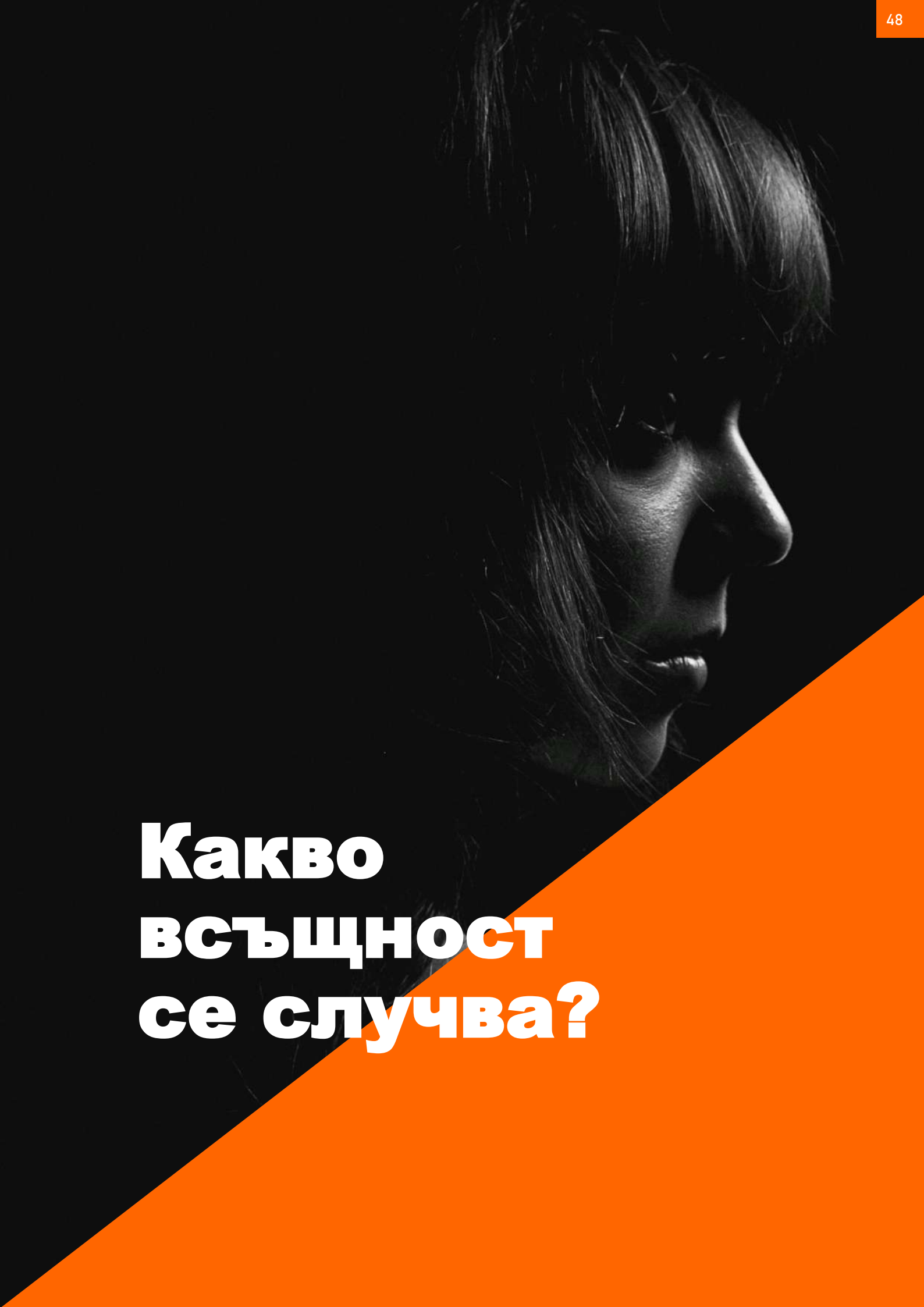
Сравнение между нагласите на шофиране на млади мъже и жени и поведението им на пътя във Финландия показва, че разликата между половете в пътните нарушения и настъпилите инциденти (по-малко сред жените) не намалява през годините, а дори се задълбочава. Проучванията показват обща тенденция за силния пол да възприема по-рисков стил на шофиране от нежния. Това може да бъде частично обяснено от биологичните фактори - (мъжките полови хормони, доминирани от тестостерона), но социокултурните фактори също не следва да се пренебрегват (например културно дефинираният мъжки мачо идеал).

Поколенията

Младите водачи са склонни да приемат по-агресивни/рискови стилове на шофиране, а по-възрастните са обичайно по-предпазливи. Балансът между възбудителни и инхибиторни мотиви се променя с възрастта, с по-силно доминиране на младите. Това се дължи на набор от фактори, включително биологични предразположения, групов натиск от страна на връстниците, по-слабо възприемане на риска поради по-малко опит или по-ниско когнитивно ниво на зрялост. По същия начин по-отбранителното шофиране, което обикновено се възприема от по-възрастните, се обяснява с по-слаби възбуждащи мотиви за рисково поведение (например биологични фактори, свързани със стареенето, по-ниско ниво на тестостерон и социокултурни норми за това как е очаквано възрастните хора да се държат), както и относително по-силни инхибиращи мотиви (необходимост от компенсиране на възрастови изменения на старостта).

Аз, моя милост и мене

Личностните характеристики също са тясно свързани със стила на шофиране. Водачи с определен личностен тип са особено податливи към рисково управление. Също така стиловете на мислене (например „изпълнителен“ и „йерархичен“) корелират положително и значително с „внимателните“ стилове на шофиране. Йерархичното мислене, което се характеризира с многофункционалност, показва по-силна връзка с положителни стилове на шофиране при жените водачи, отколкото при мъжете. Хората с по-силни способности да мислят „изпълнително“ са по-устойчиви на моментни импулси за потенциално опасно поведение. Социалната среда и нейните споделени ценности като част от личностните характеристики в рамките на групи - семейства, приятели и организации, засягат в значителна степен мотивите на водачите и следователно оформят стиловете.



**Какво
всъщност
се случва?**

1/ Фундаменталната атрибутивна грешка - егоцентричното пристрастие

Когато видим някой да минава на червен сигнал, си мислим: „Този човек е безразсъдно опасен!“ Но ако ние минем на червено, тогава казваме оправдателно: „Ами бързах, иначе щях да закъснея!“. Склонни сме да съдим другите обобщаващо и да приписваме ситуации на личността и характера им, но спрямо себе си подхождаме според контекста и винаги с готово оправдание. За да оправдаем себе си, казваме: „Аз не правя това редовно“ или „Имах основателна причина“. За другите обаче не проявяваме същото разбиране. Хората често вярват, че правилата важат повече за другите, отколкото за тях. Например: дразним се, когато някой използва телефона си, но ако ние го направим, смятаме, че е „само за секунда“ и „няма да повлияе на шофирането ни“. Защо става така? Егото защитава самочувствието. Когато правим грешка, искаме да се самозащитим от нея (от избора ни да я допуснем) - затова обвиняваме могъщата сила на обстоятелствата. Това е начин да запазим положителна представа за себе си, за да избегнем себедевалвацията (девалвацията на другите обаче не ни е проблем). Мозъкът ни прави и психологическа икономия - обича бързите решения и простите обяснения. Много по-лесно е да сложим етикет на човек, отколкото да анализираме сложен контекст, в който той действа. Тази склонност е полезна в еволюционен план, когато бързата оценка често е била въпрос на оцеляване, но днес понякога ни пречи, и то сериозно.

Какво можем да направим?

Как да се борим с тези ефекти?

Отговорът е да бъдем честни със себе си, да се замислим, да осъзнаем какво се случва във външния свят поради това във вътрешния и да запретнем ръкави да работим със себе си за:

Повишаване на самосъзнанието: разбиране, че и ние не сме идеални.

Практикуване на емпатия: поставяне на себе си в обувките на другите; ако някой направи грешка, да се замислим: „Ако бях аз, защо бих направил това?“; разбиране на контекста.

Забавяне на съжденията: да не бързаме да лепим етикети. Разглеждане на поведението като резултат от сложна комбинация от фактори.

Обективно самонаблюдение: себerefлексия, в т.ч. използване на видеорегистратори или приложение за водачи, което анализира поведението.

2/ Силата на момента

Защо моментните ситуации и усещания вземат връх и така подчертано доминират над фундаменталните и много по-дълбоки ценности? Защо допускаме небрежност към безопасността на пътя, когато бързаме, чувстваме умора или сме стресирани, и това надделява пред дълбоко съзнаваната важност на безопасността и живота? Това се случва поради начина, по който нашият мозък дава приоритет на незабавните нужди пред дългосрочните потребности, особено при стрес, умора или обстоятелства, които усещаме като спешни:

Амигдалата е част от лимбичната система на мозъка и играе ключова роля в обработката на емоциите, особено страха и стреса. Тя е отговорна за реакциите „бий се, бягай или замръзни“ и е свързана с бързото разпознаване на заплахи. Ако амигдалата засече опасност, тя изпраща сигнал към останалата част на мозъка, активирайки симпатиковата нервна система (ускорен пулс, напрежение в мускулите, повишено кръвно налягане).

