

**Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В. В. Лукьянова»**

Л. Н. Костина

**ПСИХОЛОГИЯ В ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

**Орел
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова
2014**

УДК 159.9:34+351.81
ББК 88.4+67.99(2)116.1
К72

Рецензенты:

- М. И. Марьин, профессор, доктор психологических наук, профессор кафедры психологии, педагогики и организации работы с кадрами Академии управления МВД России
- И. В. Хамидова, доцент, кандидат психологических наук, начальник кафедры социально-гуманитарных дисциплин Рязанского филиала Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя

Костина Л. Н.

К72 **Психология в пропаганде безопасности дорожного движения :**
учебное пособие / Л. Н. Костина. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени
В. В. Лукьянова, 2014. – 100 с.

Учебное пособие посвящено рассмотрению психологических особенностей и механизмов формирования правосознания и правомерного поведения граждан в сфере дорожного движения. Раскрыты результаты научных исследований психологии личности пешеходов и водителей. Представлен опыт Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова в проведении пропаганды безопасности дорожного движения и воспитательных мероприятий со школьниками, студентами, пожилыми людьми, а также информационно-пропагандистских мероприятий с водителями и пешеходами в условиях дорожного движения.

Пособие предназначено тем, кто получает профессиональное образование и готовится стать сотрудником Госавтоинспекции, сотрудникам по пропаганде безопасности дорожного движения, а также тем, кто заинтересован в том, чтобы внести вклад в повышение уровня правосознания и формирование навыков культурного и безопасного поведения граждан, используя знания фундаментальной науки – психологии.

УДК 159.9:34+351.81
ББК 88.4+67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2014

Оглавление

Введение.....	4
1. Правовая психология граждан и обеспечение безопасности дорожного движения.....	7
1.1. Правовая социализация личности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.....	7
1.2. Взаимосвязь правосознания и правомерного поведения граждан в обеспечении безопасности дорожного движения.....	14
1.3. Психологические особенности личности пешехода.....	20
1.4. Психология водителя как участника дорожного движения.....	34
2. Использование психологии граждан в пропаганде безопасности дорожного движения и формировании навыков безопасного поведения.....	47
2.1. Основные понятия и психологические механизмы в формировании у граждан навыков правомерного поведения в сфере дорожного движения.....	47
2.2. Психология детей младшего школьного возраста и ее использование в правовом воспитании.....	60
2.3. Психологические особенности пропаганды безопасности дорожного движения в подростковом и юношеском возрастах	67
2.4. Психология пожилого возраста и ее использование в пропаганде безопасности дорожного движения.....	78
2.5. Особенности проведения пропаганды с водителями и пешеходами в условиях дорожного движения.....	81
Заключение.....	85
Список литературы.....	88
Приложения.....	91

Введение

Актуальность обращения к данным вопросам определяется Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», в которой в качестве рисков реализации Программы отмечаются недостаточная пропаганда безопасности дорожного движения и культура поведения участников дорожного движения¹. Президент Российской Федерации В. В. Путин в своем Послании Федеральному Собранию РФ указал на значимость пропаганды безопасности дорожного движения как фактор сохранения жизни граждан, подчеркнув, что, «помимо внедрения программ сбережения здоровья, важной остается программа повышения безопасности на дорогах»².

Повышение эффективности пропаганды безопасности дорожного движения является государственной проблемой, решение которой одновременно просто и сложно. Очевидная простота решения проблемы – проведение пропагандистских, профилактических, разъяснительных мероприятий в семье, образовательных учреждениях, на предприятиях и в организациях. Чем раньше такая работа будет проводиться с детьми, тем выше вероятность соблюдения гражданами нравственных и правовых норм в сфере дорожного движения. Трудность решения указанной проблемы заключается в том, что для проведения пропагандистских и профилактических мероприятий необходимы подготовленные специалисты, в т. ч. сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД). Они должны не только владеть навыками применения форм и методов пропаганды, но и учитывать психологию и социальный статус граждан, управлять вниманием и познавательной активностью аудитории, моделировать и анализировать дорожные ситуации, формировать правосознание граждан и навыки правомерного поведения на дороге, убеждать людей в необходимости и целесообразности соблюдения правил дорожного движения (ПДД). Но и это не самое трудное, т. к. главное в пропагандистских мероприятиях – добиться того, чтобы граждане уважали и соблюдали правила дорожного движения, были внимательны и проявляли ответственность, дисциплину и культуру безопасного поведения на дороге. Именно субъективный фактор был и остается ведущим в обеспечении безопасности дорожного движения, сохранении жизни и здоровья граждан. Поэтому учебное пособие «Психология в пропаганде безопасности дорожного движения» рассчитано на оказание помощи тем, кто занимается пропагандой безопасности дорожного движения, получает профессиональное

¹ Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: утв. Постановлением Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864.

² Послание Президента Федеральному Собранию [Электронный ресурс]: от 12.12.12. URL: <http://президент.рф/news/17118> (дата обращения: 13.03.13).

образование и готовиться стать сотрудниками Госавтоинспекции, заинтересован в том, чтобы внести вклад в повышение уровня правосознания и формирование навыков культурного и безопасного поведения граждан, используя знания фундаментальной науки – психологии.

Личность, которая достигла и находится на достаточно высоком уровне социального, морального и интеллектуального развития, обладает достоинствами, которые являются фундаментом ее правомерного поведения. Но следует признать, что обеспечивать безопасность на дорогах могут лишь граждане, которые являются развитыми в правовом отношении. Надежные (безошибочные) взаимоотношения личности с требованиями ПДД обеспечивают правильные решения правовых вопросов, возникающих в условиях дорожного движения. Прежде чем раскрывать психологические особенности информационно-пропагандистских мероприятий, следует глубоко осмыслить вопросы правовой психологии, механизм формирования у граждан правосознания и правомерного поведения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому структура данного учебного пособия логически разделена на две главы.

В первой главе пособия представлены теоретические вопросы правовой психологии, в частности правовой социализации граждан в сфере дорожного движения и роли правовых институтов в социализации личности. Кроме того, правосознание и правоприменительное поведение граждан рассмотрено применительно к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения. Данная глава дополнена результатами проводимых автором или в соавторстве научных исследований, которые раскрывают психологические особенности личности пешеходов и водителей. Такое последовательное изложение материала позволяет оценить отношения между усилиями государства и социальных институтов, а также результаты этого влияния на правосознание и правомерное поведение участников дорожного движения.

Вторая глава раскрывает наиболее общие психологические механизмы формирования правосознания и правомерного поведения в сфере дорожного движения. Кроме того, в ней представлен в обобщенном виде опыт применения нетрадиционного подхода в Орловском юридическом институте МВД России имени В. В. Лукьянова при проведении занятий с курсантами (слушателями) факультета подготовки специалистов для подразделений ГИБДД по психологическим дисциплинам «Практикум по психологии общения», «Социально-психологический тренинг профессионального общения» (в период с 2008 года по настоящее время). Суть данного подхода заключается в том, что тренировка коммуникативной компетентности у курсантов (слушателей) происходит в «полевых условиях» под руководством преподавателей. Следует отметить, что такая методика широко используется при обучении профессиональной этике в полицейских

вузах Европы, где осуществляется подготовка руководящих кадров¹. Курсанты (слушатели) после предварительной теоретико-психологической и практической подготовки в учебных аудиториях, проводят пропагандистские мероприятия в школах, со студентами и пенсионерами. Кроме того, курсанты, выполняя обязанности стажера по должности инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения в составе наряда сотрудников ДПС ГИБДД, осуществляют информационно-пропагандистские мероприятия непосредственно на дороге, в общении с водителями-нарушителями и пешеходами.

В таких «полевых условиях» происходит совершенствование не только коммуникативной компетентности, но и самая главная проверка – проверка готовности выполнения служебных обязанностей сотрудника Госавтоинспекции в рамках одной из основных функций – профилактической (правовоспитательной). Усиливается эффект влияния на проявление курсантами (слушателями) ответственности в подготовке и проведении пропагандистских мероприятий, которые записываются на видеокамеру для последующего просмотра и тщательного анализа эффективности этих мероприятий, коммуникативной компетентности, имиджа сотрудника Госавтоинспекции.

Критериями развития коммуникативной компетентности курсантов (слушателей) служат не только и не столько оценки, выставяемые преподавателями психологии на практических занятиях (тренингах, ролевых играх), сколько психологическая грамотность и эффективность пропагандистских мероприятий с различными категориями граждан, «пережитые курсантами эмоции» от проведенных мероприятий, и, безусловно, мнения и оценки граждан.

¹ Нурлыбаева Г. К. Нравственное воспитание руководящих кадров полиции стран Европы в процессе профессиональной подготовки: учебно-методическое пособие. М.: Объединенная редакция МВД Российской Федерации, 2007. С. 20-21.

1. Правовая психология граждан и обеспечение безопасности дорожного движения

1.1. Правовая социализация личности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

Правовая психология как раздел юридической психологии изучает психологические особенности отражения в сознании людей правозначимых явлений, формирование и функционирование правосознания, психологические условия правоприменительного поведения¹.

Особым видом социализации личности является правовая социализация – усвоение личностью законов, правовых знаний и ценностей и овладение способами поведения, соответствующими нормам права². Составной частью правовой социализации личности является правовая социализация личности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Интерес к данному вопросу вызван проблемами формирования у граждан правосознания, правовых навыков и культуры безопасного поведения на дорогах. Подчеркнем, что для обеспечения безопасности дорожного движения нужна целенаправленная работа по «...повышению уровня правосознания, правовой психологии граждан до уровня культуры»³.

Юридические психологи выделяют три пути усвоения правовых норм в процессе правовой социализации личности: предметный, традиционный, рациональный. Указанные пути усвоения личностью требований Правил дорожного движения происходят при помощи социальных институтов и в определенном возрасте:

- семья (родители), близкие родственники;
- школа (учителя и одноклассники) и другие образовательные учреждения;
- референтные группы лиц;
- сотрудники Госавтоинспекции;
- трудовые (профессиональные) коллективы;
- средства массовой информации (СМИ);
- общественные объединения и организации (см. таблицу № 1).

Следует подчеркнуть, что представители указанных социальных институтов должны соответствовать определенным требованиям: уважать

¹ См.: Аминов И. И. Юридическая психология: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «юриспруденция». М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007. С. 45; Еникеев М. И. Основы общей и юридической психологии: учебник для вузов. М.: Юристъ, 2002. С. 226.

² Столяренко А. М. Юридическая педагогика: курс лекций. М.: ЭКСМОС, 2000. С. 44.

³ См.: Столяренко А. М. Психологическая системология. Теория, исследования, практика: монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. С. 299.

правила дорожного движения, неукоснительно соблюдать ПДД, быть образцом гуманности, гражданственности, честности, нравственности, цивилизованности; вежливости, тактичности, уважительности. Это условие является основополагающим в успешной правовой социализации личности.

Укажем отличительные особенности способов усвоения личностью норм применительно к сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

1. Предметный способ состоит в том, что гражданин усваивает соответствующий образ безопасных действий и поведения в условиях дорожного движения. Ведущими психологическими механизмами усвоения образов безопасного поведения выступают идентификация и усвоение ролей.

2. Традиционный способ заключается в том, что гражданин, наблюдая действия людей в различных моделируемых и реальных дорожных ситуациях, усваивает соответствующий способ, правило, образец безопасного и культурного поведения. Подражание и идентификация являются ведущими механизмами усвоения культуры поведения в условиях дорожного движения.

3. Рациональный способ характеризуется тем, что гражданин знает ПДД и осознает правовые ценности и стандарты безопасного и культурного поведения благодаря специально организованным занятиям и пропагандистским мероприятиям; чтению Правил дорожного движения, газет, журналов; бесед с опытными людьми, сотрудниками Госавтоинспекции, просмотру передач. Осознанное усвоение гражданином культуры и норм безопасного поведения происходит благодаря интеллектуальным способностям и общению с опытными людьми.

Таблица № 1

Институты и способы усвоения правовых норм гражданином

Способ усвоения требований ПДД	Институты правовой социализации	Возраст
Предметный	Семья (родители), близкие родственники, воспитатели дошкольных учреждений, сотрудники Госавтоинспекции	Детский (до школы)
Традиционный	Семья, школа, референтные группы сверстников, сотрудники Госавтоинспекции	Детский, младший школьный возраст
Рациональный	Школа, образовательные учреждения, сотрудники Госавтоинспекции, СМИ, трудовой (профессиональный) коллектив, общественные организации и объединения	Подростковый, юношеский, зрелый и пожилой возрасты

В детском, дошкольном возрасте правовая социализация происходит предметным и традиционным способом. Важнейшим институтом социализации выступает семья, в которой ребенок с момента своего рождения приобретает первый социальный, нравственный и правовой опыт. Для ребенка нравственно-правовые нормы олицетворены в образах родителей, близких родственников, а затем и в воспитателей. Именно от них он узнает, как нужно себя вести в различных дорожных ситуациях, во взаимоотношениях с другими участниками дорожного движения, идентифицирует модели социального поведения (как пешехода и пассажира), которые демонстрируют члены семьи, близкие родственники и более старшие дети. Степень усвоения образцов поведения и нравственно-правовых установок зависит также и от эмоционального отношения ребенка к родителям, воспитателям. При положительном отношении ребенок усваивает их отношение к правовым нормам и требованиям Правил дорожного движения (например, обязательное пристегивание в детском удерживающем устройстве). При негативном отношении ребенка к родителям и воспитателям их система нравственно-правовых ценностей отвергается. Причем правовая социализация базируется на нравственной социализации. Ребенку не только показывают, как он должен себя вести – как пешеход или пассажир в определенных дорожных ситуациях – но и поддерживают, хвалят, рекомендуют, настаивают это сделать в соответствии с ПДД как в игровых и моделируемых ситуациях (в детском саду), так и в реальных условиях дорожного движения (находясь вместе с родителями или на прогулке с воспитателем). Дошкольник, вступая в контакты со своими сверстниками, более старшими детьми, взрослыми, начинает усваивать нормы и культуру поведения на дороге, а также принятые в обществе критерии оценок этого поведения (плохо/хорошо, правильно/неправильно, опасно/безопасно). В ведущем виде деятельности, характерном для этого возраста – игре – ребенок усваивает образцы, ценности (образцы-роли) и правила поведения. В этом возрасте возможно усвоение ребенком противоправных образцов поведения на дороге при отсутствии социального контроля со стороны законопослушных взрослых и воспитателей.

В младшем школьном возрасте продолжается формирование образцов безопасного поведения в условиях дорожного движения. Это происходит благодаря развитию самосознания и освоению норм отношений в коллективе. Именно в этом возрасте начинает формироваться чувство ответственности, а поведение в условиях дорожного движения как пешехода, пассажира становится менее непосредственным и более осмысленным. В этом возрастном периоде появляется новый важнейший институт правовой социализации – школа, чья деятельность должна строиться на тесном контакте с семьей и сотрудниками Госавтоинспекции. Именно учителя, одноклассники, родители и сотрудники по пропаганде безопасности дорожного движения выступают для ребенка источником получения информации о

безопасном и культурном поведении участника дорожного движения. Указанные представители социальных институтов на основе имеющихся критериев оценки безопасного и культурного поведения оказывают влияние на процесс правовой социализации школьников. Постепенно ребенок начинается усваивать стереотипы и навыки поведения пассажира, пешехода на дороге, не задумываясь о том, почему это надо делать, ведь окружающие его люди делают это так же, как и он. Подчеркнем важную роль ближайшего окружения ребенка для формирования у него навыков безопасного поведения. На это окружение возложена ответственность за соблюдение ребенком ПДД, безопасность его жизни и здоровья.

В более старших подростковом (от 11-12 до 16 лет) и юношеском возрастах (от 17-18 до 23-25 лет) к правовой социализации добавляется способ рационализации, как путь не «слепого» следования определенным нормам и стандартам, а разумного, осмысленного отношения к нормам, обязанностям, требованиям ПДД. Общение и учебно-профессиональная деятельность становится ведущим видом деятельности соответственно для подростков и юношей. Именно во взаимоотношениях друг с другом подростки приобщаются к миру взрослых. Так появляется «чувство взрослости»: стремление занять определенное положение среди сверстников, взрослых, обрести самостоятельность и независимость.

В этом возрасте происходит расширение обязанностей участников дорожного движения. Молодые люди как участники дорожного движения не только закрепляют навыки безопасного поведения как пешеходы и пассажиры, но и формируют навыки водителя (велосипеда, скутера, мотоцикла, автомобиля). Формирующееся мировоззрение (убеждения, интересы, идеалы, влечения и др.), приобретение безопасных и культурных навыков поведения способствуют развитию чувства ответственности и чувства личного достоинства (в случае позитивной правовой социализации). В ходе правовой социализации у подростков и юношей формируется и расширяется правосознание за счет знакомства с вопросами административной и уголовной ответственности за правонарушения и преступления в сфере дорожного движения. Это в свою очередь влияет на правомерное поведение личности в условиях дорожного движения. Поэтому цель правовой социализации заключается в обеспечении правомерного поведения личности, чтобы подросток или юноша не только понимал, но и соблюдал установленные правила поведения на дорогах, нормы и обязанности как пешехода, пассажира и водителя, знал об административной и уголовной ответственности.

Одно из решающих воздействий на процесс правовой социализации и формирование личности в зрелом возрасте (25-60 лет) оказывает трудовой (профессиональный) коллектив и профессиональная деятельность. В случае достижения желаемого уровня в профессиональной деятельности и успеха в ней у человека возрастает положительная мотивация к труду,

происходит творческое развитие как личности средствами профессии¹. Как правило, такое позитивное профессиональное развитие личности благоприятным образом сказывается на правовой социализации. В то же время, на данном этапе социализации оказывается возможным отрыв личности от трудового коллектива. С точки зрения психологии можно предположить, что это происходит в тех ситуациях, когда люди не находят себе применения (не самоутверждаются) и не имеют возможности самореализоваться в профессиональном отношении (а это может исходить еще раньше, в подростковом или юношеском возрасте, когда они были не приняты семьей, школой, классом, спортивной секцией и т.п.). Ощущение отсутствия перспектив профессионального роста, личностная неудовлетворенность содержанием и условиями профессиональной деятельности и межличностными отношениями с коллегами, глубокое разочарование в профессии способны привести к возникновению раздражительности, внутреннего дискомфорта, неадекватного поведения и нарушений в правовой социализации личности.

Отметим, что лица зрелого возраста осваивают и другие модели поведения в условиях дорожного движения, в частности, управления транспортным средством. В данном возрасте интенсивно развивается практическое мышление под влиянием обучения². Благодаря этому виду мышления в автошколах происходит усвоение норм и правил поведения водителя, и, как следствие, возрастает ответственность за безопасное вождение, культуру взаимоотношений с другими участниками дорожного движения.

Процесс правовой социализации не завершается по достижении взрослости, а продолжается непрерывно на протяжении всего онтогенеза человека³. Правовая социализация также продолжается и на послетрудовой стадии. С пожилыми людьми встречаются и беседуют не только инспекторы по пропаганде безопасности дорожного движения, но и участковые уполномоченные полиции. На данном этапе, чаще всего в пожилом возрасте (61-75 лет), вероятность кардинальных изменений в правосознании и безопасном поведении на дорогах мала (хотя и не исключена). Это обусловлено возрастным скептицизмом и консерватизмом, преобладанием стремления к сохранению унаследованного опыта и передаче его следующим поколениям, а также меньшей гибкостью психических процессов и поведения пожилых людей.

Стоит подчеркнуть особую роль граждан зрелого и пожилого возраста в правовой социализации в сфере дорожного движения. Они являются не только субъектами правовой социализации, но и представителями ин-

¹ Маркова А. К. Психология профессионализма. М.: Международный гуманитарный фонд «Знание», 1996.

² Психология личности / ред.-составитель Д. Я. Рейгородский. Т. 2. Отечественная психология: хрестоматия. Издательский Дом «Бахрах-М», 2013. С. 328.

³ Психология: учебник / под ред. А. А. Крылова. М.: Проспект, 2000. С. 243.

ституты социализации. Речь идет о том, что будучи родителями, они осуществляют правовую социализацию своих детей и младших родственников (племянников, внуков). Выступая на дороге в качестве участников дорожного движения, их поведение на дорогах должно отличаться неукоснительным соблюдением требований ПДД, осмысленностью и культурой, быть примером для подражания другим гражданам и особенно детям, подросткам и молодым людям.

Итогом правовой социализации личности является индивидуальное правосознание и правомерное поведение. Однако не всегда правовая социализация личности протекает благоприятно. Возможен и такой вариант правового развития человека, при котором происходят нарушения правовой социализации, что, в свою очередь, приводит к дефектам правосознания и поведения, совершению административных правонарушений и преступных действий.

Таким образом, правовая социализация личности в сфере дорожного движения определяется возрастными-психологическими особенностями граждан. Социальные институты в лице семьи, близких родственников, референтных групп, сотрудников Госавтоинспекции, трудовых коллективов, общественных объединений целенаправленно обучают граждан действовать по Правилам дорожного движения для формирования у них стереотипов и культуры безопасного поведения. Достижение цели правовой социализации – формирование правосознания граждан – обеспечивается предметным, традиционным и рациональным способом при помощи психологических механизмов. При благоприятной правовой социализации эта цель осуществляется, в противном случае граждане допускают нарушения ПДД.

Контрольные вопросы

1. В чем состоит правовая социализация личности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения?
2. При помощи каких социальных институтов осуществляется правовая социализация личности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения?
3. С какого возраста у Вас началась правовая социализация? Кто принимал участие в этом процессе? Приведите примеры.
4. Перечислите способы усвоения личностью правовых норм, в чем их специфика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.
5. Какие психологические механизмы обеспечивают правовую социализацию личности? Какие из них оказывали (оказывают) влияние на Вас лично?
6. Как связаны способы усвоения правовых норм с возрастными особенностями личности граждан? Какие из них и как использовались в от-

ношении к Вашему процессу правовой социализации? Приведите примеры.

7. Что является итогом правовой социализации личности?

8. В каких случаях правовая социализация заканчивается благоприятным исходом, а в каких – неблагоприятным?

9. Можете ли Вы утверждать, что процесс правовой социализации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является успешным в отношении Вас лично?

1.2. Взаимосвязь правосознания и правомерного поведения граждан в обеспечении безопасности дорожного движения

В юридической психологии под правосознанием понимают сферу общественного или индивидуального сознания, включающую правовые знания, отношение к праву и правоприменительной деятельности¹.

Психика человека отражает окружающую действительность (в частности, правовые нормы) при помощи трех сфер – познавательной, эмоциональной, волевой. Поэтому для полноты представлений о правосознании ученые выделяют в нем подобные структурные компоненты:

- интеллектуальный (сумма правовых знаний и умений, которая обеспечивается за счет правовой подготовки);
- интеллектуально-эмоциональный (оценочные отношения к праву и практике его исполнения и применения);
- интеллектуально-эмоционально-волевой (социально-правовые установки и ценностные ориентации)².

Охарактеризуем каждый компонент правосознания применительно к сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Человек уже в детском возрасте получает минимальную сумму знаний о Правилах дорожного движения (*интеллектуальный компонент правосознания*). Выступая в качестве пассажира, пешехода, а затем и водителя, гражданин адаптируется к новым дорожным условиям и действиям, расширяет перечень требований ПДД, обязанностей участников дорожного движения. В ходе специально организуемых занятий в детских образовательных учреждениях и школах ребенок овладевает не только формальными правовыми знаниями, но и соотносит их с дорожными условиями, с прошлым опытом поведения, потребностями и целями.

Оценка и переживания предписаний и требований ПДД способствуют развитию нового компонента правосознания – *эмоционального*. Человек определяет для себя, что «хорошо», а что «плохо», полезно или вредно, опасно или безопасно, приемлемо или неприемлемо в конкретной дорожной ситуации, во взаимоотношениях с другими участниками дорожного движения. Это, в свою очередь, становится основой для поведения личности на дороге.

Учитывая выделенные профессором А. М. Столяренко типы оценочных отношений в структуре правосознания, опишем их более подробно применительно к сфере дорожного движения.

¹ Словарь-справочник по криминологии и юридической психологии / автор.-сост. В. А. Ананич, О. П. Колченогова. М.: Амалфея, 2003. С. 134.

