

Текстовый материал для учителя

Сегодня автомобильный транспорт является самым опасным. Он в 8 раз опаснее морского и речного транспорта, в 4 раза – железнодорожного и в 2 – воздушного. Наблюдается стабильная тенденция к постоянному возрастанию количества ДТП и их последствий, причем почти во всех странах мира.

Именно этим объясняется такой выбор – рассмотрение данной проблемы в сфере дорожного движения, или другими словами, в дорожно-транспортных процессах, где постоянно и непрерывно существуют высоко динамичные автомобильные и плотные пассажирские и пешеходные потоки. При этом принимается, что почти все принципиальные особенности транспортных процессов, осуществляемых различными видами наземного транспорта, присущи, с определенной степенью условности и относительности, и всем другим транспортным процессам, которые происходят с участием других различных видов транспорта и типов транспортных средств, например, использование маломерных судов на реках и в прибрежных акваториях морей, озер, водохранилищ и т.д.; или на железнодорожном, водном (морском, речном) и воздушном транспорте. Там школьники выступают лишь в роли пассажиров, а в сфере дорожного движения или малого речного судоходства они почти одновременно могут быть и пешеходами, и пассажирами, и водителями (велосипедов и мопедов, различных маломерных плавсредств и т.п.).

Дорожно-транспортный процесс мы рассматриваем как сложнейшую социотехническую, открытую, развивающуюся, динамичную систему, с постоянно и непрерывно изменяющейся ситуационной «картиной».

Обращение к этой системе вызвано необходимостью выявления социальных и психолого-педагогических предпосылок формирования транспортной культуры школьников, так как системообразующим элементом данной системы является человек, а дети здесь выступают как непосредственные (активные) участники этого процесса.

Особую тревогу вызывает то, что сегодня именно автомобильный транспорт стал не только самым массовым, но и самым опасным. В мире ежегодно в ДТП гибнет

около 1,2 миллиона человек, еще 20-50 миллионов травмируются или становятся инвалидами. И до тех пор, пока не будут приняты решительные меры по противостоянию такой тенденции, число смертей и серьезных травм будет увеличиваться, и может привести к тому, что к 2030 году дорожно-транспортные происшествия станут восьмой из десяти главных причин смертности.

Риск совершения дорожного происшествия в России выше, чем в странах с развитой автомобилизацией. На 100 тысяч человек в ДТП гибнет: в России – 16,2 человека, в США – 15,8, во Франции – 13,5, в Австралии – 13, в Италии – 11,4, в Германии – 11,1, в Канаде – 10,9, в Англии – 6,2.

После сердечно-сосудистых заболеваний и рака ДТП стали «болезнью» номер три, уносящей ежегодно более 35 тысяч жизней россиян, а свыше 250 тысяч – получают ранения и увечья разной степени сложности. В Российской Федерации количество ДТП с участием детей в возрасте до 14 лет в расчете на 10 тыс. единиц транспорта почти в 30 раз выше, чем в Италии и в 10 раз – чем в Великобритании и Испании.

Проблема предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в России, уровень которого остается весьма высоким в структуре пострадавших в результате ДТП, усугубляется «взрывной» автомобилизацией общества в последние 5-8 лет. Число пострадавших в ДТП детей в расчете на 100 тыс. жителей в России в 3 раза выше, чем в Италии и в 2 раза, чем во Франции и Германии. Если бы не способность детей к быстрому выздоровлению (отношение умерших от травм и поправившихся детей составляет 1:30, а для людей 45-64 лет – 1: 9), то ежедневная величина смертельных исходов в стране была бы значительно выше. По статистике ГИБДД в результате невнимательности водителей или собственной неосторожности детей ежедневно на российских дорогах гибнут 2-4 ребенка, еще 7 остаются в живых, но получают серьезные травмы. Прогноз развития в стране динамики аварийности и развития автомобильного транспорта, в том числе динамики детского дорожно-транспортного травматизма, имеет негативную тенденцию.

В Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» отмечается, что государственное и общественное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения осуществляется на недостаточном уровне. Сеть учреждений дополнительного образования детей, в том числе юношеских автошкол, занимающихся воспитанием законопослушных водителей, недостаточно развита. Проводимые массовые мероприятия с обучающимися по тематике дорожной безопасности носят эпизодический не системный характер, с ограниченным числом участников, не выстроена этапность мероприятий (от общешкольных, муниципальных и региональных).

Постоянное наращивание темпов автомобилизации и скоростей движения транспортных средств приводит к нарушению нормального ритма жизни человека, так как физиологическая и психологическая приспособляемость его организма значительно отстает от темпов роста технической интенсификации жизни или обитаемой среды. Именно здесь ясно виден парадокс, суть которого заключен в следующем. Любое движущееся транспортное средство, являясь источником повышенной опасности, уже опасно для окружающих ее людей. Но человек его не опасается. Это происходит потому, что люди опаздывают с психологическим приспособлением к постоянно развивающейся среде своего обитания, включая ее составную часть – транспортную среду, непрерывно насыщаемую современными скоростными транспортными средствами. В современном мегаполисе или крупном городе человек находится под воздействием огромного количества негативной информации (шум, вибрация, толпы суесящихся людей, мощные автомобильные и пешеходные потоки, загазованность и запыленность воздуха и т.д.), в результате чего его эмоциональный отклик на «постоянную беду» в конце концов притупляется. Человек постепенно утрачивает способность к сопереживанию, впадает в эмоциональную спячку (В. Аборцумян). Не трудно представить, что испытывают в такой ситуации дети и подростки, у которых приспособительные механизмы к окружающей среде находятся в стадии развития.

Удачным является определение понятия «система безопасности дорожного движения», предложенное Институтом SWOV (Нидерланды) – система безопасности дорожного движения – это система, в которой дорожная инфраструктура соотнесена с ограниченной вместимостью путем адекватного планирования разработки дорог. При этом вождение машины должно быть максимально упрощено для гарантии защиты наиболее уязвимых участников дорожного движения – детей и стариков. Все участники дорожного движения должны иметь специальную подготовку, быть хорошо информированы.

В случае необходимости все попытки опасного поведения на дорогах должны быть предотвращены. Сам человек должен стать стандартом безопасного поведения на дорогах, что позволит решить проблему обеспечения безопасности дорожного движения в самом ее корне.

Анализируя структуру системы «Ч-ТС-Д и среда» и определяя роль подсистемы «человек» в обеспечении безопасности движения, можно заметить, что безопасность детей в дорожном движении решающим образом зависит как от надежности подготовки, организации и осуществления дорожно-транспортного процесса, так и надежности самих детей, самостоятельно участвующих в движении по дорогам, улицам и в транспортных средствах. Надежность детей школьного возраста определяется, наряду с врожденными способностями (задатками), их обученностью, дисциплинированностью и «профессиональной» пригодностью, то есть умением быть «безопасным» участником движения; воспитанностью высокого уровня нравственности, внутренней и внешней культуры. «Безопасный» участник дорожного движения – это личность безопасного типа участия в транспортной среде.

Вышесказанное приводит к мысли, что причины ДТП, в том числе с участием детей, надо искать в социальном пространстве, а более точно – в поведенческом аспекте: как действуют участники движения, и в первую очередь дети, в той или иной дорожной ситуации – опасно или безопасно? Знают ли они правила безопасного поведения при движении по дорогам, улицам и в транспортных средствах? Умеют ли они применять безопасно эти правила в складывающейся дорожной ситуации? Обладают ли необходимыми знаниями, умениями и навыками безопасного участия в

дорожном движении? Каков уровень их внутренней и внешней культуры и каково его влияние на безопасность на дороге и в транспорте, и как дети ведут себя с окружающими, с точки зрения норм морали (нравственности)?

Возникновение дорожно-транспортных происшествий является результатом случайного стечения обстоятельств. ДТП – случайное явление, но не беспричинное. В них необходимые причинные связи переплетаются со случайными взаимодействиями, проявляются через эти случайности. Отсюда, наступление того или иного следствия, являющегося результатом перекрещивания, столкновения необходимых и случайных взаимодействий, приобретает вероятностный характер. Учесть роль и значение случайных причин в социальной системе позволяют методы статистики и теории вероятности. (В.В. Лукьянов).

