

УДК 37.011.33:331.465

Ахмадиева Р.Ш.

ПРИНЦИПЫ И ЗАКОНОМЕРНОСТИ ПРОЦЕССА ОБУЧЕНИЯ И ВОСПИТАНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Ключевые слова: обеспечение безопасности движения человека, дорожно-транспортный процесс, обучение и воспитание участников дорожного движения, среда участника движения.

Создание педагогически целесообразной и эффективной профилактической системы невозможно без специально осуществляемой деятельности по моделированию, структурированию и выбору технологии ее реализации. Результативность этой системы зависит от правильного выбора методологических подходов и принципов организации процесса обучения и воспитания участников дорожного движения.

Основной причиной ДТП является неправильное (опасное) поведение участников дорожного движения в период подготовки, организации или участия в дорожно-транспортном процессе. Под участником дорожного движения понимается лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства [11, с. 4]. Иными словами, выходя из привычной и относительно безопасной атмосферы домашнего уюта, каждый из нас становится участником дорожного движения. С этого момента на нас как на участников дорожного движения начинает влиять система факторов, формирующая предпосылки к дорожно-транспортному происшествию.

Кроме того, рассматривая проблему обеспечения безопасности движения человека в дорожно-транспортном процессе, нужно всегда иметь в виду, что поведение участников движения (водитель, пешеход, пассажир) в значительной мере определяется «поведением» окружающей их среды. С изменением этой среды изменяется и человек, его психология, поведение, переживания, реакция и восприятие. Само по себе восприятие – это не только набор данных или получение информации, это очень сложный познавательный процесс, включающий мышление и принятие решений [3, с. 87]. Установлено,

что среда воспринимается участниками движения не как набор объектов, поверхностей, форм, цветов, запахов и т.д., а как целое, на фоне которого можно различить отдельные детали [2; 9 и др.]. Вместе с тем восприятие среды всегда и цельно, и избирательно, что связано с психологией и физиологией процесса познания.

Если физическое, химическое и биологическое влияние среды на человека сравнительно хорошо изучено и зафиксировано, то о психологическом влиянии мы знаем значительно меньше. Тем не менее психологическое влияние среды на человека очень значительно и в большей степени определяет мотивы его поведения и действий, проявляясь в поступках.

Нетрудно себе представить, что поведение одного и того же человека будет неодинаковым в различной среде: на футбольном матче или в театре, в приемной чиновника или дома, на многолюдной улице или в музее. Чувствуя свою идентичность со временем и пространством, он изменяет свое поведение в зависимости от физических и пространственных структур различной среды. Очевидно, что окружающая среда оказывает значительное влияние на решения и поведение человека.

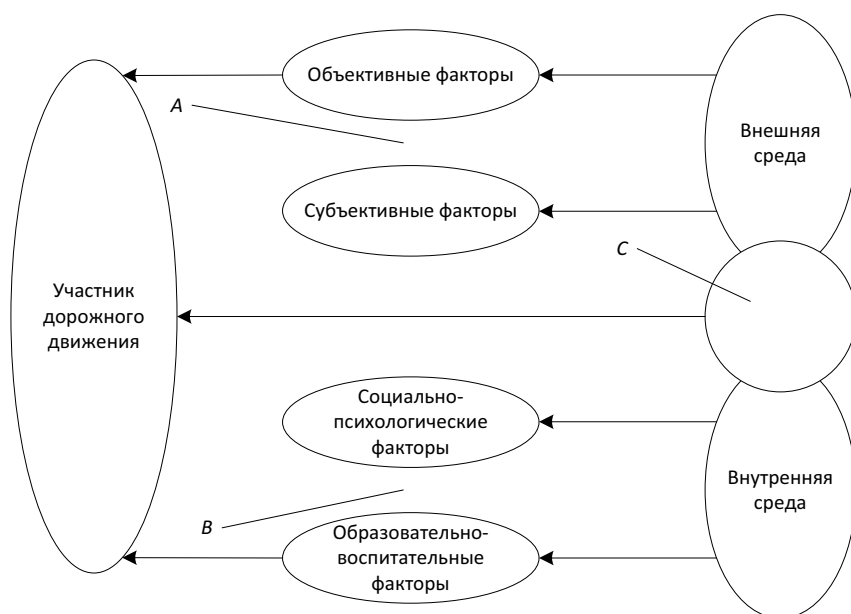
Дорожная среда для всех участников движения без исключения – это сложная, постоянно (ежесекундно) изменяющаяся и постоянно воздействующая на человека система. И воздействие такой системы на участников движения часто бывает не в их пользу. Оно существенно увеличивает долю риска последних, иногда даже способствует неправильной оценке обстановки, в результате чего поведение и водителей, и пешеходов, а порой и пассажиров становится опасным не только для них самих, но и, как часто бывает, для окружающих.