² Прикладная юридическая психология: учеб. пособие для вузов / под ред. А. М. Столяренко. М.: ЮНИТИ-ДАНА. С. 53; Ратинов А. Р., Ефремова Г. Х. Правовая культура и поведение // Юридическая психология: хрестоматия. СПб.: Питер, 2001. С. 50-65.

1) Отношения к Правилам дорожного движения РФ (требованиям, обязанностям участников дорожного движения): уважительное, положительное, нейтрально-безразличное, неуважительное, пренебрежительное, отрицательное;

2) оценочные отношения к правовому поведению людей как участников дорожного движения («соблюдает ПДД / не соблюдает», «ведет себя культурно / некультурно»; «рискует / бдителен» и т. д.). В Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» нашло отражение оценочное отношение к правонарушающему поведению. Так, одна из задач данной программы состоит в создании системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения¹.

3) отношения к подразделениям ГИБДД и их деятельности («Уважаю, т. к. они обеспечивают порядок на дорогах», «Нейтрально отношусь», «Отрицательное оцениваю их вклад в обеспечение безопасности дорожного движения» и пр.);

4) к собственному поведению в условиях дорожного движения (правовая самооценка).

Практическая реализация знаний ПДД, оценок и переживаний наступает у гражданина тогда, когда формируется готовность к соблюдению ПДД, культурному поведению в сфере дорожного движения – *волевой компонент правосознания*. Сформировавшиеся мотивы поведения в виде ценностных ориентаций, целей, убеждений, правовых установок («Я знаю, уважаю ПДД и выбираю безопасное поведение на дороге», «Я цивилизованный человек, а значит, я соблюдаю ПДД ради сохранения жизни») и т. п. мотивируют правомерное поведение, способствуют формированию привычек и культуры безопасного поведения. Так появляется волевой компонент правосознания личности.

В соответствии с психическими компонентами правосознания выделяют следующие его функции:

- познавательную (рациональную). Благодаря данной функции личность адекватно отражает правовые ценности, включая требования ПДД;

- эмоциональную (оценочную). Данная функция сводится к оценочным суждениям и отношениям к нормам права (позитивное, безразличное, негативное). Эта функция мотивирует поведение гражданина и обеспечивает избирательность действий в правозначимых ситуациях;

- волевую (регулятивную). Эта функция правосознания связана с контролем конкретного правозначимого действия или поведения, а также оценкой его результатов. Данная функция, как отмечает профессор М. И. Еникеев, тесно связана с волевой регуляцией поведения.

¹ Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: утв. Постановлением Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864.

На основе общих представлений о должном поведении в условиях дорожного движения создаются модели поведения, которые регулируются требованиями ПДД РФ. Такое поведение называется *правоприменительным* и подразделяется на группы¹:

- *правоисполнительное (правомерное)*, при котором потребности и интересы личности совпадают с правовыми требованиями Правил дорожного движения на основе внутреннего согласия и солидарности с ними. При этом правомерное поведение означает наличие у гражданина внутреннего согласия и солидарности с нормами, требованиями ПДД;

- *правопослушное*, когда цели и средства их достижения совпадают с требованиями о соблюдении ПДД не в силу внутреннего убеждения личности, а в силу ее конформности (податливости реальному или воображаемому давлению группы, проявляющейся в изменении его поведения и установок в соответствии с первоначально не разделявшейся им позицией большинства). Данное поведение подчиняется механизму социализации в группе – конформности;

- *законопослушное*, при котором потребности, интересы и желания личности не совпадают с требованиями ПДД, но личность, боясь наказания, вынуждена подчиняться этим требованиям. Именно такими законопослушными людьми руководить чувство страха перед наказанием.

В связи с рассмотренными функциями правосознания и видами правоприменительного поведения возникает вопрос о том, все ли они влияют на поведение человека, согласующееся с требованиями ПДД? Следует отметить, что знание человеком ПДД само по себе не означает правомерность поведения. Ребенок, не знающий обязанности пассажира, может их соблюдать (а может и не соблюдать). Другими словами интеллектуальная функция не определяет соблюдение норм и следование им в поведении.

Если же правосознание сформировано не только на познавательном, но и оценочном уровне (человек не только знает требования ПДД, но и положительно их оценивает, с уважением относится к сотрудникам Госавтоинспекции), то и это не всегда гарантирует правомерное поведение. Для этого необходимо, чтобы осознанные и эмоционально «прожитые» требования ПДД перешли в систему убеждений, ценностных ориентаций. Другими словами, стали направленностью личности, тем устойчивым мотивом, который независимо от ситуации побуждает человека действовать правомерно, т. е. в соответствии с предписаниями Правил дорожного движения. Попадая в дорожные условия, человек привыкает действовать правомерно, а вырабатываемая привычка обеспечивает в дальнейшем личности правомерное поведение. В свою очередь правомерное поведение гражданина обеспечивается сформированностью всех трех уровней (функций)

¹ См. в частности: Еникеев М. И. Юридическая психология: учебник для вузов. М.: НОРМА, 2000; Смирнова Н. Н. Юридическая психология. СПб.: Альфа, 2000.

правосознания, тем самым оказывая влияние на безопасность дорожного движения.

Формирование правосознания и правомерного поведения у граждан Российской Федерации является актуальным вопросом для обеспечения безопасности дорожного движения. Иногда этот процесс происходит в результате действия стихийных факторов, в дорожных ситуациях и условиях, в которых личность бывает ежедневно и неоднократно. Но «преобладание стихийности всегда чревато задержками и деформациями в правовой социализации»¹. Поэтому правовая социализация личности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения должна осуществляться целенаправленно, на плановой основе. Это происходит в экономически развитых странах мира, где перешли к государственной системе управления безопасности дорожного движения. Реализация программно-целевого подхода в осуществлении пропагандистско-разъяснительных мероприятий способствуют повышению уровня культуры поведения участников дорожного движения, и, как результат, – сокращению аварийности и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Определенные позитивные результаты в обеспечении безопасности дорожного движения достигнуты в России за счет осуществления программно-целевого подхода. Так, за время выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях сократилось практически на 20 %². Тем не менее, следует отметить, что уровень культуры участников дорожного движения и навыков правомерного поведения недостаточно высокий и тому подтверждение – состояние аварийности на дорогах Российской Федерации. Председатель Правительства Российской Федерации Д. А. Медведев привел данные о том, что в России ежегодно в «дорожных войнах» гибнет до 30 тысяч человек³.

Подчеркнем, что правосознание и правомерное поведение необходимо формировать целенаправленно, начиная с детского возраста. Такой подход дает большую результативность, чем правовое обучение и воспитание, начатое позже. Об этом говорится в задачах реализуемой в настоящее время Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: формировать у детей навыки безопасного поведения на дорогах. Но следует не забывать и о других возрастных категориях граждан, с которыми необходимо проводить пропагандистские мероприятия. Это связано с тем, что психологические особен-

¹ Прикладная юридическая психология: учеб. пособие для вузов / под ред. А. М. Столяренко. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. С. 71.

² Нилов В. И. Программу создавали всем миром // Полиция России. 2013. № 2. С. 11.

³ Воробьев Ю. Л. Обеспечение безопасности на дорогах – работа продолжается // Аналитический вестник № 20 (538) к пятому Международному конгрессу «Безопасность на дорогах ради жизни». М., 2014. С. 4.

ности человека, сформированные в процессе правовой социализации и определяющие его правосознание и правовое поведение, при относительной их устойчивости с возрастом могут изменяться под влиянием различных социальных факторов.

Таким образом, существующая связь между правосознанием и правомерным поведением личности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, прослеживается в психологической теории права Л. И. Петражицкого. Его рекомендации по практическому использованию своей теории как никогда актуальны в настоящее время: главенствующее положение в правовой политике государства должны занимать не принудительные меры, а механизм воспитательного и мотивационного воздействия на поведение людей. Лишь с помощью таких механизмов официальное право способно направить развитие народной психики к общему благу¹.

Контрольные вопросы

1. Что понимается под правосознанием личности?
2. Охарактеризуйте структурные компоненты правосознания личности применительно к сфере обеспечения безопасности дорожного движения.
3. Какова связь между структурными компонентами правосознания личности?
4. Перечислите типы оценочных отношений в структуре правосознания. Какие отношения развиты у Вас. Приведите примеры.
5. Перечислите и охарактеризуйте функции правосознания.
6. Какие виды правоприменительного поведения рассматриваются в правовой психологии?
7. Охарактеризуйте законопослушное поведение, приведите примеры его проявления в сфере дорожного движения. Обладаете ли Вы данным видом правоприменительного поведения?
8. Охарактеризуйте правопослушное поведение, приведите примеры его проявления в сфере дорожного движения. Обладаете ли Вы данным видом правоприменительного поведения?
9. Охарактеризуйте правомерное поведение, приведите примеры его проявления в сфере дорожного движения. Обладаете ли Вы данным видом правоприменительного поведения?
10. Почему правосознание и правомерное поведение граждан в сфере обеспечения дорожного движения необходимо формировать целенаправ-

¹ Прикладная юридическая психология: учеб. пособие для вузов / под ред. А. М. Столяренко. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. С. 46.

ленно? Имеет ли значение возраст, с которого начата правовая социализация?

11. Почему пропагандистские мероприятия должны охватывать различные категории граждан?

12. В каком возрасте и кто проводил пропагандистские мероприятия, адресованным Вам и вашему ближайшему окружению? Вспомните свои переживания и ощущения во время таких мероприятий.

1.3. Психологические особенности личности пешехода

Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения пешеход – это лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску. К пешеходам также относят водителя, вышедшего из своего автомобиля, людей, катающихся на лыжах, коньках, самокатах, детей, катающихся на трехколесных велосипедах. Основным нормативным правовым актом, определяющим правила, адресованные пешеходам, как участникам дорожного движения, являются Правила дорожного движения РФ, устанавливающие единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Так, в частности, пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создают помехи для других пешеходов (абз. 1 п. 4.1 ПДД РФ). Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии – на перекрестках по линии тротуаров или обочин. При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны (п. 4.4 ПДД РФ). На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При пересечении проезжей части вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств (п. 4.5 ПДД РФ).

С целью изучения личностных особенностей пешеходов в Орловском юридическом институте МВД России имени В.В. Лукьянова проводилось научное исследование¹. В качестве основы для сбора эмпирическо-

¹ Речь идет об исследовании «Нарушение правил дорожного движения пешеходами: уголовно-правовые, криминологические и психологические проблемы», которое проводилось согласно Плану научной деятельности института в 2012 году. В качестве методов исследования использовались: анализ научной и учебной литературы по проблеме, анализ судебной практики по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264 и 268 УК РФ, анкетирование пешеходов г. Орла (138 человек: учащихся 14-17

го материала были разработаны две анкеты. Первая анкета предназначена сотрудникам Госавтоинспекции, вторая – пешеходам. Основанием для использования в проводимом научном исследовании анкеты для пешеходов разного возраста и рода занятий послужило предположение о том, что кроме оценок сотрудниками Госавтоинспекции личности пешеходов-правонарушителей необходимо дополнение в виде мнений пешеходов об их поведении на дорогах и соблюдении ими правил дорожного движения. Подобный подход в выборе методов оправдан соображениями объективности и использованием принципа системности.

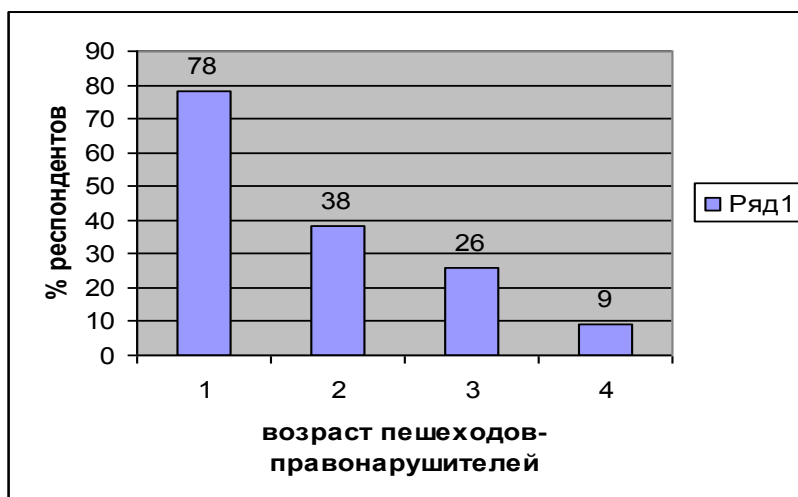
Обобщение полученных данных позволяет выделить некоторые особенности личности пешеходов, допускающими нарушения правил дорожного движения (ПДД).

Возрастные характеристики пешеходов-нарушителей выступают своего рода индикатором определенных этапов развития личности, достижения ею социальной зрелости, усвоения ими правовых норм и предписаний в сфере дорожного движения, т.е. связаны с другими личностными особенностями, о которых можно судить по возрастным критериям.

На диаграмме № 1 представлены результаты опроса сотрудников Госавтоинспекции.

Диаграмма № 1.

**Результаты опроса сотрудников Госавтоинспекции
о возрастных особенностях пешеходов-правонарушителей**



Условные обозначения: 1 – лица подросткового и раннего юношеского возраста 12-18 лет; 2 – зрелый и возмужалый возраст от 25 до 55 лет; 3 – пешеходы старшего юношеского возраста 18-25 лет; 4 – пожилые лица в возрасте от 55 и старше; пешеходы младшего школьного возраста 7-11 лет.

лет, студентов 20-21 лет, служащих 30-50 лет, пожилых лиц в возрасте старше 55 лет) и сотрудников Госавтоинспекции из различных регионов РФ (82 чел.).

По мнению респондентов:

- наибольшее количество нарушений ПДД допускают лица подросткового и юношеского возраста от 12 до 25 лет (78 %).

Другие возрастные категории расположились следующим образом:

- зрелый и возмужалый возраст от 25 до 55 лет (38 %),
- пожилые лица в возрасте старше 55 лет (26 %),
- пешеходы младшего школьного возраста 7-11 лет (9 %).

Полученные результаты указывают в первую очередь на недостаточность деятельности социальных институтов, в чьи функции входит пропаганда безопасности дорожного движения среди граждан подросткового и юношеского возрастов.

По данным опроса, мужчины-пешеходы подросткового и юношеского возраста (49 %) чаще нарушают Правила дорожного движения, чем женщины-пешеходы того же возраста (29 %). При этом, как отмечают опрошенные сотрудники, женщинам свойственны более мелкие, незначительные нарушения Правил дорожного движения, в результате которых причиняется менее существенный вред, для них характерны небрежная форма вины и случайный тип правонарушителя.

Определенные особенности правонарушающего поведения пешеходов связаны как с социальными причинами – как с различием в стандартах поведения мужчин и женщин, так и с психофизиологическими особенностями организма. Согласно опросам сотрудников, мужчины-пешеходы младшего школьного, подросткового и юношеского возраста (от 7 до 25 лет) примерно в два раза чаще нарушают Правила дорожного движения, чем женщины-пешеходы того же возраста. И наоборот, женщины-пенсионеры примерно в 7 раз чаще нарушат ПДД, чем мужчины-пенсионеры.

Различие в поведении мужчин и женщин-пешеходов можно объяснить гендерной психологией, согласно которой специфика групп определяется «гендерной социализацией», т.е. усвоением ожидаемых в данной культуре образцов поведения мужчин и женщин. По данным многочисленных психологических исследований мужчины демонстрируют большее стремление к независимости, обретению индивидуальности через отделение от социальной микросреды¹. Мужчинам в силу их социальной роли в большей степени свойственно рисковать, допускать грубые нарушения правил дорожного движения, действовать легкомысленно под влиянием складывающихся обстоятельств. Женщины имеют более позитивные социальные установки. При прочих равных условиях они реже, чем мужчины, создают опасные ситуации, более осторожны и надежны в нормальных ситуациях, значительно реже допускают грубые нарушения правил предосторожности. В то же время в силу повышенной эмоциональности и мень-

¹ Социальная психология: учеб. пособие для вузов / под ред. проф. А. М. Столяренко. М.: Юнити-Дана, 2001. С. 272-274.

шей физической выносливости женщины значительно менее адекватно реагируют на экстремальные условия и опасные ситуации, что приводит к правонарушениям. Кроме того, женщинам-пенсионерам чаще приходится выступать в качестве пешеходов, реже – в качестве водителей. Они чаще принимают участие в воспитании внуков и оказании помощи семьям собственных детей. Важно учитывать и тот факт, что среди лиц пенсионного возраста мужчин гораздо меньше, чем женщин.

Чтобы строить работу социальных институтов в лице семьи, школ, подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения, необходимо знать, какие правила нарушают пешеходы. В таблице № 2 представлены результаты опроса пешеходов. Респондентам были предложены четыре типичные ситуации, в которых граждане чаще всего допускают рискованное поведение.

Таблица № 2.

**Результаты опроса пешеходов
об их поведении в типичных ситуациях на дороге**

Вопрос	Ответ	Категории респондентов			
		Учащиеся	Студенты	Служащие	Пенсионеры
Выйдя из общественного транспорта	Перехожу дорогу без поиска «зебры»	35 %	29 %	32 %	27 %
Если я собираюсь перейти проезжую часть	Перехожу дорогу там, где мне удобно при отсутствии автомобилей	15 %	28 %	25 %	49 %
Если я спешу, то при переходе через дорогу	Пересекаю ее там, где мне удобно, игнорируя «зебру»	16 %	12 %	12 %	40 %
Если я выхожу из автомобиля со стороны дороги, то:	Могу открыть дверь автомобиля, и только потом посмотреть на дорогу	6 %	9 %	6 %	18 %

Судя по ответам респондентов:

1) во всех четырех типичных для пешеходов ситуациях (при переходе через дорогу, при выходе из общественного и личного транспорта, в ситуации спешки) значительным опытом нарушения правил дорожного движения обладают более трети опрошенных пожилых лиц;

2) подобным правонарушающим опытом обладает почти каждый третий служащий и студент в двух типичных ситуациях (при переходе через дорогу, при выходе из общественного и личного транспорта);

3) позитивным и обнадеживающим являются ответы пешеходов подросткового возраста. Тем не менее, каждый четвертый учащийся в двух типичных ситуациях (при выходе из общественного транспорта, при переходе через дорогу) обладает опытом нарушения правил дорожного движения.

4) в других ситуациях дорожного движения каждый десятый опрошенный пешеход из разных категорий респондентов имеет навыки правонарушающего поведения.

Исходя из результатов проведенного исследования, мотивацию правонарушений, совершаемых пешеходами, следует назвать легкомысленно-безответственной. Так, например, спешка на работу (или домой, в гости и пр.) способствует пренебрежению пешеходами правил перехода через дорогу и выбору рискованных и запрещенных путей их достижения. Другими словами, пути удовлетворения и достижения личных или служебных целей и мотивов выбираются в обход Правил дорожного движения. Более того, такие пешеходы поверхностно отражают объективную действительность, не предвосхищая возможные опасные дорожные ситуации и негативные последствия.

Это подтверждается и результатами опроса сотрудников Госавтоинспекции. По их мнению, среди наиболее значимых особенностей личности пешеходов, способствующих нарушению правил дорожного движения, были выделены:

- легкомыслие (65 %), когда пешеход надеется на собственные силы или дисциплинированность водителя;
- небрежность и слабо развитые способности к оценке дорожной ситуации и прогнозированию негативных последствий поведения (31 %);
- несформированное чувство долга и социальной ответственности (18 %);
- самоуверенность, амбициозность, завышенная самооценка (16 %);
- склонность к эмоциональной, а не рациональной реакции в ситуациях дорожного движения (11%).

Определенную роль в создании аварийной обстановки на дороге имеет физическое, психическое здоровье и темп движения пешеходов. Так, по мнению респондентов, пешеходы попадают в дорожно-транспортные происшествия (ДТП) по следующим причинам (см. таблицу № 3):

- невнимательности на дороге или состоянии утомления (в среднем 35 % от числа опрошенных);
- находятся в состоянии опьянения (27 %).

**Результаты опроса о причинах
дорожно-транспортных происшествий по вине пешеходов**

Вопрос	Ответ	Категории респондентов			
		Учащиеся	Студенты	Служащие	Пенсионеры
Пешеходы попадают в ДТП, т.к. они:	невнимательны на дороге или утомлены	64 %	38 %	20 %	21 %
	находятся в состоянии опьянения	14 %	25 %	27 %	41 %

При этом следует обратить внимание на том, что мнения пешеходов в зависимости от их возраста отличаются. Мнение студентов и служащих незначительно отличаются по поводу этих причин. По мнению большинства учащихся (64 %) ведущей причиной ДТП является невнимательность пешеходов, подчеркивая тем самым связь между сознательным контролем, бдительностью и безопасностью в условиях дорожного движения. По мнению четырех из десяти пенсионеров (41 %) ведущей причиной ДТП является состояние опьянения. Как известно, у пожилых людей снижается поведенческий контроль, включая контроль в условиях дорожного движения. Вместе с тем лица пожилого возраста озабочены собственным здоровьем, придают большое значение состояниям (психическим, психофизиологическим, физиологическим)¹. Поэтому негативное состояние (включая состояние опьянения) является в их устах частой причиной в объяснении своего поведения и поведения других граждан в условиях дорожного движения.

Опросы сотрудников Госавтоинспекции показали близость их мнений результатам опроса пешеходов относительно состояний этих участников дорожного движения. Каждый пятый сотрудник (20 %) считает, что причинами правонарушений и дорожно-транспортных происшествий являются рассеянность, невнимательность, утомление и др. негативные эмоции. Почти половина респондентов (46 %) считает, что опьянение является типичным состоянием пешеходов-нарушителей ПДД. По мнению респондентов, психическое и психофизиологическое состояние пешеходов в сочетании с игнорированием и несоблюдением правил дорожного движения является распространенными причинами ДТП с участием пешеходов.

Для оценки вклада социальных институтов (семьи, образовательных учреждений, общественных объединений, подразделений Госавтоинспек-

¹ См.: Еромолаева М. В. Структура эмоциональных переживаний в старости // Психология старости: хрестоматия / под ред. Д. Я. Рейгородского. Самара: Издательский Дом БАХРАХ-М, 2004. С. 404.

ции, занимающихся пропагандой безопасности дорожного движения и др.) в правовое воспитание граждан, проанализируем результаты исследования.

Важное значение имеет вопрос правовой социализации и подготовленности пешеходов, в качестве критерия которых выступает опыт соблюдения правил дорожного движения, являющийся одним из важных факторов безопасного поведения граждан на дороге.

По мнению сотрудников Госавтоинспекции, социальное положение пешеходов-нарушителей выглядит следующим образом: студенты – 37 %, пенсионеры – 29 %, рабочие и служащие составляют 25 %, учащиеся – 24 %, молодые родители с детьми, в т.ч. с колясками – 11 %, граждане, ведущие велосипед через дорогу – 9 %; служащий – 7 %; гражданин, несущий багаж (6 %), сотрудник правоохранительных органов (4 %) (см. диаграмму № 2).

Такое поведение пешеходов-правонарушителей объясняется тем, что социальные институты на недостаточно высоком уровне проводили и проводят с гражданами информационно-пропагандистские мероприятия. Тем самым перечисленные категории граждан (студенты и учащиеся, рабочие и служащие, пенсионеры) не обладают достаточным уровнем правовой подготовленности и стереотипами соблюдения правил дорожного движения. Во-вторых, безнаказанность пешеходов подросткового и юношеского возраста за правонарушения способствует появлению необоснованной уверенности в возможности избежать негативных последствий. Пренебрежение и игнорирование правил дорожного движения приводит к накоплению у пешеходов негативного опыта правонарушений в более зрелом и пожилом возрастах. Данный вывод подтверждается и результатами опроса сотрудников Госавтоинспекции. Значительная часть респондентов (61 %) считает, что низкий уровень правосознания пешеходов, выраженный в незнании или пренебрежении ПДД, неуважительном отношении к правилам и сотрудникам Госавтоинспекции, является основной причиной правонарушений в сфере дорожного движения. Полагаем, что причиной «правового нигилизма» пешеходов-правонарушителей – учащихся, студентов и пенсионеров объясняется недостаточно высоким уровнем правового обучения и воспитания участников дорожного движения, пропаганды безопасности дорожного движения. Речь идет в первую очередь о недостаточном внимании, уделяемом формированию навыков правомерного поведения в детских садах и школах, других образовательных учреждениях, повышению уровня правосознания у пожилых людей.

