

КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ДОРОГАХ КАК МНОГОАСПЕКТНАЯ СОЦИАЛЬНО-ПЕДАГОГИЧЕСКАЯ ПРОБЛЕМА

В статье сделана попытка осмысления социально-педагогической проблемы формирования культуры безопасного поведения на дорогах, являющейся по сути ответом на глобальные вызовы в области безопасности дорожного движения. Автором определены структурные компоненты культуры безопасного поведения на дорогах и их содержательное наполнение.

В настоящее время аварийность и травматизм на дорогах превратились в серьёзную социально-экономическую проблему не только в России, но и во всём мире. Положение в сфере безопасности дорожного движения Организация Объединённых Наций (ООН) характеризует как глобальный кризис.

Значение безопасности дорожного движения получило всеобщее признание при обсуждении вопросов глобальной экологической политики на Конференции ООН по устойчивому развитию (Рио+20). Участниками форума была подчеркнута тесная связь между безопасностью дорожного движения и устойчивым развитием.

Согласно докладу Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) о состоянии безопасности дорожного движения в мире (2013 г.), общее число случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) остается недопустимо высоким – 1,24 миллиона случаев в год [3].

Некоторые группы населения подвергаются особо высокому риску смерти в результате дорожно-транспортных происшествий:

– 59% людей, погибающих в результате дорожно-транспортных аварий, это люди в возрасте 15–44 лет, из них 77% – мужчины;

– на пешеходов и велосипедистов приходится 27% всех случаев смерти на дорогах. В некоторых странах этот показатель превышает 75% – это свидетельствует о том, что на протяжении десятилетий транспортная политика была ориентирована на моторизованные транспортные средства и оставляла без внимания этих пользователей дорог;

– самый высокий риск смерти в результате ДТП отмечается в Африканском регионе – 24,1 случая на 100 000 человек, а самый низ-

кий в Европейском регионе – 10,3 на 100 000 человек [3].

Половина всех случаев смерти в результате ДТП в мире приходится на долю пешеходов (22%), велосипедистов (5%) и мотоциклистов (23%), то есть «уязвимых участников дорожного движения» [3].

В Российской Федерации количество погибших в ДТП в 2013 году составило более 27 000 человек, и большинство из них – молодые мужчины в возрасте 16–39 лет. Количество автомобилей в стране растет с каждым годом, и в 2013 году число зарегистрированных транспортных средств достигло более 53 миллионов (то есть примерно 1 автомобиль на 3 человека, если учитывать, что на начало 2014 года население России составило около 144 млн. человек), а с ростом количества автомобилей возрастает и опасность на дорогах для всех ее пользователей. Так, среди погибших в ДТП в 2013 году 53% составили водители и пассажиры легковых автомобилей, а 33% – пешеходы – самые уязвимые участники дорожного движения [9].

Значительное число дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей является одной из самых серьёзных социальных проблем в мире, оказывающих негативное влияние на демографическую ситуацию [6].

Приведенные данные, по сути дела, характеризуют глобальный вызов к системе образования, тем самым обращая внимание на существование социально-педагогической проблемы.

От уровня культуры, то есть «от ценностных установок людей, мотивов их поведения, личностных и профессиональных качеств и способностей зависит в определяющей степе-

ни эффективность мероприятий по обеспечению безопасности жизнедеятельности, снижению индивидуальных, коллективных и глобальных рисков» [11].

В научной литературе существует множество дефиниций понятия «культура», которые зависят от целей и задач исследований, особенностей отраслей науки, научных направлений и т.д. *Культура (от лат. cultura – возделывание, воспитание, образование, развитие, почитание) – исторически определённый уровень развития общества и человека, выраженный в типах и формах организации жизни и деятельности людей, а также в создаваемых ими материальных и духовных ценностях* [2].

В настоящее время понятие «культура безопасности» в российской и зарубежной литературе можно считать устоявшимся. Тем не менее его смысловое содержание в трактовках разных ученых достаточно сильно варьируется. Например, В. Н. Мошкин определяет воспитание культуры личной безопасности как подготовку воспитанника к предупреждению и преодолению вредных и опасных факторов жизнедеятельности [8].

Под культурой безопасности жизнедеятельности, по определению Т. В. Мельниковой, понимается способ организации деятельности человека, представленной в системе социальных норм, убеждений, ценностей, обеспечивающих сохранение его жизни, здоровья и целостности окружающего мира [7].

