

ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПОВЕДЕНИЯ ДЕТЕЙ НА ДОРОГАХ

Шакирова З.В.

Зеленодольский филиал Государственного учреждения «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан», (422542, Республика Татарстан, г. Зеленодольск, ул. Ленина, д.70, shakirovazv@mail.ru)

Современная дорожная ситуация требует изменения подхода к воспитанию безопасного поведения детей на дорогах. Низкий уровень безопасности детей, недостаточная культура их родителей в области безопасности жизнедеятельности, отсутствие поэтапного формирования стиля жизни в области поведения на дорогах, начиная с раннего детского возраста, приводят к отрицательным результатам и высокой степени детского дорожно-транспортного травматизма в России. Анализ исследований в области дорожной безопасности подчеркивает необходимость разработки научного, информационного, методического, психолого-педагогического, организационного обеспечения для формирования безопасного поведения детей с самого раннего возраста. Цель статьи – разработать условия повышения уровня профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков с учетом выявленных психолого-педагогических особенностей.

Ключевые слова: безопасность на дорогах, психолого-педагогические особенности детей, повышение уровня профилактической работы с детьми.

PSYCHO-PEDAGOGICAL BEHAVIOR OF CHILDREN ON THE ROADS

Shakirova Z.V.

Zelenodolsky affiliate of the State agencies «Management of funding for scientific and educational road safety programs of the Republic of Tatarstan» (422542, Republic of Tatarstan, Zelenodolsk Street. Lenin, 70, shakirovazv@mail.ru)

Modern traffic situation requires a change in approach to education of children safe behavior on the roads. A low security level children, lack of the culture of their parents in the field safety of vital functions, absence of phase formation in the field of lifestyle behaviors on the road, starting from early childhood, lead to negative results and a high degree of child road - traffic injuries in Russia. Analysis of studies in the field of road safety emphasizes the need to develop scientific, informational, methodological, psychological and pedagogical, organizational support for the formation of safe behavior in children from an early age. The purpose of the article - to develop conditions increase efforts to prevent road accidents involving children used based on identified psycho-pedagogical features.

Keywords: roads safety, psychological and pedagogical features of children, improving prevention activities with children.

Развитие современной культуры находится в постоянной взаимосвязи с проблемами безопасности человечества. Динамическая дорожная ситуация представляет собой источник повышенной опасности и требует изменения существующего состояния. Установлено, что «дорожное движение представляет собой процесс специфических коммуникаций, обуславливающих существование дорожного сообщества» [9]. Современные статистические данные свидетельствуют об устрашающих факторах повышения детского дорожно-транспортного травматизма, несмотря на провозглашаемые лозунги об ответственности взрослых и повышении их культуры безопасности на дорогах. В обществе XXI века родители чаще всего озадачены материальным благополучием семьи и не уделяют внимания

воспитательным мерам, оставляя без должной заинтересованности факторы безопасного поведения детей на дорогах.

Защищая своего ребенка от опасностей окружающей среды, очень немногие родители (зачастую и сами обладающие низкой культурой безопасности) не в полной мере осознают психологические и физиологические особенности поведения детей на дорогах, неполноценность житейских навыков, высокий уровень детской любознательности, потенциальные сомнения, страх и панические действия детей в чрезвычайных ситуациях.

Дети являются самой чувствительной категорией участников дорожного движения. Очевидно, что «безопасность детей – одна из основных и первых задач взрослых» [3], а обеспечение их максимальной защиты от возникновения непредвиденной ситуации – долг родителей и педагогов.

В этой связи обучение безопасному поведению на дорогах нужно начинать уже с раннего детства. Знание жестких правил и норм поведения на дороге и в общественных местах, формирование способности выйти из трудной ситуации, в которой он оказался, настройка и адаптация детей к встрече с разнообразными сложными, а порой опасными экстремальными дорожными ситуациями позволят воспитать грамотных и дисциплинированных юных участников дорожного движения. Однако процесс становления и законодательного регулирования детской безопасности на уровне государства и широкой общественности идет очень медленно и трудно, на практике выявляются причины основания тяжелых несчастных случаев с детьми на дорогах, а также низкий уровень охраны их здоровья и жизни.