**Результаты опросов сотрудников Госавтоинспекции
о социальном положении пешеходов-правонарушителей**



Условные обозначения: 1 – студенты, 2 – пенсионеры, 3 – рабочие и служащие; 4 – учащиеся; 5 – молодые родители с детьми, в т.ч. с колясками, 6 – граждане, ведущие велосипед через дорогу; 7 – служащий; 8 – гражданин, несущий багаж, 9 – сотрудники правоохранительных органов.

Выявление негативных свойств личности позволяет определить лежащие в их основе социальные потребности, ценностные ориентации для надлежащей организации профилактической и пропагандистской деятельности. Изучение особенностей нравственного и правового сознания пешеходов считается основополагающим для понимания генезиса отклоняющегося поведения личности, его мотивов, для социальной оценки личности и прогнозирования антиобщественных поступков.

Для выявления специфики психологических особенностей личности и поведения пешеходов обратимся к результатам опроса сотрудников Госавтоинспекции. По мнению респондентов, среди наиболее значимых особенностей личности пешеходов, способствующих нарушению правил дорожного движения, был выделен низкий уровень правосознания (78 %), включая незнание, равнодушие и пренебрежение правилами дорожного движения.

По мнению опрошенных сотрудников Госавтоинспекции, каждый второй пешеход, совершивший дорожно-транспортное происшествие, ранее неоднократно допускал нарушение ПДД (злостный тип), а каждый третий – склонен к нарушению правил при наличии благоприятной к этому ситуации (ситуационный тип). Для таких пешеходов характерны пренебрежение правилами дорожного движения, беспечность, несформированность чувства долга и социальной ответственности, самоуверенность, ам-

бициозность, завышенная самооценка, невнимательность и рассеянность. Пешеходы злостного типа открыто нарушают Правила дорожного движения, переходя дорогу на красный свет светофора, перебегая дорогу в неустановленном месте или перед движущимся транспортом. Взрослые и пожилые пешеходы часто показывают детям и внукам пример безответственного, пренебрежительного отношения к выполнению предписаний закона, осознавая безнравственность своих поступков (см. данные опроса, отраженные в диаграмме 1 и 2). Такое поведение взрослых людей обусловлено не только правовым нигилизмом, но и халатным отношением к собственной жизни и здоровью, а также жизни других участников дорожного движения. Полагаем, что в этом кроются изъяны работы социальных институтов.

Учитывая структуру правосознания, принятую в правовой психологии, в анкете для пешеходов были предусмотрены соответствующие вопросы. Результаты обработки анкет показали следующее (см. таблицу № 4).

Таблица № 4

Результаты опроса пешеходов относительно их уровня развития интеллектуального компонента правосознания

Вопрос	Ответ	Категории респондентов			
		Учащиеся	Студенты	Служащие	Пенсионеры
Я как пешеход не попадал в ДТП, т.к.:	Знаю и соблюдаю правила дорожного движения	75 %	52 %	56 %	24 %
	Несмотря на нарушения ПДД, веду себя на дороге осмотрительно	29 %	44 %	35 %	67 %

Недостаточно высоким уровнем знаний и соблюдений правил дорожного движения, т. е. недостаточно развитым интеллектуальным компонентом правосознания обладают:

- значительная часть учащихся и студентов (73 %);
- более половины опрошенных пенсионеров (67 %);
- третья часть опрошенных служащих (35 %).

Другими словами, половина опрошенных респондентов-пешеходов не реализует сформированные знания правил дорожного движения в своем поведении. Единственным утешением служит проявление этими пешеходами-правонарушителями осмотрительности, которая, на их взгляд, обеспечивает безопасность на дороге.

Задаваясь вопросом, почему правовые знания не формируют привычки правомерного поведения у половины опрошенных пешеходов, про-

анализируем ответы на другие вопросы анкеты. В таблице № 5 представлены результаты опроса, которые имеют непосредственное отношение к эмоциональному компоненту правосознания, эмпирическими показателями которого являются оценочные суждения и мнения.

Таблица № 5

Результаты опроса пешеходов относительно их уровня развития эмоционального компонента правосознания

Вопрос	Ответ	Категории респондентов			
		Учащиеся	Студенты	Служащие	Пенсионеры
К сотрудникам ДПС ГИБДД, которые пресекают нарушения ПДД пешеходов, я отношусь:	Негативно	10 %	19 %	13 %	40 %
	Нейтрально	11 %	45 %	35 %	26 %
	Позитивно	80 %	36 %	52 %	34 %
К нарушениям ПДД других пешеходов отношусь:	негативно, с осуждением	57 %	35 %	45 %	21 %
	Нейтрально	30 %	43 %	23 %	43 %
	не задумывался	13 %	29 %	32 %	36 %
Если на моих глазах пешеходы (сверстники или младшие меня по возрасту) нарушают правила перехода через дорогу, то я:	не обращаю внимания	52 %	77 %	73 %	60 %
	нарушаю следом за ними	-	3 %	7 %	4 %

Согласно этим результатам, нейтрально или негативно относятся к сотрудникам ДПС ГИБДД, которые пресекают нарушения ПДД пешеходов:

- значительная часть пенсионеров (66 %) и студентов (64 %);
- почти половина служащих (48 %);
- каждый пятый учащийся (21 %).

Результаты, близкие к указанным данным получились в ответах на вопрос об отношении к нарушениям ПДД других пешеходов. Нейтрально-отстраненное отношение к нарушителям-пешеходам проявили:

- четыре из пяти опрошенных пенсионеров (79 %) и студентов (72 %),
- каждый второй служащий (55 %) и учащийся (43 %).

Нейтрально-негативное оценочное суждение граждан о деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы, которые ради безопасности дорожного движения пресекают правонарушения пешеходов, а также ней-

трально-отстраненное отношение к нарушителям-пешеходам является показателем деформации эмоционального компонента правосознания у половины опрошенных респондентов. Такая деформация правосознания у пешеходов как переходного этапа от правовых знаний к правомерному поведению негативным образом сказывается на процессе и результате формирования правосознания.

Пешеходы, которые знают правила дорожного движения, но на уровне оценочных суждений ошибаются в определении «что плохо» и «что небезопасно на дороге», допускают равнодушие к тем, кто нарушает правила дорожного движения, не осуждают свои правонарушения и других правонарушителей, а также негативно относятся к сотрудникам ДПС ГИБДД, которые пресекают нарушения ПДД пешеходов. Деформированные оценочные отношения к праву и практике его применения мотивируют пешеходов на правонарушающее поведение. Другими словами, нарушение такими пешеходами правил дорожного движения можно объяснить их неадекватным уровнем правосознания. К сожалению, нельзя оценить это как достойный вклад социальных институтов в формирование правосознания этих пешеходов.

Как известно, на основе общих представлений о должном поведении на дороге создаются модели поведения, которое регулируется правилами дорожного движения, т.е. формируется правоприменительное поведение. Обратимся к ответам на вопрос о правоприменительном поведении (см. таблицу № 6).

Анкетирование показало, что в сфере дорожного движения правомерным поведением (при котором потребности и интересы личности совпадают с правовыми требованиями на основе внутреннего согласия и солидарности с нормами права) отличается: 68 % опрошенных учащихся, 53 % студентов, 81 % служащих и лишь 27 % лиц пожилого возраста.

Законопослушным поведением (при котором потребности, интересы и желания личности не совпадают с требованиями соблюдения ПДД, но личность вынуждена подчиняться этим требованиям из-за страха наказания и боязни за жизнь) отличаются: половина опрошенных студентов (54 %), каждый пятый опрошенный учащийся (19 %) и служащий (16 %) и 3 % пенсионеров.

Результаты опроса пешеходов относительно правоприменительного поведения

Вопрос	Ответ	Категории респондентов			
		Учащиеся	Студенты	Служащие	Пенсионеры
Я соблюдаю правила дорожного движения:	из-за страха наказания и боязни за жизнь	19 %	54 %	16 %	3 %
	под давлением окружающих людей	14 %	8 %	3 %	70%
	из уважения и согласия с ними	68%	53 %	81%	27 %

Правопослушным поведением (когда цели и средства их достижения совпадают с требованиями соблюдения ПДД не в силу внутреннего убеждения личности, а в силу ее конформности – податливости личности реальному или воображаемому давлению группы) отличаются: семь из десяти опрошенных пенсионеров (70 %); каждый седьмой учащийся (14 %); каждый десятый студент (8 %) и 3% служащих.

Полученные результаты подтверждают высказанное суждение о том, что деформации эмоционального компонента правосознания пешеходов оказывают негативное влияние на формирование моделей и навыков поведения в сфере дорожного движения. Значительная часть пешеходов-пенсионеров и более половины студентов руководствуются в своем поведении на дороге страхом наказания, боязнью за жизнь или давлением группы. Эти эмоции и установки определяют готовность пешеходов соблюдать правила дорожного движения, а не внутренние убеждения личности, солидарность с Правилами дорожного движения и уважение к ним.

Указывая на специфику опрошенных пешеходов, отметим, что дефекты правосознания проявляются в его эмоциональном компоненте (нейтрально-отстраненном отношении к правонарушителям-пешеходам и нейтрально-негативном отношении к сотрудникам ДПС ГИБДД, пресекающим такое поведение пешеходов), что негативным образом сказывается на формировании готовности следовать требованиям Правил дорожного движения. Несформировавшиеся у пешеходов должным образом ценностные ориентации и убеждения в виде уважения Правил дорожного движения и солидарности с этими нормами нарушают осознанную готовность соблюдать специальные нормы предосторожности на дороге. Поэтому поведение таких пешеходов на дороге регулируется либо страхом перед наказанием и боязнью за жизнь, либо давлением группы лиц.

Таким образом, пешеходы (чаще всего подросткового и юношеского возраста, пожилые люди) допускают наибольшее количество нарушений Правил дорожного движения. Пешеходы мужского пола подросткового и

юношеского возраста чаще нарушают ПДД, чем представительницы женского пола того же возраста. Женщины-пенсионеры чаще нарушают ПДД, чем мужчины-пенсионеры. Основными видами нарушений правил дорожного движения, которые допускают пешеходы, являются: пересечение проезжей части с нарушением требований Правил дорожного движения, появление на пути движущегося транспортного средства; создание помех движению транспортных средств. Для удовлетворения и достижения личных или служебных целей и мотивов такие пешеходы выбирают рискованный путь в обход Правил дорожного движения. Пешеход, нарушающий ПДД, отличается следующими психологическими особенностями: 1) легкомысленно-безответственной направленностью личности и деформацией правосознания; 2) несформированным или сниженным чувством долга и социальной ответственности; 3) небрежностью и слабо развитыми способностями к оценке дорожной ситуации и прогнозированию негативных последствий поведения; 3) рассеянностью и невнимательностью; 4) состояниями утомления и опьянения; 5) склонностью к эмоциональной, а не рациональной реакции в ситуациях дорожного движения.

Контрольные вопросы

1. Почему пешеходы подросткового и юношеского возраста, пожилые люди чаще всего совершают правонарушения в сфере дорожного движения?

2. В чем проявляется гендерная особенность в поведении пешеходов? Приведите примеры из собственного опыта и опыта наблюдения за поведением пешеходов.

3. Какие нарушения ПДД являются типичными для пешеходов? Приведите примеры из вашей практики наблюдения за собой и другими пешеходами.

4. Перечислите причины нарушений пешеходами ПДД? Имеются ли у вас, как у пешехода, примеры нарушений ПДД? Почему Вы их нарушаете?

5. Какие потребности удовлетворяют пешеходы в условиях дорожного движения?

6. Какие деформации в каждом структурном компоненте правосознания пешехода вы знаете и как они влияют на поведение в условиях дорожного движения?

7. На основе анализа компонентов собственного правосознания пешехода, укажите те из них, которые требуют своего совершенствования.

8. Перечислите качества пешехода, которые обеспечивают ему безопасное поведение. Какие из перечисленных характерны Вам? Приведите примеры.

9. Оказывает ли влияние на безопасность дорожного движения состояние пешехода? Приведите примеры.

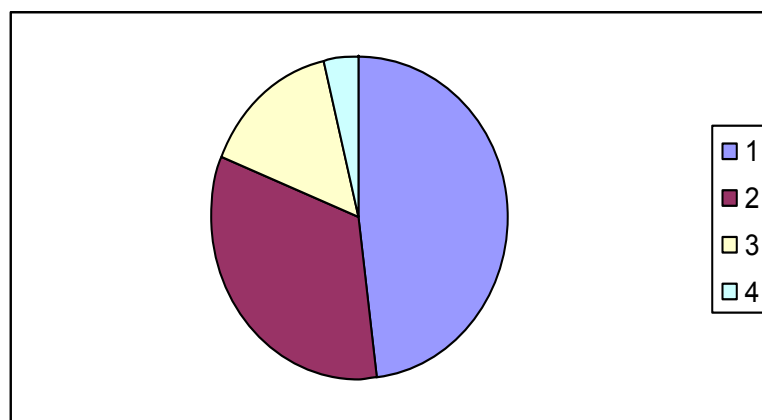
10. Каково влияние эмоциональной сфере психики пешехода на безопасность дорожного движения? Как Вам удастся контролировать свои эмоции во время дорожного движения?

1.4. Психология водителя как участника дорожного движения

Особенности личности водителя можно изучить посредством анализа психологических особенностей совершения ими правонарушений. Опрос сотрудников подразделений ГИБДД территориальных органов МВД России показал, что водители чаще всего нарушают (см. диаграмму № 2):

Диаграмма № 3.

Ответы на вопрос: «Какие требования Правил дорожного движения чаще всего нарушают лица, систематически нарушающие ПДД»



Обозначения: 1) превышение установленных требований к скоростному режиму (88,4 %); 2) игнорирование использования ремней безопасности (60,5 %); 3) нарушение правил маневрирования и расположения на проезжей части (27,9 %); 4) непредоставление преимущества другим участникам движения (7 %).

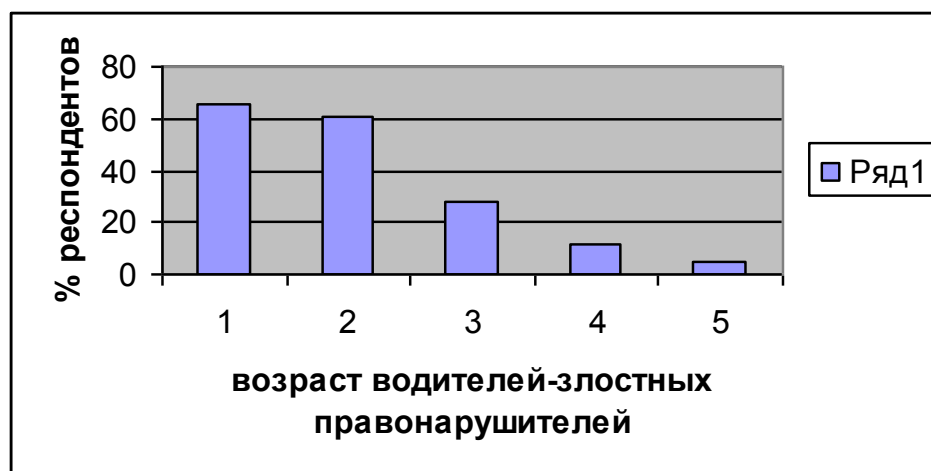
- установленные требования к скоростному режиму (по мнению 88,4 % респондентов),

- требования к использованию ремней безопасности (60,5 % респондентов),

- правила маневрирования и расположения на проезжей части (27,9 %).

Согласно представленным на диаграмме № 4 результатам опроса сотрудников Госавтоинспекции, значительная часть респондентов считают, что водители, систематически нарушающие ПДД, относятся к юношескому и зрелому возрасту –18-35 лет (соответственно 18-20 лет – 65,1%, 20-25 лет – 60,5 %, 26-35 лет – 23,3 % респондентов).

Возраст водителей, допускающих систематические нарушения ПДД



Обозначения: 1) возраст 18-20 лет – 65,1 %; 2) возраст 20-25 лет – 60,5 %; 3) возраст 26-35 лет – 27,9 %; 4) возраст 36-45 лет – 11,6 %; 5) возраст свыше 50 лет – 2,7 %.

Это подтверждается и результатами исследований, согласно которым группа водителей моложе 25 лет совершает дорожно-транспортные происшествия¹.

Кроме того, полученные данные согласуются с закономерностью другого вида правонарушений – преступного поведения. Наиболее часто преступления совершают лица в возрасте 16-29 лет². Стоит также отметить мнение десятой части опрошенных (11,6 %) – среди злостных правонарушителей отмечается и возрастная категория старше 50 лет.

Указанная возрастная категория водителей 18-35 лет характеризуется в возрастной психологии кризисом «зрелости», связанным с поиском себя и своего места в жизни, реализации своих способностей³. Полагаем, что одним из проявлений такого кризиса у водителей-правонарушителей становятся конфликты с законом, включая противоборство в сфере дорожного движения. Возрастные характеристики водителя, систематически нарушающего ПДД, являются своеобразным индикатором достижения личностью социальной зрелости, усвоения им правовых норм и предписаний в

¹ Проценко С. В. Влияние психофизиологических и возрастных особенностей субъекта на деятельность, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности // Юридическая психология. 2009. № 4.

² Антонян Ю. М., Еникеев М. И., Эминов В. Е. Психология преступления и наказания. М.: «ПЕНАТЕС-ПЕНАТЫ», 2000. С. 20.

³ Зейг Дж. К. Испытание Эриксоном: Личность мастера и его работа / пер. с англ. В. В. Самойлова. М.: Независимая фирма «Класс», 1999.

сфере дорожного движения, а также связаны с другими личностными особенностями, о которых можно судить по возрастным критериям.

Анкетирование показало, что чаще всего систематически нарушают ПДД мужчины (93 %). Это также согласуется с закономерностью, выявленной по результатам многочисленных исследований: мужчины чаще всего совершают преступления, включая преступления по неосторожности. Вместе с тем каждый десятый респондент (11,6 %) считает, что среди систематически нарушающих ПДД имеются и женщины-водители (см. таблицу № 7). Этот факт нельзя игнорировать сотрудникам Госавтоинспекции, в т. ч. сотрудникам по пропаганде безопасности дорожного движения.

Таблица № 7.

Ответы на вопрос: «Лица какого пола чаще всего совершают систематические правонарушения в сфере дорожного движения?»

Категории правонарушителей	Количество респондентов (в %)
мужчины	93
женщины	11,6
не имеет значения	3

По данным многочисленных психологических исследований мужчины демонстрируют большее стремление к независимости, обретению индивидуальности через отделение от социальной микросреды. Для женщин более приемлема взаимозависимость, обретение индивидуальности в социальных связях. Женщины более чувствительны, эмпатичны, способны понять чувства других, склонны к опеке и проявлению заботы¹.

В последние годы удельный вес женщин-водителей в России увеличивается, и в перспективе будет возрастать. Женская психология накладывает определенный отпечаток на управление транспортным средством. Женщины-водители в отличие от мужчин-водителей имеют более позитивные социальные установки, обладают большей дисциплинированностью и аккуратностью при управлении транспортным средством. Поэтому женщины реже допускают грубые нарушения правил дорожного движения, реже создают опасные ситуации, более осторожны и надежны в нормальных условиях, у них реже наступают тяжкие последствия в дорожно-транспортных происшествиях. В то же время в силу повышенной эмоциональности и меньшей физической выносливости женщины значительно менее адекватно реагируют на экстремальные условия и опасные дорожные ситуации. Указанные психологические особенности женщин,

¹ Социальная психология: учеб. пособие для вузов / под ред. проф. А. М. Столяренко. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. С. 272-274.

которые усиливаются в экстремальных условиях дорожного движения, в сочетании с увеличением количества транспортных средств становятся причинами совершения правонарушений.

По мнению респондентов, социальное положение лиц, систематически нарушающих ПДД, распределилось следующим образом (см. диаграмму № 5).

Диаграмма № 5.

Ответы на вопрос: «Каково социальное положение лиц, систематически допускающих нарушения ПДД?»



Обозначения: 1) студенты; 2) предприниматели; 3) не имеет значения; 4) служащие; 5) рабочие; 6) пенсионеры; 7) сотрудник правоохранительных органов.

В первую очередь это студенты (по мнению 67,4 % опрошенных) и предприниматели (55,8 %). Полученные данные сочетаются с ранее проанализированным возрастом злостных правонарушителей. Стоит подчеркнуть, что штрафы за нарушения ПДД, как правило, оплачивают владельцы транспортных средств – родители этих студентов. Не делая должных выводов, студенты-водители продолжают нарушать ПДД, не реагируя на воспитательные меры со стороны родителей и сотрудников ДПС ГИБДД, до тех пор, пока родители не запретят им управлять автомобилем. Определенную роль в совершении административных правонарушений, совершаемых предпринимателями, играет материальный фактор. Из-за материальной обеспеченности они могут заплатить любой штраф, не делая должных выводов. Кроме того, в последующем такая категория граждан продолжает пренебрегать ПДД.

Каждый третий опрошенный (27,9 %) считает, что социальный статус не определяет систематичность нарушения ПДД, подчеркивая тем самым роль личностных качеств.

При составлении анкеты мы предусмотрели вопросы, направленные на изучение основных компонентов правосознания водителей. Результаты обработки анкет представлены в таблице № 8.

Правосознание лиц, допускающих систематические нарушения ПДД, характеризуется, по мнению третьей части опрошенных (30,2 %), незнанием ПДД, что свидетельствует о несформированности когнитивного компонента правосознания. Две трети опрошенных сотрудников (67,4) отмечают, что водители пренебрегают ПДД, а 16,2 % респондентов считают, что водители негативно-нейтрально относятся к сотрудникам, которые пресекают нарушения ПДД. Приведенные данные свидетельствуют о недостаточной сформированности у водителей интеллектуального и эмоционального компонента правосознания. О деформации волевого компонента правосознания свидетельствуют ответы 46,5 % сотрудников о том, что водители намеренно игнорируют и не соблюдают ПДД. Деформации правосознания таких водителей налицо. Кроме того, 72,1 % опрошенных сотрудников о том, что такие водители обладают низким уровнем культуры на дорогах и дорожно-транспортной дисциплины.

Таблица № 8

Ответы на вопрос: «Правосознание лиц, допускающих систематические нарушения ПДД, характеризуется»

Ответы на вопрос	Количество респондентов (в %)
А) незнанием ПДД	30,2
Б) знанием ПДД, но пренебрежением ими	67,4
В) знанием ПДД, но намеренным их несоблюдением	39,5
Г) негативным отношением к сотрудникам ДПС, которые пресекают нарушения ПДД	11,5
Д) нейтральным отношением к сотрудникам ДПС, которые пресекают нарушения ПДД	4,7
Е) намеренным игнорированием и несоблюдением ПДД	46,5

В числе причин систематических правонарушений лежит комплекс факторов, которые одновременно воздействуют в процессе дорожного движения. Подчеркнем особое влияние «человеческого фактора» в виде неадекватного правосознания и неправомерного поведения водителей. Одной из ведущих причин систематического нарушения правил дорожного

движения водителями является недостаточная правовая и профессиональная подготовленность их к участию в дорожном движении.

В таблице № 9 представлены результаты опроса сотрудников ДПС, согласно которому опыт вождения лиц, систематически нарушающих ПДД, приходится на первые три года (так считают 65,1 % респондентов), четыре-пять лет (60,5 %), шесть-десять лет (23,3 %).

Таблица № 9.

Ответы на вопрос: «Водители с каким опытом вождения систематически допускают нарушения ПДД?»

Опыт вождения	Количество респондентов (в %)
1-3 года	65,1
4-5 лет	60,5
6-10 лет	23,3
11-15 лет	4,7
Свыше 15 лет	4,7

С учетом полученных данных отметим, что в механизме систематического совершения водителями правонарушений значительное место занимает недостаточный опыт управления транспортным средством и опыт нарушений ПДД.

