**Психолого- педагогические проблемы детского дорожно- транспортного травматизма.**

Проблема заключается в необходимости разработки системы формирования транспортной культуры школьников в рамках межведомственного интегрированного взаимодействия, обеспечивающий подготовку детей к безопасной жизнедеятельности в постоянно усложняющейся транспортной среде и процессах происходящих в ней.

Транспортная культура школьника рассматривается, как часть общей культуры учащегося, включающая качества и ценности отношений безопасности личности, знания в области безопасности на транспорте, умения и навыки безопасного, правопослушного и культурного поведения в транспортной среде, обеспечивающее ему безопасную жизнедеятельность в ней, не нанося ей вреда, и осознанное, самостоятельное и безопасное участие в транспортных процессах.

«Формирование транспортной культуры школьника может быть представлено педагогической системой, основанной на реализации системного, антропологического и культурного подходов и направлений на снижение уровня детского транспортного травматизма, путем подготовки детей к безопасному участию в транспортных процессах и безопасной жизнедеятельности в транспортной среде за счет реализации в единстве и взаимосвязи трех основополагающих функций: обучающей, воспитывающей и развивающей» [1, с. 42].

Интегрированная деятельность по формированию системы обучения дорожно-транспортной безопасности обеспечивает непрерывную и многоступенчатую подготовку к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде путем приобретения учащимися специальных знаний, умений, навыков в области транспортной безопасности, формирования у них установок и личностных качеств, позволяющих им адекватно и грамотно оценивать обстановку, осознанно регулировать свое поведение в транспортных процессах, сложных или аварийных ситуациях, не допуская травм.

Анализ существующей ситуации убедительно показывает, что население России не подготовлено должным образом к безопасному участию в дорожном движении, а наиболее уязвимыми участниками дорожного движения являются дети. Уровень аварийности на транспорте, а так же тяжесть его последствий находятся в определенной зависимости от уровня подготовленности всех без исключения участников процессов в этой сфере.

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма возможна не только при условии специальной подготовленности детей и подростков к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, на и сформированности у них транспортной культуры. Это обусловлено, во - первых, требованиями к сохранению жизни и здоровья подрастающего поколения, во – вторых, потребностью общества в повышении уровня транспортной культуры населения и, в – третьих, подготовкой детей в системе образования. Сохранение жизни и здоровья юных участников транспортных процессов имеет социальные, технико-экономические, экологические, психологические, культурологические, правовые, этические, эстетические и педагогические аспекты. Большинство людей, среди которых не мало учителей и родителей, привыкли руководствоваться личным опытом, а не специальными научными знаниями и умениями в области подготовки детей к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и процессах, происходящих в ней. Необходимость глубокого реформирования образовательной сферы в области подготовки школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде путем формирования у детей транспортной культуры требует не только кардинального пересмотра ее содержательной и технологической основы, но и развития и усовершенствования существующей, но уже устаревшей педагогической модели профилактики детского транспортного травматизма. Значимость данной проблемы прослеживается на государственном, научно - теоретическом, научно-методическом и практическом уровнях. Сегодня нужна целостная система формирования транспортной культуры, с необходимостью смены ценностных ориентаций учащихся к безопасной жизни и деятельности в этой постоянно развивающейся, динамичной и опасной среде.

Предварительный анализ состояния исследуемого процесса позволил установить недостаточное целостное знание о сущности транспортной культуры школьников как педагогической проблеме.

Установлена прямая связь между психоэмоциональными состояниями пешеходов и водителей и количеством аварийных ситуаций, возникших по их вине. Спешка, нервозность, общее переутомление, хроническая усталость – все это может стать причиной ДТП. Водители должны учитывать не только свое состояние, но и знать некоторые особенности поведения других участников дорожного движения, особенно детей. Необходимость особой осторожности и предупредительности в отношений детей вытекает из обстоятельств, что дети, в принципе, как и пожилые, и инвалиды не имеют достаточной психологической и физической готовности для участия в дорожном движении. Все физиологические системы ребенка еще не достигли своего полного развития. Более того, они находятся в состоянии становления. Многие процессы подвижны и неустойчивы. Отсюда и такая разная реакция детей и взрослых на одни и те же дорожные ситуации. Психологи уже давно установили, что дети, в силу своих возрастных психологических особенностей, не всегда могут правильно оценить мгновенно меняющуюся обстановку на дороге, часто завышают свои возможности.