Проблема предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, как одно из приоритетных направлений деятельности в сфере обеспечения безопасности пешеходов, затрагивает различные стороны научного знания, научно-исследовательской работы и социально-экономической жизни общества [8]. Огромный пласт работы – это профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, а также развитие и формирование у детей правил, навыков и технологий безопасного поведения на дорогах. Увеличивающаяся плотность городского движения делает дороги наиболее опасными для детей и, соответственно, вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма являются наиболее актуальными в наше время.

Согласно статистике ГИБДД России по ДТП 2013 года, в каждом десятом ДТП страдал несовершеннолетний – с участием граждан в возрасте до 18 лет произошло 20 879 аварии (рост на 3,1%). В итоге 940 детей и подростков погибли (снижение на 0,4%), 22 016 получили ранения (рост на 3,6%).

Если рассматривать причины ДТП с пострадавшими детьми, то это отсутствие чувства опасности у детей (переход проезжей части в неположенном месте, на красный сигнал светофора, резкое появление на дороге без оценки дорожной ситуации, отсутствие элементарных знаний по сигналам светофора (мигающий сигнал, стрелки), перекрестков, выезд на велосипедах и самокатах) и недостаточный присмотр родителей за детьми дошкольного и младшего школьного возраста (прогулки, игры во дворах, дорога в школу и кружки).

Основные проблемы высокого уровня ДТП с детьми, на наш взгляд, следующие:

- недопонимание родителями повышенного уровня опасности детей на дорогах и, как следствие, низкая культура дорожного поведения и тех и других;
- отсутствие правильных навыков дорожного поведения детей в силу их возрастных психологических особенностей;
- недостаточный уровень компетентности детей в области правил дорожного движения, как способности применять знания;
- низкий уровень интеграции семьи, образовательных учреждений, государственных структур в области безопасности детей на дорогах;
- недостаточное научно-методическое обеспечения процесса воспитания безопасности детей.

Детский травматизм в Российской Федерации в десятки, а то и в сотни раз превышает травматизм в других странах, поэтому необходимо изменить отношение к обучению безопасному поведению ребенка на дорогах как второстепенному предмету, осознать это всем взрослым – родителям, воспитателям, учителям, усилить воспитательные меры и мероприятия. Обучение детей правилам безопасного поведения на дорогах в период раннего детства может в разы уменьшить отягчающие обстоятельства и возможность попадания его в дорожно-транспортное происшествие.

Зачастую родители ошибаются, думая, что уж его-то смышленное и рассудительное чадо не окажется под колесами автомобиля. Но избежать дорожно-транспортного происшествия ребенку порой совсем непросто из-за низкого порогового уровня ощущения опасности. Исход автомобильных травм, чаще всего, влечет за собой физические увечья и морально-психологические потрясения, и не всегда проявляется сразу. В среднем, каждый ребенок с автотравмой проводит на больничной койке около двух месяцев, а срок реабилитационного периода составляет приблизительно 8 лет [4].

Дорожно-транспортное происшествие – это трагедия XXI века, и в этом случае «личный» опыт ребенка неприемлем, поэтому так важно обучение детей поведению на улице, учитывая их психологические и физиологические особенности. Психологами установлено, что дети, в силу своих возрастных психологических особенностей, зачастую не

могут правильно оценить молниеносно меняющуюся обстановку на дороге. Детский организм оказывается в положении становления, и многие процессы подвижны и неустойчивы [6].

Поступки ребенка во многом обусловлены его природными данными. Внимание и заинтересованность еще плохо распределяются: дети зачастую смотрят лишь в одном направлении, у них еще сохраняется «туннельное зрение», особенно у детей младшего возраста. У детей дошкольного возраста сужено поле зрения. Следовательно, он не может даже ориентировочно определить расстояние до приближающегося автомобиля. А уловить, с какой скоростью он движется, также способен не каждый ребенок.