Когнитивно натоварване и ограничено внимание: когато бързаме или сме изтощени, способността на мозъка да обработва множество фактори намалява. Вместо да балансира между кондицията ни и безопасността, по подразбиране се занимава с най-неотложната грижа - например бързо достигане до непосредствено желаната дестинация.

Емоционално и физиологично влияние: стресът и умората надделяват над рационалното вземане на решения. Префронталната кора на мозъка, която управлява логическото мислене и самоконтрола, е по-малко ефективна, докато по-примитивните инстинкти за оцеляване поемат автоматично контрола.

Краткосрочно възнаграждение срещу дългосрочни ползи: човешката психология е настроена да дава приоритет на краткосрочните печалби (спестяване на време, когато бързаме) пред дългосрочните последици (може и вреди - например потенциални инциденти). Въпреки че безопасността е по-важна, непосредствената потребност се усеща по-силна и съответно се възприема като по-належаща.

Привикване и прекалена самоувереност: ако някой е попадал в подобни рискови ситуации без последици, може да развие прекомерна самоувереност, което да го накара да вярва, че ще се разминат и този път.

Автоматично срещу преднамерено мислене: много ценности действат на рационално и съзнателно ниво, докато ситуационните решения често разчитат на инстинктивни реакции. В спешни за субективното ни усещане ситуации инстинктът поема надмощие, измествайки съзнателните ценности.

Какво можем да направим?

Да сме наясно с механизма на стреса, с номерата на амигдалата и с реалната ни възможност да присъстваме повече в момента - дори тази кратка пауза на осъзнаване ни е достатъчна, защото ни дистанцира от стресовата реакция.

3/ Важното е ти да си добре

Хората често се безпокоят повече за другите, отколкото за себе си в сходни ситуации. Бихме се притеснили, ако детето ни пресича на червен сигнал, но ние може да го правим доста често. Защо?

Емоционална дистанция от собствените проблеми: когато става въпрос за нас самите, ние сме вътрешно въвлечени и можем да рационализираме ситуацията (макар и както стана ясно не веднага), да търсим решения или да се убедим, че „няма да е толкова зле“. Но когато става въпрос за друг човек, нямаме същия арсенал за контрол, което засилва нашата тревожност за него, в т.ч. когато сме на пътя.

Еволюционен инстинкт за защита на групата: от биологична гледна точка хората са социални същества, съхранени в общности. Грижата за другите е заложена в нас като механизъм за оцеляване. Колкото по-дълбока е емоционалната връзка (семејство, приятели), толкова по-силно е чувството на тревога. Особено важи за децата ни, спрямо които съхранението на поколението е топ приоритет.

Липса на контрол върху чуждите проблеми: когато проблемът е наш, можем да действаме, да направим план, да потърсим помощ. Но когато става въпрос за някой друг, чувстваме безсилие, защото не можем директно да променим ситуацията му. Това усещане още повече засилва тревожността.

Перспективата „отстрани“ изглежда по-драматична: често омаловажаваме собствените си трудности („Ще се справя някак“), докато тези на другите ни изглеждат по-сериозни, защото ги виждаме отстрани без всички вътрешни механизми за справяне, които имаме и разпознаваме за себе си.

Социална и емоционална отговорност: ако човек, за когото се тревожим, страда или се провали, ние може да се чувстваме виновни, че не сме помогнали достатъчно. Това създава допълнително напрежение.

Проекция на собствените страхове: понякога тревожността за другите всъщност е отражение на нашите собствени страхове. Виждайки техния проблем, подсъзнателно се страхуваме, че и на нас може да се случи нещо подобно.

Какво можем да направим?

Тревогата за другите идва от любов, съпричастност и социална свързаност. Но е важно да осъзнаваме, че прекалената тревожност невинаги помага - нито на нас, нито на тях. Понякога най-доброто, което можем да направим, е да предложим подкрепа. Да си спомним фразата „Господ да пази близките ни от това, което им мислим от любов“ и да си кажем, че благополучието ни и това на любимите ни хора е еднакво важно и зависи от осъзнатите ни действия.

Пътуването е вътре в нас

„Пътят бе пълен хаос. Клаксоните ревяха като сирени на бойното поле. Колите се стрелваха през трафика с бясна непредсказуемост. Ръцете ми стискаха волана толкова силно, че усещах пулса в дланите си. Един елегантен сребрист седан прекоси три платна толкова бързо, че улових слънчевата светлина от бронята му. Дъхът ми секна. Кракът ми трепна над спирачката. И за част от секундата не бях просто водач, а космически бульон от първични инстинкти, които се блъскаха в мозъка ми като бясна приливна тяга във вълнолом.“ Така шофирането се превръща от една уж обикновена задача в театър на човешката психология. На пътя сме изправени пред срещата с напълно непознати, понякога и в лицето на самите себе си. Тогава виждаме отражението на това кои сме - не излъсканата версия, която учтиво представяме в обществото, а онази суровата, нефилтрираната, която се появява всеки път, когато усетим жегата зад ъгъла. Едно пътуване изисква внимание, вземане на решения и емоционална регулация по начини, които малко ежедневни дейности могат да налагат. Фрустрацията подхранва агресията, безпокойството се проявява в колебание, вълнението изкушава към поемането на риск. Пътят премахва социалните буфери, които обикновено държат емоциите ни под контрол. Ако обърнем внимание (знаем, че това е трудна задача), участието ни в движението ни учи на дълбоки уроци за човечеството:

Емпатия Колата, която ни е засякла, може да има своя история (може и да няма, но не сме сигурни). Този кратък момент на прошка ни напомня: всеки има история за разказване, дори и да не я знаем.

Отговорност Жълтият (или червеният) светофар, на който преминаваме с висока скорост, се превръща в решение на някой друг, който е принуден да спре за части от секундата. Пътят ни учи, че нашите избори дават отражение навън, често по начини, които не можем да предвидим.

Емоционална интелигентност

Стресът навън е неизбежен. Но паузата преди натискане на клаксона и дишането преди остра реакция - това е времето, за което си връщаме контрола, превръщайки импулса в осъзнатост.

Тези уроци се простират далеч отвъд седалката на водача. Те разкриват как се ориентираме в самия живот във всяко едно взаимодействие. Ако някога машините поемат управлението, рискуваме да загубим повече от умение - тогава ще се разделим с ежедневната възможност да се свържем с ядрото на това, което ни прави хора в едно всъщност подчертано вътрешно пътуване.



5

да нахраним демоните



какво можем да сторим?

нашата сила

Да нахраним демоните в психологически план означава да приемем, разберем и интегрираме вътрешните си страхове, травми и вредни навици, вместо да ги потискаме, отричаме и воюваме с тях. Това е метафора, която, разгледана през призмата на модерната психология, използваме, за да разпознаваме вътрешните си ограничения като част от нас, а не като външен враг. Тогава, когато ги съзнаем и им отдадем нужното внимание, можем да ги осмислим и трансформираме. Това е ключов процес вътре в нас за емоционална интелигентност и личностно развитие.

Карлсон, който живее на покрива

Той е „красив, умен и прилично дебел мъж в разцвета на силите си“. Героят от едноименната книга на шведската детска писателка Астрид Линдгрен е самоуверен самохвалко и винаги представя себе си като най-добрия във всичко - независимо дали става дума за летене с перка на гърба, правене на бели или похапване на сладко. В човешката ни природа е заложено да се влияем от навиците, емоциите и когнитивните изкривявания, които често водят до разгледаните ирационални модели на поведение, за които ние някак си не се чувстваме отговорни. Въпреки че правилата за движение са обективни и ясно регламентирани, начинът, по който индивидът ги възприема и прилага, е дълбоко свързан точно с неговото личностно развитие. Възможният преход от несъзнателни, импулсивни и рискови действия към осъзнато и отговорно поведение на пътя не е изолиран за БДП процес, а част от по-широката трансформация на човешката личност, която идва отвътре. Няколко ключови аспекта играят решаваща роля:

Способността да разпознаваме и управляваме своите емоции е критична за безопасното поведение на пътя. Самоконтролът и умението да реагираме спокойно на стресови ситуации намаляват вероятността от импулсивни решения. Това науката нарича емоционална интелигентност.

Осъзнаването на когнитивните изкривявания и ирационалните вярвания е първата стъпка към промяна. Когато човек започне да анализира собствения си начин на мислене и да разпознава ситуациите, в които действа нерационално, той става по-осъзнат и внимателен. Това наричаме критично мислене.

Изграждането на навици за спазване на правилата изисква съзнателно усилие. Това е част от по-широкия процес на личностно развитие, при който човек възприема себе си като част от общност и осъзнава последствията от действията си за другите. Това наричаме самодисциплина и отговорност.

Възприемането на другите участници в движението като равноправни личности, а не просто дразнителни на пътя, води до по-голяма толерантност и разбиране. Това наричаме емпатия и съпричастност.

Промяната на поведението изисква не само осъзнаване, но и практическо приложение. Участието в движението не е просто рутина - това е процес, в който инстинкти и емоции се изявяват в пълния им спектър. Всяко решение на пътя може да бъде урок по съпричастност, отговорност и емоционален контрол.

