

УДК 331.452

## ЖИЗНЕОХРАННАЯ КУЛЬТУРА УЧАЩИХСЯ В ИХ ПОДГОТОВКЕ К АКТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

канд. техн. наук, доц. М. РЫБАКОВСКИ  
(Зеленогурский университет, Польша)

*Современная техническая цивилизация содействует формированию «мобильного человека». Развитое мобильное общество считает важными и повсеместно доступными такие жизненные ценности, как свобода, чувство собственного достоинства, самодисциплина, права гражданина, свобода общения и передвижения, а также право жизнесохранения. Можно сказать, что уровень жизнеохранной культуры в повседневной жизни в условиях развитой технической и техногенной цивилизации зависит от уровня образования общества и от предпринимаемого жизнетворчества.*

Охрана жизни и здоровья мобильного общества, общества XXI века, в условиях техногенной цивилизации может осуществляться только при высоком чувстве ответственности за собственное здоровье и жизнь, а также за здоровье и жизнь окружающих. Эта ответственность должна проявляться в повседневной деятельности человека, согласно с теорией всеобщей жизнеохранной культуры.

Жизнесохранение (жизнесохранность) - это основное и обязательное условие здорового развития современного общества, а также самореализации личности в общественной группе. Можно принять, что состояние общества, определяемое как его жизнесохранение, достигается тогда, когда выполняются четыре основных условия:

- наступает состояние равновесия между устойчивостью и нестабильностью в жизненно важных факторах существования отдельного человека;
- проявляются благоприятные пропорции между тем, что возможно и тем, что невозможно предусмотреть;
- не происходят изменения при достигнутой стабилизации жизни и профессиональной деятельности отдельного человека, что вредно для реализации его интересов и планируемых намерений (краткосрочных и продолжительных) личности;
- не осуществляется контроль и внешнее вмешательство в сферу признанных, личностных ценностей и частную деятельность человека.

Каждое из представленных условий можно рассматривать на фоне состояния безопасности человека как личности, участвующей в дорожном движении. Современная техническая цивилизация содействует формированию «мобильного человека». Ничем не ограниченная мобильность развивает чувство свободы в передвижении. Можно утверждать, что жизнь современного общества делает упор на жизнетворчество как непрерывное увеличение способности человека к превышению существующих достижений и возможностей, а также к покорению неограниченного пространства. Развитое мобильное общество считает важными и повсеместно доступными такие жизненные ценности, как свобода, чувство собственного достоинства, самодисциплина, права гражданина, свобода общения и передвижения, а также право жизнесохранения. По нашему мнению, уровень жизнеохранной культуры в повседневной жизни в условиях развитой технической и техногенной цивилизации зависит от уровня образования общества, от предпринимаемого жизнетворчества, которое создает взаимосвязанную триаду:

- знания в области взаимозависимости человек - машина, а также влияние человека (общества) на сохранение здоровья и жизни;
- система ценностей, норм поведения и деятельности человека;
- способности к предвидению последствий предпринимаемой деятельности (причинно-следственные связи).

Развитие транспортных средств, современная техника и технология в техносфере жизни человека приносят ему благосостояние в современном понимании этого слова, но также и новую опасность. Проблема безопасности в дорожном движении является одним из элементов жизнетворчества как для отдельной личности, так и для общества в целом. Методы противодействия опасности в жизни человека принадлежат к области знаний, называемых наукой о безопасности. Мы назовем ее кратко - превенция [1]. По существу, при формировании жизнеохранной культуры возникают важные задачи для современного образования, которые реализуются в течение всей жизни человека. С малых лет необходимо подготавливать молодое поколение к безопасному поведению дома и в школе, безопасному участию в дорожном движении и в повседневной жизни. Необходимо формировать основы и систему ценностей, оказывающих влияние на безопасное поведение в транспортных средствах, а также при участии в дорожном движении, т.е. жизнесохранность.

**Проблематика безопасности в дорожном движении.** Проблематика безопасного участия в дорожном движении впервые возникла в 1769 г., вместе с первым дорожным происшествием, виновником которого был лотаринжец Николас Джозеф Кугно. Это происшествие произошло на улицах Парижа, во время демонстрации езды повозок с паровым котлом, признанных в настоящее время как первое транспортное средство. Повозка Н.Д. Кугно после нескольких минут езды столкнулось с каменной стеной, которая рухнула на водителя.