1. Недостаточный опыт вождения. Неопытный водитель (1-3 года) оказывается неподготовленным к различным дорожным ситуациям по причине недостаточной автоматизации навыков управления автомобилем и еще более недостаточно сформированных умений. Следствием могут стать нарушения правил дорожного движения, а в случае непринятия должных и своевременных мер со стороны самого водителя и (или) сотрудников ДПС, такие нарушения могут стать систематическими. Исследования показывают, что «объективным выражением подготовленности водителей является степень автоматизации навыков при управлении автомобилем в различных дорожных условиях, их широта, прочность и динамичность. Отдельные управляющие действия должны быть объединены в один двигательный акт, что позволяет быстро и своевременно выполнять сложные маневры при управлении автомобилем. В неожиданных аварийных ситуациях действия опытного водителя характеризуются быстротой, точностью и полным соответствием требованиям безопасности в данной конкретной обстановке»¹.

¹ Романов А. Н. Автотранспортная психология: уч. пос. для студ. высш. уч. зав. М.: Издательский центр «Академия», 2002. С. 173-174.

В условиях дорожного движения нестандартные ситуации приводят молодых водителей (и, как правило, неопытных) к растерянности, к неосознанию необходимости осуществления тех действий, которые должны совершаться автоматически. Например, **неопытный водитель**, когда отказывает рулевое управление, забывает о тормозах, вследствие чего продолжается движение.

Стоит подчеркнуть, что рост интенсивности движения и повышение экстремальности вождения в этих условиях, недостаточный опыт управления ТС и низкий уровень культуры участников дорожного движения являются дополнительными факторами риска совершения повторных правонарушений в первую очередь наиболее уязвимыми категориями граждан – женщинами, пожилыми, эмоционально неустойчивыми лицами. У лиц пожилого возраста (более опытных) отмечается сочетание комплекса устойчивых и сформированных навыков и умений управления транспортным средством со сниженной эмоционально-волевой устойчивостью (в силу возрастных особенностей личности). Это может привести к тому, что складывающаяся экстремальная ситуация может стать еще более сложной (конфликтной) для таких **эмоционально-неустойчивых лиц**, несмотря на опыт вождения. Конфликт сводится к противоборству, с одной стороны, стереотипами труда, автоматизированными элементами действия и эмоциями, вызванными нестандартной, проблемной ситуацией, а также скоростью этой ситуации. Такой конфликт может дезорганизовать работу воли и сознания¹. Следствием этого становятся ошибки, нарушения ПДД, в т. ч. систематические.

Высокая значимость профессионального мастерства для безопасности дорожного движения подтверждается большим количеством ДТП, возникающих из-за ошибок молодых неопытных водителей. Французские специалисты считают, что до пробега 500 км водитель практически поглощен только управлением своего автомобиля, а на других участников движения он не обращает внимания. От 500 до 3000 км пробега поведение водителя начинает постепенно соответствовать складывающейся дорожной обстановке. После пробега 3000 км навыки управления стабилизируются, и водитель может более надежно управлять автомобилем. Чтобы достичь профессионального мастерства, необходимо хотя бы один раз «объехать вокруг земного шара», т. е. наездить не менее 40000 км. Конечно, такой пробег для разных лиц может быть большим или меньшим. Это зависит от уровня подготовленности водителей, а также от их индивидуальных особенностей, которые в значительной степени определяют процесс совершенствования водительского мастерства².

¹ Корчагин А. Г. Неосторожный преступник: субъект и личность. Владивосток, 1990. С. 76.

² Никитас Д. А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления // Рос. следователь. 2006. № 8.

2. Опыт «успешного» (т. е. безнаказанного) нарушения Правил дорожного движения. Нарушив те или иные запреты при благоприятном стечении обстоятельств, водитель сознательно или подсознательно фиксирует в памяти, что никаких отрицательных последствий не наступило: никто не пострадал, а он остался безнаказанным. Полученный негативный опыт формирует уверенность в собственной неуязвимости, которая играет роль мотива для последующего правонарушения. Как справедливо отмечает А. Н. Романов, «при безнаказанности неправильное поведение водителя (и пешехода) закрепляется»¹. Наибольшего эффекта закрепления опыта систематического нарушения ПДД достигают те водители, у которых не только отсутствует (или снижен) страх быть наказанным (как внешний мотив, препятствующий совершению правонарушения). В случае сочетания у личности сниженного страха перед наказанием с недостаточно развитыми нравственными чувствами (вины, долга, ответственности, сострадания к возможным или реальным жертвам и пр.) «рождается» **циничный водитель**, который не только вызывающе-пренебрежительно относится к ПДД и сотрудникам ДПС ГИБДД, но и нарушает требования ПДД, игнорируя и (или) презируя культуру безопасного поведения на дорогах.

Специалисты в области автотранспортной психологии Д. Клеббельсберг, А. Н. Романов и ученые-криминологи П. С. Дагель, С. Н. Мешалкин и др. справедливо указывают, что личность и конкретные жизненные обстоятельства внешней среды примерно в равной степени обуславливают большинство преступных деликтов, в том числе и неосторожных. По мнению ученых М. И. Еникеева и П. С. Дагеля, лицо нарушает при этом Правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в силу определенных дефектов неосторожно действующего лица. Поведение человека при взаимодействии с конкретной ситуацией приводит к административным правонарушениям. С психологической точки зрения легкомыслие и небрежность имеет свои причины, которые характеризуют лиц, систематически нарушающих Правила дорожного движения.

Результаты анкетирования показали, что состояние водителей оказывает влияние в определенной степени на систематичность нарушений ими ПДД (см. таблицу № 10). По мнению респондентов, правонарушители могут находиться как в нормальном состоянии (46,5 % респондентов), так и в состоянии алкогольного опьянения (41,9 %), а также состоянии раздражительности и стресса (34,9 %). Это свидетельствует о том, что применение жестких административных санкций к лицам, которые управляют ТС в состоянии опьянения, пока не приносит ощутимых результатов.

¹ Романов А. Н. Указ. соч. С. 25.

Ответы на вопрос: «В каком состоянии находятся лица, систематически совершающие дорожно-транспортные правонарушения»

Ответы на вопрос	Количество респондентов (в %)
А) в состоянии алкогольного или токсического опьянения	41,9
Б) под влиянием наркотического опьянения	9,3
В) нормальном состоянии	46,5
Г) в состоянии усталости	16,3
Д) в состоянии стресса, раздражительности	25,6
Е) не имеет значения	34,9

Объяснима связь негативных состояний водителя с систематическим совершением нарушений ПДД. Отрицательные состояния (тревожность, утомление, стресс, растерянность, переутомление, состояния опьянения), вызванные объективными факторами (плохая видимость, сложные дорожные условия и их неожиданные изменения, «пробки» и пр.) и субъективными факторами (психические и физические перегрузки, конфликты между участниками дорожного движения и сотрудниками ДПС, психические травмы участника дорожного движения в результате конфликтов или других событий и пр.). Наличие тревожности, даже в скрытом виде, может способствовать принятию объективно неправильных решений в условиях дорожного движения. Опьянение, конфликтные ситуации, психические травмы, переутомление могут приводить к активизации скрытых особенностей, ранее присутствовавших у человека в психически нейтральном состоянии. Такой психологический феномен повышает аварийность в условиях дорожного движения¹.

На основе анализа научной литературы, анкетирования сотрудников Госавтоинспекции, современных тенденций поведения водителей в условиях дорожного движения и собственных наблюдений автора было выделено пять типов водителей, систематически нарушающих ПДД. Условно эти типы были названы следующим образом:

- 1) циничный;
- 2) провоцирующий;
- 3) агрессивно-рискованный;
- 4) неопытный,
- 5) эмоционально-неустойчивый (тревожный).

В таблице №11 обобщены основные психологические особенности таких водителей.

¹ Гвоздева Е. В. Типология преступников, совершивших уголовно наказуемое нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Рос. следователь. 2007. № 11.

Психологические особенности типов водителей, систематически нарушающих Правила дорожного движения

Циничный	<ul style="list-style-type: none"> – низкий уровень правосознания (вызывающе-пренебрежительно относится к ПДД и намеренно нарушает их); – игнорирует культуру безопасного поведения на дорогах¹; – склонность винить других в случившемся правонарушении² – возможное нахождение в состоянии алкогольного опьянения; – стремление проявить неоправданную удаль, смелость, силу³
Провоцирующий	<ul style="list-style-type: none"> – высокий уровень правовой осведомленности для создания провокации; – склонность к риску; – выраженная потребность в самоутверждении; – желание извлечь из провокации определенную выгоду
Агрессивно-рискованный	<ul style="list-style-type: none"> – низкий уровень правосознания (вызывающе-пренебрежительно относится к ПДД и намеренно нарушает их); – агрессивность, враждебность, замкнутость, безразличие к окружающим⁴, – излишняя уверенность в себе⁵, – конфликтность и склонность к необоснованному риску⁶; – возможное нахождение в состоянии алкогольного опьянения.
Неопытный	<ul style="list-style-type: none"> – робость, неуверенность в себе и собственных силах; – растерянность, неосознание необходимости осуществления тех действий, которые должны совершаться автоматически; – дефект психической саморегуляции поведения, который проявляется в невыполнении действий по достижению цели, либо их перевыполнении⁷; – беспечность, легкомыслие, неумение правильно оценить дорожную ситуацию⁸.

¹ 72,1 % опрошенных считают, что лица, систематически нарушающие ПДД, обладают низким уровнем культуры на дорогах и дорожно-транспортной дисциплины, 67,4 % респондентов считают, что такие лица пренебрегают ПДД, а каждый третий сотрудник (39,5%) считает, что злостные правонарушители намеренно не соблюдают их.

² По мнению 34,9 % респондентов экстернальный локус контроля характерен для лиц, которые систематически нарушают ПДД.

³ См.: Бурлаков В. Н. Криминология: учебник для вузов. СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет, Питер, 2003.

⁴ По данным исследований Дж. Версейса, указанные свойства характерны для водителей, часто попадающие в дорожно-транспортные происшествия и нарушающие Правила дорожного движения. См. об этом: Никитас Д. А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления // Рос. следователь. 2006. № 8.

⁵ По данным опроса, значительная часть респондентов (90,7 %) указывают на излишнюю самоуверенность как индивидуально-психологическую особенность лиц, систематически нарушающих ПДД

⁶ По данным опроса, 11,6 сотрудников считают рискованное вождение ТС и 14 % конфликтное, агрессивное поведение гражданина причиной систематического нарушения ПДД.

⁷ Еникеев М. И. Юридическая психология: учебник для вузов. М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА.- М, 2002. С. 86.

⁸ По мнению 46,5 % респондентов, лица, систематически нарушающие ПДД, не умеет оценить и не предвидит при этом, наступление каких-либо последствий. Кроме того, анализ личностных свойств осужденных за дорожно-транспортные преступления пока-

Эмоционально-неустойчивый (тревожный)	<ul style="list-style-type: none"> – высокая импульсивность, склонность к эмоциональной реакции на дорожную и экстремальную ситуацию, содержащую угрозу¹; – преувеличенное внимание к возможным опасностям, – избыточный самоконтроль; – легко поддается страху и раздражительности в реальной дорожной ситуации; – склонность к волнениям и образованию реакции тревоги, усталости.
--	--

Циничный водитель, у которого закрепился опыт безнаказанности за совершенные правонарушения, отсутствует (или снижен) страх быть наказанным. Это сочетается с возможным нахождением гражданина в состоянии опьянения, недостаточно развитыми нравственными чувствами (вины, долга, ответственности, сострадания к возможным или реальным жертвам и пр.) и пренебрежением к ПДД, игнорированием в целом культуры безопасного поведения на дорогах.

Провоцирующий водитель – тот, кто своими действиями намеренно создает другим участникам дорожного движения условия для совершения правонарушений, а также способствует склонению сотрудников ДПС к различным нарушениям. Поведение такого водителя может сопровождаться отрицанием произошедшего нарушения, претензиями и неприязнью в адрес сотрудника, негодованием и возмущениями по поводу применяемых к нему административных санкций, демонстративной видео-, аудио- или фотосъемкой. Некоторые из них, обладающие правовой осведомленностью фиксируют заранее подготовленные ими провокации и выкладывают их в Интернет для всеобщего обозрения. Такая форма самовыражения и самоутверждения, сочетающаяся со склонностью к риску основана на желании привлечь к себе внимание, извлечь из этого определенную выгоду. Позитивное эмоциональное подкрепление, получаемое такими водителями от провокаций и полученных результатов, становится стимулом для накопления опыта повторных правонарушений, создает угрозу безопасности.

Агрессивно-рискованный водитель в силу легкости возникновения негативных эмоций и проявления враждебности, агрессивности как черт характера создает в общении с другими участниками дорожного движения и сотрудниками ДПС конфликты, включая непредсказуемые, порой безрасчетные действия, которые усиливаются состоянием опьянения. Агрессивное, рискованное поведение в сочетании с низким уровнем правосознания, открытыми конфликтами с Правилами дорожного движения приводят во-

зал, что беспечность, легкомыслие стали причиной преступлений у 64 % осужденных, 43 % из них не сумели правильно оценить ситуацию. См.: Бурлаков В. Н. Криминология: учебник для вузов. СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет, Питер, 2003.

¹ 25,6 % опрошенных сотрудников Госавтоинспекции считают, что лица, находящиеся в состоянии стресса, раздражительности, совершают систематические правонарушения.

дителя к систематическим правонарушениям ПДД и созданию аварийных ситуаций.

Неопытный водитель, т. е. обладающий недостаточным опытом вождения, в т.ч. сниженным уровнем автоматизации действий, не может соблюдать ПДД в силу ограниченной саморегуляции поведения и слабым уровнем подготовленности. Попадая из-за ограниченного опыта в различные дорожные ситуации, он не успевает обращать внимание на дорожные знаки, разметку и пр. и совершает правонарушение. Накопление водителем опыта нарушений ПДД, отсутствие должного самоанализа и неумение делать выводы становятся дополнительными факторами повторных нарушений ПДД.

Эмоционально-неустойчивый (тревожный) водитель в условиях дорожного движения легко поддается страху и проявляет тем самым склонность к эмоциональной реакции на дорожную ситуацию. В качестве стрессовых выступают следующие ситуации дорожного движения: с непредсказуемым исходом, быстрой сменой действующих факторов и неупорядоченными параметрами, угрозой для жизни и здоровья. Возникающее свойство «суженного сознания» снижает у такого водителя работу мышления, логики, прогноза дорожной обстановки и эффективность действий, увеличивает ошибки.

Условно выделенные типы водителей, систематически нарушающие ПДД (циничный, провоцирующий, агрессивно-рискованный; неопытный, эмоционально-неустойчивый) встречаются как в чистом виде, так и в смешанном виде.

Таким образом, стоит согласиться с мнением немецкого специалиста в области транспортной психологии Д. Клебельсбергом, который справедливо отмечал связь между аварийностью, возрастом и стажем работы водителя¹. Учитывая результаты исследования, расширим эти связи следующим образом: 1) систематические нарушения водителями ПДД (превышение установленных требований к скоростному режиму игнорирование использование ремней безопасности нарушение правил маневрирования и расположения на проезжей части), 2) опыт управления ТС (чаще до 5 лет или 6-10 лет); 3) дефекты правосознания и низкий уровень культуры поведения на дороге; 4) состояние водителя (опьянения, стресса, раздражительности).

Контрольные вопросы

1. Каким образом связан стаж с правонарушениями водителей? Объясните с психологической точки зрения этот феномен.

¹ Клебельсберг Д. Транспортная психология: пер. с нем. / под ред. В. Б. Мазуркевича. М.: Транспорт, 1989.

2. Какова связь между аварийностью и стажем вождения? Обоснуйте свой ответ с психологической точки зрения и приведите примеры.

3. Какие дефекты правосознания характерны для водителей, систематически нарушающих ПДД?

4. Укажите типы водителей, которые систематически нарушают ПДД. Приведите примеры.

5. Имеется ли связь между состоянием водителя и аварийностью на дорогах. Перечислите эти состояния, включая психологические и приведите примеря влияния этих состояний на поведение водителя.

2. Использование психологии граждан в пропаганде безопасности дорожного движения и формировании навыков безопасного поведения

2.1. Основные понятия и психологические механизмы в формировании у граждан навыков правомерного поведения в сфере дорожного движения

Для обеспечения безопасности дорожного движения нужна целенаправленная работа по «...повышению уровня правосознания, правовой психологии граждан до уровня культуры»¹. Специалисты в области педагогики оправданно обосновывают системный подход в воспитании и формировании правовой культуры и правомерного поведения граждан. В этой связи согласимся с мнением профессора А. М. Столяренко, что «...в рамках педагогической и правовой систем общества должно получить полноценное развитие специальная юридико-педагогическая работа, включающая: правовое просвещение, правовое воспитание, правовую пропаганду, правовую агитацию»².

Каждый из указанных видов юридико-педагогической работы имеет свои особенности. Сформулируем определения этих видов работы применительно к сфере обеспечения безопасности дорожного движения. *Правовое просвещение* предполагает распространение правовых знаний через систему образования и направлено на формирование у граждан правовой осведомленности, необходимой для безопасной регуляции поведения в условиях дорожного движения. *Правовое воспитание* направлено на формирование правосознания и правовой культуры безопасного поведения, негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, профилактику административных правонарушений в сфере дорожного движения. Под *правовой пропагандой* понимается распространение идей правового государства, правомерного поведения в сфере дорожного движения. *Правовая агитация* как составная часть правовой пропаганды предполагает целенаправленное распространение информации для активного участия граждан в обеспечении безопасности дорожного движения.

Среди основных функций пропаганды И. К. Шахриманьян выделяет образовательную, воспитательную и организаторскую. Однако, как замечает Е. А. Козловская, следует различать пропаганду и обучение. Обучение, в отличие от пропаганды, является педагогическим процессом, в ходе которого под руководством специально подготовленного лица (педагога, пропагандиста и др.) реализуются общественно обусловленные задачи по

¹ См.: Столяренко А. М. Психологическая системология. Теория, исследования, практика: монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. С. 299.

² Столяренко А. М. Психология и педагогика: учеб. пособие для вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. С. 252.

формированию знаний, специальных умений, навыков и определенного опыта¹. В качестве целей пропагандистской деятельности выступают: «распространение знаний по проблемам безопасности дорожного движения и деятельности Госавтоинспекции: административному законодательству, розыску угнанного и похищенного автотранспорта, регистрации транспорта, анализу и прогнозу дорожно-транспортных происшествий, профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и т. д.»²

Придерживаясь высказанных мнений указанных авторов, исходя из приведенных определений, а также анализа содержания Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», отметим, что правовая пропаганда безопасности дорожного движения может включать в себя воспитательные, просветительские и агитационные функции. Например, результатом мероприятий «Обеспечение проведения тематических информационно-пропагандистских мероприятий, межгосударственных слетов, всероссийских конкурсов, фестивалей с несовершеннолетними участниками дорожного движения, в том числе общественными формированиями детей» является «повышение правового сознания несовершеннолетних участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге»³. Такое объединение функций и задач (воспитательных, просветительских, пропагандистских, агитационных) считаем оправданным, т. к. применительно к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения указанные юридико-педагогические виды работы тесно связаны между собой, а реализуемые социальными институтами мероприятия, занятия, акции и т.п. дополняют друг друга и усиливают воспитательное и психологическое влияние на правосознание и культуру поведения граждан в сфере дорожного движения. Более того, курсанты и слушатели Орловского юридического института имени В. В. Лукьянова включают в мероприятия по пропаганде безопасности дорожного движения воспитательные и психологические методы, повышая тем самым эффективность этих мероприятий.

Учитывая важность формирования у детей и подростков навыков правомерного поведения, стоит подчеркнуть персональную ответственность педагогов, родителей и сотрудников подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения за проводимые пропагандистские и воспитательные мероприятия. Эта ответственность за подготовку детей к жизни и, в частности, подготовку к жизни в условиях дорожного движения, закреплена Федеральными законами РФ. В Федеральном законе «Об

¹ Козловская Е. А. Психолого-педагогические основы пропаганды деятельности Госавтоинспекции. М., 1994. С. 20.

² Там же. С. 3.

³ Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: утв. Постановлением Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864.

образовании в РФ» отмечается, что педагогические работники обязаны «... развивать у обучающихся познавательную активность, ... формировать гражданскую позицию, способность к труду и жизни в условиях современного мира, формировать у обучающихся культуру здорового и безопасного образа жизни; применять педагогически обоснованные и обеспечивающие высокое качество образования формы, методы обучения и воспитания; учитывать особенности психофизического развития обучающихся ...»¹

В отличие от педагогов роль сотрудников Госавтоинспекции в повышении правосознания граждан, формировании навыков и культуры безопасного поведения более специфична, но не менее ответственна, т.к. эта работа носит профилактический характер, строится на учете причин и условий административных правонарушений, включая нарушения Правил дорожного движения РФ, причин дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортного травматизма. Так, в Федеральном законе РФ «О полиции» закреплена обязанность сотрудников полиции: «... выявлять причины ... административных правонарушений и условия, способствующие их совершению, принимать в пределах своих полномочий меры по их устранению; выявлять лиц, имеющих намерение совершить преступление, и проводить с ними индивидуальную профилактическую работу; участвовать в профилактике ... правонарушений несовершеннолетних; участвовать в пропаганде правовых знаний»².

Приказом МВД России от 02.12.2003 № 930 утверждено Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения по пропаганде безопасности дорожного движения. Министр внутренних дел возложил на Госавтоинспекцию задачи, связанные с разъяснением законодательства Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения, оказанием содействия органам исполнительной власти в организации обучения участников дорожного движения правилам поведения на улицах и дорогах³. В данном Наставлении определены основные направления, порядок организации, формы и методы осуществления деятельности Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения, а также цели и задачи, стоящие перед подразделениями пропаганды в области социально-профилактической работы, укрепления дисциплины участников дорожного движения, предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий.

¹ Об образовании в РФ: Федер. закон Рос. Федерации от 20.02.2012 № 273-ФЗ. Глава VII. Ст. 48.

² О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 07.02.2011 № 3-ФЗ. Ст. 12.

³ Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ по пропаганде безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 02.12.2003 № 930.

Объединяющим началом ответственности родителей, педагогических работников и сотрудников Госавтоинспекции является общая цель – готовить детей и подростков к безопасному поведению на дороге, учить людей управлять своим поведением в соответствии с Правилами дорожного движения и складывающейся дорожной обстановкой, быть здоровыми и ответственными гражданами Российской Федерации.

Формирование у несовершеннолетних правосознания, повышение ответственности и культуры безопасного поведения на дороге – это длительная и сложная работа, которая отличается двойной превенцией, т. е. содействует предупреждению более опасных правонарушений и преступлений, направлено на сдерживание и корректировку поведения несовершеннолетних нарушителей правил дорожного движения и тех юных граждан, кто не нарушал, но у которых имеется соблазн нарушить ПДД. Для грамотного и эффективного осуществления правового воспитания необходимо знать и использовать психологические особенности детей и психологические особенности проведения воспитательно-профилактических мероприятий. Такая психологизация пропаганды безопасности дорожного движения и правового воспитания детей и подростков согласуется с охранно-защитной концепцией профилактики (обоснованной профессором С. А. Беличевой) и международным опытом реализации превентивных мер и программ¹.

Формирование у юных граждан навыков и культуры безопасного поведения осуществляется через *психологический механизм*, вытекающий из теории деятельности А. Н. Леонтьева, теории поэтапного формирования умственных действий П. Я. Гальперина, теории развивающего обучения В. В. Давыдова.

Для активизации базовой потребности личности в сохранении жизни и безопасности данный механизм можно свести к следующим этапам:

1. *Фиксирование внимания* (сознания) на дороге и вблизи нее как на предельно важной, необычной ситуации, которая, в силу высокого фактора опасности для жизни и здоровья, требует особого отношения, даже если ребенок сталкивается с ней несколько раз в день. Через средства обучения до ребенка следует донести мысль о необходимости включения в сознании специального сигнала «Внимание, дорога!». Т. е., находясь рядом с дорогой, ему нужно прервать разговор (с другим человеком, по телефону), расширить обзор (снять капюшон, выключить плеер и т. д.), переключить и сосредоточить свои мысли на дороге и быть максимально бдительным и собранным. Ибо от этого зависит собственная жизнь и здоровье.