Причиной дорожно-транспортного происшествия является опасное (часто ошибочное или неверное, а порой опрометчивое, халатное или умышленное т.п.) поведение:

- участниками или (и) регулировщиками дорожного движения (прямое действие);
- лицами, создающими опасные условия движения (причастными к проектированию и организации дорожно-транспортного процесса – косвенное или опосредованные действия), и (или) посторонними, нарушившими безопасные условия дорожного движения.

Все это еще раз подтверждает то, что «человеческий фактор», как при создании транспортных систем и организации процессов транспортировки ими, так при непосредственном участии в последнем играет ведущую роль в обеспечении безопасности на транспорте. Любой сбой транспортного процесса как динамичной, постоянно-развивающейся, непрерывно меняющего «картину транспортной ситуации, высоко энерговооруженной, открытой и опасной системы приводит к нарушению ее динамического равновесия, в результате которого возможно возникновение аварийной ситуации, нередко переходящей в транспортную аварию (например в ДТП) или катастрофу. И в этом нет различия, кто создал «возмущение» системы, т.е. нарушил ее

динамическое равновесие—взрослый или ребенок. Результат может быть один и тот же – ранение или гибель людей.

Поэтому формирование транспортной культуры детей и подростков имеет исключительно важное значение – подготовить ребенка так, чтобы живя и работая в транспортной среде, он ни при каких обстоятельствах не мог нарушить равновесия той или иной системы (транспортного процесса).

Анализу причин и условий возникновения ДТП как за рубежом, так и бывшем СССР, и в России всегда уделялось особое внимание. Но в России за последние три десятка лет они относятся, в подавляющем большинстве, к выявлению причин происшествий, связанных с действиями водителей транспортных средств. Что же касается пешеходов, в том числе детей, то, по нашему мнению, таких исследований в бывшем СССР и в России проведено необоснованно мало.

Особого внимания в этой связи заслуживают работы В.В. Добрушина, И.К. Коршакова, М.Л. Форштата и труды некоторых других специалистов, в которых основной акцент сделан на анализ причин, связанных с опасным (неверного, ошибочного, и зачастую пренебрежительного или халатного) поведением пешеходов на дороге, а не только с незнанием ими «Правил дорожного движения».

Проведенный анализ освещения проблемы аварийности на транспорте в рамках исследования состояния формирования транспортной культуры школьников в педагогической практике, позволяет раскрыть причинно-следственный механизм возникновения дорожно-транспортного происшествия.

К этим причинам по отношению к школьникам относятся следующие: неумение прогнозировать дорожную обстановку (неосознанная степень опасности); незнание мер обеспечения безопасного движения; нежелание выполнять безопасные действия; неверные, опасные привычки поведения на улице; неосознанное подражание другим лицам (младшие школьники – родителям, старшие – рядом находящимся пешеходам), нарушающим правила безопасности движения; потеря бдительности; другие опасные действия и явления.

Согласно данным международной статистики, подавляющее число дорожно-транспортных происшествий возникает из-за ошибок самих пострадавших (водителей

или пешеходов). Сегодня наукой выделено 28 ошибочных действий водителей и 180 типичных дорожно-транспортных ситуаций, повлекших ДТП.

Поэтому проблема формирования транспортной культуры школьников в значительной степени становится психологической и педагогической.

Известно, что один и тот же человек ведет себя совершенно по-разному в различной обстановке: в общественных приемных или на хоккейном матче, на экскурсии в музее или на многолюдном городском проспекте, на пляже или в лесу. В зависимости от физических, пространственных и социокультурных структур различной среды он изменяет свое поведение.

Среда для участников движения, в том числе для пешехода, т.е. транспортная среда – это сложная, постоянно изменяющаяся и постоянно воздействующая на человека система. Воздействие этой среды на участников движения, как показывает практика, часто бывает не в пользу последних и существенно увеличивает их долю риска, а иногда прямо способствует неправильной оценке обстановки. В результате этого, поведение участников становится опасным не только для них самих, но и для окружающих.