Поступательное развитие дорожного транспорта привело к тому, что парламент Великобритании принял в 1865 г. первый в мире закон, касающийся безопасности дорожного движения. Этим законом вводились ограничения на скорость механических средств передвижения до 4 англ. миль в час (6,4 км/ч). Согласно ему, перед транспортным средством должен был идти человек с красным флагом, предостерегая таким образом других участников движения о приближающейся опасности [2], отсюда и пошло название закона «Red Flag Act». Первый же несчастный случай со смертельным исходом в дорожном происшествии произошел в Эксетере 23 февраля 1899 г. Это происшествие стало следствием превышения скорости мотоциклистом Джорджем Морганом (он не справился с управлением, в результате чего упал с мотоцикла и получил смертельные телесные повреждения). Развитие транспортных средств от начала его развития до сегодняшнего дня - это постоянный рост транспортных происшествий и несчастных случаев, при которых гибнет либо получает телесные повреждения все большее количество людей.

**Жизнеохранная культура.** Понятие жизнеохранной культуры вытекает из истории дорожных происшествий и науки о безопасности. При этом мы принимаем, что областью исследований жизнеохранной культуры является система понятий, на основе которых формальная либо неформальная группа общества понимает существующую угрозу жизни и здоровью в условиях технической цивилизации. Необходимо также принять, что жизнеохранная культура - это также определенные методы деятельности, т.е. жизнетворчество. Что касается участия в дорожном движении, его участники должны знать свои права и обязанности и следовать им. Все участники дорожного движения совместно создают жизнеохранную культуру и должны знать, какое поведение ограничивает безопасность, а также должны положительно влиять на других членов общества, которые воспринимают участие в дорожном движении невежественно, без уважения прав и основ поведения, создавая ситуации, угрожающие жизни и здоровью их самих и окружающих, находящихся рядом на дороге. Жизнеохранная культура формируется в сознании группы людей, у которых зарождается положительное мышление относительно жизнеохранения, а также осуждение и неодобрение поведения, нарушающего состояние их безопасности.

Уровень жизнеохранной культуры в дорожном движении непосредственно влияет на поступки пешеходов, водителей и пассажиров, и следовательно, на количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Высокий ее уровень - это значит высокий уровень, прописанный жизнеохранением как общественной ценностью; это относится также к поддержанию равновесия между необходимым риском и обеспечением безопасности, а также защиты перед угрозой жизни человека. Необходимо при этом отметить, что риск является неотъемлемым элементом жизни и развития личности и цивилизации в целом. Участники дорожного движения, которые, как и целые группы общества, формируют собственную, неповторимую культуру, также рискуют. Следует сказать, что культура в дорожном движении охватывает:

- основы общественных отношений;
- ценности и нормы поведения, необходимые для условий, в которых происходит дорожное движение;
- технические средства его реализации;
- общественные группы и возрастные группы, в нем участвующие.

Участие в дорожном движении - это повседневная деятельность каждого человека. Начинается оно с момента выхода человека из дому, а заканчивается в момент возвращения домой. В дорожном движении человек участвует как пешеход, пассажир либо водитель, и происходит это ежедневно. Учитывая это, необходимо стремиться, чтобы каждый человек, участвующий в дорожном движении, вел себя согласно правовым нормам и культуре поведения, не создавая опасных ситуаций и одновременно чувствуя себя безопасно, а также переносил это чувство безопасности на других. Достижение состояния ожидаемой повсеместной жизнеохранной культуры в дорожном движении требует, однако, много усилий и труда в области школьного образования, вне образования и в области общественных отношений.

Среди множества определений понятия «культура» проявляется значительная разнородность, а каждое из них понимается каждым человеком иначе, в зависимости от собственных потребностей. Основываясь на классификации, предложенной А.Л. Кроебером и С.М. Клукуоном, которые провели анализ ста шестидесяти восьми антропологических определений культуры, А. Клоковска выделила два класса явлений в области культуры человека: поведение человека и предметы, являющиеся результатом этого поведения [4]. Интерполяция обеих упомянутых линий поведения для жизнеохранной культуры указывает на их мощную взаимосвязь. Согласно П. Багби, культура - это «регулярность во внутреннем и внешнем поведении членов общества, исключая регулярность, генезис которой безусловно наследственный. Культура вместе с тем является классом регулярности поведения» [5]. Она охватывает