Към повече рационалност

Парадоксално е, че нашите дълбоки ценности невинаги ръководят поведението ни в разгара на момента. Разпознаването на този модел е първата стъпка към по-рационалните решения.

Примери за силата на момента са когато в изблик на гняв казваме нещо, за което може и да съжалим (агресия към водача пред нас), изпаднем в паника и не можем да вземете рационално решение (при стресова ситуация на пътя), чувстваме се парализирани от страх и не можем да действаме (по време на адаптационния период при младите водачи).

Справянето с този парадокс изисква стратегии, които помагат да съгласуваме нашите незабавни решения с дългосрочните ни ценности, дори в стресови или спешни ситуации. Ето някои практични решения:

- Себепознание и самосъзнание: информираността ни помага да разпознаваме кога емоциите или неотложността ни завладяват, за да спрем и да направим по-добър избор. Техники като дълбоко дишане или признаване на състоянието ни (например „Бързам, но безопасността е по-важна“) могат да помогнат за повторното ангажиране на рационалното мислене.
- Стратегии преди поемане на ангажимент: предварителното установяване на твърди правила, които не подлежат на обсъждане (например „Никога няма да пиша текстови съобщения, докато шофирам“ или „Винаги ще спирам за почивка, ако съм уморен“. Това намалява необходимостта от вземане на решения в реално време.
- Практика и още практика с новите навици: практикуването на безопасно поведение в ситуации с нисък стрес помага това да стане автоматично, когато нивата на стрес са наистина високи.
- Отговорност и социални норми: насърчаването на култура, при която даването на приоритет на безопасността е норма (например в работната среда), помага на хората да действат отговорно дори когато са стресирани.

Чрез прилагането на комбинация от тези подходи можем да преодолеем пропастта между нашите основни ценности и моментни импулси, като в крайна сметка подобрим механизма за вземане на решения и цялостното ни качество на живот. Тогава си връщаме рационалното аз обратно и предотвратяваме „отвличането на мозъка“ - термин, въведен от психолога Даниел Голман, за да опише моментите, когато емоциите напълно превземат рационалното мислене.

Практика за осъзнаване и заменяне на ирационалните модели

Пътят към промяната е осъзнаването на механизмите в собственото ни поведение, представени по-горе. В практически аспект бихме могли да помислим върху следното:

Оптимистичният уклон: „Аз съм добър шофьор, няма да ми се случи инцидент.“

Размисъл: „Добрите шофьори не подценяват риска. Аз наистина съм добър шофьор, но съм също човек и затова отчитам границите, свързани с условностите на външната среда и ограниченията вътре в мен. Очаквам най-доброто, но се държа така, че най-доброто в мен отвътре да ми донесе най-доброто отвън. Добрият шофьор знае и може, без да бъде самонадеян.“

Илюзията за контрол: „Мога да карам бързо и безопасно едновременно.“

Размисъл: „Законите на физиката не се договарят. Факт е, че колкото по-бързо карам, толкова по-дълъг е спирачният път. Аз се справям добре и при по-висока скорост, но понеже ситуацията на пътя е динамична, по-ниската скорост ще ми позволи да контролирам автомобила много по-добре при нужда. Бързо и безопасно се отнася за равни други условия, но те невинаги са равни. Безопасността не е само в моите ръце - дори да се чувствам сигурен, не мога да контролирам други водачи, пешеходци или внезапни препятствия.“

Социалното сравнение: „Щом другите нарушават правилата, значи и аз мога.“

Размисъл: „Никой няма да мисли вместо мен и аз се доверявам най-вече на моята добра преценка. Грешките на другите не оправдават моите. Аз отговарям за себе си. Ако всички мислят така, какъв хаос ще настане? По-добре да бъда част от решението, не от проблема. Ако сега ме гледаше дете, бих ли искал то да ме имитира? Ами ако беше моето дете? Не, няма да тествам късмета си.“

Емоционалната импулсивност: „Този некадърник отпред цял ден ли ще го чакам?“

Размисъл: „Може би този човек е нов водач, възрастен или просто има лош ден. Как бих искал другите да се държат с мен, ако бях на негово място? (техника на емпатията) Ако няма безопасна възможност, изпреварването не е опция. Абе, може би този човек участва в състезание по най-бавна скорост - дано спечели“ (техника на хумора).

Разбира се, на пътя едва ли винаги ще можем да направим този анализ, но веднъж направен и след това припомнян - малко по малко той ще идва все по-автоматично.

Самоподготовка

Самокритиката, себеанализът и осъзнаването могат да се превърнат в автоматизирани умения, които действат зад волана, ако се практикуват извън колата. Ключът е в подготовката и съзнателното изграждане на безопасни навици, така че в критични моменти реакциите да са инстинктивно правилни. В моменти на покой бихме могли да пореботим със себе си така:

Провеждане на личен „дефанзивен шофьорски тренинг“: Дефанзивното шофиране е стил, при който водачът прилага техники и стратегии, за да намали риска от инциденти като предвижда опасности и реагира проактивно, независимо от действията на другите участници в движението. Целта е да защити както себе си, така и останалите на пътя дори ако те допускат грешки или действат непредсказуемо. Въпроси за размисъл:

Кои ситуации на пътя ме изнервят и как аз обичайно реагирам на тях?

Какво правя автоматично зад волана?

Кои от моите навици всъщност са рискови?

Помисли за сценарии как ще реагираш:

„Ако някой ме засече, ще запазя спокойствие и ще се концентрирам върху това как безопасно да се Измъкна“.

„Ако съм в задръстване, ще приема ситуацията спокойно и няма да се дразня“.

Тренировка за автоматизация на навиците и автосугестия:

„Винаги поставям колана, без да мисля“.

„Поглеждам в огледалата на всяко кръстовище“.

„Спазвам дистанция“.

„Приспособявам скоростта според условията на пътя и трафика“.

„Не се поддавам на провокации и избягвам конфликти на пътя“.

„Приближавам внимателно към кръстовища и се оглеждам за неочаквани маневри“.

Самоанализ след шофиране (рефлексия)

Кои ситуации този път ме изнервиха? Как реагирах?

Наруших ли правилата за движение и защо?

Нагрубих ли някого на пътя (мислено или на глас)?

Направих ли нещо (ама честно), защото бях ядосан?

Упражнение: нахранване на демона

Не практикувайте по време на път! Намерете тихо и спокойно място, където можете да се отпуснете. Седнете удобно, затворете очи и поемете дълбоко дъх няколко пъти.

Призоваване на демона:

Представете си страха, гнева или тревогата, свързани с движението. Може да ги визуализирате като фигура или същество - нека формата му отразява усещанията ви (например зловеща сянка, страшен звяр, мрачна или хаотична енергия).

Изследване:

Гледайте демона спокойно и му задайте следните въпроси в мислите си: Какво точно искаш от мен? От какво наистина имаш нужда, за да се успокоиш? Как би се чувствал, ако тези нужди бяха задоволени? Оставете отговорите да се появят естествено, без да ги преценявате.

Предлагане на храна:

Представете си, че храните демона с това, от което наистина има нужда. Това може да е усещане за сигурност, контрол, самоувереност или спокойствие. Визуализирайте как му давате тези качества - усетете светлина, енергия или топлина.

Преобразяване:

Наблюдавайте как реагира демонът. Може да забележите как формата му се променя, намалява или изчезва. Възможно е дори да се превърне в приятелски съюзник, символ на сила или увереност.

Интеграция:

Почувствайте как качествата, които сте дали на демона, започват да се вливат във вас. Усетете спокойствие, увереност и контрол върху ситуацията.

Благодарност и завършек:

Благодарете на демона за урока и на самите себе си за смелостта да се изправите пред страха. Поемете няколко дълбоки вдишвания и издишвания. Когато сте готови, отворете очи.

Нека помним, че в основата на проблемите са изборите, които хората правят. Именно те са обект на изследване на когнитивния невролог д-р Дейвид Стрейър от Университета на Юта, САЩ, който обобщава човешките слабости на пътя до четири фактора - скорост, алкохол, разсейване и умора.