Если рассматривать жизнедеятельность человека в окружающем мире в виде аспекта культуры безопасного поведения, то можно сказать, что его культура состоит из профессиональной культуры и культуры бытовой, поскольку большую часть своей жизни он проводит на работе и в быту. *Бытовая культура – это совокупность этических, общеобразовательных, религиозных и прочих знаний, которыми должен обладать и руководствоваться в своей деятельности каждый член общества, невзирая на его профессиональную принадлежность* [1]. В свою очередь бытовую культуру можно разложить на следующие составляющие: культура поведения на дорогах, культура поведения на природе, культура обращения с отходами, культура обращения с бытовыми приборами и т.д.

Человек на дороге может выступать в разных ролях. Поэтому и культуру поведения на дорогах можно рассматривать как целост-

ность следующих составляющих: культуру поведения пешеходов, водителей автотранспортных средств (автомобилей, мотоциклов, мопедов, скутеров), пассажиров (частного транспорта и общественного транспорта), велосипедистов.

Водителей мопедов и скутеров мы отнесли к категории водителей автотранспортных средств, поскольку с ноября 2013 года вступил в силу закон, вводящий новую категорию водительских прав «М» для водителей мопедов (скутеров) и легких квадроциклов, обязывающий их владельцев регистрировать свои транспортные средства. Соответствующие поправки внесены в закон «О безопасности дорожного движения» и в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП) РФ [10].

Систематизируя вышеизложенное, можно дать следующее определение: *культура безопасного поведения на дорогах – это часть бытовой культуры, которая включает в себя состояние общественной организации человека, обеспечивающее определенный уровень его безопасности и безопасности окружающих его людей в сфере дорожного движения.*

Попытаемся смоделировать систему опасностей, которые сопровождают человека при его передвижениях по городу.

Существенной характеристикой опасной ситуации является следующий признак: кому именно опасный фактор угрожает. Например, при переходе через проезжую часть человек (в данной ситуации он является пешеходом) рискует быть сбитым автомобилем. Этот же человек вскоре едет по городу на своем автомобиле (теперь он водитель), и от его действия зависит как собственное здоровье, так и здоровье и жизнь пешеходов.

В условиях повседневной жизни человек нередко создает опасные для других людей ситуации: превышает скорость на своем автомобиле (рискуя наехать на пешеходов), пересекает проезжую часть в неполюженном месте (создавая аварийную ситуацию для водителей) и т.д. Но даже если человек действует правильно (не превышает скорости, пересекает проезжую часть по пешеходному переходу и т.д.), стремится не создавать опасных ситуаций, его действия могут быть потенциально опасными для окружающих. Такого рода факты свидетельствуют о необходимости специальной проработки со школьниками ситуаций, в которых действия человека созда-

ют потенциальную или реальную угрозу окружающим.

Культура безопасного поведения на дорогах представляет систему ценностей, знаний, способов деятельности, норм, правил безопасности, основная функция которых – формирование и развитие готовности к профилактике и минимизации опасных факторов на дороге, использованию социальных факторов безопасности. Культура безопасного поведения на дорогах включает компоненты деятельности (мотивы к безопасности, знания и умения обеспечения безопасности, опыт творческого решения проблем безопасности, опыт самоконтроля в обеспечении безопасных условий на дороге) [12], качества личности (ценностные ориентации, личные смыслы, способности, взгляды и убеждения как основу безопасного поведения на дороге), направления базовой культуры личности (прежде всего мировоззренческую, нравственную, психологическую готовность к безопасному поведению на дороге), основные функции которых – защита от факторов риска, создание безопасных условий нахождения на дороге, развитие безопасной жизнедеятельности.

Структурными компонентами культуры безопасного поведения на дорогах являются: *аксиологический* – нравственно-ценностная позиция: высокий уровень духовного самосознания, внимательность, ответственность, дисциплинированность, доброжелательность и т.д.; *когнитивный* – знания о возможных опасностях на дорогах для участников дорожного движения; *деятельностный* – умения, навыки и опыт, что, по сути дела, является компетентностью практической реализации теоретических принципов организационного, профилактического характера, предполагающих минимальную вероятность появления возможных опасностей.

Исследовательская практика показывает, что невозможно прийти к единому пониманию целей и задач в процессе формирования культуры безопасного поведения на дорогах без наличия нравственной позиции, ответственности, гуманистических принципов. Именно эти факты приводят к выводу о необходимости включения аксиологического компонента, который акцентирует нравственно-ценностную позицию участников дорожного движения в процессе формирования культуры безопасного поведения на дорогах: высо-

кий уровень нравственного самосознания, понимание специфической природы духовности, ее особого места в структуре бытия и сознания. Наиболее значимыми ценностями для всех участников дорожного движения являются жизнь, здоровье, безопасность, дисциплинированность, внимательность, взаимоуважение, доброжелательность, ответственность. Для водителей транспортных средств можно добавить такие ценностные ориентиры, как мастерство и надежность.