При рассмотрении понятия «среда участника движения» следует учитывать его «внешнюю» и «внутреннюю» составляющие. Если к первой можно отнести фактически окружающую нас материальную среду, то ко второй – внутреннее состояние человека. Внутренняя и внешняя составляющие, в свою очередь, дифференцируются на основе совокупности факторов (рисунок).

Очевидно, что «внешняя» составляющая выступает объективным фактором управления движением, в то время как «внутренняя» – субъективным.

К объективным факторам «внешней» составляющей среды относятся следующие: природно-климатические условия на данный момент времени; окружающая конкретная среда, которая закрепляет человека в пространстве, т.е. в определенном месте (населенный пункт или загородная дорога, категория автодороги); временная конкретная среда, характеристики и факторы которой определяют состояние среды и человека в определенный момент времени (время года; день недели или месяца; рабочий день или выходной, начало недели, месяца или их конец; время суток);

К субъективным составляющим внешней среды относятся факторы, связанные с непосредственной деятельностью человека: виды и типы инженерных сооружений; многообразие транспортных средств; технические средства регулирования; участники дорожного движения; скоростные характеристики участников движения (продолжительность и периодичность смены сигналов регулирования движения; планируемое время на преодоление определенного отрезка пути); физическое и химическое состояние окружающей среды (шум – вибрация; освещенность; загазованность и запыленность; другие характеристики).



Влияние дорожной среды на участника дорожного движения: А, В – факторы, наиболее ярко проявляющиеся в дорожном движении; С – элементы внешней и внутренней сред, оказывающие существенное влияние на безопасность дорожного движения

Можно привести много примеров, обуславливающих наличие других факторов – таких как разнообразие конструктивных особенностей подвижных объектов (габаритные размеры транспортных средств, зданий, сооружений, дорог, тягово-тормозные свойства движущихся объектов).

К психологическим факторам «внутренней среды» относятся: психические качества и состояния человека (самочувствие и настроение); психические свойства личности и особенности человека (темперамент, характер); возрастные особенности участника движения.

К образовательно-воспитательным факторам «внутренней среды» относятся: психофизиологические свойства личности, формирующиеся в процессе обучения и воспитания (способности, направленность личности, чувства, воля – степень их развития и активности, совокупность таких качеств, как интересы, склонности, потребности,

мотивы поведения, идеалы); психические процессы (внимание, ощущение, восприятие, память, мышление, речь, воображение и степень их активности в данный момент); уровень теоретической и практической подготовленности участника движения, его опыт.

Ряд исследователей в своих работах [1; 2; 7 и др.] обозначили дополнительно целый ряд и других психологических качеств (некоторые являются производными от указанных выше), негативно сказывающихся на результатах взаимодействия системы «человек – транспортное средство – дорога и среда». Основными являются: неуважение к нормам, правилам, стремление к свободе поведения; чрезмерная уверенность в себе и неуважение к окружающим, беспечность, ветренность; безразличие к общественному мнению; несдержанность, склонность к конфликтам; высокая напряженность, взвинченность; повышенная тревожность и неуверенность в себе,

нерешительность; плохие способности к планированию, самоконтролю, непрактичность; плохие способности к абстракциям, выявлению связей между явлениями, прогнозированию развития событий.

Все это говорит о том, что по своим индивидуальным качествам люди перед опасностью не равны. Однако достаточно познакомиться с выделенными нами факторами, чтобы без труда представить себе, что все они, взаимодействуя между собой, определенным образом влияют друг на друга, и нередко во вред участникам движения. Так, влияние неблагоприятных дорожных условий является прямой или косвенной причиной каждого четвертого дорожно-транспортного происшествия в Татарстане. Об этом было заявлено на заседании Правительственной комиссии Республики Татарстан по обеспечению безопасности дорожного движения.