Часът на г-р Соломон

„Онзи ден се хванах да проверявам телефона си на знак Стоп. Седях там, безсмислено превъртах, чакайки да стане зелено, докато не си спомних, че знакът няма да промени цвета си. За секунда се засмях на себе си. После смешното изчезна. Как бях стигнал дотам седенето неподвижен дори за момент на кръстовище да ми се стори така непоносимо? Нетърпението вече не е просто особеност, а наша нова настройка по подразбиране. Четири секунди - толкова дълго чакаме да се зареди уебсайт, преди да започне раздражението. 96% - ето колко американци признават, че съзнателно консумират изключително гореща храна или напитки, които изгарят устата им, показвайки широко разпространена готовност да рискуват личния дискомфорт поради нетърпение. Една минута (или по-малко) - това е времето, което повечето от нас са готови да изчакат пред опашката на банкомата, преди да почнем да си говорим наум за човека на ред. Вероятно приемливото време за изчакване на зелен сигнал на светофара, когато сме в трафика, е още по-малко. Обучени сме да очакваме всичко незабавно. Амазон доставя за часове. Видеоклиповете в YouTube се зареждат за милисекунди. Услугите за интернет стриминг стартират бързо и никога не спират, преминавайки направо в следващия епизод, преди дори да можем да мигнем. Чакането ни побърква - нещо като дизайнерски недостатък в съвременния живот. Но недостатъкът не е в чакането, в нас е. Чакането често е като огледало, което ни показва какво наистина остава, когато шумът утихне. И може би затова го избягваме толкова отчаяно. Вместо да седим с неудобство, опитваме всичко, за да заглушим тишината. Няма нищо по-лесно от това да извадим телефона си, за да избегнем мимолетната несигурност. Дори шофирането е напълно подчинено на световното нетърпение. Стоп знакът е за фейсбук. Задръстванията са за имейли“. Д-р Ерик Соломон, когнитивен психолог, добавя още три съвета за път:

1/ Разберете какво ви яде : преди да излезете на пътя, запитайте се: днес добре ли съм и ако не, защо? Назовете емоцията и се погрижете за нея.

2/ Представете си истории на пътуването: в колата пред вас има някой, който бърза да види любим човек или да се сбогува. Тези сценарии зад волана насърчават съпричастност и трансформират гнева в кротко съчувствие и нежно разбиране към другите.

3/ Присъствайте в момента: съсредоточете се върху бръмченето на двигателя, стабилното сцепление на волана, ритъма на собственото си дишане.

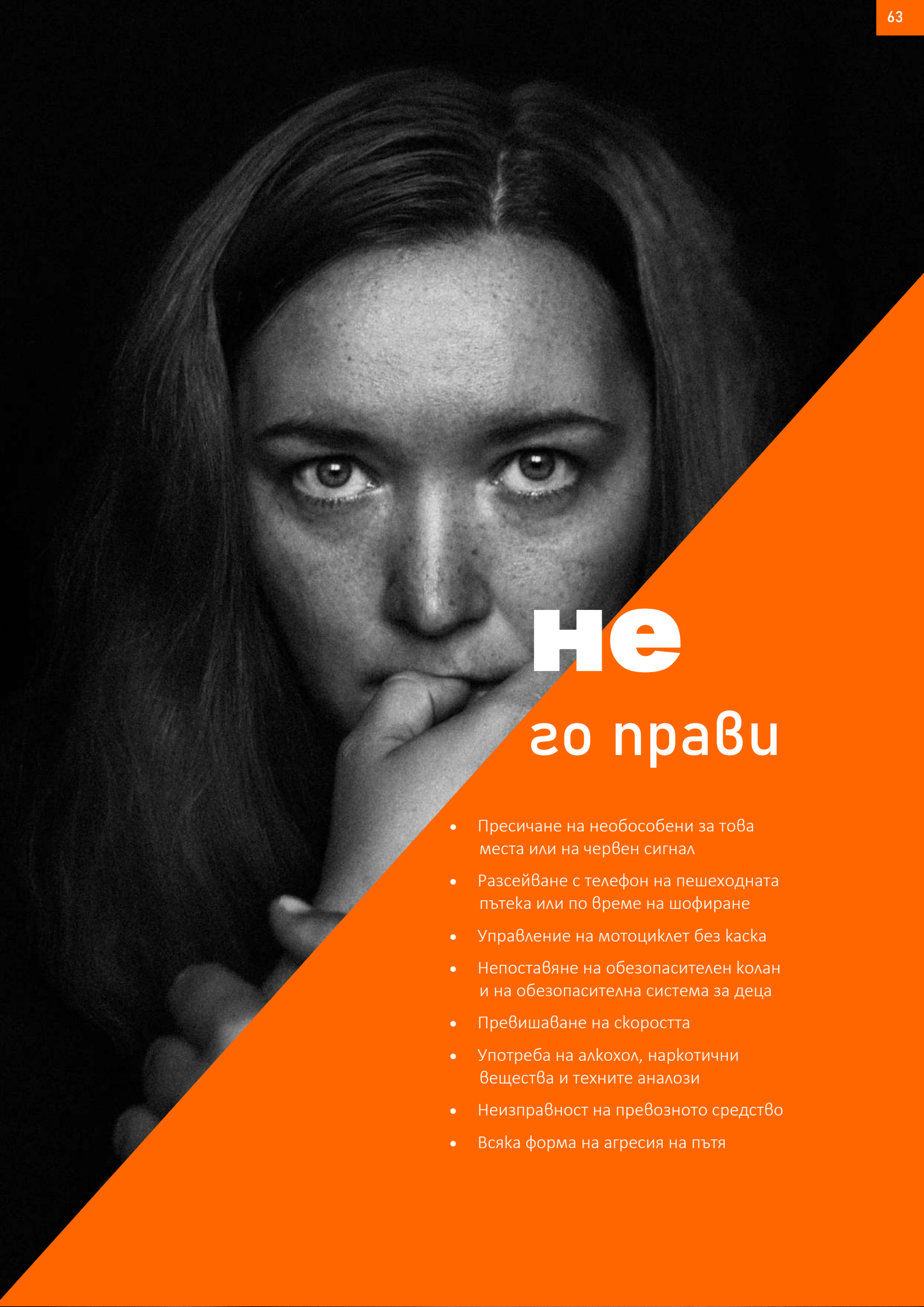
Екипната работа

Кампаниите за безопасност насърчават децата да носят ярки дрехи, за да са видими на пътя. Някои ще кажат, че създаваме усещането, че хората сами са си виновни, ако бъдат блъснати, защото не се обличат по начин, подходящ за водачите. Други ще погледнат от перспективата на водача и ще кажат, че видимостта е лоша, особено по тъмно, при дъжд и при мъгла, и че дори пълните съсредоточеност и внимание не са достатъчни, за да гарантират разпознаваемостта на пешеходец пред преминаващ автомобил. Трети обаче ще се сетят, че пътната инфраструктура не е пригодена да осигури безконфликтното движение на различните участници. Има и такива, които ще напомнят, че всъщност организацията на движението не е съобразена така, че да гарантира ефективно подходящата скорост на моторизирания трафик чрез принудителното ѝ ограничаване в район, където пешеходното движение явно е интензивно. Трудно бихме доказали, че всички или някои от твърденията са неверни. Тези различни съображения за една и съща ситуация са еднакво валидни и задължават вниманието на водача, предпазните мерки от страна на уязвимия пешеходец, защитния характер на инфраструктурата, наличието и адекватността на транспортно-комуникационните планове, а защо не и акуратността на прогнозата за времето. С две думи, говорим за голяма и сложна система от взаимодействащи помежду си и взаимно влияещи си елементи, сред които ключово място заемат тръгналият на път, проектантът, главният архитект, експертът по публични комуникации и даже метеорологът. Колкото и да се стремим към постигане на съвършената хармония в действията на всички тях (това е преследваният върховен смисъл на завършената култура по безопасност на движението) и безупречната им координация дори в мрачноват дъждовен ден, трябва да знаем, че това е идеал, който може никога да не се материализира, поне не днес, едва ли и утре. Ето защо единственото и основното, което можем да направим тук и сега, е да гарантираме за нашата собствена роля в цялата конфигурация, ако сме тръгналият на път, проектантът, главният архитект, експертът по публични комуникации и метеорологът. Водачът наистина може да няма видимост, колкото и да я иска, и търси. Може и да я има, но да сгреша - съзнателно или по невнимание. Затова пешеходецът ще бъде винаги съветван да облече светла дреха, а родителят да постави светлоотразителен елемент на раницата на детето си, защото в света на безопасността на движението не можем да очакваме, че всички други ще мислят вместо нас, дори ние да сме прави. Нещата просто не стоят така.



Не на риска

- Пешеходец, ударен от автомобил със скорост 65 км/ч, е изложен на над 4 пъти по-голяма опасност от смърт, отколкото ако скоростта е 50 км/ч. За всеки 1% увеличение на средната скорост рискът се увеличава с 4%.
- Управлението на МПС с алкохол в кръвта значително увеличава вероятността от настъпване на инцидент.
- Използването на телефон по време на шофиране увеличава този риск 4 пъти, а изпращането на текстови съобщения - 23 пъти. Докато ползва телефон, времето за реакция на водача е 50% по-дълго, отколкото ако вниманието му не е нарушено.
- Поставянето на обезопасителен колан намалява риска от наранявания и смъртни случаи сред пътниците на предните седалки с 45-50%, а сред тези на задните - с 25-75%. Носенето на предпазна каска може да намали риска от смърт с 42%. Детските обезопасителни системи намаляват риска от фатален изход с поне 60%, особено за деца под 4 години, а от тежки травми - със 70%.