эндогенное и экзогенное поведение, исключая при этом унаследованные аспекты. П. Багби, таким образом, считает, что регулярность культуры может, но не должна проявляться в поведении личности. Отсутствие же либо присутствие регулярности в поведении большинства членов данной общественной группы должно с точки зрения культуры создавать определенный образец. Считается, что проявления культуры неразрывно связаны с моторическим поведением человека. Это поведение может быть инспирировано извне, из окружения, либо внутренними качествами человека, как личности. И. Кмит разработал деление культуры на две области: сферу материальной культуры (техничко-потребительской, предметной, природной) и сферу символической культуры. Под культурой он понимает присущую определенной группе общества, а личности - настолько, насколько она является представителем определенной группы, систему ценностей и норм, а также директив, касающихся способов их реализации [6]. Очень похожую точку зрения и понимания культуры представляет А. Тышка. Он считает, что культура - это конфигурация образцов и норм, посредством которых происходит самоконтроль общества и процесс социализации [7].

Представленные выше два понятия культуры непосредственно касаются сферы поведения человека: нормирования, формирования общественных ценностей и закрепления образцов поведения группы общества и личности в этой группе. Нормирование, формирование, создание и закрепление ценностей должны выполняться на основании поведения человека:

- принятие и апробация поведения с положительным общественным восприятием;
- дезапробация негативного поведения;
- внушения, рекомендации, приказы;
- ограничения, предостережения, запреты, которые являются очень важными для людей, участвующих в дорожном движении, поскольку основываются на императивах, содержащихся в Правилах дорожного движения.

Представленное выше понимание культуры является весьма разнородным. Наиболее приемлемо с точки зрения понятия жизнеохранной культуры в дорожном движении является то, которое предлагают И. Кмита и А. Тышка. Необходимо, однако, отметить, что в определении жизнеохранной культуры в дорожном движении полезно было бы такое понимание культуры, которое, *во-первых*, было бы понятием на общем фоне, позволяющем выделить в сфере культуры творческие, созидательные и потребительские, технические, аксиологические и воспитательные процессы; *во-вторых*, позволяло бы выполнение процессуально-системного анализа системы «человек - машина - окружающая среда», понимаемой как антропотехносфера дорожного движения, при одновременном сохранении субъективности личностного компонента; *в-третьих*, позволяло бы произвести антропологический анализ воспитательных явлений как проявления культуры, онтологические основы которого находятся в материальной сфере деятельности общества.

Первым критерием выбора термина «жизнеохранная культура» был бы, таким образом, методологический критерий (методологический холизм), вторым - гуманитарный критерий (гуманитарный субъективизм), третьим - онтологический критерий [8].

#### **Анализ состояния безопасности детей и молодежи в дорожном движении в 2000 - 2002 гг. В**

2000 г. на польских дорогах каждый второй день погибал ребенок школьного возраста (7-14 лет) и каждый третий день - дошкольного возраста (до 6 лет). Наиболее часто жертвами несчастных случаев являются дети 7 - 9-летнего возраста, передвигающиеся пешком. В 70 % несчастных случаев с пешеходами вину перекладывают на детей, как бы забывая, что их психические и физические возможности не позволяют правильно реагировать на происходящее на дорогах. За эти несчастные случаи преимущественно отвечали мужчины в возрасте 30 - 40 лет, которые превышали скорость либо не следовали требованиям Правил дорожного движения.

Польша - это страна, где уровень угрозы смерти в дорожно-транспортных происшествиях является наиболее высоким в Европе и составляет в среднем 18 случаев со смертельным исходом на 100 тыс. человек. При этом согласно статистике в среднем 5 случаев со смертельным исходом приходится на долю детей и молодежи в возрасте до 14 лет [9].

Дети и молодежь наиболее часто участвуют в дорожном движении как пешеходы. Пешеход в дорожном движении - это незащищенный его участник. Поэтому риск погибнуть либо получить тяжелые травмы в дорожном движении у пешехода значительно выше, чем у других участников этого движения.