Но вероятность возникновения ЧП на дороге во многом зависит не только от окружающей среды. Поэтому, говоря о проблеме обеспечения безопасности движения людей, требуется особо учитывать образовательный уровень и внутренние, психические свойства личности. Рассматривая внимание как умение сосредоточиться на чем-либо, чувство как отношение человека к действительности, к тому, что он познает и делает, а волю как сознательное регулирование человеком своего поведения и способность целенаправленно действовать, можно с уверенностью сказать, что, начиная с дошкольного и заканчивая преклонным возрастом, человеку необходимо с целью своего самосохранения развивать и совершенствовать названные свойства.

В дорожном движении человек может вести себя опасно (неправильно) по следующим причинам: незнание

мер обеспечения безопасного движения; отсутствие навыков выполнения безопасных действий; нежелание (пренебрежение) выполнять безопасные действия; неумение прогнозировать обстановку; подчинение старым опасным привычкам поведения; потеря бдительности и самоконтроля; неумение действовать безопасно в резко (внезапно) изменяющейся окружающей среде (стихийное бедствие, отключение освещения и т.п.).

Безусловно, данный перечень можно продолжить. Но и без того видно, что причиной ДТП является неправильное (опасное) поведение человека, будь то водитель, пешеход или пассажир. Именно опасные действия человека, вызванные незнанием, неумением или нежеланием (пренебрежением) правильно оценить дорожную обстановку, принять единственно правильное решение и умеючи выполнить безопасные действия, являются причиной страдания и боли многих участников движения.

Важнейшим противодействием этому служат знания, умения и навыки безопасного поведения, дисциплинированность и высокая культура поведения на дороге. Формированию данного противодействия способствует обучение и воспитание с применением всех возможных форм воздействия на образовательный уровень населения, его культуру дорожного движения, формирование устойчивых психологических установок на соблюдение ПДД. В этом процессе должны быть задействованы все возрастные группы, но основа личной безопасности и безопасности для окружающих закладывается в детском возрасте. Знание правил дорожной «техники безопасности» дети должны получать и в школе, и в семье.

С детских лет и далее, формируя направленность личности как систему

взглядов на развитие общества, природы, сознания и убеждений и применяя психолого-педагогические приемы при обучении участников движения, можно и нужно воспитывать у них сознательное отношение к правилам дорожного движения, прививать навыки безопасного поведения на дорогах и улицах.

Согласно данным международной статистики [12], подавляющее число дорожно-транспортных происшествий возникает из-за ошибок самих пострадавших (водителей или пешеходов). Поэтому проблема обеспечения безопасности дорожного движения оказывается не только технической или организационной, но в значительной степени и психологической.

Во время движения водители и пешеходы воспринимают непрерывно изменяющуюся дорожную обстановку. Восприятие – очень сложный процесс, тем более когда речь идет о восприятии в момент движения самого воспринимающего. В более сложных условиях, конечно, оказывается водитель транспортного средства, так как он находится, как правило, в движущемся объекте. В данном случае процесс восприятия связан с пониманием не только сущности предметов и явлений, но и того, каким образом отдельные части этих предметов или явления взаимодействуют между собой.

Например, видя бегущего человека на проезжей части, водитель распознает примерно возраст, воспринимает темп его бега и пытается мысленно вычислить траекторию его передвижения, осмысливает, в каком месте проезжей части может оказаться этот человек, если автомобиль будет продолжать движение, не снижая скорости и не маневрируя. Продолжая размышление, он планирует, через какой промежуток времени может произойти

наезд, куда может ударить автомобиль и в какую часть тела бегущего. Словом, мысленно создается модель ситуации в ее развитии с разными вариантами исхода, после чего принимается решение и выполняются необходимые действия, направленные на избежание наезда. Не секрет, что скоростной режим движения оставляет водителям слишком мало времени на раздумья.

Анализ поведения участников дорожного движения с психолого-физиологической точки зрения и требований к уровню их подготовки свидетельствует, что профилактическую работу в сфере безопасности дорожного движения можно дифференцировать по следующим направлениям: развитие социально-психологической сферы личности (РСПСЛ); формирование знаний, умений и навыков в сфере дорожного движения (ФЗУН); усвоение общеинформационного материала по пропаганде БДД в средствах массовой информации (материалы СМИ).

Содержание профилактической работы реализуется организациями (учреждениями), решающими просветительские, агитационные и пропагандистские задачи (образовательные учреждения, СМИ, отделы пропаганды ГИБДД МВД по РТ и др.), через определенные формы, методы, средства и приемы. Объем содержания, интенсивность использования тех или иных форм, методов, средств и приемов его реализации в профилактической работе зависят от типа участника дорожного движения (водитель, пешеход, пассажир). Ожидаемый результат работы – формирование дисциплинированного участника дорожного движения, снижение доли ДТП по причине факторов, обусловленных внутренней средой и субъективными факторами внешней среды.