Критерием сформированности аксиологического компонента будут ценности как особый социальный феномен положительной значимости в деятельности людей с такими показателями, как эмпатия, нравственные установки (доброта, интеллигентность, воспитанность, терпимость), социальная позиция [13].

Следующим необходимым структурным компонентом культуры безопасного поведения на дорогах является когнитивный компонент. Знание служит становлению, развитию человека и является предпосылкой его участия в различных событиях и явлениях окружающей дорожной среды. Однако достижения научно-технической революции (в нашем случае высокоскоростные, мощные автотранспортные средства) породили разрыв между объемом накопленных знаний, масштабами научно-исследовательских работ, с одной стороны, и обеспечением уровня безопасного существования человека – с другой.

Увеличение надежности технических транспортных средств оказывается малоэффективным без учета человеческого фактора, под которым понимаем не только ошибочные действия или нерациональные решения, но и адаптированность к условиям окружающей дорожной среды. В большинстве случаев именно человеческий фактор инициирует возникновение опасных ситуаций на дорогах. Этот факт является веским доказательством того, что безопасность человека в XXI веке должна основываться на правилах «предвидеть, предупреждать, предотвращать», включающих в себя не только знание способов и методов предотвращения опасных ситуаций на дороге, но и знание механизмов появления возможных опасностей.

У разных категорий участников дорожного движения приоритетными будут различные когнитивные компоненты. Например, у пешеходов – это знания правил перехода про-

езжей части и прогнозирование возникновения возможных опасных ситуаций при этом, правил передвижения по тротуару в городе и по обочине за городом, средств безопасности пешеходов (светоотражающие элементы или светлая одежда); у водителей автотранспортных средств – это знания правил дорожного движения при управлении автотранспортным средством, технического устройства автотранспортного средства и его исправности, психологических факторов, влияющих на концентрацию внимания, правил перевозки пассажиров; у пассажиров – это знания правил поведения в транспорте, средств безопасности (ремни безопасности, детские автокресла); у велосипедистов – это знания правил вождения велосипеда (до 14 лет можно кататься на велосипеде только во дворах, скверах, парках и по велосипедным дорожкам, после 14 лет разрешается выезжать на проезжую часть, занимая там крайнюю правую полосу, пересекать проезжую часть необходимо по пешеходному переходу, сойдя с велосипеда, ведя свое транспортное средство за руль), правил подачи сигналов, устройства велосипеда, использования средств защиты (шлем, наколенники, налокотники).

Критерием сформированности когнитивного компонента являются знания. Его показателями могут служить: знание возможных опасностей на дорогах; способность к анализу и прогнозированию данных опасностей; владение механизмами минимизации негативного воздействия опасностей.

Знание и деятельность строго взаимодействуют. Это предопределяет необходимость выделения деятельностного компонента. Деятельность – одно из фундаментальных понятий классической философии, фиксирующее в своем содержании акт столкновения целеполагающей свободной воли субъекта, с одной стороны, и объективных закономерностей среды обитания – с другой. По мнению А. Н. Леонтьева, протекание и развитие различных процессов при этом существенно зависят от содержания и структуры деятельности: мотивов, целей и средств осуществления [5]. Вместе с тем на основе внешних материальных действий путем их последовательных изменений и сокращений формируются внутренние, идеальные действия, совершаемые в умственном плане и обеспечивающие человеку всестороннюю ориентировку в окружающем мире [4].

От культуры водителей, пассажиров и пешеходов напрямую зависит безопасность дорожного движения. Культурный водитель соблюдает Правила дорожного движения, пропускает пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах, помогает другим участникам дорожного движения, если те попали в трудную ситуацию на дороге. Культурный пассажир всегда пристегивается и возит ребенка в детском автомобильном кресле. Культурный пешеход всегда переходит дорогу по пешеходному переходу, на разрешающий сигнал светофора и помогает пожилым людям и людям с ограниченными возможностями пересекать проезжую часть. Культурный участник дорожного движения в меньшей степени рискует попасть в ДТП и причинить вред себе и другим людям.

Критериями сформированности деятельностного компонента являются умения и навыки, его показателями могут служить: умение предотвращения опасностей в дорожных ситуациях; способность прогнозного видения и создания механизмов предотвращения опасностей, предполагающих минимальную вероятность их появления.