Не го прави

- Пресичане на необособени за това места или на червен сигнал
- Разсейване с телефон на пешеходната пътека или по време на шофиране
- Управление на мотоциклет без каска
- Непоставяне на обезопасителен колан и на обезопасителна система за деца
- Превिшаване на скоростта
- Употреба на алкохол, наркотични вещества и техните аналози
- Неизправност на превозното средство
- Всяка форма на агресия на пътя



6

реанимация

размисли

„По ирония на съдбата, без да го съзнават, много радатели на семейните ценности не допринасят за укрепване на семейството, когато настояват за връщане към миналото. Ако наистина искаме да укрепим семейството и отново да превърнем дома в централна институция, трябва да забравим периферните проблеми, да приемем многообразието и да върнем важните задачи на домакинството. О, да - и да гарантираме, че родителят контролира дистанционното управление.“

Алвин Тофлър, „Новата цивилизация - политиката на Третата вълна“

В главата ще разгледаме какви са тенденциите:

- в обществото като цяло
- в семейството
- в образователната система
- на работното място
- в главата на инженера
- в медийното пространство
- в дните от ежедневието

и какъв потенциал има пред тези ресурси, който ни дава надежда.

Законът на Парето

Нещата, които не научаваме никъде

Принципът на Парето, кръстен на италианския икономист Вилфредо Парето, известен още като правилото 80/20, гласи: приблизително 80% от ефектите идват от 20% от причините за тях или 80% от резултатите идват от 20% от работата. Наричан е още законът на жизненоважните няколко. По-просто казано, в някои случаи може да посветим 80% от общото познание на конвенционалните неща срещу 20% резултат или да отделим 20% за няколко жизненоважни, за да получим 80% успех. Има много неща, които трябва, но обичайно не се дискутират въкъщи, нито се преподават в училище. Някои биха възразили, че основно нещата се учат у дома и си е така. Но пък често и там не се случва. Емоционална интелигентност и управление на стреса като стълбове на психичното здраве почти не се възпитават особено или преподават. Да научим децата да разбират себе си вероятно е едно от най-важните неща, които можем да им дадем. В своя бестселър “Емоционалната интелигентност” психологът Даниел Големан казва, че хората, които са по-осъзнати, имат по-високо ниво на психологическо здраве и по-положителен възглед за живота. При полагане на тест отговор В е правилен, което означава, че всички други отговори (А и Б) са грешни. Ами ако се съсредоточим повече върху решаването на проблеми и по-малко върху това да бъдем прави? Можем да научим децата на решаване на задачи в повече области, не само по алгебра. И разговорът за това как стигат до определени заключения може да е дори по-важен от самите заключения. В своята баскетболна кариера Майкъл Джордан споделя, че е пропуснал повече от 9 000 вкарвания и е загубил почти 300 игри. 26 пъти е пропуснал да отбележи победния удар, когато всички са очаквали точно това. „Провалял съм се отново и отново в живота си. И затова успявам”, казва легендата от дрифт тима на американския баскетбол. Проучванията показват, че използването на „продуктивния неуспех“ понякога е по-ефективно от директните инструкции. И да не се отказваш. Нищо на този свят не може да замени постоянството, а неуспешните талантивци са всъщност навсякъде. И да сме адаптивни. „Устойчивостта“ е популярна дума в армията, подчертаваща способността да се възстановяваме бързо от трудностите в живота. Ако трябва обаче да добавим само едно нещо в списъка на житейската класна стая и във всяка учебна програма, това трябва да е емоционалната интелигентност - способността да осъзнаваме, контролираме и изразяваме своите емоции, както и да взаимодействаме със света (и в частност с пътнотранспортната система) разумно и емпатично.

Отглеждаме деца или създаваме чудовища?

Американската психологическа асоциация е категорична, че децата са по-стресирани от всякога и става по-лошо. Тийнейджърите са по-податливи от възрастните. Очевидно има нарастващ проблем и стресът е причината за депресии и безпокойството сред деца и младежи, преди дори да разберат какво се случва. Навлизаме в живота с дълбоко гмуркане. След някоя друга година изведнъж поглеждаме назад, за да осъзнаем, че сме пропуснали много, ако не и повечето, от живота на нашите деца, защото сме били работохолици. Може би все още сме. Може би бихме могли да научим децата на баланса между работа и личен живот, преди да завършат гимназия. А преди това систематично да сме им вменили отговорност към действията и бездействията, защото всяко наше решение на пътя е огледало на дълбоко вкоренените в нас вярвания и нагласи. Ако пропуснем да адресираме някои от демоните, описани в глава 4 (незнание, безхаберие и стрес), чудовището изпод леглото все някога ще изпъзми - вкъщи, в училище, в службата, на пътя. Точно така става, когато жена се обажда в полицията по повод 12-годишната си дъщеря, която блъска майка си и неистово крещи, защото не получава iPod Touch за Коледа. 15-годишно момче чупи два кухненски стола, маса, изхвърля боклука на пода и пробива яростно няколко дупки в стената, защото родителите му казват, че има вечерен час от 23:00 часа. 17-годишен младеж удря с юмрук в окото своята сестра-близначка и когато майката се намесва, той изважда нож срещу нея и я нарича с ужасни имена. Всяка от тези ситуации е различна. Има обаче едно обединяващо нещо, което Дейвид Спел - пенсиониран полицейски служител от Атланта, вижда в почти всеки домашен разговор, включващ родители и техните деца. Посещенията му са в заможен район, а в стаята на детето без съмнение има всичко, което някой може да си пожелае за комфорт и забавление. Докато наблюдава взаимодействието между родителите и тяхното дете, много бързо става ясно, че мама и татко са дали на безценното си всичко, което някога е поискало, и рядко са казвали „не“. Сега, когато детето навлиза в тийнейджърските години, родителите решават, че най-накрая трябва да наложат все пак някакъв ред. Ако това обаче не се е случило много преди това, имаме голям проблем. И така, какъв е отговорът? Казваме ли, че е грешно да даваме на децата си хубави неща? Разбира се, че не. Въпросът е какви са последствията от отглеждане на деца без насрещна дисциплина. Остава ни само да кажем на излязлата от контрол майка на седемнадесетгодишния, че някога по време на любовта си е създала чудовище.

Най-добрият подарък вкъщи

„Най-добрият подарък, който можем да дадем на света, е да възпитаем малките хора във възрастни, които са независими мислители, състрадателни изпълнители, съзнателни питащи, радикални новатори и страстни миротворци.“
Л. Р. Кност

Всеки ден по сто малки начина нашите деца питат: „Чуваш ли ме? Виждаш ли ме? Имам ли значение?“ Поведението им често отразява нашите отговори и реакция. Годишите на формиране на децата са подобни на тези на пеперуда в метаморфоза. По същия начин, по който тя изпомпва кръв към укрепващите си крилца, като избутва границите на пашкула си, децата трансформират жизнена енергия чрез стотици идеи на ден, които се въртят и формират в утробата на детското въображение. Културата за безопасност на движението е част от всичко онова, което предаваме на децата си в рамките на семейството и неговите ценности. Общуването остава най-ефективният начин за участие в техния вътрешен свят, който искаме да бъде богат, вдъхновяващ и сигурен. Колкото по-малко е детето, когато започнем да говорим за БДП, толкова по-лесно темата ще стане част от неговата същност. Имитацията като реакция възниква още през първите шест месеца. Установено е например, че поставянето на обезопасителен колан от родител в автомобила като действие се запомня от децата и години по-късно се възпроизвежда в съзнанието им. Докато расте, детето започва да учи в голяма степен чрез опита и откривателството, стимулирано на принципите награда - наказание и проба - грешка. Малките деца вече са научили много чрез наблюдение (както безопасни, така и опасни навици) още преди възрастните да осъзнаят, че децата подлежат на инструкции. В научната литература битува схващането, че родителите често не разбират какво голямо влияние оказват техните поведенчески модели само през първите три години от развитието на детето. Липсва съзнаване за подходите в обучителните стратегии - например, че детето възприема по-добре чрез откриване, себенаблюдение и визуално възприемане, отколкото само чрез вменяване на правила. Това особено важи за областта на безопасността на пътя - обект на нашето внимание. Ежедневното поднасяне на градивни модели за подражание е ключово, както и постоянният диалог с децата относно БДП, насърчаването да задават въпроси, изразяват притеснения и споделят. Семейните разходки са възможност за трайно укрепване на безопасното поведение в перспектива и дискутиране на опасности от реалния живот. Знанията и уменията изискват време. Грешките и пропуските са ценни възможности за учене, а практикуването на безопасно поведение у детето заслужава признание и похвала.