Учитывая, что наиболее активно на уровень ДТП влияют водители и пеше-

ходы (пассажиры занимают пассивную роль в этом процессе), рассмотрим некоторые принципы поведения водителя и пешехода.

Пешеход. Проведенный анализ отечественной и зарубежной теории и практики по безопасности дорожного движения, изучение практики предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в различных образовательных учреждениях Республики Татарстан [1; 5; 9; 10 и др.] позволяют выделить следующий необходимый минимум основных принципов безопасного поведения на улице и дороге, которыми должны обладать пешеходы:

1. Принцип переключения внимания на улице (различать границу, за которой кончаются привычки, действующие в школе, в быту, и начинается транспортная среда).

2. Принцип спокойного, достаточно уверенного поведения на улице (спокойно ориентироваться в дорожно-транспортной ситуации и принимать правильные (безопасные) решения).

3. Принцип наблюдения (смотреть и видеть дорожную ситуацию, замечать транспортные средства, оценивать скорость и направление будущего их движения).

4. Принцип предвидения опасности (видеть все предметы, представляющие опасность для жизни и здоровья, а также предполагать возможные опасности (скрытые опасности) и уметь их вычислять, т.е. предвидеть возможность появления транспортных средств из-за других предметов).

5. Принцип переключения внимания на самоконтроль (умение следить за своим поведением).

От того, как усваивают дети (и их родители) эти правила, изучают и осваивают «законы» безопасности движения, овладевают перечисленными

навыками безопасного участия в дорожном движении и умело применяют их на практике, зависит в настоящем и будущем их личная безопасность на дорогах и улицах.

Водитель. В случае с деятельностью водителя в условиях дорожно-транспортной среды в силу вступают три основных закона обеспечения безопасности в дорожном движении, охарактеризованные в ряде работ [1; 2 и др.].

Первый закон связан с характерной чертой развития дорожного процесса – стремлением осуществить передвижение с возможно более высокой скоростью. Первый закон формулируется следующим образом: выбирай скорость движения в соответствии с возможностями (прогностическая сторона) и реально существующей опасностью.

При увеличении скорости движения происходит уменьшение размеров поля концентрации внимания. Площадь поля зрения глаза меняется в зависимости от освещенности и яркости, а угол бокового зрения уменьшается с ростом скорости движения. Так, по данным Б.Е. Боровского, при скорости в интервале от 40 до 100 км/ч он уменьшается вдвое [4, с. 11]. Объекты с ограниченными размерами на сравнительно большом расстоянии могут быть своевременно не замечены, а затем, по мере приближения автомобиля, окажутся вне поля зрения водителя. К примеру, небольшой ухаб на дороге или приближающийся со стороны обочины человек. При скорости 80 км/ч и более вне поля зрения водителя практически находится участок дороги, расположенный впереди автомобиля на расстоянии от 60 до 120 м. Такова природа зрения. Эти обстоятельства заметно увеличивают опасность происшествий при неожиданном появлении

на дороге пешехода или животного, а также какой-нибудь другой помехи движению.

Практика показывает, что столкновение транспортных средств и их наезды на препятствия и пешеходов совершаются в основном потому, что кто-то из участников дорожного движения своевременно не снизил свою скорость движения до того предела, при котором возможно предотвратить столкновение или наезд.

Выбор допустимо безопасной скорости зависит от ряда условий, о которых должны знать не только водители, но и пешеходы. К этим условиям относят состояние дороги, дальность видимости, обзорность, интенсивность и характер движения, особенность устройства и техническое состояние транспортного средства и вид перевозимого груза.

Здесь мы подошли ко второму закону, который гласит: необходимым и главным условием безопасности водителей и пешеходов в процессе дорожного движения является наличие обзорности и видимости.

И.К. Коршаков показывает, что к типичным обстоятельствам опасных дорожно-транспортных ситуаций, возникающим из-за неправильных (опасных) поступков самих пешеходов, относится внезапный выход на проезжую часть перед близко движущимся транспортным средством из-за объектов, ограничивающих обзорность; вслед за другим пешеходом; из-за попутного транспортного средства, следующего по второй или третьей полосе движения; из-за стоящего транспортного средства или другого укрытия (киоск, столб освещения, дерево, кусты, снежный вал, группа пассажиров, ожидающих общественного транспорта, и т.д.) [6].