Дети не имеют способности предугадывания всех видимых и невидимых вариантов поведения водителя. Кроме того, в экстремальных ситуациях, когда ребенок поставлен перед быстрым выбором: как поступить, – он непринужденно впадает в состояние безнадежной опасности, уязвимости и буквально теряется. Взрослые, подходя к проезжей части, уже издали наблюдают и расценивают предстоящую ситуацию. Дети же приступают к наблюдению, только подойдя к краю проезжей части или уже находясь на ней. Вследствие чего мозг ребенка не успевает «оценить» ситуацию и дать правильную команду к поведению.

Чем сложнее ситуация для ребенка и чем большую сообразительность, прозорливость и скорость в принятии решения ему нужно показать, тем больше процесс торможения в центральной нервной системе ребенка. И, следовательно, образуется замкнутый круг: чем опаснее экстремальная ситуация, тем медленнее ребенок реагирует на правильность принятия решения.

Если ребенок смотрит на автомобиль, это не говорит о том, что он его видит. Заинтересованный собственными мыслями, переживаниями, зачастую он попросту не обращает внимания на транспортное средство. В возрасте 5-6 лет дети, как правило, еще не способны точно определять источники звука. Ребенок может не придавать значение звуку приближающегося автомобиля или другого сигнала не потому, что он не умеет их различать, а из-за недостатка у него постоянного внимания, которое у детей избирательно и сосредотачивается не на предметах, влекущих опасность, а на тех, которые в данный момент интересуют его больше всего. У детей короче шаг и узкий сектор обзора на 15-20%, вдобавок замедленная реакция на опасность (3-4 секунды вместо 0,8-1 у взрослых).

Также особенностью восприятия является тот факт, что чем больше размер транспортного средства, отличий по эргономике от окружающей действительности, тем живее дети воображают его движение, а, следовательно, реагируют совершенно по-разному [4]. При приближении грузовых машин, даже если они движутся с минимальной скоростью, ребенок крайне редко будет рисковать – пересекать проезжую часть, тогда как не способен

увидеть опасность приближающегося на большой скорости легкового автотранспорта. К тому же дети младшего возраста проецируют в реальный мир свои представления из мира игрушек. К примеру, уверенность в том, что настоящие транспортные средства могут в действительности останавливаться на месте также мгновенно, как и игрушечные.

Знания в области правил дорожного движения предоставляют человеку лишь около 10% необходимой безопасности. Остальное достигается с помощью прогнозирования, то есть в умении предвидеть опасность на дороге и принимать решения по обстановке. Устойчивое состояние безопасности как социальное явление может сформироваться только в процессе обучения как потребность личности.

То есть в процессе обучения ребенка правилам дорожного движения надо обозначить ему те нарушения, которые он может увидеть на улицах, чтобы, пересекая проезжую часть, юный пешеход умел принимать правильное решение по отношению к другим участникам движения, т.е. необходимо создавать в ребенке инстинкт самосохранения. С позиции ребенка родители – эталон поведения во всем, а все, что делают мама и папа, правильно. Для любого ребенка родители – это объект любви и подражания. Если можно с родителями – значит, так можно везде и всегда. Нарушая правила дорожного движения, родители заведомо закладывают основу будущей неприятности. Личный пример соблюдения правил дорожного движения способствует развитию стойкой привычки не нарушать правила дорожного движения.

Из всего вышесказанного следует, что проблема воспитания безопасного поведения детей на дорогах является сложной и многоплановой. Её комплексный и межотраслевой характер диктует необходимость активного участия в её решении как образовательных, общественных, государственных структур, так и научной отрасли [1, 10, 5]. Изучение проблемы: специальной литературы, нормативно-правовых актов подтверждают необходимость наличия теоретической базы, педагогического обеспечения в подготовке ребенка к безопасной жизнедеятельности.

Преувеличено утверждение, что риск на дороге со стороны пешехода является недопустимым. Развитие и формирование психологической установки на отсутствие риска должно происходить с учетом психофизиологических и возрастных особенностей детей, их увеличенной объективной склонности к опасному поведению и половой принадлежности. Ребенок в возрасте от шести и до десяти лет постепенно становится все более самостоятельным. В данный период он открывает путь к самостоятельному передвижению по дороге, и в этой связи обучение его правилам дорожного движения обретает особую значимость. Будет он грамотным пешеходом, который обладает базовыми навыками безопасного поведения на дороге, или же в свою очередь вырастет злостным нарушителем

или вероятной жертвой дорожно-транспортных происшествий? Роль родителей и педагогов в становлении культуры безопасности детей в решении данного вопроса переоценить невозможно.