В 2000 году в Польше зарегистрировано 20996 несчастных случаев, в которых погибло 2256 человек, а в 19834 получили травмы [10]. Хотя пешеходы являются наиболее незащищенной категорией участников дорожного движения, сами они также часто провоцируют несчастные случаи. В рассматриваемый период по их вине произошло 18,8 % несчастных случаев на дорогах. Анализируя статистические данные дорожно-транспортных происшествий, которые произошли в местах, доступных для движения пешеходов, необходимо отметить, что значительная часть несчастных случаев происходит на пешеходных дорожках, количество наездов в этих местах постоянно растет - с 20,4 % в 1996 г. до 28,9 % в 2000 [11].

В местах, доступных для движения пешеходов, зарегистрировано 1005 несчастных случаев, в которых пострадали пешеходы. Это составляет 47,9 % всех несчастных случаев с участием пешеходов. Погибло 659 человек (29,2 % общего числа погибших пешеходов), 10235 человек (51,6 %) получили травмы.

В 2000 г. в ДТП было 14586 пострадавших в возрасте до 17 лет (со смертельным исходом - 505, травмированных - 14081 человек). Зависимость количества пострадавших со смертельным исходом от вида участников движения представлена на рисунке.

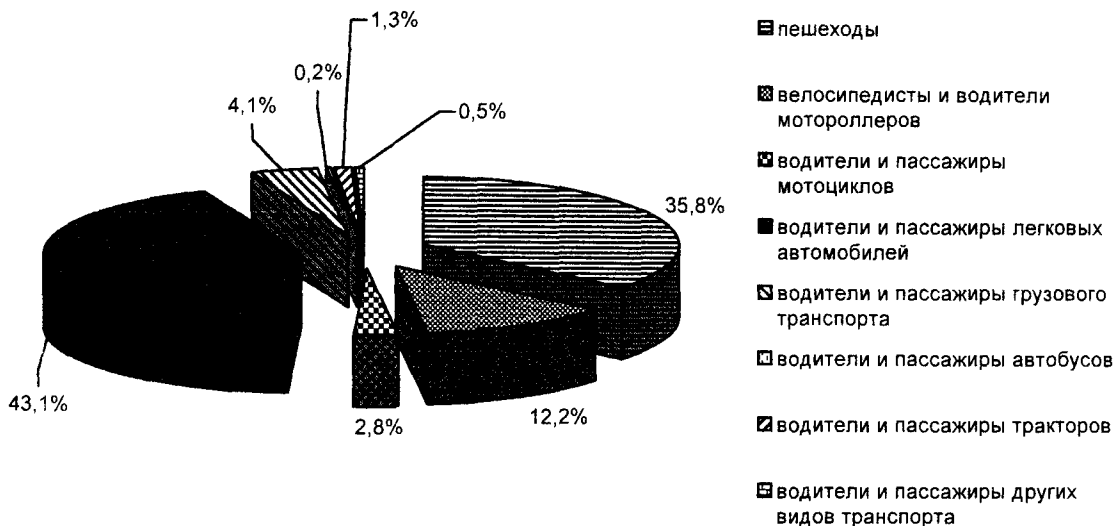


Диаграмма зависимости количества пострадавших в ДТП в 2000 г. от вида участников движения

Несмотря на уменьшение в 2000 г. количества раненых, необходимо обратить внимание на рост числа жертв со смертельным исходом. Особенно это подчеркивает тяжесть ДТП с участием велосипедистов и водителей мотороллеров (табл. 1).

Таблица 1

Статистика пострадавших среди детей и молодежи в 2000 г. [10]

Дети и молодежь	Пострадавшие		Погибшие		Раненые	
	2000 г.	в % к 1999 г.	2000 г.	в % к 1999 г.	2000 г.	в % к 1999 г.
Пешеходы	6019	99,9	191	90,1	5828	100,3
Велосипедисты и водители мотороллеров	2401	107,3	72	100,0	2329	107,5
Мотоциклисты	239	92,6	17	106,3	222	91,7
Пассажиры	5341	108,7	194	92,4	5147	109,5

В 2001 г. в дорожно-транспортных происшествиях пострадало 13080 человек в возрасте до 17 лет (со смертельным исходом - 455, получивших травмы - 12625 человек).

Заметим, что в течение двух лет сохраняются подобные пропорции, т.е. наибольшее число пострадавших со смертельным исходом среди детей и молодежи касается их действий как пешеходов и пассажиров, поскольку эта группа общества еще не имеет водительских прав. Пешеходы являются достаточно специфической группой, которая не имеет дополнительной возможности защиты, как, например, корпус автомобиля либо защитного шлема, как у мотоциклиста. Таким образом, они непосредственно подвержены опасности.