Третий закон актуализирует проблему развития специальных умений и

навыков и может быть сформулирован следующим образом: «Выбирай скорость, время и место передвижения в соответствии с индивидуальными особенностями». Этот закон связан с размером поля концентрации внимания и затрагивает ряд основных психических процессов.

Анализ дорожно-транспортных происшествий показывает, что почти половина из них (49,6%) приходится на невнимательность детей, на отсутствие у них навыка наблюдения и, как результат, на неумение своевременно заметить надвигающуюся опасность. В тех случаях, когда дети своевременно замечали опасность, но неверно определяли скорость движущихся транспортных средств или направление их будущего движения, они не могли принять необходимых мер предосторожности. Отсюда следует, что при подготовке школьников к безопасному участию в дорожном процессе должны преобладать: наблюдение образов, динамика реальной обстановки и практическая тренировка в дорожных ситуациях.

Несчастные случаи с участниками дорожного движения, в том числе и с детьми, происходят не только потому, что они сознательно нарушают правила безопасного движения. Зачастую они имеют место в силу легкой отвлекаемости детей. В работе со школьниками по формированию у них навыков безопасного поведения следует помнить о некоторых психологических особенностях, свойственных детям. Так, младшие школьники еще не умеют определять реальность опасности и время, необходимое для безопасного перехода улицы. Они часто переоценивают свои возможности, считая себя и более быстрыми, и более ловкими, чем есть на самом деле. Совершенно очевидно, что чем раньше дети по-

лучат сведения о том, как они должны вести себя в качестве пешеходов на улице, чем дисциплинированнее они будут относиться к выполнению обязанностей пешехода, тем меньше станет случаев детского дорожно-транспортного травматизма.

Как показывает практика, неожиданное появление детей на проезжей части дороги, выход из-за транспортного средства или другого предмета, закрывающего обзор, игра на проезжей части дороги происходят в основном по таким причинам, каких неумение наблюдать – осматривать проезжую часть, замечать автотранспортные средства, оценивать скорость и направление движения, предвидеть возможность появления транспортного средства из-за других транспортных средств, кустов, деревьев; невнимательность и беспечность (особенно у мальчиков).

В нормальных условиях движения основным источником получения информации о дорожных условиях и окружающей среде является зрение. Именно через органы зрения водитель получает около 80% информации об обстановке на дороге. Считают, что при движении по городским улицам водители фиксируют явления, происходящие перед ними, на расстоянии до 60 м, а на загородных дорогах – до 600 м.

Не требует особых доказательств то, что возможность движущегося человека различать и реагировать на всю поступающую информацию ограничена способностью органов чувств, в данном случае глаз. Следовательно, чем выше скорость, тем большее число объектов попадает в поле зрения человека. На такое возрастание люди реагируют повышением внимательности за счет уменьшения зоны сосредоточения своего взгляда или избира-

тельным отношением к поступающей информации.

Размер поля концентрации внимания зависит и от интенсивности движения: чем она выше, тем больше внимания водитель вынужден сосредоточить на встречных автомобилях, особенно на узких участках дороги. Напряженность внимания достигает предела при дистанции между автомобилями 25 м.

Закономерности изменения поля концентрации внимания существенно изменяются при движении в плотных транспортных потоках, особенно на многополосных дорогах. Возможности обнаружения объекта на дороге зависят, кроме того, от таких его параметров, как яркость и контрастность относительно фона. Если значения этих параметров меньше физиологической возможности органов чувств водителя по восприятию окружающей среды, то объект может быть не обнаружен.

Совокупность таких взаимозависимых специальных умений и навыков, как видение дорожных ситуаций, наблюдение за их развитием, правильный анализ дорожной обстановки, прогнозирование (предвидение) ее последующих изменений и принятие решений, адекватных складывающимся на дороге ситуациям, нам представляется единым «правилом» надежности поведения пешеходов на дороге.

В настоящее время в Республике Татарстан непрерывное обучение детей правилам безопасного поведения на дорогах организуется дифференцированно с различными возрастными группами детей в соответствии с поставленными целями и с учетом возрастных психолого-педагогических особенностей.

Однако в силу объективных причин (отсутствие ряда системных признаков) не могут быть и не реализуются все потенциальные возможности запла-

нированных мероприятий, не может быть организован в полном объеме контроль и координация деятельности организаций и ведомств, реализующих идею профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ).