2. *Анализ и оценка ситуации на дороге* по определенным параметрам:
– типичная, или нетипичная ситуация;

¹ См.: Беличева С. А. Основы превентивной психологии. М.: Редакц.-изд. центр консорциума «Соц. здоровье России», 1994. С. 11-12.

- выделение основных объектов, определяющих безопасность на дороге: наличие светофора, его исправность;
- при отсутствии светофора мощность потока машин;
- наличие объектов, мешающих правильно оценить ситуацию;
- вероятность появления неожиданного фактора: машины «скорой помощи», машины из-за плохо просматриваемого поворота;
- плохие погодные условия;
- темное время суток и т. д.

Результатом данного этапа должно стать определение основных и второстепенных объектов на дороге, определяющих ее безопасность в данный момент с учетом ее развития и пребывания ребенка в ней.

3. *Воспоминание правил дорожного движения* в соответствующей складывающейся ситуацией.

4. *Реализация этих правил* через соответствующие практические действия по строгому алгоритму через механизм внутреннего планирования и самоконтроля своих действий. На этом этапе ребенок должен четко осознавать не только то, что он делает и зачем, но и брать на себя ответственность за все свои действия.

5. *Выход из ситуации*, переключение внимания на другие объекты, отключение сигнала «Внимание, дорога!»

На этом же этапе необходимо провести *анализ и оценку правомерности поведения* на дороге («У меня была попытка нарушить обязанности, но я поступил в соответствии с ПДД», «Обеспечил безопасность себя и другим участникам дорожного движения», «Молодец, так и надо поступать», «Может быть, мое поведение станет примером для подражания другим» и пр.)

Применение представленного механизма в каждом возрасте имеет свою специфику. В младшем детском и младшем подростковом возрасте, а также с пожилыми людьми этап анализа и оценки ситуации требует более детального рассмотрения по сравнению с другими этапами. Данный этап помогает прогнозировать событие, анализировать поведение каждого участника ДД, принимать решение, проявлять ответственность. Остальные этапы должны осуществляться автоматически. Для закрепления навыков и культуры безопасного поведения целесообразно независимо от возраста акцентировать внимание на анализе и оценке правомерности поведения. Такая работа необходима для самосовершенствования стереотипов поведения, которые обеспечивают безопасность жизни в условиях дорожного движения.

В результате использования данного механизма у юного или взрослого гражданина должно быть сформировано четкое представление о не том, что у него есть выбор между соблюдением или несоблюдением правил дорожного движения. У гражданина имеется выбор между управлени-

ем своим поведением в дорожной ситуации и подчинением этой ситуации. Этот механизм учит гражданина быть хозяином своей жизни.

При проведении информационно-пропагандистских и воспитательных мероприятий важно знать и использовать еще один психологический механизм, который в криминальной психологии назван механизмом правонарушающего (преступного) поведения. Этот механизм позволяет ответить на один из главных и проблемных вопросов о том, почему одни граждане нарушают ПДД, а другие ведут себя как законопослушные, несмотря на то, что были в одних дорожных условиях. Для многих ответ очевиден и прост, но, тем не менее, указывают на разные причины: «Не знают ПДД!», «Плохо подготовлены к дорожному движению», «Невнимательны» и пр.

Ответим на данный вопрос, для этого начнем с выяснения факторов, которые оказывают влияние на поведение гражданина в различных дорожных ситуациях. Их три: 1) норма, 2) ситуация (обстоятельства), 3) личность. Поскольку каждый из факторов имеет две стороны – объективную и субъективную, то механизм нарушения гражданином ПДД схематично может выглядеть следующим образом (рис. 1).

Психологический механизм правонарушающего (преступного) поведения



Рис. 1. Психологический механизм правонарушающего (преступного) поведения

Если гражданин соблюдает правила дорожного движения, то субъективная сторона каждого из этих факторов проявляется в следующем:

- 1) адекватном правосознании и ее структурных составляющих;

2) просоциальных мотивах поведения, основанных на неукоснительном соблюдении ПДД, установках типа: «Для безопасности моей жизни и здоровья, я перейду дорогу в положенном месте»;

3) таких значимых личностных качествах, которые не позволяют ему нарушать ПДД (направленность на соблюдение ПДД, опыт их соблюдения, социальный контроль, бдительность, сила воли, эмоциональная устойчивость и др.).

При нарушении гражданином Правил дорожного движения с каждым из субъективных проявлений могут произойти деформации. Очевидно, что одной деформации недостаточно для совершения подростком нарушения ПДД. Главный фактор, который деформирован у гражданина-правонарушителя, это личностный – его значимые личностные качества. Совпадение дефекта личности с другим (или одновременно с двумя) факторами приводит гражданина к нарушению ПДД.

Данный механизм целесообразно использовать для пропаганды безопасности дорожного движения, в реализации воспитательной и профилактической функции.

Что касается личностного фактора данного механизма, то при проведении пропагандистских мероприятий и занятий с детьми и подростками психологически целесообразно знакомить граждан с психологическими особенностями личности пешехода и водителя, участников дорожного движения, которые изложены в предыдущей главе и таблице № 11.

Таблица № 11.

Качества участников дорожного движения

Качества пешехода	
1.	2.
Незнание ПДД Пренебрежение ПДД Невнимательность Утомление Состояния опьянения и утомления Неразвитые способности к оценке дорожной ситуации и др. Склонность к эмоциональной, а не рациональной реакции в ситуациях дорожного движения	Знание и уважение ПДД Культура поведения на дорогах Внимательность Способности предвидеть и оценивать дорожную ситуацию

Качества водителя	
1.	2.
Недисциплинированность на дороге Неумение правильно оценить ситуацию Легкомыслие Агрессивность, раздражительность Лихачество и сознательный риск Непридание значения правонарушению и его опасным последствиям Пренебрежительное отношение к опьянению	Знание и уважение ПДД Дисциплинированность на дороге Культура поведения, уважительное отношение к другим участникам дорожного движения Прогностические способности Самоконтроль Уравновешенность

Общие качества участников дорожного движения	
1.	2.
Незнание ПДД Пренебрежение правилами дорожного движения Излишняя самоуверенность Переоценка собственных сил на дороге Невнимательность, рассеянность и др.	Высокая дисциплинированность и культура поведения на дороге Уравновешенность и самоконтроль Внимательность, бдительность Рассудительность и находчивость Прогностические способности Ответственность Умение управлять своими эмоциями

Гражданам предоставляется возможность сделать вывод о том, что является основной причиной большинства дорожных аварий. «Человеческий фактор» необходимо раскрыть в двух перечнях личностных качеств участников дорожного движения. В первом перечне указать качества личности, которые характерны для общественно опасного поведения лиц. Во втором – черты граждан, которые отличаются законопослушанием в условиях дорожного движения, кто ценит свою жизнь и жизнь других граждан. Кроме того, необходимо предложить соотнести указанные качества с «человеческим фактором», который является причинами ДТП (для водителей, пешеходов, в целом участников дорожного движения). После чего привести примеры или данные статистики негативных последствий ДТП – увечья, жертвы, страдания близких и родственников. А затем соотнести качества, которые характерны для лиц, поведение которых обеспечивает безопасность на дорогах. В обращении к гражданам предложить выбрать то поведение, которое они считают цивилизованным и культурным, правомерным и безопасным для себя и других участников дорожного движения. Психологический смысл подобного подхода заключается в том, что

информирование о причинах ДТП, знакомство с личностными качествами участников дорожного движения направлены на формирование у граждан причинно-следственной связи. Суть этой связи очевидна: наличие указанных качеств и свойств личности приводят к ошибкам в условиях дорожного движения, ДТП и, как результат, – непоправимому: травмам, несовместимым с жизнью, гибели и пр.

Что касается второго фактора (дорожной ситуации), то рассмотрение в качестве примеров типичных ситуаций, их демонстрация или моделирование, в которых граждане нарушают ПДД и действуют в соответствии с ПДД, – еще один психологический прием, рассчитанный на формирование у граждан стойких мотивов и установок на неукоснительное соблюдение ПДД и профилактику административных правонарушений.

Полагаем, что пропагандистская и воспитательная деятельность социальных институтов должна строиться так, чтобы, начиная с детства, формировать у граждан мотивы на неукоснительное соблюдение ПДД пешеходами, пассажирами, а затем и водителями. При проведении занятий и пропагандистских мероприятий в детских садах, школах использовать моделирование типичных ситуаций (при переходе через дорогу, при выходе из общественного и личного транспорта, при спешке), игровое обучение и упражнения на автогородках, добиваясь формирования стойких навыков соблюдения правил дорожного движения. Такое целенаправленное практическое обучение сочетать с убеждением в том, что это является залогом сохранения жизни. Психологически грамотно проведение информационно-пропагандистских мероприятий связывать со словами и фразами «безопасность», «безопасно для жизни и здоровья», «опасность», «опасно для жизни и здоровья» и утверждениями типа: «Будет безопасно, если уредишься, что ТС остановились и тогда можно идти по пешеходному переходу», «Такое поведение опасно для собственной жизни и жизни других граждан: перебегая через дорогу, ты можешь быть не замечен водителем, а значит, произойдет непоправимое» и др.

Субъективный фактор нормы (ПДД) – правосознание. При формировании правосознания должна учитываться его структура. Проведение мероприятий по пропаганде и правовому воспитанию граждан должно включать не только запоминание или припоминание требований ПДД, но и формирование у граждан:

а) уважительного отношения к Правилам дорожного движения РФ и сотрудникам Госавтоинспекции, которые обеспечивают порядок на дорогах («Уважаю, т.к. они обеспечивают порядок на дорогах»)

б) оценочных отношений к правовому поведению других как участников дорожного движения («Соблюдает ПДД – Не соблюдает», «Ведет себя культурно – Некультурно»; «Рискует – Бдителен» и т. д.) и негативно-го отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения («Он рискует собственной жизнью и других»);

в) оценочного отношения к собственному поведению («Соблюдаю ПДД, т. к. хочу жить, учиться / работать»).

Это достигается определенными психологическими и педагогическими методами, которые будут раскрыты в следующих параграфах главы.

Вклад в воспитание детей основам безопасного поведения вносит Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, который реализует функцию учебно-научного центра в свете требований приказа МВД РФ от 29.08.2012 № 820 «О профилизации образовательных учреждений МВД России». Практико-ориентированное обучение по дисциплинам «Практикум по психологии общения», «Социально-психологический тренинг профессионального общения» способствует тому, что курсанты и слушатели факультета подготовки специалистов для подразделения ГИБДД имеют возможность применять профессиональные знания и компетенции в практической деятельности. В рамках преподаваемых психолого-педагогических и административно-правовых дисциплин курсанты и слушатели под руководством преподавателей осуществляют пропагандистские и воспитательные мероприятия. Начиная с 2008 / 2009 учебного года и по настоящее время курсанты и слушатели ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова проводят мероприятия в муниципальных образовательных учреждениях города Орла и Орловской области (МОУ-СОШ г. Орла № № 5, 19, 35, 46, 50, МБОУ – Лицей № 21 имени генерала А. П. Ермолова, школе-интернате п. Нарышкино и др.). Кроме того, проводимые мероприятия направлены на укрепление авторитета и доверия детей и подростков к деятельности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Под руководством преподавателей психологии курсанты и слушатели института, начиная с 2012 / 2013 учебного года, расширили аудиторию, которым адресованы пропагандистские мероприятия. Этому послужили результаты проведенного в институте в 2012 году исследования «Нарушение правил дорожного движения пешеходами: уголовно-правовые, криминологические и психологические проблемы, в ходе которого были выявлены у студентов и пенсионеров деформации правосознания и поведения в условиях дорожного движения¹.

Трудность проведения пропагандистских мероприятий заключается в том, что для этого необходимы специально подготовленные лица. Они должны не только уметь выступать перед аудиторией, но и учитывать ее психологию, управлять вниманием и познавательной активностью. Поэтому подготовка курсантов и слушателей к такой работе с аудиторией осуществляется под руководством преподавателей. Методика подготовки и проведения воспитательно-профилактических мероприятий отличается

¹ Нарушение правил дорожного движения пешеходами: уголовно-правовые, криминологические и психологические проблемы: учебное (практическое) пособие / Л. Н. Костина [и др.]. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2013. 67 с.

следующими особенностями. Учебная группа курсантов или слушателей (будущих сотрудников Госавтоинспекции) предварительно разбивается на подгруппы по 3-5 человек, которые готовят сценарий мероприятия и план-конспект на выбранную ими тему, ориентируясь на возрастную аудиторию. Распределив между собой обязанности и используя возрастные психологические особенности аудитории (младшего школьного, подросткового возраста, юношеского, пожилого), курсанты (слушатели) подбирают интересные факты и статистику, подготавливают тексты выступающим, составляют описание обучающих упражнений, подбирают красочные слайды для презентации, мультфильмы, фото- и видеосюжеты, наглядные плакаты с дорожными знаками, обдумывают систему поощрений и пр. Пройдя этап предварительной подготовки и репетиций, выступлений перед своими сокурсниками и экспертной оценки, слушатели проводят мероприятия в школах, аудиториях, с пенсионерами.

С психологической точки зрения важно, что занятия проводят курсанты и слушатели (будущие сотрудники Госавтоинспекции), которые своими действиями, поведением, используемыми методами и приемами воспитывают у детей уважение к Правилам дорожного движения и сотрудникам подразделений Государственной безопасности дорожного движения. Как уже отмечало в первой главе, именно со знания ПДД и уважения к ним, а также уважения к сотрудникам полиции начинается формирование правосознания и правовой культуры граждан. Подобный практический опыт участия сотрудников полиции в воспитании детей имеется в Германии. Отличие такого участия заключается в том, что после обучения немецких детей навыкам безопасного поведения (пешехода, водителя велосипеда, пассажира, водителя мотоцикла) учителя и сотрудники дорожной полиции принимают экзамен. Только после успешной сдачи экзамена ребенок может управлять велосипедом или мотоциклом. Специальные мероприятия с участием сотрудников полиции проводятся для подростков 16-17-летнего возраста (будущих водителей), пенсионеров-велосипедистов и других участников дорожного движения, по чьей вине происходят или могут происходить аварии в ближайшей перспективе¹. Полагаем, что такой зарубежный опыт целесообразно внедрить, т. к. такой экзамен является своеобразной оценкой готовности ребенка обеспечивать безопасность жизни в настоящем и будущем. Для этого нужно расширить функции сотрудников по пропаганде безопасности дорожного движения с воспитывающих и профилактических до контрольных и оценочных. Ответственными мероприятиями для детей и родителей должны стать испытательные экзамены и определение готовности у детей младшего школьного возраста

¹ Данные представлены преподавателями Института повышения квалификации сотрудников полиции (г. Нойс, Земля Северный Рейн-Вестфалия – СРВ) в период служебной командировки сотрудников ГУОБДД МВД России и Орловского юридического института МВД России в октябре 2011 года.

быть самостоятельным и культурным пешеходом и пассажиром и готовности у подростков быть культурным велосипедистом или скутеристом.

В течение 2008-2014 гг. 322 слушателя ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова провели 45 информационно-пропагандистских мероприятий, охватив аудиторию около 1230 детей младшего школьного и подросткового возраста. Некоторые разработки таких мероприятий представлены в приложениях № 1-3¹. Информационно-значимые мероприятия проводились по темам: «Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма», «Безопасность на дорогах», «Профилактика травматизма в автомобиле», «Пассивная безопасность», «Внимание, дорога!», «Пешеходный переход», «Мы – за безопасность на дорогах!» и др. По окончании проведенных мероприятий школьникам и слушателям предоставляется возможность высказать свои впечатления. Приведем некоторые высказывания школьников: «Было интересно участвовать в викторине, я получил шарик с надписью «Жизнь», «Так много в классе сотрудников ГИБДД, к ним можно подойти, сфотографироваться», «Было очень интересно, и я спросил, как можно поступить в юридический институт», «Были яркие видео, где пострадал водитель, это запомню надолго!», «Знаю, что безопасность на дороге зависит от соблюдения всеми ПДД» и пр. Слушатели института после занятий анализируют процесс и эффективность проведенных занятий, акцентируют внимание на своих переживаниях и определенном вкладе в пропаганду безопасности дорожного движения: «Мы волновались, удастся ли привлечь внимание, вызвать интерес к тому, что мы приготовили для учеников», «Через несколько минут понял, что у нас есть поддержка со стороны детей», «Этот опыт мне пригодится в работе», «Надеемся, что наши занятия останутся в памяти детей и что мы кого-то уберегли от неприятностей на дороге» и др. Следует отметить, что в рамках учебных дисциплин достигаются не только образовательные цели и реализуются основополагающие функции сотрудников Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения, но и вносится вклад в создание положительного имиджа служителей правопорядка. Главными результатами проведенных мероприятий служит реальное участие в пропаганде безопасности дорожного движения, правовом воспитании детей и подростков соблюдению правил дорожного движения и безопасному поведению на дороге, активное участие школьников в играх и анализе видеосюжетов и дорожных ситуаций, правильные ответы на вопросы викторины, дружные

¹ Эти методические разработки являются результатом творчества курсантов (слушателей) ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова. Опыт разработки и проведения подобных занятий накапливается в институте благодаря взаимодействию с УГИБДД УМВД России по Орловской области, а также распространяется благодаря курсам повышения квалификации сотрудников подразделений ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения.

аплодисменты учащихся и педагогов школ, желание сфотографироваться рядом с курсантами.

Подчеркивая необходимость психологизации пропаганды безопасности дорожного движения и правового воспитания граждан, представим опыт этой юридико-психологической работы в обобщенном виде, укажем психологические и педагогические методы и приемы, используемые курсантами (слушателями) при проведении пропагандистских мероприятий. Данные обобщения используются курсантами (слушателями) института при подготовке мероприятий и являются результатами научных исследований, проведенных профессорско-преподавательским составом института и курсантами (слушателями) под руководством преподавателей¹. Кроме того, результаты этих исследований внедрены в образовательный процесс, при обучении курсантов факультета по подготовке специалистов подразделений ГИБДД и повышении квалификации сотрудников подразделений ГИБДД.

Контрольные вопросы

1. Сопоставьте понятия «правовое просвещение», «правовое воспитание», «правовая пропаганда», «правовая агитация». Выделите существенные признаки.

2. Раскройте механизм формирования навыков безопасного поведения на дороге. Охарактеризуйте его этапы. Какие из данных этапов Вы используете в своем поведении, обеспечивая собственную безопасность и безопасность дорожного движения.

3. Приведите примеры поведения граждан, которые действуют рискованно. Какие этапы поведения они игнорируют, находясь на дороге?

4. Как можно использовать знание о механизме противоправного поведения в проведении пропагандистских мероприятий с разными категориями граждан.

5. Примерьте к себе перечисленные качества пешехода, водителя, участника дорожного движения. Какие из них противоречат безопасности дорожного движения?

¹ Научное исследование по теме «Профессиональная подготовка сотрудников подразделений ГИБДД к пропаганде безопасности дорожного движения» (авторы: Л. Н. Костина, Е. Г. Капустина, С. В. Клевцов), научные исследования слушателей (НИРС) по темам «Пропаганда безопасности дорожного движения и профилактика детского дорожно-транспортного травматизма среди детей дошкольного возраста и младших школьников» (слушатель О. С. Козлова, научный руководитель – Л. Н. Костина), «Использование подростковой и юношеской психологии в пропаганде безопасности дорожного движения» (слушатель Н. А. Седова, научный руководитель – Л. Н. Костина; работа Н. А. Седовой получила призовое место на Всероссийском конкурсе, проводимом МВД РФ «Закон и правопорядок» в 2013 году).

2.2. Психология детей младшего школьного возраста и ее использование в правовом воспитании

В младшем школьном возрасте у ребенка активно развивается восприятие, память и мышление; возрастает концентрация, объем и устойчивость внимания; формируется самосознание и правосознание и др. Поэтому является очевидным использование социальными институтами (семьей, образовательными организациями, подразделениями по пропаганде безопасности дорожного движения, общественными объединениями и пр.) возрастной и индивидуальной психологии детей в правовом воспитании и обучении основам безопасного поведения, а также пропаганде безопасности дорожного движения.

Психофизиологические и возрастные особенности детей младшего школьного возраста во многом определяют их поведение на дороге. Детская импульсивность, спонтанность, суженное восприятие, рассеянное внимание, почти полное отсутствие опыта и развитых способностей предвидения последствий своих действий и поведения других участников дорожного движения обуславливают резкие изменения в поведении ребенка, которые с большим трудом могут быть предугаданы другими участниками движения. Все эти обстоятельства заставляют отнести детей младшего школьного возраста к категории пешеходов с повышенным риском.

Во внеучебное время игра (как ведущий вид деятельности дошкольного возраста) продолжает доставлять удовольствие ребенку и младшего школьного возраста. Игры вблизи дороги и вызываемые игрой эмоции интереса, удовольствия, а также недостаточно развитое чувство опасности, соревновательность и увлеченность игрой могут привести к ДТП.

В быстро изменяющихся дорожных ситуациях возникающее у детей свойство «суженного сознания» за счет глубоко переживаемых ярких эмоций (испуга, страха, боязни), а, значит, расширения эмоциональной сферы, снижает мыслительные способности. Дети этого возраста часто и легко падают. Это происходит из-за несовершенства физиологических механизмов, обеспечивающих равновесие тела или его восстановление. Сопrotивляемость падению развивается вплоть до 12-14 лет. Следствием чего является непрогнозируемость их поведения в условиях дорожного движения.

Период младшего школьного возраста – это время формирования внимания, поэтому свойства внимания (объем, переключаемость, распределяемость, устойчивость), произвольность и осмысленность восприятия отличаются несовершенством¹. У таких детей может иметь место отставание в развитии произвольного внимания, организованности. Одной из причин может быть несформированность соответствующих этому возрасту

¹ Гамезо М. В., Петрова Е. А., Орлова Л. М. Возрастная и педагогическая психология. М.: Педагогическое общество России, 2003. Глава IV «Психология младшего школьника».

нейрофизиологических механизмов высшей нервной деятельности. Поэтому ребенку данного возраста трудно одновременно удерживать в сознании, выполнять и контролировать действия, необходимые ему как участнику дорожного движения: замечать транспортные средства и участников дорожного движения (тем более, когда их скапливается много на дороге), воспринимать и осмысливать дорожные знаки, светофоры и пр. Только целенаправленное обучение детей действиям, которые необходимы им как участникам дорожного движения, будут способствовать формированию осознанности деятельности как пешехода и пассажира, контроля и самоконтроля этой деятельности, а значит и обеспечению безопасности дорожного движения.

При утомлении функциональное состояние многих систем организма снижается. После занятий в школе младшие школьники проявляют меньшую бдительность при переходе проезжей части улицы, чем до уроков. За время пребывания в школе у них появляются новые впечатления, заботы, в результате чего увеличивается рассеянность, отвлекаемость внимания, в том числе в условиях дорожного движения. Подвижные, возбудимые дети труднее переносят школьные занятия, сдерживающие их повышенную потребность в двигательной активности. Оказываясь после школы на улице, они стараются компенсировать дефицит двигательной активности резкими движениями, скачками, потасовками. Причем действия их имеют импульсивный, произвольный характер.

Как показывают исследования отечественных психологов, дети младшего школьного возраста отличаются доконвенциональным уровнем моральной регуляции поведения. Другими словами, дети ориентируются на мнение единственного взрослого человека, родителя или учителя, как абсолютное и авторитетное. То, что задается детям этими взрослыми в качестве эталонов, норм и правил поведения, принимается безусловно и становится главным критерием нравственной оценки своего собственного и чужого поведения¹. Если в ближайшем окружении ребенка находятся взрослые, которые нарушают правила дорожного движения, то велика вероятность подобных нарушений и у ребенка.

Обобщение научных исследований в области возрастной психологии в соотношении с причинами ДТП и ДДТТ представлены в таблице № 12.

¹ Немов Р. С. Психология: учеб. пособие для учащихся пед. уч-щ, студентов пед. ин-тов и работников системы подготовки, повышения квалификации и переподготовки пед. кадров. М.: Просвещение, 1990. С. 273.