Предупреждението на Тофлър

„Учителите очакват децата да се държат като възрастни, но се отнасят с тях като с деца.“

Това разочарование споделя ученичка в седми клас. Когато я попит за пример, тя казва:

„Спомням си как в детската градина споделях идеи и мечти с учителката си и тя отговаряше: „Това е хубаво. Нарисувай картина за тях.“

Всичко, което трябваше да каже, беше: „Разкажи ми повече.“

Американският писател и футурист Алвин Тофлър отправя предупреждение към човечеството, че неграмотните на 21-ви век няма да бъдат тези, които не могат да четат и пишат, а тези, които не могат да учат, да се отучат и да научат отново. Знанието и информацията, лишени от размисъл и разбиране на съдържанието им, не са допринесли много в служба на света. „Какво“ без „защо“ не успява да ангажира ума и да вдъхнови нови перспективи. Само малък процент деца порастват с нуждата от комплексните числа, уравненията и логаритмите на алгебрата. Малцина ще извлекат полза от производните, линейните функции и радианите на смятането. Децата ще израснат с не много повече от нуждата от събиране, изваждане, умножение и деление. Ако добавим и факта, че имаме калкулатори, таблици и приложения за изчисления, трябва да се запитаме: колко време прекарват децата в учене на това, което никога няма да използват не само по математика, но и по всички предмети? Историческите факти могат да осигурят богат контекст за учене, ако учениците имат възможност да изследват защо се случват събитията и шанса да ангажират мисленето си с всички причинно-следствени връзки в човешкия свят, които стоят зад войни, робство, революции или инквизиция. Пропастта между уменията, които хората усвояват, и тези, от които се нуждаят, става все по-очевидна, съобщава доклад на Световния икономически форум „Нова визия за образованието: насърчаване на социално и емоционално обучение чрез технологии.“ Анализ на 213 проучвания показва, че учениците, които са получили подкрепа за социално-емоционални умения, имат по-високи резултати по отношение на заетост и реализация от тези, които не са. Проучване на предучилищни обучителни процеси в 700 класни стаи в 11 щата на САЩ установява, че само 15% показват доказателства за ефективно взаимодействие между учител и дете. Това обаче е трудно, ако образователната система работи със съотношение 30:1 ученици към учители, бюрократизирани изисквания към учителите и натиск на родители, които идват на родителска среща, чудейки се какво е правило тяхното дете през целия ден. Това, което някога е било значимо за образованието, но трудно за измерване, е заменено от по-незначително, но пък по-лесно за измерване. „Днес проверяваме колко добре сме преподали това, което не ценим“, казва Арт Коста, професор от Калифорнийския държавен университет. Етимологията на думата „образование“ идва от латинското „educere“, което означава „извличам“. Нека това бъде система, все повече базирана на дълбоки и съдържателни взаимоотношения.

Всички служители са участници в движението

„На пътя нашите транспортни операции съчетават усъвършенствани технологии и инициативи за безопасност при транспортирането на пакетите през нашата мрежа от логистични центрове за подготовка, сортиране и доставка до нашите клиенти. Разполагаме с 40 красиви, модерни, безопасни и устойчиви превозни средства, за да постигнем целта си да доставяме усмивки. Нашите водачи са много доволни от управлението на удобни микробуси с отопляеми и охлаждаеми седалки и волани. Заменихме по-старите превозни средства с електрически - по-ефективни и изискващи по-малко поддръжка. Вече сме по-безопасни, по-чисти и екологични!“

Юджийн Крел, мениджър операции, Амазон

Ограниченията пред подкрепата за културата на безопасност на работното място включват слабости в събирането на основни данни за пътуванията, липса на управленска воля, отсъствие на оперативни процедури и структури, които отразяват ангажираността с темата, слаба осведоменост за организационните разходи, свързани с пътните инциденти и техните последици, лоша интеграция между отделните структурни звена, консервативност и хаотично управление. В същото време служителите, работещи в публични администрации, граждански структури и частни организации - всеки от които участник в движението по пътищата като водач, пътник или пешеходец, притежават общ потенциал за съществено въздействие върху настъпването на пътни инциденти и свързания травматизъм. Това е възможност за даване на личен пример, която не бива да остане неизползвана. Подкрепата за поведение на отговорност, добронамереност, етичност, дисциплина и толерантност на много хора едновременно е мощен инструмент, който може да осигури по-безопасна, по-здравословна и по-приобщаваща среда на движение. На работното място работодателите могат да предприемат редица активни действия по отношение на безопасността и здравето. Това означава да се уверят, че всички работни процеси отчитат сигурността на пътя. Гарантирайте, че отговорността за това е поставена на ниво висше ръководство. Оценете добре текущата ситуация: Какво знаете за безопасността на пътя спрямо дейността на организацията? Колко и какви случаи на пътни инциденти е имало през последните три години и какви са били последиците? Имате ли данни, които да показват определен модел, т.е. кога и къде са възникнали? Направете консултации със служителите на всички нива, за да развиете своята концепция и план за действие в зависимост от това каква роля заема пътуването в организацията. Подгответе система от мерки и режим за контрол съгласно указанията в следващия раздел. Възложете на висше лице изпълнителна отговорност за БДП и се уверете, че ръководният персонал е ангажиран с политиката. Определете отговорностите на различните нива в организацията. Комуникирайте вашата политика за БДП като форма на социална организационна отговорност сред всички служители, изпълнители, доставчици и клиенти, и други контрагенти. Предвидете механизъм за редовна оценка на ефективността. Всяко действие, което работодателят предприеме, за да подобри защитата на работното място, ще се отплати многократно.

Холистичната пътна инфраструктура

Подходът „безопасна система“ (наричан още безопасност по презумпция) отдавна се използва в областта на авиацията, корабоплаването, железопътния транспорт и трудовото здраве. В началото на 90-те години на миналия век концепцията започва да се прилага и за безопасността на движението и с течение на времето безусловно доказва своя потенциал. Традиционният подход за безопасност на пътя се основава на имплицитно допускане, че хората могат да бъдат обучени (насърчавани, образовани и/или принуждавани) да се държат безопасно през цялото време. Подходът „безопасна система“, от друга страна, признава, че хората неизбежно ще правят грешки, когато са на път (защото в крайна сметка са хора!), и изисква смекчаване на последствията от тях чрез проектиране и изпълнение на щадящи човешките несъвършенства пътища.

Подходът „безопасна система“, приложен към стратегия за безопасност на пътя, се основава на философски позиции, етични аргументи и доказателства от практиката в подкрепа на тезата за ограниченията на човешкото тяло в толерирането на кинетична енергия при удар. Единственият смисъл е тези стратегии да предлагат завършена социално-техническа система, която не въздейства на съставните части в изолация, а предлага устойчивост чрез свързани компоненти в услуга на предварително зададена цел и функция. Теорията на системите изначално е посветена на научното изследване на целостта вместо на ограничителни анализи, които се опитват да извлекат информация и изводи от изолирани една от друга части на цялото. Изграждането на безопасност в пътната мрежа означава ясно да заявим, че инциденти може да настъпват, но техните отзвучи и истории ще касаят оцеляване, възстановяване и реинтеграция в живота. Това означава осигуряване аспекта на БДП във всяка дейност като знаем, че ново не значи непременно безопасно. Означава също приоритизация на мерките от стопаните въз основа на данни за състоянието, анализа на нуждите и оценката на риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия. Да проектираме и изграждаме инфраструктура за хората и да поставим безопасността на първо място във всички решения и действия. Да планираме устойчивата мобилност като визия и мерки. Да предлагаме защита за уязвимите участници - пешеходци и велосипедисти. Да преодолеем спънките на дезинформацията и страха от промяна, и да опровергаем завинаги погрешното вярване, че намаляването на скоростта в градовете затруднява придвижването, увеличава задръстванията и създава икономически щети. Никое проучване не е успяло да произведе данни в подкрепа на тези страхове. Всъщност е точно обратното - спокойният трафик намалява тапите, а нискоскоростните улици са чудесно място за социализация и местен бизнес. Повсеместното въвеждане на зони 30 като цялостна концепция за градска регенерация и ревитализация означава да върнем пространствата към колорита на обществения живот с нови възможности да прекарваме смислено повече време на открито. В крайна сметка подходът „безопасна система“ означава да мислим холистично за хората и как те използват транспортната услуга. Балансът между безопасността и мобилността означава целите за развитие да бъдат внимателно оценени за всички участници в движението, а търсенето му е индикатор, че културата за БДП е жива.

Ако твърде дълго се върши в бездната, бездната ще се върне в теб

В документалния филм „Докато спях“ с участието на Бен Хайд, заместник-редактор на The Advertiser в Австралия, се описва как през октомври 2021 г. Хайд оцелява в тежка автомобилна катастрофа, причинена от превозно средство, движещо се със 170 км/ч, което го оставя с тежки наранявания, включително кръвоизлив в мозъка, изгаряния и множество фрактури. Героичните усилия на първите реагиращи са описани в документалния филм, който е отличен от глобалните медийни награди INMA за 2025 г. Оттогава Хайд посещава училища, за да споделя опита си, подчертавайки важността на безопасността на пътя и устойчивостта. Тези негови участия, широко отразявани от медиите, повлияват дълбоко учениците, насърчавайки по-голяма осведоменост относно проблемите на пътя и отговорното поведение на цялото общество.