Улица и транспорт – это элементы окружающей среды, и освоение их детьми имеет свои особенности. Для детей важен личный опыт. Ситуацию с транспортом и дорогой ребенок не может «оценить» лично, а последствия дорожно – транспортных происшествий и легкий порез или ожог не одно и тоже. «Дорожно - транспортное происшествие – это трагедия, и в этом случае «личный» опыт ребенка недопустим и должен быть заменен на опыт, накопленный обществом» [3, с. 68]. Специальным исследованием установлено, что дети иначе, чем взрослые, переходят через дорогу. Взрослые, подходя к проезжей части, уже издалека наблюдают и оценивают создавшуюся ситуацию. Дети же начинают наблюдения, только подойдя к краю дороги или уже находясь на ней. В результате – мозг ребенка не успевает «переварить» информацию и дать правильную команду к действию. Часто дети переоценивают безопасность собственного поведения. Причем готовность к риску мальчикам свойственна в большей степени, чем девочкам, поэтому и в ДТП они попадают в два раза чаще. В отличие от взрослых у детей снижено чувство собственной безопасности.

Часто в ожидании возможности перейти через дорогу дети проявляют нетерпение. Время их терпеливого ожидания зависит от разных факторов: физического состояния, характера, цели и срочности передвижения, адаптации поведения к условиям движения. Поведение ребенка не в последнюю очередь зависит от его природных данных. Внимание еще плохо распределяется: дети часто смотрят лишь в одном направлении, у них еще сохраняется «туннельное зрение», особенно у маленьких. Многие психофизиологические особенности детей делают их поведение непредсказуемым. Так, ребенок из состояния покоя может неожиданно ринуться вперед или изменить направление своего движения на 180 градусов, совершить прыжок в сторону, чтобы, например не попасть в лужу. В рассеянном состоянии ребенок может непроизвольно посмотреть в сторону, а это в свою очередь, может привести к непроизвольному изменению движения, что бывает опасно чреватыми последствиями, и особенности при езде на велосипеде. Надежная ориентация приобретается не ранее, чем в семилетнем возрасте. Дети до четырех лет, как правило, еще совершенно не знакомы с дорожными знаками. Ввиду отсутствия специальных знаний, поведение детей базируется на аналогичных движениях из микромира игрушек. Например, представление о том, что реальные транспортные средства могут в действительности сразу останавливаться на месте, точно так же, как их игрушечные автомобили.

Дети по-разному реагируют на размеры автомобиля. При приближении большого грузовика, даже если он движется с небольшой скоростью, ребенок реже рискует пересекать проезжую часть, однако недооценивает опасность небольшой легковой машины, приближающейся с большой скоростью.

Рост ребенка – серьезное препятствие для обзора окружающей обстановки. Уровень глаз в возрасте трех лет находится на высоте около 90 см., в возрасте шести лет- около – 110 см., но из-за стоящих транспортных средств ребенку не видно, что делается на дороге, в тоже время он сам не виден из-за машин водителям. В шесть лет ребенок зачастую еще не способен точно определить источник звука. В рассеянном состоянии дети вообще часто не обращают внимания на звуки. Ребенок может не услышать звука приближающегося автомобиля или другого сигнала не потому, что он не умеет их различать, а из-за отсутствия у него постоянного внимания. Внимание детей избирательно и направлено на преимущественно на единичные объекты. И концентрируется оно не на предметах, представляющих опасность, а на тех, которые в данный момент интересуют его больше всего, да и скорость восприятия звукового сигнала у детей гораздо больше, чем у взрослых. Известно, что ребенок ориентируется преимущественно на общую обстановку и в меньшей мере руководствуется правилами. Детям впрочем, как и взрослым, свойственна коллективная ориентация, доказано, что частота нарушений правил пешеходами в значительной мере зависит от провоцируемого одного из пешеходов. Срабатывает так называемой стадное чувство: вести себя так же, как и другие. Кроме того, на детей большое внимание оказывают эмоции: радость, удивление, интерес к чему-либо, которые заставляют напрочь забыть об опасности, которой они могут быть подвергнуты. Часто дети с большим трудом могут дать правильную оценку увиденной дорожно-транспортной ситуации и не способны быстро принимать решения, соразмерять скорость движения автомобиля с тем расстоянием, на котором этот автомобиль находится от него. Они еще не способны предугадать все возможные варианты поведения водителя. Более того, в экстремальной ситуации, и вообще в случаях, когда ребенок поставлен перед срочным выбором: как поступить, он легко впадает в состояние безвыходной опасности, незащищенности, он просто теряется. Чем труднее ситуация для ребенка, и чем большую надо проявить сообразительность и скорость в принятии решения, тем сильнее развивается торможение в центральной нервной системе ребенка. И таким образом развивается замкнутый круг: чем опаснее ситуация, тем ребенок медленнее и неправильно принимает решение. Многие из этих затруднений испытывают не только дети дошкольного возраста, но и школьники [6, с. 132]