Соотношение психологии детей и причин ДТП, ДДТТ

Причины ДТП и ДДТТ	Психология и психофизиология ребенка
Игровая или иная увлеченность	Слабо развитое переключение внимания, недостаточно развито чувство опасности, в т. ч. опасности игр вблизи и на проезжей части
Логически непрогнозируемое поведение особенно в быстро меняющейся и экстремальной дорожной обстановке	Яркие негативные состояния (испуг, страх, боязнь), импульсивность, отсутствие оценки дорожной ситуации, неумение прогнозировать дорожную обстановку, недостаточный практический опыт передвижения в условиях ДД. Не сформирована координация движений, неумение сопоставить скорость и расстояние, отсутствия навыков ориентации в пространстве, в том числе трудности в ориентации, связанные с одеждой (капюшон, тугой шарф, шапка и т. д.) и другие причины
Снижение бдительности в состоянии усталости, после учебных занятий	Снижение функционального состояния многих систем организма
Не замечают приближающийся транспорт и ошибочно считают, что они находятся в безопасности	Суженное восприятие, рассеянное внимание, неразвитое боковое зрение, сниженная ориентировка на дороге, дорожные знаки и ТС, недостаточно развитое чувство опасности. С возрастом расширяется поле зрения за счет увеличения наружной границы, определяющей возможность обозрения справа и слева
Переход проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода	Неосознанное подражание нарушающим ПДД взрослым, чаще всего родителям или родственникам
Неподчинение сигналам регулирования	Недостаточный опыт передвижения в условиях ДД, сниженная реакция на изменение дорожной обстановки, медленно реагируют на смену сигналов светофора
Езда на велосипедах, роликовых коньках по проезжей части дороги	Незнание ПДД, низкий уровень правосознания, а также низкий уровень правосознания родителей или законных представителей

Правовое воспитание и пропаганда безопасности дорожного движения в младшем школьном возрасте имеет целью формирование и развитие познавательной деятельности, ориентированной на понимание опасности и безопасности дорожного движения, а также формирование навыков и стереотипов правомерного поведения на дороге, чувства ответственности. Безопасность действия ребенка, с одной стороны, зависит от прочных знаний обязанностей пешехода и пассажира, изложенных в ПДД. С другой стороны, от грамотного использования педагогами и сотрудниками по пропаганде безопасности дорожного движения причин ДТП с участием детей и ДДТТ, использования возрастной и индивидуальной психологии детей, а также творческого подхода к решению задач воспитания и пропаганды, оправданному выбору психологических и педагогических методов и игрового обучения, конкурсов, викторин по пропаганде безопасности дорожного движения.

Учитывая характерный для детей младшего школьного возраста доконвенционный уровень моральной регуляции поведения, подчеркнем необходимость неукоснительного соблюдения ближайшим окружением ребенка (родителей, родственников, законных представителей, педагогов) правил дорожного движения, а также проявлении негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения.

Курсанты и слушатели института при проведении пропагандистских занятий с детьми используют психологические и педагогические методы, приемы и средства, рассчитанные на психологию дошкольного и младшего школьного возраста:

1) чередование устного изложения информации с демонстрацией наглядных материалов. Подчеркнем, что для детей характерна эмоциональность восприятия. Поэтому, привлекая внимание детей к словесной информации (беседой, вопросами, разъяснениями, сравнениями и пр.) и образной информации (в виде дорожных знаков, плакатов, буклетов), курсанты оказывают влияние на сознание и усиливают познавательную активность за счет поддержания чувствительности к цвету, используемому в наглядных материалах. При проведении мероприятий с детьми курсанты и слушатели проводят экспресс-опросы о том, как последние соблюдают ПДД. Так, в одном из 3-х классов школы г. Орла на вопрос о том, кто пристегивается ремнями безопасности в легковом автомобиле, были подняты всего лишь 5 рук из 18. Полученные ответы от детей послужили основой для разъяснения обязанностей пассажиров, а также информирование о негативных последствиях их несоблюдения;

2) демонстрация мультфильмов, ярких картинок и анализ поведения героев. Типичные дорожные ситуации и характерное для детей поведение демонстрируются и на видеосюжетах, включая видеозаписи правонарушения и правомерного поведения детей, специально отснятые вблизи той школы, где проводится воспитательное мероприятие. В процессе со-

вместного просмотра и последующего анализа видеосюжетов устанавливаются ассоциации: конкретное нарушение ПДД и опасное поведение, соблюдение ПДД и безопасное поведение;

3) обращение к примерам поведения детей (как пешеходов и пассажиров) и анализ безопасности этого поведения в различных ситуациях дорожного движения. В качестве таких ситуаций используются те, которые являются типичными, ежедневными для ребенка: переход проезжей части по пешеходному переходу (регулируемому и нерегулируемому) или перекрестку вблизи школы, дома, магазина; поведение в транспортном средстве, при посадке и высадке из него и т. д.;

4) практическое решение задач в виде схематического изображения (или фото-, видеоизображения) дорожной ситуации, в которых детям предлагается: а) правильно и безопасно «пройти» через дорогу, пешеходный переход, перекресток; б) оценить, соблюдены ли были правила дорожного движения пешеходом, пассажиром на схематическом изображенной дорожной ситуации; в) выявить ошибки, допущенные участником дорожного движения, и исправить их; в) оценить отношение к собственному поведению и поведению других участников дорожного движения. Совершаемые мыслительные действия оцениваются (индивидуально и группой детей). Подобные задачи позволяют определить степень усвоения детьми ПДД, внести вклад в формирование правосознания, а также готовность следовать этим правилам в реальной дорожной ситуации;

5) игровое обучение детей безопасному поведению на смоделированной в классе «проезжей части», «пешеходном переходе», «регулируемом перекрестке», «нерегулируемом перекрестке». Распределение ролей «пешеход», «легковой автомобиль», «автобус», «ученики 2 класса», «сотрудник Госавтоинспекции», «эксперты» и др. позволяет вовлечь в игровое обучение весь класс. По возможности используются схематически изображенные дорожные знаки. В качестве «фабул» для игр используются те типичные дорожные ситуации, где дети нарушают правила дорожного движения (см. таблицу № 12). Такое обучение способствует формированию правосознания и совершенствованию навыков правомерного поведения, взаимодействия различных участников дорожного движения, правовой культуры этих взаимоотношений, чувства ответственности;

б) беседы и совместное обсуждение подобных игр позволяют выявлять причины ДТП и травматизма, производить сравнение опасного / безопасного поведения, бдительности / рассеянности отдельных участников игр и их взаимодействия друг с другом, наглядно демонстрировать последствия отдельных действий и поведения детей на проезжей части, в игровых дорожных ситуациях. Особое внимание в таких играх обращается на роль сотрудника ДПС, его профилактическим функциям. В беседе с детьми курсанты на примерах рассказывают и демонстрируют выполняемые обязанности, знакомят со сложностями и трудностями в работе, делятся пере-

живаниями по поводу дорожно-транспортных происшествий, о помощи пострадавшим и т. д. Психологический расчет таких рассказов очевиден: формирование уважительного отношения к сотрудникам Госавтоинспекции как составляющей правосознания юных граждан.

7) подражание образцам правомерного поведения и упражнения в правомерном поведении при моделировании дорожных ситуаций. Данные методы совместно с игровым обучением имеют важную практическую составляющую правового воспитания и обучения детей. В ходе выполнения таких упражнений у детей формируются не только навыки соблюдения правил дорожного движения, но и навыки прогнозирования дорожных ситуаций, индивидуального и группового контроля за процессом поведения в дорожных условиях. Не менее значимо и то, что в моделируемых дорожных ситуациях и правомерном поведении у детей возникают воспитывающие желания, эмоции, мысли, оценки поведения и поведения других участников дорожного движения. В такой тренировочной работе делаются привычными, закрепляются и совершенствуются правовая культура, вежливость и уважение к участникам дорожного движения, безопасное поведение для жизни и здоровья;

8) проведение викторин, соревнований (индивидуальных и групповых), конкурсов на знание ПДД. Расчет таких мероприятия очевиден: вызываемые познавательные эмоции (любопытство, любознательность, интерес) и дух соревновательности стимулируют познавательную и практическую активность, заражают детей в демонстрации чувства ответственности, правовых знаний и навыков соблюдения правил на дорог;

9) позитивное стимулирование детей в ходе проведения мероприятий и по их окончании. В качестве стимулирования отдельных действий, ответов, инициативы, правильно выполненного задания, упражнения, роли и пр. выступают похвала, одобрение, поощрительные призы, объявление победителей и пр. Получаемые от курсантов и слушателей в ходе проведения занятий положительные эмоции способствуют закреплению у детей приобретаемых правовых знаний и навыков безопасного и культурного поведения на дороге. Вручаемые детям воздушные шары с надписями значимых для человека ценностей («ЗДОРОВЬЕ», «ЖИЗНЬ», «СЕМЬЯ», «МИР», «БЕЗОПАСНОСТЬ», «ДРУЖБА», «КУЛЬТУРА», «УВАЖЕНИЕ», «ВОСПИТАННОСТЬ» и др.) являются дополнительным стимулом, связывающим пропагандистское мероприятие с тем, к чему стремится ребенок, что наиболее важно в настоящий момент и на протяжении всей жизни.

Таким образом, ведущее значение в проведении пропагандистских и воспитательных мероприятий в данном возрасте несет игровая и практическая деятельность, благодаря которой развиваются важные для условий дорожного движения познавательные процессы (внимание, память, мышление), а также формируются навыки и привычки правомерного и поведения, усваивается опыт безопасного и культурного поведения на дороге, за-

крепляются в памяти воспитывающие ребенка чувство ответственности, пережитые эмоции и ценности, а также оценки собственного правомерного поведения на дороге и поведения других граждан. Максимальное приближение проводимых мероприятий с детьми к условиям дорожного движения позволяет усиливать познавательную, созидательную и практическую активность детей.

Для повышения эффективности пропагандистских и воспитательных мероприятий, направленных на формирование у детей навыков правомерного поведения необходимо включить в программы обучения детей ПДД испытательных экзаменов и определения готовности у детей младшего школьного возраста быть самостоятельным и культурным пешеходом и пассажиром (а в подростковом возрасте – готовности быть культурным велосипедистом или скутеристом).

Контрольные вопросы

1. Какие возрастные особенности младшего школьника являются причинами ДТП с их участием?
2. Перечислите основные причины ДТП с участием детей. Как связаны эти причины с возрастными особенностями детей?
3. Какие возрастные особенности младшего школьника необходимо использовать при проведении пропагандистских и воспитательных мероприятий?
4. Вспомните себя в младшем школьном возрасте. Какие мероприятия пропагандистского характера, как реагировали Вы и ваши одноклассники на данные мероприятия? Кто проводил их? Как повлияли эти мероприятия на ваше поведение на дороге?
5. Какие психологические и педагогические методы рассчитаны на формирование у младших школьников правосознания? Обоснуйте свой ответ.
6. Какие психологические и педагогические методы рассчитаны на формирование у младших школьников навыков правомерного поведения?
7. Для чего в данном возрасте используются викторины, конкурсы?
8. Какова роль сотрудника Госавтоинспекции в проведении пропагандистских и воспитательных мероприятий с младшими школьниками?

2.3. Психологические особенности пропаганды безопасности дорожного движения в подростковом и юношеском возрастах

Ученые-специалисты в области возрастной психологии часто характеризуют подростковый период как кризисный, подчеркивая его бурное протекание, сложность и для самого подростка и для общающихся с ним взрослых. Для подросткового возраста характерен период полового созревания, интенсивность которого подчеркивается понятием гормональная буря¹. Физические, физиологические, психологические изменения, появление сексуального влечения делают этот период исключительно сложным, в том числе и для самого стремительно вырастающего во всех смыслах подростка. Гетерохронность (неоднородность) развития наиболее характерна для подросткового возраста. Профессор Б. Г. Ананьев в своих работах отмечал: «... наступление зрелости человека как индивида (физическая зрелость), личности (гражданская), субъекта познания (умственная зрелость) и труда (трудоспособность) во времени не совпадает...»². Гетерохронность в развитии познавательных процессов и личности в значительной степени отражается на специфике осознания содеянного поступка, в частности, в условиях дорожного движения. Характерные для подростков ограниченность их жизненного опыта, знаний и представлений, недостаточная сформированность адаптивных поведенческих навыков и координации движений, неразвитость бокового зрения снижают безопасность поведения на дороге.

Незрелость нервной системы подростка внешне может проявляться в виде несдержанности и импульсивности, «вспышках» раздражительности, быстрой сменой настроения, склонностью к аффектам, что в свою очередь оказывает существенное влияние на его поведение на дороге. Эта возрастная особенность подростков в быстро меняющихся условиях дорожного движения может стать фактором, снижающим личную безопасность и безопасность других участников дорожного движения. Экстремальность дорожного движения усиливает эмоциональные реакции подростка и тем самым приводит к снижению адекватности оценки складывающейся на дороге обстановки, и как следствие, разумности поведения подростков. Неслучайно подростки (как и дети) характеризуются на дороге непредсказуемостью, неустойчивостью поведения, что может привести к ДТП.

Ведущим видом деятельности в подростковом возрасте становится интимно-личностное общение со сверстниками. В возрастной психологии были изучены мотивы общения подростков со сверстниками: а) желание

¹ Детская психология: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Д. Б. Эльконин; ред.-сост. Д.Б. Эльконин. 4-е изд., стер. М.: Издательский центр «Академия», 2010. С. 380.

² Ананьев Б. Г. Человек как предмет познания. Л., 1968. С. 109.

быть в среде сверстников, что-то делать вместе; б) мотив занять определенное место в коллективе сверстников; в) стремление к автономии и поиск признания ценности собственной личности¹. Общение как вид деятельности и относительно самостоятельная область жизни способствует сознательному экспериментированию подростков с собственными отношениями с другими людьми, поиску друзей, выяснению межличностных отношений, смене компаний и пр. Данная особенность возраста имеет отношение к безопасности дорожного движения. Не осознавая опасности на дороге, компания подростков-пешеходов, пересекающая проезжую часть, продолжает общаться во время движения. Непосредственный разговор между собой (или опосредованно с кем-либо по телефону) становится отвлекающим фактором во время пересечения проезжей части, а значит, может привести к дорожно-транспортному происшествию и дорожно-транспортному травматизму. Подчеркнем при этом, что разговор в компании подростков, как правило, отличается эмоциональностью, импульсивностью, что в свою очередь становится дополнительным фактором риска, оказывающим дезорганизирующее влияние на адекватность поведения в условиях быстро меняющейся дорожной обстановки.

В общении со сверстниками у подростков происходит проигрывание самых разных сторон человеческих отношений, построение взаимоотношений, основанных на «кодексе товарищества», реализуется стремление к глубокому взаимопониманию. Интимно-личное общение со сверстниками – это деятельность, в которой происходит практическое освоение моральных норм и ценностей. В процессе социализации подростки, в отличие от детей, усваивают правила и нормы поведения на дороге рациональным способом. В общении формируется самосознание как основное новообразование психики². Ведущий характер интимно-личностного общения в развитии подростков определяет вектор (направление) правовой социализации личности. Как справедливо заметил известный отечественный ученый, академик В. М. Бехтерев, в этом возрасте «ребенку легко прививается как все дурное, так и хорошее»³. Объяснением тому является характерная для подростков несформированность самосознания, которая проявляется в неуверенности в себе, всевозможных сомнениях и неустойчивости позиций, трудностях в общении, комплексах неполноценности, обвинительном уклоне, фантазиях и т. п. Недостатки в освоении нравственных и правовых норм могут стать причинами нарушений правил дорожного движения. Поведение подростка благодаря влиянию сверстников может быть как правомерным, так и правонарушающим. Причем знание Правил дорожного движения и следование им под контролем родителей не означает соблюде-

¹ Шаповаленко И. В. Возрастная психология: Психология развития и возрастная психология. М.: Гардарики, 2010. С. 242.

² Крайг Г., Бокум Д. Психология развития. 9-е изд. СПб.: Питер, 2005. С. 162.

³ См.: Бехтерев В. М. Внушение и воспитание. Петроград, 1923. С. 8.

ние подростком этих правил в других ситуациях, например, когда он оказывается один в условиях дорожного движения и тем более, когда он вместе со своими друзьями, сверстниками.

Подростковый возраст как этап психического развития характеризуется выходом ребенка на качественно новую социальную позицию, связанную с поиском собственного места в обществе. «Чувство взрослости», формируемое к началу подросткового возраста, «выражается в отношении подростка к себе как взрослому и желании объективно утвердить свою взрослость, в т. ч. в самостоятельных мнениях, взглядах¹. Незрелость самосознания, завышенные притязания, не всегда адекватные представления о своих возможностях приводят к нарушению правил дорожного движения, протестному поведению в виде отказа от привычных и безопасных моделей поведения, в т. ч. в условиях дорожного движения.

Желание быть как все, стремление приспособиться к большинству бывает у подростков очень сильным. Характерный для подросткового возраста «стадный инстинкт», возрастная склонность выделять лидера и следовать за ним способность реализоваться в своих приятелях, в референтном круге сочетается с внушаемостью, подражанием, конформностью². Указанные психологические механизмы объясняют нарушение ПДД группой подростков, выступающих в качестве пешеходов или водителей велосипедов, скутеров, мотоциклов. Подросток, уподобляя себя представителю или лидеру референтной асоциальной группы или самой группе, и даже взрослым правонарушителям, стремится тем самым повысить собственный авторитет и самоутвердиться. Накопление таким подростком опыта опасного поведения в условиях дорожного движения становится решающим фактором дорожно-транспортных происшествий.

Результаты проведенного обобщения причин ДТП с участием подростков и их связь с психологией и психофизиологией представлены в виде таблицы № 13.

¹ См. об этом: Ананьев Б. Г. Человек как предмет познания. Л., 1968. С. 109; Божович Л. И. Возрастные закономерности формирования личности ребенка: дис. ... д-ра психол. наук. М., 1968. С. 186; Крутецкий В. А. Основы педагогической психологии. М., 1972. С. 91.

² См.: об этом: Петровский А. В. Развитие личности с позиций социальной психологии // Вопросы психологии. 1987. № 1. С. 22; Личко А. Е. Психопатии и акцентуации характера у подростков // Психология индивидуальных различий. Тексты / под ред. Ю. Б. Гиппенрейтер, В. Я. Романова. М.: Изд-во МГУ, 1982. С. 288-318.

Соотношение психологии подростков и причин ДТП, ДДТТ

Причины ДТП и ДДТТ	Психология и психофизиология подростка
Непредсказуемость поведения, особенно в быстро меняющейся дорожной обстановке	Незрелость нервной системы, эмоциональная неуравновешенность и импульсивность; недостаточный житейский опыт, неготовность к возникновению неожиданной стрессовой дорожной ситуации
Неумение сопоставить скорость транспортных средств и расстояние до них, отсутствие устойчивых навыков ориентации в пространстве	Гетерохронность развития: недостаточная сформированность координации движений, неразвитость бокового зрения
Отвлеченность внимания в условиях дорожного движения	Интимно-личностное общение с себе подобными в условиях дорожного движения, ограниченность навыков соблюдения ПДД
Негативизм в виде отказа от привычных и безопасных моделей поведения	Проявление чувства «взрослости»; ограниченность жизненного опыта, в т.ч. навыков соблюдения пешеходом ПДД, умений вождения велосипедом, скутером; приобщение к референтной асоциальной группе, реакция эмансипации
Переоценка своих возможностей	Незрелые самосознание и самооценка, соревновательность, стремление завоевать авторитет
Неумение брать на себя ответственность за свои действия	Незрелость самосознания, а также нравственного и правового сознания, конвенциональная мораль
Склонность к риску, намеренное игнорирование или нарушение ПДД	Импульсивность, эмоциональная неуравновешенность; выраженная потребность в самоутверждении, привлечение внимания референтной группы к своей личности
Сложившийся стереотип правонарушающего поведения на дороге как пешехода, водителя ТС и пассажира	Ограниченный опыт безопасного поведения на дороге и управления ТС, незнание ПДД, низкий уровень правосознания

Юношеский возраст – это возраст, по классификации Д. Б. Эльконина, объединяющий ранний юношеский возраст (15-16 – 17-18 лет) и поздний юношеский возраст (17-18 – 23-25 лет). Молодые люди юношеского возраста в отличие от подростков характеризуются более зрелой нервной системой, что позволяет им использовать самоконтроль складывающейся дорожной ситуации и принимать адекватное ПДД решение. Вместе с тем у некоторых молодых людей остаются в поведении признаки поведения подростков. Кроме того, для юношеского возраста характерна однородность психического развития, физиологические и психологические отличаются наивысшими показателями. Быстрота реакции, мышечная сила, моторная ловкость, скоростная выносливость позволяют достигать юношам психологического совершенства. Неслучайно юношеский возраст считается возрастными психологами «золотым веком» для тренировки мышления, развития памяти, внимания, повышения работоспособности. Благодаря максимальной в этом возрасте обучаемости молодой человек может достигнуть высот в саморазвитии, самовоспитании, самосовершенствовании.

Им свойственна склонность к личностному самоопределению и проявлению «чувства взрослости». В этом возрасте завершается формирование самосознания, они обладают знанием своих сильных и слабых сторон, устремленностью в будущее¹; ориентируются на независимые от других нормы (автономная мораль²), включая ориентацию на требования, не соответствующие ПДД (в случае неблагоприятной правовой социализации). Нравственный уровень самосознания молодых людей становится основой для формирования правосознания. Правовоспитательное значение данных возрастных особенностей очевидно.

За счет возрастания и максимального достижения к возрасту 20-30 годам остроты чувствительности зрительного и слухового анализаторов, развитого образного и теоретического мышления, молодые люди быстро и адекватно реагируют на стремительно меняющуюся дорожную обстановку, а также могут принимать адекватное решение в ней. В соответствии с ПДД Тем не менее, отмечаются временные отклонения чувствительности от обычной нормы, на появление которых влияют различные факторы, связанные с состоянием (утомление, болезнь), время суток, побочные раздражители (алкоголь, фармакологические вещества) и т. п. В таком состоянии увеличивается вероятность совершения молодыми людьми правонарушений в сфере дорожного движения. Нарастающий объем, переключаемость и избирательность внимания в данном возрасте позволяет использовать молодым людям механизм самоконтроля за поведением в условиях дорожного движения. Оптимально развитая вербально-логические функции, память и ее виды (кратковременная, долговременная, образная,

¹ См.: Психология: учебник. М., 1998. С. 229.

² См.: Кон И. С. Психология ранней юности: кн. для учителя. М., 1989. С. 207-208.

логическая и пр.), абстрактное мышление способствует запоминанию и сохранению разнообразной информации, включая информацию правового характера.

В таблице № 14 представлено соотношение причин дорожно-транспортного травматизма и психологических особенностей лиц юношеского возраста.

Таблица № 14

Соотношение психологии лиц юношеского возраста и причин ДТТ

Причины дорожно-транспортного травматизма	Психология юношеского возраста
Переоценка своих возможностей, невнимательность	Спешка по делам, увлеченность чем-либо
Сложившийся стереотип правонарушающего поведения на дороге	Социально-негативный опыт, автономная мораль
Использование ТС (мотоциклов, мопедов, автомобилей) с нарушением ПДД	Личностное самоопределение, демонстрация взрослости, рискованности

Цель проводимых пропагандистских мероприятий с подростками и юношами – осуществлять правовое воспитание, формировать гражданскую ответственность и культуру безопасного поведения на дороге, совершенствовать готовность учащихся и студентов к обеспечению своей безопасности в условиях дорожного движения как взрослого человека – в качестве пешехода, пассажира, а также водителя велосипеда, мопеда, мотоцикла.