Телевизията остава най-големият източник на видеопотребление. Извън забавлението, тя предоставя мощен потенциал за насърчаване на образованието и културата. В какъв аспект днешните телевизионни програми влияят върху поведението и нагласите на своите зрители? Комерсиализацията в предлагането и бизнес-ориентираността на медиите винаги ще са фактор, но ако не за промяна, то можем ли да говорим поне за адаптация, за да гарантираме, че съдържанието води до гражданско съзнание и поведение? Тези въпроси не са само теоретична загриженост, а имат решаващо практическо значение, като се имат предвид проучванията на педагози, които показват, че освен родителите, телевизията е основният източник на информация за децата. Медиите играят важна роля във формирането на културата на безопасността на движението в обществото, като чрез публичното пространство оказват влияние върху нагласите, възприятията и поведението на пътя. Как се представят инцидентите? Ами инцидентно - когато настъпят и в отсъствието на контекст. Темата за безопасността добива медиен фокус постфактум, без да присъства като сериозен здравен, политически, социален и икономически проблем на цялото общество. Съобщават се факти, но не се създава култура, която да ги промени чрез адресиране на фундаменталните причини за проблема у нас, свързани с културни ценности, политическа воля, реорганизация на администрации и осигуряване на целеви средства. Инцидентите на пътя системно присъстват в новините, но колко често сме гледали интервюта с хора, оцелели след тежка травма или претърпели загуба, за да споделят какво е? Имали ли сме възможност да гледаме разказите на медицински лица, психолози и рехабилитатори за дългото време за възстановяване от физическите и душевни травми на жертви и техните семейства? Колко често медиите представят темата през призмата на тежестта за спешната помощ, както и за това какви цели си поставя здравната система за подобряване на услугата в дългосрочен план като част от общата здравна стратегия? Колко често ефирното време е посветено на превенцията чрез грамотяване, информиране и канализиране за предаване на важни послания? Опитът да правим телевизията достъпна и ангажираща може да върви заедно с усилията да разбираме проблема в дълбочина, както и да посветим повече пространство за теми, които определят битието ни. Тогава бездната от неизказани неща ще се запълни постепенно, а общественият взор ще стане поне малко по-съзидателен.

Така го правят датчаните

Концепцията за „хюга“ и идеята как безопасността на пътя и уютът в обикновените дни вървят ръка за ръка могат да се използват въздействащо. Фразата „Така го правят датчаните“ се адаптира много успешно във всеки контекст като се насърчават кампании за добри практики в подкрепа на културата на безопасност. Важното е всяка инициатива да поставя акцент на уважението, ролята на правилата и етичността. И това да бъде част от ежедневието, защото хюга преди всичко е начин на живот. Кампаниите за безопасност на движението не бива да се ограничават само до определени дни, защото отговорността ни е ежедневна и изисква постоянно въздействие. Изолираните инициативи привличат внимание, но не са достатъчни, за да променят поведението в дългосрочен план. Ефектът на честото напомняне е необходим, за да може постоянните послания да помогнат на водачите, пътниците и пешеходците за създаването на онова нещо, за което преди малко говорихме, че се ражда с повторението - навикът. Постоянните кампании създават модел за подражание у децата и младите хора, които свикват да възприемат безопасността като естествена и необходима. Инициативите се адаптират и към променящите се условия, за да отразяват сезонните рискове и специфични ситуации (например дълги пътувания през лятото, начало на учебната година, зимни условия, празници с повишен трафик и др.). Кампаниите за безопасност на движението не е задължително да бъдат скъпи, за да бъдат ефективни. Всъщност добре обмислените и креативни идеи могат да постигнат голямо въздействие дори с минимален бюджет. Всяка администрация и организация поддържа канали за комуникация - социални мрежи като Facebook, Instagram, TikTok и YouTube са напълно подходящи за образователни и популяризиращи безопасността материали, които могат да се поместват и разпространяват. На наличните уебстраници те също могат да се публикуват бързо и достъпно. Повтарящи се послания могат да се поставят на публични пространства и на спирките на градския транспорт. Периодични напомняния да се пазим на пътя чрез кратки съобщения по радиото или в градския транспорт помагат. В рамките на местни партньорства и сътрудничество с бизнеса могат лесно да се разпространяват призови - в учреждения, магазини, автосервиси, бензиностанции, заведения за хранене. Взаимодействието с неправителствени организации и доброволци предоставя още ресурси. Корпоративната социална отговорност в частните компании също може да подкрепя кампании като част от фирмената политика за устойчивост.

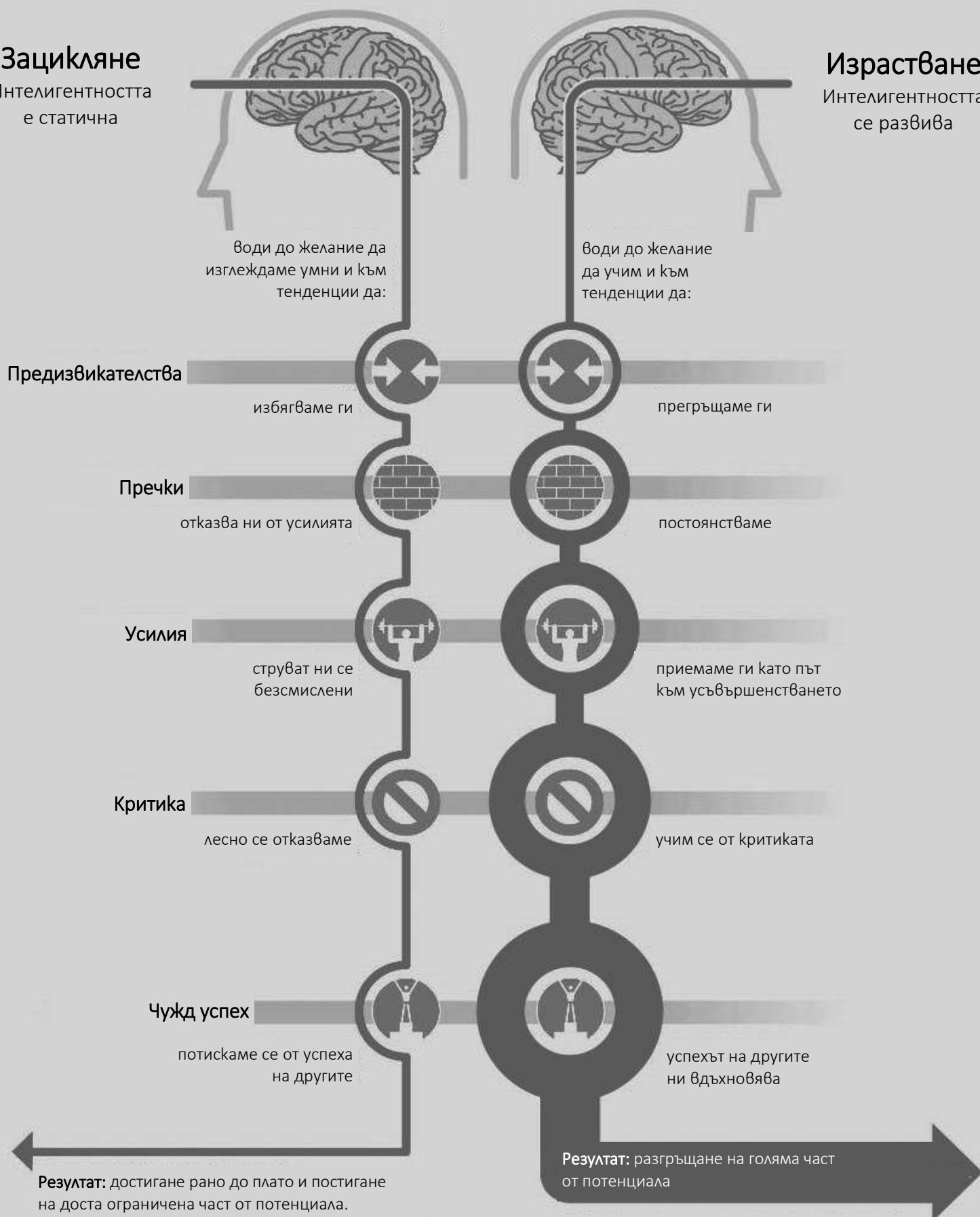
Представете си студена зимна вечер. В стаята гори камина, диванът е удобен, има пухкави одеяла и меки възглавници. Гореща чаша какао, тиха музика, ароматна свещ, ухаещ сладкиш на печката. Усеща се успокояващата и приласкаваща близост на любимите. Навън вали сняг, вътре е топло и уютно. Всички сме у дома. Заедно сме. Това е хюга. Концепцията за „хюга“ (hygge) е дълбоко вкоренена в датската култура и описва начин на живот, който поставя акцент на уют, комфорт, топлина и спокойствие. Това не е просто дума, а философия за живота, която насърчава хората да намират щастие в малките удоволствия. Наслаждаване на настоящия момент без разсейване. Фокус върху качеството, не количеството. Усещане за общност и свързване. Време, прекарано с близки хора - вечеря, гледане на стар филм, хубава книга, бърбене с приятели или просто споделени моменти. Изграждане на дълбоки връзки и близост. Балансиран начин на живот - комфорт и спокойствие у дома, време за активности на открито чрез разходки в природата, колоездене и пътешествия. Хюга - поддържане на позитивна нагласа днес и утре. Разбирането, че дребните ежедневни неща от живота на обикновените хора държат мрака надалеч.