В таблице 1 приведены качества, которыми должны обладать те или иные категории участников дорожного движения для максимального снижения риска и исключения опасных ситуаций на дороге, при которых может быть нанесен ущерб здоровью человека.

При отсутствии хотя бы одного из структурных компонентов, формирование культуры безопасного поведения на дорогах потеряет свою целостность, а значит, возможность добиться устойчивого снижения роли «человеческого фактора» в возникновении опасных дорожных ситуаций.

Для определения уровня культуры безопасного поведения на дорогах было проведено исследование с тремя группами школьников 10–11 лет, посещающих занятия по Правилам дорожного движения (ПДД) в школе, в организациях дополнительного образования детей (ОДОД), и в школе и в ОДОД.

При тестировании обучающихся выявлены уровни сформированности компонентов культуры безопасного поведения на дорогах (табл. 2).

Исследование показало, что у детей, занимающихся ПДД в школе, наиболее развит знаковый компонент, в ОДОД – деятельностный, а в школе и ОДОД – все три компонента.

Т а б л и ц а 1

Качества, которыми должен обладать грамотный участник дорожного движения

Участники дорожного движения		Культура поведения на дорогах		
		Ценности	Содержание	Деятельность
Пешеход		<i>Жизнь, здоровье, безопасность, дисциплинированность, внимательность, взаимоуважение, доброжелательность, ответственность *</i>	Знания правил перехода проезжей части и прогнозирование возникновения возможных опасных ситуаций при этом, правил передвижения по тротуару в городе и по обочине за городом, средств безопасности пешеходов (светоотражающие элементы или светлая одежда)	Переход дороги по пешеходному переходу, на разрешающий сигнал светофора и помощь пожилым людям и людям с ограниченными возможностями в пересечении проезжей части
Водитель		<i>Жизнь, здоровье, безопасность, дисциплинированность, внимательность, взаимоуважение, доброжелательность, ответственность, мастерство, надежность</i>	Знание Правил дорожного движения при управлении автотранспортным средством, технического устройства автотранспортного средства и его исправности, психологических факторов, влияющих на концентрацию внимания, правил перевозки пассажиров	Соблюдение Правил дорожного движения, пропускание пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах, помощь другим участникам дорожного движения, если те попали в трудную ситуацию на дороге, содержание транспортного средства в исправном состоянии
Пассажир	Частный транспорт	<i>Жизнь, здоровье, безопасность, дисциплинированность, внимательность, взаимоуважение, доброжелательность, ответственность</i>	Знания правил поведения в транспорте, средств безопасности (ремни безопасности, детские автокресла)	Пристегивание ремней безопасности и перевозка ребенка в детском автокресле
	Общественный транспорт		Знания правил поведения в транспорте	Посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины после полной остановки транспортного средства, держаться за поручни во время движения
Велосипедист		<i>Жизнь, здоровье, безопасность, дисциплинированность, внимательность, взаимоуважение, доброжелательность, ответственность</i>	Знания правил вождения велосипеда, правил подачи сигналов, средств защиты, устройства велосипеда	Соблюдение Правил дорожного движения для велосипедистов, использование средств защиты, содержание техники в исправном состоянии

* Курсивом обозначены наиболее значимые ценности всех участников дорожного движения

Таблица 2

Уровни усвоения компонентов культуры безопасного поведения на дорогах школьниками 10–11 лет

Компонент Организация	Аксиологический	Когнитивный	Деятельностный
Школа	55%	65%	30%
ОДОД	50%	40%	70%
Школа и ОДОД	80%	75%	85%