Анализ статистических данных показал, что 95% наездов на детей происходит в 30 одних и тех же повторяющихся, типичных ситуациях. Всего лишь 30 ситуаций «ловушек», которые до сих пор не умеют распознавать и прогнозировать ни дети, ни водители, ни родители! Совершаемые ошибки часто повторяются потому, что лишь одна из 200 ошибок «наказывается» испугом. Остальные 199 невольно закрепляются в сознании человека как допустимые или даже правильные действия. Таким образом, формируются и закрепляются ложные и опасные навыки и привычки. В среднем из 400 ошибок одна ведет к гибели или серьезной травме под колесами. Но даже такое соотношение приводи к высокому уровню детского дорожно-транспортного травматизма [4].

Дети, не усвоившие понятия о скрытых опасностях на дороге, практически ежедневно «ставят эксперименты на себе». Многие склонны рассматривать ДТП как некую случайность, несчастный случай: «если бы пешеход был чуточку быстрее, а автомобиль ехал бы чуточку правее и медленнее, то..» Попадание в ДТП следует рассматривать, как следствие совершения конкретных ошибок, отсутствие предвидения, неумение принимать правильные решения, опасной самонадеянности.

В конечном счете, причина ДТП – не знание Правил дорожного движения и отсутствие необходимых навыков поведения на дороге. Основными причинами ДТП по неосторожности детей чаще всего становятся: нарушение правил перехода проезжей части, неподчинение сигналам светофора, неожиданный выход из транспортного средства, деревьев, игра на проезжей части, неумелое управление велосипедом. В течении года наиболее опасными с точки зрения риска ДТП являются апрель-май, а также конец августа и сентябрь. Из дней недели наиболее часто ДТП с участием детей происходит в понедельник, меньше всего в четверг. Наиболее аварийное время суток – это утренние часы с 8 до 9, когда дети идут в школу, а так же с 15 до 20 часов.

Основной категорией детей, пострадавших в ДТП являются школьники, из них мальчиков гибнет больше. Предрасположенность детей к несчастным случаям на дороге обусловлена особенностями психофизиологического развития, такими как: неустойчивость и быстрое истощение нервной системы, неспособность адекватно оценивать обстановку, быстрое образование и исчезновение условных рефлексов, преобладание процессов возбуждения над процессами торможения, преобладание потребности в движении над осторожностью, стремление подражать взрослым, недостаток знаний об источниках опасности, отсутствие способности отделять главное о второстепенного, переоценка своих возможностей в реальной ситуации, неадекватная реакция на сильные резкие раздражители. Почти две трети общего числа пострадавших на дороге детей попадает под машину из-за отсутствия главного транспортного навыка: предвидения скрытой опасности.

Таким образом, транспортная культура, от уровня которой всецело зависти безопасность людей на дороге, улице и в транспорте, должна закладываться и формироваться с детства, Формирование транспортной культуры школьников является самостоятельной педагогической проблемой, которая относится к актуальным проблемам общегосударственного уровня. [2, с. 81]

**Список литературы:**

1. Выголова О.В. Травматизм детей школьного возраста. Медико-педагогические аспекты здоровья детского населения: Межвузовский сб. науч. тр., 1995. 76 с.
2. Горлов А.А. Психология: Система профилактики травм у детей. "Педиатрия" 1991. №1.172 с.
3. Иашвили М.В. Безопасность на дороге и в транспорте. уч. пособие для вузов, Новосибирск : НГПУ, 2011. 123 с. УДК 659(075.8)+36(075.8)
4. Кирьянов, В.Н. Пропоганда БДД. [Электронный ресурс]: Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 12.01.2017).
5. Лакатос И. Методология научных исследовательских программ. – М. : Владос, 1995. 375с.
6. Немсадзе В.П., Детский травматизм. Книга для родителей. Опыт понимания, лечения, профилактики. - М. : Аист, 2005. 120 с.