В 2001 г. в Польше зарегистрировано 19170 ДТП с участием пешеходов, в которых погибло 1866 человек, а 18323 человека было ранено [12].

Пешеходы в дорожном движении - это незащищенная категория участников дорожного движения. Однако сами пешеходы очень часто своим поведением провоцируют ДТП. В 2001 г. по их вине произошло 17,7 % от общего количества ДТП с человеческими жертвами.

В местах пешеходных переходов зарегистрировано 9341 пострадавших пешеходов, это составляет 48,7 % всех несчастных случаев с их участием. Погибло 569 человек (30,5 % от общего числа погибших

пешеходов), ранено - 9530 человек (52 %). Статистика пострадавших среди детей и молодежи в 2001 г. приведена в табл. 2.

Таблица 2

Статистика пострадавших среди детей и молодежи в 2001 г. [12]

Дети и молодежь	Пострадавшие		Погибшие		Раненые	
	2001 г.	в % к 2000 г.	2001 г.	в % к 2000 г.	2001 г.	в % к 2000 г.
Пешеходы	5353	88,9	169	88,5	5184	88,9
Велосипедисты и водители мототроллеров	1950	81,2	64	88,9	1886	81,0
Мотоциклисты	207	86,6	20	117,6	187	84,2
Пассажиры	5030	94,2	173	89,2	4857	94,4

Анализируя несчастные случаи в местах, доступных для движения пешеходов, необходимо отметить, что значительно больше ДТП происходит на пешеходных дорожках. Число несчастных случаев в этих местах систематически растет: с 20,4 % в 1996 г. до 29,8 % в 2001 г.

Эта тенденция должна вызывать беспокойство, так как пешеходные дорожки, по существу, должны гарантировать пешеходам безопасное пересечение проезжей части дороги. Тем не менее необходимо рассматривать эту проблему с двух сторон. Во-первых, водитель транспортного средства, приближаясь к пешеходному переходу, обязан быть особенно осторожен и обязан знать, что приоритет (при отсутствии светофора) принадлежит пешеходу, находящемуся на пешеходной дорожке (ст. 26 пост. 1 Правил дорожного движения). С другой стороны, факт перехода проезжей части дороги по пешеходной дорожке не дает права пешеходу ступить на нее не убедившись, не вызовет ли это опасной ситуации в дорожном движении и не представляет ли угрозу его жизни и здоровью.

Как и в предыдущие годы, в 2001 г. наибольшее количество несчастных случаев и наиболее трагические его последствия были зарегистрированы в IV квартале. На это повлияли климатические условия, поскольку в осенне-зимний период рано темнеет, ухудшаются атмосферные условия, и в результате пешеход становится менее заметным.

В предыдущем, 2002 г., имели место 7288 несчастных случаев на дорогах с участием детей до 14 лет, при этом погибло 248, а 8020 детей получило телесные повреждения. По отношению к 2001 г. несчастных случаев было на 357 меньше (на 4,7 %), к сожалению, возросло число жертв со смертельным исходом - на 12 детей (5 %), хотя травмированных стало меньше на 535 человек (на 6,7 %). Согласно общей статистике несчастных случаев, за 2002 г. тенденция не изменилась - несколько уменьшилось число несчастных случаев и травмированных, но вместе с тем возросло число погибших [13].

Из изложенного следует, что существует огромная проблема с обеспечением защиты здоровья и жизни молодого поколения. Разрешение этой проблемы потребует немало времени, учитывая длительный процесс формирования жизнеохранной культуры, а также очень медленное развитие обучения детей и молодежи участию в дорожном движении. Неоценимой составляющей образования для обеспечения их жизни и здоровья является просветительное воздействие, а также, параллельно, воспитательное, направленное на культурное и безопасное участие в дорожном движении.

Молодое поколение с малых лет необходимо подготавливать к участию в дорожном движении, как к элементу жизни в обществе, к нормам, функционирующим в нем, формировать систему ценностей и обучать роли общественного взаимодействия и поведению в дорожном движении, выражению заботы о собственной жизни и здоровье и жизни и здоровье других участников движения. Молодые пассажиры, велосипедисты и пешеходы должны всегда составлять главный субъект нашей заботы и постоянного внимания. Как известно, сложнее исключить плохие привычки и навыки у взрослых, проще привить принципы правильного поведения детям. В этом случае возникает понимание необходимости введения занятий по обучению правилам дорожного движения в начальных школах и гимназиях.