При проведении пропагандистских мероприятий с подростками и юношами курсанты и слушатели ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова используют следующие психологические и воспитательные методы и приемы:

1) предоставление трагической статистики раненных и погибших на дороге в России и в городе Орле (в т. ч. детей) от дорожно-транспортных происшествий. Информирование подростков и юношей в цифрах о фактах, количестве раненных и погибших в результате ДТП, о причинах ДТП. В юношеском возрасте такая информация дополняется анализом причин допущенных административных правонарушений, что рассчитано на осознание тесной связи между несоблюдением ПДД и негативными, плачевными последствиями. Презентация наглядного материала в цифрах и фактах сопровождается демонстрацией фотографий и видеосъемок;

2) проведение бесед, разъяснение ПДД, прав и обязанностей пешеходов, пассажиров, водителей велосипедов, мотоциклов, скутеров. Учитыв-

вая интерес подростков и юношей к управлению транспортными средствами, курсанты и слушатели проводят беседы по вопросам законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, рассказывают о результатах исследований, судебных разбирательств в отношении лиц, совершивших правонарушения. Цель таких бесед заключается в том, чтобы подростки и молодые люди не только хорошо знали права и обязанности участников дорожного движения, но и уважали правовые нормы, имели представление об административной и уголовной ответственности за нарушение ПДД. Для убедительности и наглядности курсанты и слушатели института демонстрируют подросткам и юношам выдержки из соответствующих статей КоАП РФ и УК РФ.

Так, например, в 46-й школе (специальное образовательное учреждение для «трудных» подростков) школьникам 9-10 классов была предоставлена трагическая статистика погибших на дороге в России и в городе Орле (в т. ч. детей), показаны ряд видеосюжетов, на которых наглядно было представлено, к чему приводит несоблюдение установленных правил дорожного движения. Школьники старших классов с интересом смотрели и комментировали сюжеты, отвечали на вопросы, включая правовые вопросы: Кто из Вас управлял автомобилем или другим транспортным средством? Кто учится на водителя? Сколько составляет штраф для пешехода за переход проезжей части в неустановленном месте? Будет ли наказан родитель, если его ребенок как пассажир не пристегнут ремнем безопасности, едет в ТС? Какой штраф предусмотрен для водителей, не предоставляющих преимущество в движении пешеходам? и др.

Дополнительные беседы о будущих планах и перспективах с молодыми людьми позволяют выяснить ответы на вопросы: «Каких норм, требований они придерживаются в условиях дорожного движения?», «Влияет ли выбор этих норм на будущую жизнь и реализацию перспективных планов», «Каково отношение к тем, кто занимается пропагандой безопасности дорожного движения?»;

3) использование апеллирования к результатам научных исследований и мнений авторитетных людей. Подчеркивая «чувство взрослости» подростков и юношей, курсанты и слушатели знакомят подростков с результатами научных исследований. На основе приведенной статистики и беседы, опираясь на определенный житейский опыт, подросткам предоставляется возможность сделать вывод о том, что является основной причиной большинства ДТП, предоставляют перечень личностных особенностей законопослушных пешеходов, водителей и нарушителей ПДД;

4) демонстрация впечатляющих, поучительных видеосюжетов, в которых представлено правонарушающее поведение юных участников дорожного движения (пешеходов, водителей, пассажиров) с последующим совместным анализом и обсуждением. Подросткам и молодым людям предлагается:

- а) проанализировать особенности дорожной ситуации;
- б) описать допущенное (-ые) нарушение (-ия) ПДД;
- в) выявить причины ДТП;
- г) оценить поведение участников дорожного движения: «соблюдает ПДД / не соблюдает», «ведет себя культурно / некультурно»; «рискует / бдителен» и т. д.;
- д) охарактеризовать последствия этого нарушения (-ий) последствий аварий (страдания пострадавших, родственников, моральных и материальных потерь и пр.);
- е) оценить отношение к тем, кто совершает административное правонарушение,
- ж) оценить отношение к тем, кто предупреждает такие правонарушения на дороге.

Подросткам и юношам предлагается представить и описать состояние близких и родственников, в чьих семьях погибли дети. Использование вопросов в совместном групповом обсуждении и анализе причин ДТП и их последствий для юного гражданина и его родителей направлено на то, чтобы подростки научились самостоятельно анализировать дорожные ситуации, критически и негативно относиться к нарушениям ПДД, логически связывать правонарушение с последствиями в виде ответственности виновного лица. После тщательного анализа видеосюжета подросткам предлагается исправить ошибки правонарушителя, предоставив описание действий участника дорожного движения, который соблюдает ПДД, оценив отношение к правомерному поведению.

Тщательный анализ ситуации и поведения участников дорожного движения, одновременное воздействие на сознание и эмоции усиливают эффект влияния, способствуют осознанию опасности правонарушающего поведения в условиях дорожного движения, заставляют подростков и юношей делать выводы о проявлении дисциплинированности на дорогах, ответственности не только за собственную жизнь, но и жизнь других участников дорожного движения. Психологический смысл используемых воспитательных методов заключается в том, что предоставление статистических данных, информирование о причинах ДТП и демонстрация видеосюжетов аварий и их последствий направлены на формирование у подростков причинно-следственной связи: несоблюдение установленных правил дорожного движения и, как результат, – а) непоправимое: травмы, несовместимые с жизнью, гибель, страдания близких; б) привлечение виновного к ответственности;

5) рассказы о деятельности сотрудников ДПС ГИБДД, о сложностях в этой работе, о помощи пострадавшим, делятся переживаниями по поводу дорожно-транспортных происшествий и т. д. Такой психологический прием рассчитан на формирование у подростков и юношей уважительного от-

ношения к сотрудникам Госавтоинспекции как составляющей правосознания;

б) проведение ролевых игр, моделирования типичного и опасного поведения на дорогах. Основная идея игровых упражнений – идея свободы выбора и ответственности за сделанный выбор поведения в дорожной ситуации, обсуждение последствий неверного выбора, способного привести к трагическим последствиям. Моделируются следующие дорожные ситуации: переход по пешеходному переходу подростка в наушниках или разговаривающим по телефону, в капюшоне и т. п.; быстрое пересечение группой подростков (бегом) проезжей части вблизи движущегося потока ТС; проезд велосипедиста по пешеходному переходу и т. д. Для приближения моделируемой ситуации к реальности применяются записи шума дороги, звуков клаксонов автомобилей, «визга тормозов», разговоров и криков пешеходов или водителей и пр.

Моделирование дорожных ситуаций и поведения происходит в 3-4 группах. Участникам игр объявляется конкурс на самую реалистичную дорожную ситуацию, а также активность в ее обсуждении, анализе и исправлении ошибок. Подростки под руководством курсантов и слушателей распределяют роли, проигрывают ситуацию и затем ее демонстрируют другим группам. Для обсуждения и анализа смоделированной ситуации и опасного поведения привлекаются участники других групп. Каждый желающий высказывает мнение о том, какие правила были нарушены и к каким последствиям это привело или могло привести: столкновению с ТС, травмам, смерти, наезду ТС на бордюр, привлечению к ответственности, каково отношение к правонарушителю и пр. В игре демонстрируются некоторые последствия (столкновение с ТС, падение пешехода и т. д.). В процессе моделирования ситуации и последующего анализа этой ситуации подростки демонстрируют не только знания ПДД, но и умение их творчески реализовать в практической деятельности на основе логического анализа. Цель такой работы состоит в том, чтобы выявить готовность учащихся к обеспечению своей безопасности в процессе дорожного движения в качестве пешехода, пассажира, водителя велосипеда, мопеда или мотоцикла, сформировать стойкое негативное отношение к административным правонарушениям.

Затем начинается этап «исправления ошибок». Подростки высказывают мнение о том, как нужно было поступить участникам дорожного движения в подобной ситуации, чтобы избежать негативных последствий.

Исправление допущенных ошибок в поведении конкретного участника (участников) происходит сразу же после обсуждения. Игровой коллектив исправляет ошибки и представляет дорожную ситуацию, где подросток(-ки) ведут себя в соответствии с ПДД, культурно и грамотно. Логичным дополнением к этому служит позитивная оценка правомерного и культурного поведения.

Групповая форма работы способствует совместному поиску правильного, т. е. законопослушного, культурного и цивилизованного поведения участников дорожного движения. Сочетание игровых упражнений с групповыми формами работы, анализом опасных и безопасных моделей поведения на дороге, проведение соревнования учитывает и возрастные особенности. Подростки проявляют свои личностные достоинства (управляют и организуют работу в группе, исполняют роли, рассуждают и доказывают свою точку зрения) и тем самым самоутверждаются в учебном коллективе. В игровом обучении акцентируется внимание на том, что цивилизованный взрослый гражданин – это тот, кто уважает правила дорожного движения и соблюдает их ради собственной безопасности и безопасности других участников дорожного движения.

В игровых моделируемых дорожных ситуациях у подростков развиваются внимательность, логические способности к оценке дорожной ситуации и прогнозированию негативных последствий поведения, воспитываются чувства долга и социальной ответственности, поведения – важные характеристики законопослушного гражданина. Пережитые подростками в игре действия, поведение и эмоции, проявленные свойства и качества личности способствуют закреплению и совершенствованию правосознания и культуры поведения на дорогах.

Таким образом, основной вклад пропаганды безопасности дорожного движения в подростковом и юношеском возрасте – формирование осознанного и уважительного отношения к требованиям ПДД, к сотрудникам Госавтоинспекции; формирование стойких навыков анализа и оценки собственного поведения в условиях дорожного движения и поведения других участников дорожного движения, негативного отношения к правонарушениям; осознание причинно-следственной связи между нарушением ПДД и последствиями (административной и уголовной ответственностью, причинением вреда здоровью, страданиями близких и родственников); формирование навыков неукоснительного соблюдения этих правил.

Контрольные вопросы:

1. Какие возрастные особенности подростка и юноши являются причинами ДТП с их участием?
2. Перечислите основные причины ДТП с участием подростков и лиц юношеского возраста. Как связаны эти причины с их возрастными особенностями?
3. Какие возрастные особенности подростка и юноши необходимо использовать при проведении пропагандистских и воспитательных мероприятий?

4. Вспомните себя в подростковом возрасте. Какие мероприятия пропагандистского характера проводились в это время? Как реагировали Вы и ваши одноклассники на данные мероприятия? Кто проводил их? Как повлияли эти мероприятия на ваше поведение на дороге?

5. Какие психологические и педагогические методы рассчитаны на формирование правосознания у подростков и юношей? Обоснуйте свой ответ.

6. Какие психологические и педагогические методы рассчитаны на формирование у подростков и юношей навыков правомерного поведения?

7. Для чего в данном возрасте используются групповые формы работы?

8. Какова роль сотрудника Госавтоинспекции в проведении пропагандистских и воспитательных мероприятий с подростками и юношами?

2.4. Психология пожилого возраста и ее использование в пропаганде безопасности дорожного движения

Пожилой возраст (от 61 до 75 лет) и старость (старше 75 лет) характеризуется психологическим кризисом, который по-разному интерпретируют отечественные психологи. «Вместе с тем, ученые (Э. Эриксон, Б. Г. Ананьев, В. Франкл и др.) едины во мнении о том, что этот кризис связан с оценкой ценности и смысла прожитой жизни. Это осмысление и подведение итогов прожитой жизни и, в определенной степени, попытка в оставшееся время что-то изменить или компенсировать»¹.

Кризис пожилого возраста с психологической точки зрения является смыслообразующим, как и в подростковом возрасте, но более аффективно насыщенным и более драматичным. В эмоциональной сфере преобладает сниженный фон настроения, склонность к депрессивным реакциям, слезливости, фиксации на обидах, конфликтности. Возрастным кризисом и негативными эмоциональными явлениями можно объяснить неадекватность поведения пожилых людей в условиях дорожного движения.

У лиц пожилого возраста всё новое и происходящее в мире, как правило, сопоставляется со старым опытом. Поэтому любые изменения (смена места жительства, привычного окружения, непривычная обстановка) вызывают негативную реакцию. Быстро меняющаяся дорожная обстановка, новые обстоятельства на дороге, а также перемещение по малознакомым улицам и дорогам, вызывает у пожилых людей отрицательные эмоции, что снижает их личную безопасность и безопасность дорожного движения в целом.

Внимание в пожилом возрасте характеризуется неустойчивостью, отвлекаемостью, что является важным субъективным фактором снижения личной безопасности этих граждан. Для пожилого человека характерно замедление темпов психической деятельности, медлительность и неловкость моторики, снижается способность ориентировки в окружающей обстановке, в частности в условиях дорожного движения. Более того, возрастающий в настоящее время поток транспортных средств усиливает негативное влияние на пожилых людей, тем самым затормаживает их скорость реакции (могут возникнуть и реакции дезадаптации), принятие решения и, в целом, поведение в условиях дорожного движения.

Исходя из приведенных данных, пожилой возраст относится к виктимной категории участников дорожного движения.

Указанные возрастные особенности являются основными причинами нарушений и ДТП с участием пожилых людей.

Пропагандистские мероприятия, проводимые с лицами данной возрастной категорией, направлены на то, чтобы пенсионеры проявляли безо-

¹ Марцинковская Т. Д. Особенности развития в позднем возрасте // Психология старости: хрестоматия / под ред. Д. Я. Рейгородского. Самара: Издательский Дом БАХРАХ-М, 2004. С. 334.

пасное поведение, уважали и неукоснительно соблюдали ПДД. При этом психологической опорой для пропагандистских мероприятий является мнение ученых о том, что структуризация и передача опыта, значимого для других является ведущим видом деятельности лиц пожилого возраста¹.

Структура пропагандистских мероприятий с пожилыми включает в себя следующие психологические и педагогические методы и приемы:

1) информирование граждан о состоянии аварийности на дорогах г. Орла, чтобы показать связь между нарушениями ПДД и их негативными последствиями. При этом пожилых людей знакомят с перечнем основных причин субъективного характера, приводящих к плачевным результатам;

2) напоминание об обязанностях пешеходов и пассажиров. Для улучшения припоминания используется мультимедийная презентация. Проговаривание вслух и зрительное представление усиливают мнемическую деятельность пожилых людей, а значит, повышают эффективность проводимой работы;

3) демонстрация видеосюжетов, снятых вблизи тех дорог, по которым перемещаются пенсионеры определенного района города для того, чтобы сходить в магазин, проводить внуков до школы и т. д. Естественно, что среди таких видеосюжетов встречаются записи правонарушающего поведения и правомерного поведения. Совместный анализ этого поведения осуществляется для исправления ошибок (правонарушений) и разработки алгоритма безопасного, правомерного поведения в конкретных дорожных ситуациях. Анализируемые реальные дорожные ситуации, наглядно представленные в видеосюжете, позволяют пожилым людям выстроить модели безопасного поведения в типичных для них дорожных ситуациях. Тем более такие модели становятся примером для подражания для внуков, детей, подростков, более молодых людей. На этом акцентируется особое внимание. Обращение к их опыту, мудрости, культуре поведения в условиях дорожного движения является дополнительным стимулом для соблюдения пожилыми людьми ПДД;

4) игровое моделирование дорожных ситуаций, где допускалось типичное нарушение правила перехода проезжей части. После игрового столкновения с транспортными средствами, пожилые люди вместе со слушателями института исправляют допущенные ошибки и демонстрируют навыки правомерного поведения. По окончании моделирования слушатели института говорят о неотвратимости санкций за нарушения Правил дорожного движения. Расчет такого приема – повысить ответственность пожилых людей за безопасное поведение и культуру поведения на дороге.

В качестве дополнения к игровому моделированию пожилым людям предлагается сделать выбор между «нарушением ПДД и получением уве-

¹ Ермолаева М. В. Структура эмоциональных переживаний в старости // Психология старости: хрестоматия / под ред. Д. Я. Рейгородского. Самара: Издательский Дом БАХРАХ-М, 2004. С. 404-405.

чий, переживания горя...» и «соблюдением требований ПДД и активной жизнью, отдыхом и помощью своим детям, общением с внуками и обучением их безопасному поведению»;

5) рассказы о деятельности сотрудников ДПС ГИБДД, о сложностях в этой работе, о помощи пострадавшим, делятся переживаниями по поводу дорожно-транспортных происшествий и т. д. Такой психологический прием рассчитан на формирование у пожилых людей уважительного отношения к сотрудникам Госавтоинспекции как составляющей правосознания;

б) позитивное стимулирование пожилых людей сводится к тому, что вручаются призы и грамоты за активное участие в пропагандистских мероприятиях, за уверенные знания ПДД, умелый анализ видеосюжетов и пр. Такой прием является психологически оправданным, т. к. вызывает положительные эмоции, необходимые пожилым людям.

По окончании таких мероприятий проводится беседа о том, нужны ли им такие акции. Как правило, высказываются мнения о том, что нужны, т. к. это снижает аварийность на дорогах, т. к. они приносят пользу человеку, что такие мероприятия необходимы для людей в любом возрасте.

При подведении итогов пропагандистского мероприятия подчеркивается, что независимо от занимаемого социального положения на пожилых людях лежит ответственность за жизнь и здоровье детей, личную безопасность и безопасность дорожного движения.

Таким образом, проводимые пропагандистские мероприятия для пожилых людей основаны на убежденности в том, что граждане могут и обязаны соблюдать ПДД, т. к. их жизненный опыт, уважение к требованиям ПДД, культура поведения в условиях дорожного движения должны стать примером для подражания не только внуков, но и детей, и подростков. Такая позиция пожилых людей обеспечивает безопасность следующим поколениям в сфере дорожного движения.

Контрольные вопросы:

1. Какие возрастные особенности пожилых являются причинами ДТП с их участием?
2. Перечислите основные причины ДТП с участием пожилых. Как связаны эти причины с возрастными особенностями?
3. Какие возрастные особенности пожилых необходимо использовать при проведении пропагандистских мероприятий?
4. Какие психологические и педагогические методы рассчитаны на формирование правосознания у пожилых людей? Обоснуйте свой ответ.
5. Какие психологические и педагогические методы рассчитаны на формирование у пожилых навыков правомерного поведения?
6. Какова роль сотрудника Госавтоинспекции в проведении пропагандистских и воспитательных мероприятий с подростками и юношами?

2.5. Особенности проведения пропаганды с водителями и пешеходами в условиях дорожного движения

Распространение идей культурного поведения граждан на дороге является основной целью правовой пропаганды в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Основываясь на опыт пропаганды, накопленный сотрудниками Госавтоинспекции, а также опыт дорожной полиции европейских стран, в 2012 г. руководство Орловского института МВД России приняло решение о проведении пропагандистских мероприятий непосредственно на дорогах г. Орла. Это социально-значимое мероприятие стало возможным благодаря сотрудничеству с Управлением ГИБДД УМВД России по Орловской области. Специальным образом организуемая преподавателями кафедры уголовного права, криминологии и психологии пропагандистская деятельность позволяет слушателям «вжиться» в профессию, рационально и эмоционально прожить роль главных субъектов пропагандистской деятельности, проявив во взаимоотношениях с участниками дорожного движения организаторские и коммуникативные способности.

Основная идея таких мероприятий заключается в обеспечении безопасности дорожного движения за счет объединения административно-правовых мер с профилактическими методами и приемами, а также оказания комплексного психолого-педагогического воздействия на личность участников дорожного движения. Подобный опыт успешно используется сотрудниками дорожной полиции европейских стран, в частности ФРГ.

Проведение социально значимых мероприятий по пропаганде БДД требовало серьезной организационной, методической и морально-психологической подготовки курсантов и осуществляется по следующим направлениям:

- 1) изучение возрастных и гендерных особенностей граждан, а также особенностей личности нарушителя ПДД;
- 2) описание алгоритма действий курсантов с момента представления, начала беседы с участником дорожного движения до ее завершения;
- 3) подбор методов психолого-педагогического воздействия на личность гражданина (включая статистические данные, примеры дорожно-транспортных происшествий, установки: «Уважайте и соблюдайте правила дорожного движения», «Будьте внимательны и вежливы на дороге», «Помните, что Вас ждут дома», «Берегите свою жизнь» и пр.);
- 4) подготовка видеоматериалов, где представлены негативные последствия административных правонарушений;
- 5) подготовка памяток для участников дорожного движения (пешеходов, велосипедистов, скутеристов, родителей).

В результате подготовительной работы была создана пошаговая модель поведения курсантов для взаимоотношений с водителями.

После проведения тренировочных занятий курсанты 4 курса факультета подготовки специалистов ГИБДД приступают к исполнению обязанностей по должности стажера-инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения. Находясь в составе наряда инспекторов отдельного батальона ДПС, курсанты проводят беседы с участниками дорожного движения, демонстрируют видеосюжеты, на которых представлены возможные негативные последствия административных правонарушений. Процесс общения с участниками дорожного движения строится на основе использования возрастных, гендерных и индивидуально-психологических особенностей личности. Курсанты в своей работе используют комплекс правовых, психологических и педагогических знаний и навыков. Такое комплексное воздействие на рациональную и иррациональную составляющие психики правонарушителей доказало свою эффективность в европейских странах, чей опыт был адаптирован для участников дорожного движения Орловской области.

Для обобщения опыта пропагандистских мероприятий процесс общения курсантов с участниками дорожного движения фиксируется при помощи видеокамеры. Преподаватели психологических дисциплин осуществляют психологическое обеспечение деятельности курсантов, оказывают по необходимости психологическую помощь инспекторам дорожно-патрульной службы и участникам дорожного движения. По окончании пропагандистско-профилактических мероприятий участникам дорожного движения вручаются памятки и проводится мини-интервью, водителям и пешеходам задаются вопросы о причинах правонарушений на дорогах, необходимости проведения подобных мероприятий непосредственно в условиях дорожного движения, о выводах, которые были сделаны после проведения с ними профилактических мероприятий.

Для осуществления правовой агитации преподавателями психологических и педагогических дисциплин совместно с курсантами были подготовлены и выданы памятки следующим категориям участников дорожного движения г. Орла: пешеходам, родителям с детьми, водителям велосипедов и скутеров. Культура оформления памяток и других видов наглядности для правовой агитации является важной составляющей культуры сотрудников Госавтоинспекции, осуществляющих пропаганду безопасности дорожного движения. Красочно оформленные буклеты содержат основные правила дорожного движения, статические данные и местный материал о погибших и пострадавших на российских дорогах, напоминания об обязанностях и неукоснительном соблюдении Правил дорожного движения, призывы быть внимательными и бдительными на дороге. При подготовке памяток учитывались рекомендации специалистов в области транспортной психологии¹.

¹ См.: Клебельсберг Д. Транспортная психология / пер. с нем. А. Б. Тарасова; под ред. В. Б. Мазуркевича. М.: Транспорт, 1989.

Так, например, указания участниками дорожного движения формулировались точно, конкретно и доступно, в них представлен логический смысл и цель – безопасность в конкретных условиях: «Если будете внимательными на дороге, сохраните жизнь себе и другим участникам дорожного движения», «Безопасно, если перед переходом через дорогу посмотреть по сторонам» и т. п.

В период с 2012 по 2013 гг. в июне-июле пропагандистские мероприятия были проведены в отношении 308 участников дорожного движения, значительная часть которых – водители¹. Анализ видеоматериалов общения граждан со стажерами-инспекторами показал, что значительная часть граждан (84 %) охотно идут на контакт со стажерами, адекватно реагируют на приводимые факты, трагическую статистику, проводимые беседу и демонстрацию видеоматериалов. В интервью эти граждане позитивно оценивают профилактическую работу стажеров-инспекторов, указав на необходимость проведения профилактических мероприятий с детьми, начиная с дошкольного возраста, а также настаивали на включении в школьную программу дополнительной дисциплины по безопасности дорожного движения. Однако 16 % участников дорожного движения, находясь в неуравновешенном или агрессивном состоянии в связи с фактом остановки сотрудниками ДПС ГИБДД, применением к ним административно-правовых мер, отказались от беседы с курсантами и просмотра видеоматериалов. Дополнительным критерием эффективности проведенной работы послужил анализ повторных правонарушений тех участников дорожного движения, с которыми проводились пропагандистские мероприятия. В 2012 году в течение полугода с момента этих мероприятий 78 % участников дорожного движения, в 2013 году – 81 % не нарушали правила дорожного движения. Несмотря на повторные правонарушения, совершенные 19 % граждан, полагаем, что имеется определенная прямая зависимость между проведенными пропагандистскими мероприятиями и достигнутым положительным результатом в отношении этих граждан.