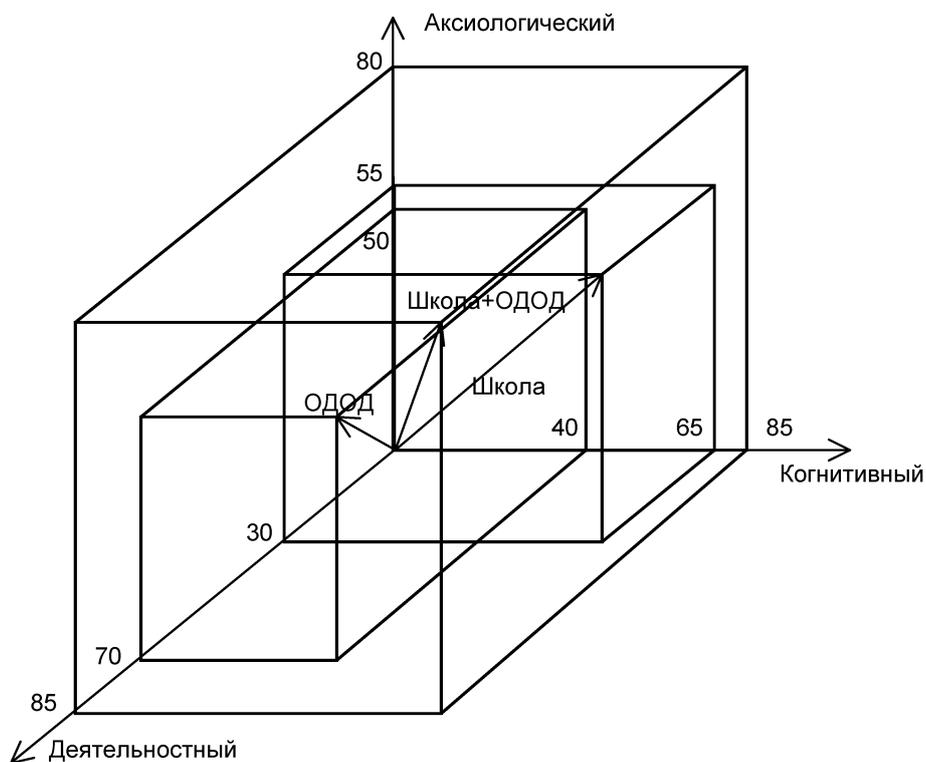


Рис. Векторное моделирование уровней сформированности компонентов культуры безопасного поведения на дорогах в различных организациях.

Подводя итоги рассмотрения проблемы культуры безопасного поведения на дорогах, сформулируем основные выводы:

– обязательным условием становления культуры безопасного поведения на дорогах является формирование ценностных качеств, знаний, умений и навыков по преодолению опасных ситуаций в дорожно-транспортной среде;

– ценностный компонент является определяющим компонентом в формировании культуры безопасного поведения на дорогах и влияет на уровень сформированности когнитивного и деятельностного компонентов;

– условием повышения уровня сформированности культуры безопасного поведения на дорогах является интеграция школьного и дополнительного образования детей.

Л и т е р а т у р а

1. *Бенин В. Л., Десяткина В. М.* Учебное пособие по социальной философии / компьютерное оформление Я. В. Бенина – Уфа: БГПУ, 1997 – 86 с. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.stud-med.ru/view/benin-vl-desyatkina-mv-uchebnoe-posobie-po-social-pou-filosofii_d35852f6d87.html (дата обращения 09.12.2014)
2. Культура // Большая советская энциклопедия : Словари и энциклопедии на Академике [Электронный ресурс]. – URL: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/bse/100918/Культура/> (дата обращения 09.12.2014)
3. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 / Всемирная организация здравоохранения. – М.: Весь мир, 2013. – 282 с.
4. *Гальперин П. Я.* Психология мышления и учение о поэтапном формировании умственных действий // Исследования мышления в современной психологии / под ред. Е. В. Шороховой. – М.: Наука, 1966. – С. 141–148.
5. *Леонтьев А. Н.* Деятельность. Сознание. Личность. – М., 1975. – 96 с.
6. Материалы IV Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». – СПб., 2012.
7. *Мельникова Т. В.* Формирование культуры безопасности жизнедеятельности учащихся на основе технологии модульного обучения : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.01. – СПб., 2006. – 193 с.
8. *Мошкин В. Н.* Безопасность ребенка: методические рекомендации. – Барнаул: АГИК, 1992. – 27 с.
9. Сведения за 2013 год // Госавтоинспекция МВД России : [офиц. сайт]. – URL: <http://www.gibdd.ru/stat01> (дата обращения 01.12.2014)
10. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ : с изм. и дополн. в ред. от 05.05.2014 г.
11. *Хашимов М. М., Валиуллина Н. М.* О понятии транспортной культуры // Pandiaweb.ru : социальная сеть [Электронный ресурс]. – URL: <http://pandia.org/text/78/012/76785.php/>
12. *Перфильева Н. В.* Формирование культуры безопасности поведения детей на дорогах // Педсовет.org : 15-й Всерос. Интернет-педсовет [Электронный ресурс]. – URL: [http://pedsovet.org/...](http://pedsovet.org/)
13. *Дронов А. Н.* Формирование культуры безопасности жизнедеятельности студентов учреждений среднего профессионального образования : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.08. – Воронеж, 2009. – 24 с.