Двата модела

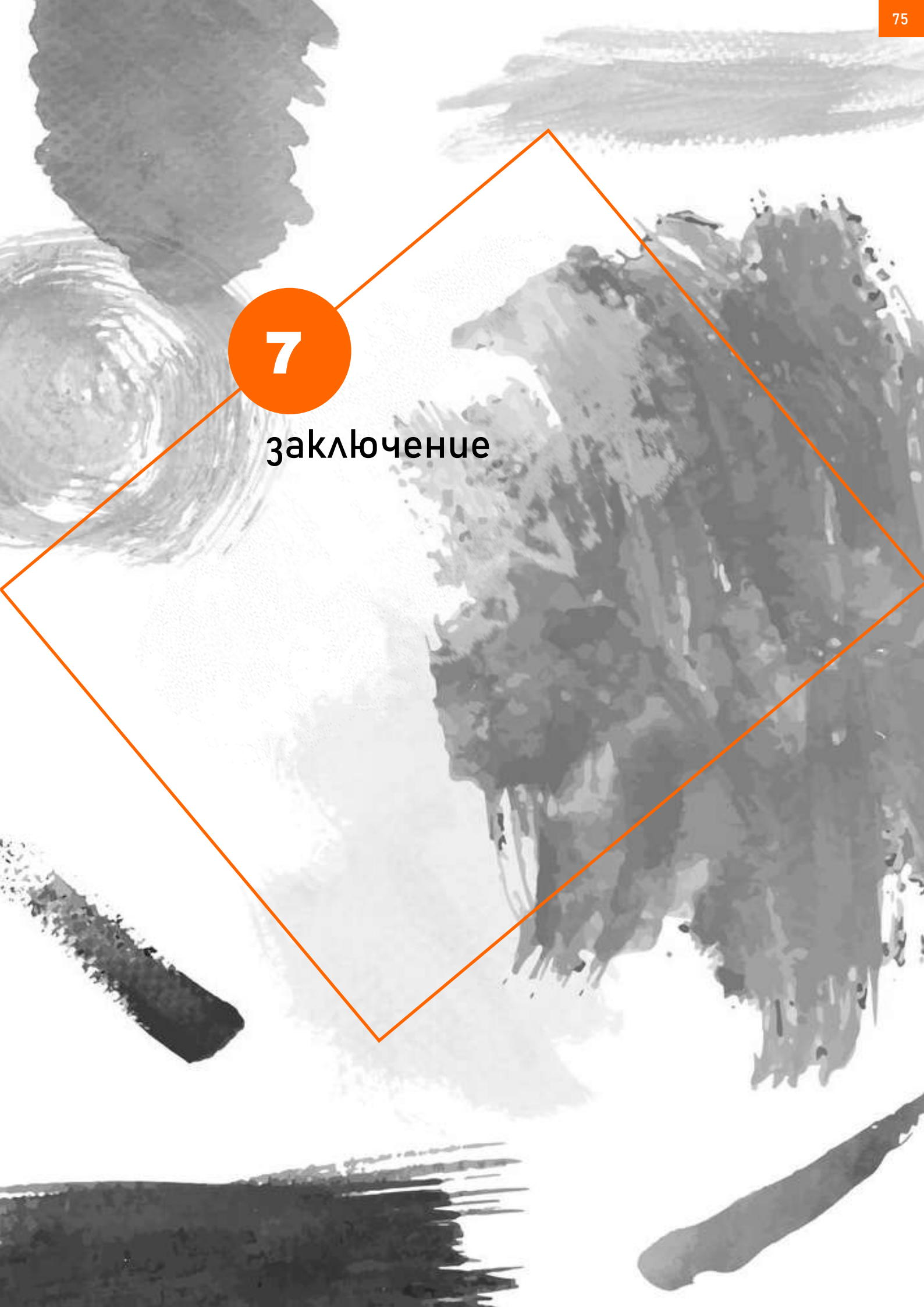
на г-р Карол С. Дук

Зацикляне
Интелигентността
е статична

Израстване
Интелигентността
се развива



Отглеждането на мили, трудолюбиви, благодарни, щедри и в крайна сметка щастливи деца изисква усилия, като процесът на учене се разпростира в голяма степен и спрямо възрастните, защото ние можем да дадем на другите само неща, които имаме вътре в себе си.



7

заклучение

Сапиенс



„Ако опитате да съберете хиляди шимпанзета на площад Тянанмън, на Уолстрийт или в главната квартира на ООН, ще имате просто навалица и бъркотия. За разлика от това хиляди представители на вида Homo Sapiens редовно се събират на тези места и заедно те формират множество, подчинено на определен ред - търговски мрежи, масови празненства, политически институции, каквито не биха могли да създадат поотделно. Истинската разлика между нас и шимпанзетата е митичното лепило, което свързва огромен брой индивиди, семейства и групи. Именно то ни е направило господари на творението.“
„Сапиенс“, Ювал Ноа Харари

Силата на човешката съзидателност

През една априлска нощта на 2018 г. в забележителна проява на координация и съпричастност 13 водачи на камиони образуват барикада на магистрала, за да попречат на човек да скочи от надлез. Чрез позиционирането на превозните си средства под надлеза те намаляват потенциалното разстояние за падане и осигуряват безопасно пространство за намесата на екипите за спешно реагиране. Този акт на единство не само спасява живот, но също така показва дълбокото влияние на колективните действия. Защитната редица се превърна в символичен щит на любовта и надеждата. Въпреки че мъжът, който заплашва да скочи, е непознат, никой не иска да го види как слага край на живота си. Барьерата от камиони дава време на обучени преговарящи да говорят с човек в криза. В крайна сметка успяват да убедят мъжа да се отдръпне и да се върне към безопасността.



Оптимистичната теория за човечеството не отрича проблемите, но вярва, че с времето ще ставаме по-добри, по-умни и по-състрадателни. Обитаваме пространства, в които знанието, сътрудничеството и технологиите ни помагат заедно да преодоляваме трудностите и да изграждаме по-добро бъдеще. Въпреки войните и кризите, човечеството живее по-богато от всякога. Световната бедност, детската смъртност и неграмотността намаляват с всяко десетилетие. Демокрацията и правата на човека се разширяват в дългосрочен план. Медицината, комуникациите и екологичните иновации създават все повече възможности. Въпреки чудовищата под леглото и демоните в килера, в основата си сме същества, които страстно търсят общност и сътрудничество. Емпатията и моралът са част от еволюцията ни - дори в трудни моменти хората се обединяват и подкрепят. Историята показва, че след всяка голяма криза обществата стават по-силни - след войни идва мир, след икономически спадове следват периоди на просперитет. Хората се учат от грешките си и адаптират поведението си, за да оцелеят. Лошите новини се разпространяват по-бързо, но всъщност добрите са много повече - милиони хора ежедневно правят така, че да градят по-хубав свят. Ако се фокусираме върху положителните примери, ще видим, че човечеството има огромен потенциал. Образованието и културата на движение ще се подобряват. Ранното обучение на децата за правилата на пътя ще изгражда отговорни бъдещи участници в движението. Въвеждането на по-добро обучение за кандидат-водачите ще помогне за по-осъзнато и отговорно поведение зад волана. Инфраструктурата ще се развива за и около човека и неговите нужди. Масовото популяризиране на кампаниите за безопасност постепенно ще променя общественото отношение към рисковете на пътя. Корпоративната социална отговорност ще се развива в положителна посока, като компаниите все повече ще осъзнават, че успехът им не зависи само от печалбите, а и от приноса им към устойчивото развитие. В дългосрочен план етичният бизнес ще бъде печелившият модел, защото потребители, служители и инвеститори ще избират тези, които действат отговорно. Медиите ще дават гласност на добрите и лошите практики, което ще ангажира отговорните страни с все по-високите очаквания на обществото. А докато следваме тази перспектива - благодарим Ви, че сте наш партньор в усилията за опазване на човешките живот и здраве на пътя.



Речникът на Кеймбридж дефинира свободата като „условието или правото да можем или да ни е позволено да правим, казваме, мислим и т.н. каквото пожелаем, без да бъдем контролирани или ограничавани“. Ако се приложи механично към безопасността на движението, индивидуалната свобода би означавала да действаме точно както искаме (в т.ч. да поемаме рискове) без наложени контрол или ограничения. Това може да се отнася например до превишаване на скоростта, шофиране без поставяне на предпазен колан, употреба на алкохол преди път и много други. Въпреки че личната свобода е решаваща ценност в демократичните общества, тя не е валидна в абсолютен смисъл.

свободата

В правовата държава е фундаментален принцип, който означава, че гражданите имат правото да действат според своята воля, стига да не нарушават правата на другите и установените закони, за да се гарантира както индивидуалната автономия, така и общественият ред. Отбелязваме, че институтът на свободата не е в противоречие със законите, а съществува чрез тях. Решението да избираме жизнеутвърждаващи модели на поведение на пътя е висша форма на свободен избор, защото съчетава индивидуалната воля с отговорността към нас и другите. Този избор показва зрялост и социална ангажираност - процес, чиято еволюция във времето само доказва неговата валидност.

S T A Y

S A F E

Издател: ДАБДП, гр. София, пл. „Св. Неделя“ 16

Колектив: екип ДАБДП

Редактор: редакторски колектив ДАБДП

Снимки: <https://www.pexels.com>

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №28

Дата: юни 2025 г.