Из всего вышесказанного следует, что подготовка детей к безопасному поведению на дорогах должна в себя включать:

1. Системный анализ безопасности на дорогах, требующий применения данных из многих отраслей знания. В настоящее время отсутствуют инженерные методы идентификации опасностей и оценки риска детей как участников дорожного движения.
2. Организация воспитательного процесса в детских и молодежных структурах во взаимодействии с образовательными учреждениями и семьей, обеспечивающих дисциплинированность, организованность, а также культуру безопасного поведения на дороге и в транспортном средстве.
3. Комплекс непрерывного, поэтапного формирования знаний, умений и навыков безопасного поведения на дорогах с учетом психофизиологического развития ребенка;
4. Формирование структур осуществляющих педагогическую поддержку, научное, психологическое, нормативно-правовое, методическое обеспечение процесса воспитания безопасного детей на дорогах.

Премьер-министр Д. Медведев в своей статье «Россия, вперед» [7] отмечает, что безопасность на дорогах и производстве должна стать повседневно решаемой государственной задачей. Социальная острота проблемы диктует необходимость активизации взаимодействия образовательных организаций всех уровней в разработке и внедрении программ профилактики дорожно-транспортного травматизма. С целью совершенствования работы с детьми по предупреждению дорожно-транспортного травматизма необходимо разработать комплекс рекомендаций учебно-воспитательного характера для образовательных учреждений всех уровней.

Список литературы

1. Ахмадиева Р.Ш. Предупреждение дорожно-транспортного травматизма как педагогическая проблема /Ахмадиева Р.Ш. // Казанский педагогический журнал. – 2010. - № 3. – 192 с. – С. 65–73.
2. Ахмадиева Р.Ш. Формирование личностной компетенции участника дорожного движения / Ахмадиева Р.Ш. // Казанский педагогический журнал. – 2010. - № 5–6. – 192 с. – С. 11–18.
3. Ахметшина Л.Г. Региональная система профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в Республики Татарстан. – М.: Казань: НЦБЖД, 2003. – 160 с.

4. Горская А.В. Педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в современном мегаполисе [Текст] : дис. ... канд. пед. наук: 13.00.01 / А.В. Горская. – СПб., 2004. – 184 с.
5. Девисилов В.А. Методология и содержание высшего профессионального образования в области безопасности / В.А. Девисилов // Казанский педагогический журнал. – 2013. - № 3. – С. 15-20.
6. Кора Н.А. Психологический аспект категории «безопасность» / Н.А. Кора // Казанский педагогический журнал. – 2012. - № 3. – С. 67-72.
7. Медведев Д.А. «Россия, вперед» [Электронный ресурс] URL: http://www.peoples.ru/state/king/russia/dmitry_medvedev/history16.html (дата обращения 25.03.2014).
8. Минниханов Р.Н., Ахмадиева Р.Ш. У истоков становления научного подхода к решению вопросов безопасности дорожного движения в Республике Татарстан./ Р.Н. Минниханов, Р.Ш. Ахмадиева // Казанский педагогический журнал. – 2013. - № 3. – С. 15-20.
9. Фельде Ю. В. Проектирование и реализация модели формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения. / Ю. В. Фельде // Казанский педагогический журнал. – 2011. - № 5-6. – С. 41-53.
10. Шайхутдинова Г.А. Профессиональная культура как основа безопасности жизнедеятельности будущего специалиста / Г.А. Шайхутдинова // Вестник ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей. – 2011. - №4 (10). – С.75-81.

Рецензенты:

Читалин Н.А., д.п.н., профессор, главный научный сотрудник ФГНУ «Институт педагогики и психологии профессионального образования» РАО, г. Казань.

Нуруллин Р.А., д.филос.н., профессор, ведущий научный сотрудник ФГНУ «Институт педагогики и психологии профессионального образования» РАО, г. Казань.