Профилактику ДДТТ можно представить в виде модели, базирующейся на идее поэтапной адаптации детей к реально существующим дорожно-транспортным условиям. Одна из важнейших задач профилактики ДДТТ – воспитание у детей транспортной культуры, включающей такие составляющие, как умение использовать знания по ПДД, высокая дисциплинированность и чувство ответственности не только за свою личную безопасность, но и за безопасность окружающих, уважение к другим участникам движения. Изменить ситуацию с ДТП можно только тогда, когда вырастет поколение, для которого соблюдение правил дорожного движения станет нормой, – высокая транспортная культура должна формироваться в человеке с момента его первых шагов в жизни.

Воспитание культуры поведения детей в условиях дорожного движения осуществляется семьей, учебно-воспитательными учреждениями, общественными организациями, СМИ и другими социальными институтами. Роли различных социальных институтов в формировании транспортной культуры детей не равноценны: здесь образовательные учреждения, безусловно, играют ведущую роль.

Таким образом, актуализировалась задача совершенствования системы непрерывного обучения детей ПДД, при которой реализуются принципы системности и согласованности, контролируемости и поливариативности. Обновленная система должна носить признаки саморазвивающейся, иными словами, развитие одного компонента

должно повлечь за собой развитие других и всей системы в целом.

Система непрерывной подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении должна разрабатываться с использованием межатраслевых факторов в определении содержания образования, межпредметных связей, принципов ситуационного и программированного обучения. Основная идея этой системы заключается не только в изучении правил дорожного движения как таковых, но и в формировании знаний, умений, навыков и привычек безопасного поведения на улице, дороге и в транспорте, воспитании дисциплинированности и высокой культуры поведения в дорожном движении.

Содержание получаемых в системе непрерывного обучения участников дорожного движения знаний, умений и навыков, их объем и устойчивость должны соответствовать требованиям, предъявляемым условиями безопасного дорожного движения. Оно должно быть построено с учетом социально-экономических, психолого-педагогических факторов и на основе раскрываемых «законов» безопасного поведения на дороге.

Литература

1. Ахмадиева Р.Ш., Фельде Ю.В. Мониторинг профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: опыт, проблемы, поиски решения: материалы Международной науч.-практ. конф. Ч. 1 / под общ. ред. Р.Н. Минниханова. Казань: НЦ БЖД, 2010.
2. Ахмадиева Р.Ш., Минниханов Р.Н., Сафиуллин Н.З. Качество подготовки водителей как составляющая качества безопасности дорожного движения // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: опыт, проблемы, поиски решения: материалы Международной науч.-практ. конф. Ч. 1 / под общ. ред. Р.Н. Минниханова. Казань: НЦ БЖД, 2010.
3. Божович Л.И. Личность и ее формирование в детском возрасте. М.: Просвещение, 1968.
4. Боровский Б.Е. Безопасность движения. Л.: Лениздат, 1973.

5. Концепция безопасности дорожного движения в Республике Татарстан (на период с 2002 по 2010 год). Казань: Изд-во НЦБЖД ПО РАО, 2001.
6. *Коршаков И.К.* Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда. М.: Транспорт, 1988.
7. *Котик М.А.* Беседы психолога о безопасности дорожного движения. М.: Транспорт, 1987.
8. *Маркарян Э.С.* Системное исследование человеческой деятельности // Вопросы философии. 1972. № 10. С. 3–5.
9. *Мухаметзянова Г.В.* Среднее профессиональное образование в системе непрерывного образования // Проблемы развития системы непрерывного профессионального образования. Казань: ИСПО РАО, 2000.
10. Обучение младших школьников правилам безопасного поведения на дороге / Р.Ш. Ахмадиева [и др.]; под общ. ред. Р.Н. Минниханова, Д.М. Мустафина. Казань: НЦ БЖД, 2010.
11. Повышение безопасности дорожного движения в России. Федеральная целевая программа на 2006–2012 годы. URL: <http://www.rg.ru/2005/10/27/koncepcia-dordvizhenie-dok.html>.
12. Стремление к нулю: высокие задачи и системный подход к безопасности дорожного движения // Международный транспортный форум. OECD/ITF, 2009.
13. *Якупов А.М.* Окружающая среда и индивидуальность ее восприятия участниками дорожного движения // Основы безопасности жизнедеятельности. 1999. № 9. С. 29–33.
14. *Graham S.* Stay Sober, Walk Sober // Traffic Safety. 1998. July/August. P. 16–17.