Представленное выше состояние безопасности детей и молодежи в дорожном движении подчеркивает важность рассмотренной в статье темы культуры жизнеохранения. Необходимо внедрять в школах и гимназиях воспитательные программы участия в дорожном движении, главной целью которых будет формирование культуры безопасности у учеников, что повлияет в будущем на жизнеохранную культуру общества. Для реализации в школах воспитания детей и молодежи для участия в дорожном движении необходимо развивать межпредметную интеграцию, а также пути обучения, связанные с проблематикой безопасности в дорожном движении. Необходимо приобщать учителей всех школьных предметов к реализации в школе предлагаемого пути обучения либо воспитательной программы. Их эффективная реализация на всех этапах образования требует прежде всего высокого уровня системной и методической подготовки учителей для исполнения роли преподавателя правил дорожного движения в

школе. Деятельность преподавателя правил дорожного движения должна развиваться с целью проведения в школе интеграционной, воспитательной и образовательной работы при реализации предлагаемых программ и путей обучения.

Родители дома, а учителя в школе должны помочь детям осознать взаимозависимости, существующие в дорожном движении. Наиважнейшим является то, чтобы ребенок знал, какая опасность ему может угрожать, и чтобы он мог ее распознать и избежать.

Неотъемлемым элементом воспитания молодого поколения должно быть формирование жизнеохранной культуры в дорожном движении.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Сманцер А. Сущностные характеристики превентивной педагогики как науки о человеке и превентивной деятельности как искусства // Превантивна педагогика като научно познание: Матер. междунар. науч.-практ. конф. - София: Софийский ун-т, 2003. - С. 11 - 22.
2. Wicher J. Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego. WKiL - Warszawa, 2002. - С. 24.
3. Rybakowski M. Kształcenie szkolne a samokształcenie równoległe młodzieży w zakresie komunikacji motoryzacyjnej i drogowej. [в:] Edukacja a życie codzienne. Т. 2. - Katowice: Wyda. Uniwersytetu Śląskiego, 2002 - (Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach; 2089). - С. 218.
4. Kloskowska A. Kultura masowa. Krytyka i obrona. PWN. - Warszawa, 1980. - С. 35
5. Bagby P. Pojęcie kultury. [в:] Antropologia kultury, pod red. A. Mecwela. Wyd. UW. - Warszawa, 1995. - С. 50.
6. Krnita J. O kulturze symbolicznej. COMUK. - Warszawa, 1982. - С. 74.
7. Tyszka A. Interesy i ideały kultury. PWN. - Warszawa, 1987. - С. 93.
8. Rybakowski M. Kultura bezpieczeństwa na tie stanu bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w ruchu drogowym. [в:] Edukacyjne zagrożenia początku XXI wieku / red. nauk. Kazimierz Pajak, Andrzej Zduniak. - Warszawa: Dom Wydaw. ELIPSA, 2003. - С. 100 - 108.
9. Сайт <http://www.its.org.pl>. Analizy wypadkowe ITS.
10. Komenda Główna Policji, Biuro Koordynacji Służby Prewencyjnej, Wydział Ruchu Drogowego, Wypadki Drogowe w Polsce w 2000 Roku. Drukarnia nr 102-521. - Warszawa, 2001.
11. Rybakowski M. Instytucja «strażnika szkolnego» - szansa dla bezrobotnych, wipksze bezpieczeństwo dzieci. [в:] Problemy edukacyjne przygotowania i doskonalenia zawodowego pracowników, pod red. S.D. Frejman, B. Pietrulewicz. - Zielona Góra, 2002. - С. 519 - 529.
12. Komenda Główna Policji, Biuro Koordynacji Służby Prewencyjnej, Wydział Ruchu Drogowego, Wypadki Drogowe w Polsce w 2001 r. Wydział Wydawnictw i Poligrafii WSPol. Szczytno. - Warszawa, 2002.
13. Świdzińska M. Wypadki z udziałem dzieci - smutny bilans za 2002 rok. [в:] // Wychowanie komunikacyjne. - № 3. - 2003. - С. 2.