В апреле 2013 года на базе Орловского юридического института МВД России проводился международный семинар на тему «Безопасность дорожного движения: профилактика и методика работы по связям со СМИ и общественностью» с представителями МВД земли Северный Рейн-Вестфалия (Германия)². При обсуждении с немецкими коллегами резуль-

¹ Среди 308 участников дорожного движения (126 чел. – в 2012 г., 94 чел. – в 2013 г., 88 чел. в 2014 г.), из них 25 чел. (8 %) – пешеходы, не нарушившие ПДД; 283 чел. (92 %) – нарушившие ПДД, из них значительная часть водителей – 252 чел. (89 %), 31 чел. (11 %) – пешеходы.

² Состав делегации: руководитель полиции земли Северный Рейн-Вестфалия Руди Кориат (г. Бохум), верховный советник полиции г. Дортмунда Ульрих Влох, верховный советник полиции района Мэркиш Бернд Шольц, директор полиции центрального управления полиции земли Северный Рейн-Вестфалия Мехтхильд Панхубер, главный

татов проводимых пропагандистских мероприятий непосредственно в условиях дорожного движения немецкие коллеги отметили, что в земле Северный Рейн-Вестфалия около 20 % правонарушителей неадекватно реагируют на подобные мероприятия, проводимые сотрудниками дорожной полиции. Указав на очевидное сходство поведения правонарушителей в России и ФРГ, они отметили важность использования количества повторных правонарушений в качестве критерия эффективности профилактических мероприятий. Руди Кориат отметил, что за время проведения круглого стола с представителями отделов организации пропаганды и преподавателями ОрЮОИ МВД России был получен уникальный опыт работы по профилактике и предупреждению дорожно-транспортных происшествий с наиболее незащищенными категориями граждан. Господин Кориат заверил, что данный опыт будет использован в работе подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения земли Северный Рейн-Вестфалия. Участники состоявшегося семинара сошлись во мнении, что обеспечение безопасности дорожного движения ради сохранения многих жизней является связующим звеном для сотрудников полиции вне зависимости от границ и расстояний, разделяющих разные государства, культуры и языки.

Таким образом, проводимые пропагандистские мероприятия с водителями и пешеходами в условиях дорожного движения основаны на комплексном подходе к оказанию воздействия на граждан. Эти мероприятия имеют ряд преимуществ. Во-первых, разъяснительная работа проводится с лицом непосредственно после того, как было допущено правонарушение, что снижает эмоциональность поведения гражданина и повышает эффективность воздействия на личность через обращение к ее разуму. Во-вторых, обращение к чувствам при просмотре впечатляющих видеосюжетов реализует цель «Достать до нутра». Тем самым достигается комплексное воздействие на личность гражданина. В-третьих, формулировка установок в краткой и лаконичной форме заставляют гражданина задуматься о главных ценностях человека. Ему остается лишь сделать выбор в пользу сохранения здоровья и жизни в сфере дорожного движения.

комиссар управления полиции земли Северный Рейн-Вестфалия Вилли Мюллиганс. В ходе встречи были обсуждены актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и в земле Северный Рейн-Вестфалия.

Заключение

В данном пособии нашли отражение наиболее актуальные психологические проблемы формирования у граждан правосознания в сфере дорожного движения. При этом акцентировано внимание на участии в пропагандистских и воспитательных мероприятиях сотрудников Госавтоинспекции, включая курсантов (слушателей) факультета подготовки специалистов для подразделений ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. Это участие является необходимым для формирования у курсантов (слушателей) навыков пропаганды безопасности дорожного движения, коммуникативной компетентности, а также направлено на формирование у граждан позитивного отношения к сотрудникам Госавтоинспекции.

В пособии обоснована идея об ответственности социальных институтов (семьи, близких родственников; школы и других образовательных учреждений; сотрудников Госавтоинспекции; трудовых (профессиональных) коллективов; средств массовой информации; общественных объединений и организаций) за деятельность по формированию у граждан навыков правомерного поведения и культуры безопасного поведения на дороге. Достижение цели правовой социализации – формирование правосознания граждан – обеспечивается предметным, традиционным и рациональным способом при помощи психологических механизмов. Реализация программно-целевого и комплексного подхода, использование возрастной психологии, грамотное применение психологических и педагогических методов призвано обеспечить повышение правосознания у граждан, формирование негативного отношения к административным правонарушениям.

Результаты научных исследований показывают, что в настоящее время уровень правосознания граждан как участников дорожного движения нельзя признать адекватным. У опрошенных пешеходов подросткового, зрелого и пожилого возрастов дефекты правосознания проявляются в его эмоциональном компоненте (нейтрально-отстраненном отношении к правонарушителям-пешеходам и нейтрально-негативном отношении к сотрудникам ДПС ГИБДД, пресекающим такое поведение пешеходов), что негативным образом сказывается на формировании готовности следовать требованиям Правил дорожного движения. Несформировавшиеся у пешеходов должным образом ценностные ориентации и убеждения в виде уважения Правил дорожного движения и солидарности с этими нормами нарушают осознанную готовность соблюдать специальные нормы предосторожности на дороге. Поэтому поведение таких пешеходов на дороге регулируется либо страхом перед наказанием и боязнью за жизнь, либо давлением группы лиц. Причинами нарушений водителями правил дорожного движения является недостаточная правовая и профессиональная подготов-

ленность к участию в дорожном движении, низкий уровень культуры поведения на дороге, а также состояние водителя (опьянения, стресса, раздражительности). Представленные в пособии психологические особенности пешеходов и водителей позволяют говорить о необходимости целенаправленного воспитания у граждан дорожно-транспортной культуры. Для этого совместные усилия социальных институтов должны прилагаться к формированию у граждан стереотипов правомерного поведения, основанного на знании Правил дорожного движения, уважении этих правил и позитивном отношении к деятельности сотрудников ДПС ГИБДД, осуществляющих государственную функцию по контролю и надзору за соблюдением требований в области обеспечения безопасности дорожного движения. Опыт проведения курсантами (слушателями) института пропагандистских мероприятий в условиях дорожного движения показывает, что сочетание психолого-педагогических методов с административно-правовыми мерами приносит положительные результаты.

С учетом полученных результатов исследований психологически оправданным является охват пропагандистскими мероприятиями различных категорий участников дорожного движения. Безусловно, начинать необходимо с детского возраста. Такой подход дает большую результативность, чем пропаганда безопасности дорожного движения и правовое воспитание, начатое позже. Но не следует забывать и о других возрастных категориях граждан. Это связано с тем, что психологические особенности человека, сформированные в процессе правовой социализации и определяющие его правосознание и правовое поведение, при относительной их устойчивости с возрастом могут изменяться под влиянием различных социальных факторов.

Проведение пропагандистских и воспитательных мероприятий курсантами (слушателями) института с детьми, подростками и юношами, пожилыми людьми основывается не только на знании причин ДТП и причин ДТТ, но и возрастно-психологических особенностей граждан. При проведении данных мероприятий курсанты (слушатели) института используют психологические и педагогические методы и приемы, которые призваны формировать уважительное отношение к ПДД, оказывать влияние на повышение уровня правосознания и культуру поведения на дорогах.

Реализуемый в настоящее время программно-целевой подход в повышении безопасности дорожного движения должен строиться на профессионализме и ответственности социальных институтов, грамотном и комплексном использовании правовой и возрастной психологии личности граждан, постоянном анализе и оценке причин аварийности для последующего прогноза и психологически обоснованной разработки и проведении пропагандистских и воспитательных мероприятий. Пропаганда безопасности дорожного движения должна осуществляться на основе неоднократно доказанного жизнью и практикой принципа комплексности, кото-

рый заключается в одновременном воздействии на рациональную и эмоциональную составляющие психики участников дорожного движения.

Список литературы

Нормативные правовые документы

О полиции : федер. закон : [от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ].

Об образовании в РФ : федер. закон : [от 20 февраля 2012 г. № 273-ФЗ].

Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах : федеральная целевая программа : утв. постановлением Правительства Рос. Федерации : [от 3 октября 2013 г. № 864].

Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ по пропаганде безопасности дорожного движения : приказ МВД России : [от 2 декабря 2003 г. № 930].

Научная, учебная и учебно-методическая литература

Аминов, И. И. Юридическая психология : учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «юриспруденция» / И. И. Аминов. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2007.

Аналитический вестник № 20 (538) к пятому Международному конгрессу «Безопасность на дорогах ради жизни». – М., 2014.

Антонян, Ю. М. Психология преступления и наказания / Ю. М. Антонян, М. И. Еникеев, В. Е. Эминов. – М. : «ПЕНАТЕС-ПЕНАТЫ», 2000.

Беличева, С. А. Основы превентивной психологии / С. А. Беличева. – М. : Редакц.-изд. центр консорциума «Соц. здоровье России», 1994.

Бурлаков, В. Н. Криминология : учебник для вузов / В. Н. Бурлаков. – СПб. : Санкт-Петербургский государственный университет, Питер, 2003.

Гамезо, М. В. Возрастная и педагогическая психология / М. В. Гамезо, Е. А. Петрова, Л. М. Орлова. – М. : Педагогическое общество России, 2003.

Детская психология : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Д. Б. Эльконин ; ред.-сост. Д. Б. Эльконин. – 4-е изд., стер. – М. : Издательский центр «Академия», 2010.

Еникеев, М. И. Основы общей и юридической психологии : учебник для вузов / М. И. Еникеев. – М. : Юристь, 2002.

Еникеев, М. И. Юридическая психология : учебник для вузов / М. И. Еникеев. – М. : НОРМА, 2000.

Зейг, Дж. К. Испытание Эриксоном: личность мастера и его работа / Дж. К. Зейг ; пер. с англ. В. В. Самойлова. – М. : Независимая фирма «Класс», 1999.

Клебельсберг, Д. Транспортная психология : пер. с нем. / Д. Клебельсберг ; под ред. В. Б. Мазуркевича. – М. : Транспорт, 1989.

Козловская, Е. А. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма : аналитический обзор / Е. А. Козловская. – М. : НИЦ БДД МВД России, 2007.

Козловская, Е. А. Психолого-педагогические основы пропаганды деятельности Госавтоинспекции / Е. А. Козловская. – М., 1994.

Кон, И. С. Психология ранней юности : кн. для учителя / И. С. Кон. – М., 1989.

Корчагин, А. Г. Неосторожный преступник: субъект и личность / А. Г. Корчагин. – Владивосток, 1990.

Крайг, Г. Психология развития / Г. Крайг, Д. Бокум. – 9-е изд. – СПб. : Питер, 2005.

Личко, А. Е. Психопатии и акцентуации характера у подростков / А. Е. Личко // Психология индивидуальных различий. Тексты / под ред. Ю. Б. Гиппенрейтер, В. Я. Романова. – М. : Изд-во МГУ, 1982.

Маркова, А. К. Психология профессионализма / А. К. Маркова. – М. : Международный гуманитарный фонд «Знание», 1996.

Нарушение правил дорожного движения пешеходами: уголовно-правовые, криминологические и психологические проблемы : учебное (практическое) пособие / Л. Н. Костина [и др.]. – Орёл : ОрЮОИ МВД России, 2013.

Немов, Р. С. Психология : учеб. пособие для учащихся пед. уч-щ, студентов пед. ин-тов и работников системы подготовки, повышения квалификации и переподготовки пед. кадров / Р. С. Немов. – М. : Просвещение, 1990.

Нурлыбаева, Г. К. Нравственное воспитание руководящих кадров полиции стран Европы в процессе профессиональной подготовки : учебно-методическое пособие / Г. К. Нурлыбаева. – М. : Объединенная редакция МВД Российской Федерации, 2007.

Прикладная юридическая психология : учеб. пособие для вузов / под ред. А. М. Столяренко. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2001.

Психология : учебник / под ред. А. А. Крылова. – М. : Проспект, 2000.

Психология личности / ред.-составитель Д. Я. Рейгородский. Т. 2. Отечественная психология : хрестоматия. – Издательский Дом «Бахрах-М», 2013.

Психология старости : хрестоматия / под ред. Д. Я. Рейгородского. – Самаара : Издательский Дом БАХРАХ-М, 2004.

Ратинов, А. Р. Правовая культура и поведение / А. Р. Ратинов, Г. Х. Ефремова // Юридическая психология : хрестоматия. – СПб. : Питер, 2001.

Романов, А. Н. Автотранспортная психология : уч. пос. для студ. высш. уч. зав. / А. Н. Романов. – М. : Издательский центр «Академия», 2002.

Словарь-справочник по криминологии и юридической психологии / автор.-сост. В. А. Ананич, О. П. Колченогова. – М. : Амалфея, 2003.

Смирнова, Н. Н. Юридическая психология / Н. Н. Смирнова. – СПб. : Альфа, 2000.

Социальная психология : учеб. пособие для вузов / под ред. проф. А. М. Столяренко. – М. : Юнити-Дана, 2001.

Столяренко, А. М. Психологическая системология. Теория, исследования, практика : монография / А. М. Столяренко. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2011.

Столяренко, А. М. Психология и педагогика : учеб. пособие для вузов / А. М. Столяренко. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2003.

Столяренко, А. М. Юридическая педагогика : курс лекций / А. М. Столяренко. – М. : ЭКСМОС, 2000.

Шаповаленко, И. В. Возрастная психология: Психология развития и возрастная психология / И. В. Шаповаленко. – М. : Гардарики, 2010.

Издания периодической печати

Гвоздева, Е. В. Типология преступников, совершивших уголовно наказуемое нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Е. В. Гвоздева // Рос. следователь. – 2007. – № 11.

Никитас, Д. А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления / Д. А. Никитас // Рос. следователь. – 2006. – № 8.

Нилов, В. И. Программу создавали всем миром / В. И. Нилов // Полиция России. – 2013. – № 2.

Проценко, С. В. Влияние психофизиологических и возрастных особенностей субъекта на деятельность, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности / С. В. Проценко // Юридическая психология. – 2009. – № 4.

Проценко, С. В. Психофизиологические особенности лиц, совершающих транспортные правонарушения / С. В. Проценко // Юридическая психология. – 2008. – № 2.

Приложения

Приложение № 1

Разработка для проведения пропагандистского мероприятия с младшими школьниками (10-11 лет) методом познавательно-обучающей игры

Тема занятия «Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма».

I. Вступительная часть:

Добрый день, уважаемые школьники!

Давайте познакомимся, мы приехали к вам из Орловского юридического института.

Меня зовут Вика, меня зовут Артем, меня зовут Андрей, меня зовут Маша!

Вика:

- Давайте договоримся о правилах. Слаженность нашей работы зависит от того, как Вы быстро будете выполнять наши просьбы и задания. А вот и первая просьба: будьте добры, произнесите на счет 3-4 не очень громко свое имя! Спасибо, вас очень много, и мы уважаем вас за то, что вы пришли к нам на встречу!

Просьба вторая: если вы хотите получить приз в конце нашего занятия, то слушайте и запоминайте, вас ждет викторина. Победителями будут самые внимательные, знающие и соблюдающие правила дорожного движения!

II. Основная часть занятия

Артем:

Мы приехали к вам не только познакомиться, но и рассказать о том, как предупредить детский дорожно-транспортный травматизм на дорогах. А чтобы было интересно, начнем с историй. Вы любите интересные истории? Если да, слушаем первую историю.

История 1. Как появился пешеходный переход.

Демонстрация фотографий с изображением знака «Пешеходный переход».

Андрей:

Где расположены такие знаки у вас в микрорайоне? А рядом со школой тоже есть?

Что он обозначает?

Всегда ли вы переходите дорогу там, где висит рядом знак?

Почему необходимо переходить дорогу в этом месте?

Если знак висит далеко, можно ли переходить дорогу там, где захочется?

Как правильно переходить дорогу?

Изображение пешеходного перехода в виде разметки на сцене при помощи листов бумаги, в этой интересной игре принимают участие желающие.

Маша:

Я думаю, что в этом зале есть ученики, которые переходят по пешеходному переходу правильно. Хотите показать нам, как Вы это делаете?

Перечислите все этапы перехода через пешеходный переход.

(Вышедшие на сцену школьники переходят по условному пешеходному переходу. Допущенные ошибки исправляют).

Вика:

Что изменится, если Вы переходите по пешеходному переходу, когда рядом окажется машина, автобус, любое транспортное средство?

Давайте покажем это на примере (выставляют макеты машин). Предлагает вышедшим на сцену школьникам перейти проезжую часть дороги, соблюдая правила ДД и обеспечивая безопасность перехода. Ведущие корректируют поведение, добиваясь соблюдения ПДД при переходе через дорогу.

Артём:

Усложним эту ситуацию: Вам нужно перейти проезжую часть дороги, где нет разметки и знака «Пешеходный переход», но есть вблизи перекресток.

Сначала объясняет правила перехода дороги на регулируемом перекрестке. Предлагает вышедшим школьникам перейти проезжую часть дороги на регулируемом перекрестке.

Затем объясняет правила перехода дороги на нерегулируемом перекрестке. Предлагает вышедшим школьникам перейти проезжую часть дороги на нерегулируемом перекрестке.

Андрей:

Скажите, пожалуйста, как переходить проезжую часть дороги, если поблизости нет пешеходного перехода и нет перекрестка?

Объясняет правила перехода дороги в этом случае. При помощи выполнения упражнений ведущие добиваются формирования у школьников навыков безопасного перехода проезжей части дороги.

Предлагается выйти школьникам, в одежде которых имеется капюшон и у которых есть плееры с наушниками. Задание вышедшим: перейти дорогу так, чтобы это было безопасно, учитывая уменьшенный угол обзора (за счет капюшона) и уменьшающий звуковую ориентацию плеер. Ведущие обсуждают и вырабатывают совместно с учениками алгоритм перехода проезжей части дороги, предлагают школьникам снять капюшон, включить плеер, добиваются сосредоточенного внимания и безопасного по-

ведения (не бегом, а быстрым шагом). Затем предлагают перейти проезжую часть дороги. Сравним два варианта перехода проезжей части дороги: 1) со снятым капюшоном и отключенным плеером; 2) с одетым капюшоном и включенным плеером. Какой из них является безопасным?

Что еще может помешать безопасному переходу дороги? (перечисляют и анализируют вместе другие причины и условия возникновения ДТП: незнание правил перехода, игра на проезжей части и вблизи нее, переход дороги по диагонали, нахождение на проезжей части дороге в состоянии опьянения и пр.).

Ну что же, вы молодцы, знаете не только историю возникновения пешеходного перехода, но и дорожный знак и даже то, как безопасно надо переходить по пешеходному переходу, регулируемый и нерегулируемый перекресток, проезжую часть дороги.

Демонстрация мультфильма (о пешеходном переходе).

III. Заключительная часть занятия

Вика:

В завершении нашего мероприятия проведем викторину.

Ведущие задают вопросы на знание правил дорожного движения, показывают знаки ДД с целью определения их назначения, вопросы по истории возникновения дорожных знаков и разметки и пр. Подводят итоги, определяют победителей и наиболее активных учеников, раздают призы.

Приложение № 2

**Разработка для проведения мероприятия
(в виде беседы-демонстрации) со старшими подростками (8-9 класс)****Тема занятия «Безопасность на дорогах»**

I. Вступительная часть:

Первый ведущий:

Добрый день, девушки и юноши!

- Мы прибыли к вам из Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова.

Цель нашего визита – показать и рассказать про безопасность на дорогах.

II. Основная часть занятия

Второй ведущий:

- Мы решили, что не будем утомлять Вас чтением лекций по безопасности дорожного движения, а покажем все наглядно – при помощи видеосюжетов, на примерах и ошибках других людей.

Поднимите руки те, кто имеет опыт вождения автомобиля? (учится, пробовал и т. д.).

Отлично! Основной упор сегодня мы сделаем именно на это. Ведь вы в скором времени станете водителями, т.е. полноценными участниками дорожного движения, и расскажем о том, что вас ожидает на дороге.

Первый ведущий:

- Я вижу, вы уже взрослые, понимающие люди, поэтому мы подготовили для вас серьезный видеоматериал.

Но для начала немного статистики о состоянии аварийности на дорогах Орловской области.

Второй ведущий:

- Аварийность на дорогах Орловской области по-прежнему высока.

Обратите внимание на слайд № 1, на котором видно, что:

Слайд № 1:

- за 3 месяца 2012 г. на территории области зарегистрировано 290 ДТП,

- в которых 41 человек погиб,

- 353 получили ранения.

По словам специалистов, эти показатели ниже показателей аналогичного периода прошлого года. Однако, вряд ли такая статистика утешает.

Первый ведущий:

- Думаю, что у вас есть родственники, проживающие не только в г. Орле, но и в районах нашей области. Поэтому мы вас познакомим с состоянием аварийности в городе и отдельных районах.

Слайд № 2:

По данным УГИБДД УМВД России по Орловской области, аварийность возросла:

в городе Орле в 2012 году зарегистрировано 122 ДТП, погибло 6 человек, 139 – получили ранения.

По вине водителей транспортных средств зарегистрировано 259 ДТП, при которых 38 человек погибли и 325 получили ранения.

Второй ведущий:

- Думаю, что приведенные данные о пострадавших и погибших вызывают много вопросов. Основной из них: Каковы причины ДТП? Сможете ли вы ответить на этот вопрос?

- Совершенно верно, ДТП происходят чаще всего по вине водителей. На слайде видно, что среди причин ДТП выделены следующие:

Слайд № 3:

Причины ДТП:

- управление транспортным средством в состоянии опьянения – 13 фактов,

- несоблюдение скоростного режима – 81 факт,

- выезд на полосу встречного движения – 36 случаев.

С участием пешеходов зарегистрировано 117 дорожно-транспортных происшествий, или каждое 2 происшествие, в которых погибли 11 человек и 107 пешеходов получили ранения.

Первый ведущий:

- Как вы думаете, может ли быть причиной ДТП поведение пешеходов?

- Конечно, да. На слайде представлены печальные цифры.

Слайд № 4:

- По вине самих пешеходов зарегистрировано 35 ДТП, в этих ДТП погибли 4 человека и 31 пешеход получил ранения.

- Основной причиной происшествий по вине пешеходов остаётся переход проезжей части в неустановленном месте – 17 случаев, или каждое второе ДТП по вине пешехода.

Второй ведущий:

- Увы, говорить о существенном улучшении ситуации с безопасностью дорожного движения пока не приходится. Приведены сухие цифры статистики, но за ними стоят реальные человеческие жертвы.

Первый ведущий:

- Как видно из приведенных данных, нарушения правил дорожного движения носят массовый характер. Ежегодно Госавтоинспекция области

фиксирует более 100 тысяч правонарушений, к административной ответственности привлекается фактически треть населения области. Особую тревогу вызывает поведение водителей, по вине которых происходит более 80 % всех дорожных происшествий. И причины очевидны: отсутствие адекватного правосознания и ответственности, с одной стороны, а невнимательность, беспечность, повышенная агрессивность участников дорожного движения – с другой.

В этой связи применение мер административного принуждения к нарушителям ПДД является одним из методов предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Второй ведущий:

- А сейчас мы переходим к обещанным видеосюжетам (№ 1). Обратите внимание на действия неопытного водителя, а также на его неграмотность и некультурное поведение. Посмотрите видеосюжет, а после просмотра необходимо перечислить те правила дорожного движения, которые он нарушил. Вы готовы к просмотру?

Демонстрация видеосюжета № 1.

- Итак, какие нарушения допустил водитель?

а) занял место не в своем ряду.

б) при перестроении в другой ряд водитель проявил невнимательность, не включил указатель поворота, не убедился в безопасности своего маневра.

в) грубейшее нарушение – водитель не пропустил пешеходов, «подрезал автобус». Данный момент остается без комментариев. Я думаю, и так все понятно. На первый взгляд кажущиеся мелкие нарушения правил дорожного движения порой приводят к трагическим последствиям!

Первый ведущий:

- А теперь исправим ошибки водителя. В первой части видеосюжета, что бы вы сделали, если находились за рулем?

- Правильно, продолжали ехать по своей стороне.

- Почему?

- Верно, ваш маневр мешает другой машине. Можно считать это проявлением культуры вождения?

- Конечно, ведь дорога одна на всех, нужно уважать других, а значит соблюдать правила дорожного движения.

Второй ведущий:

- Будучи на месте водителя, вы бы пропустили пешехода? Почему согласно ПДД водитель обязан уступить дорогу пешеходам?

- Верно, ТС – источник повышенной опасности, в данном случае, пропускать пешехода необходимо из целей безопасности.

Первый ведущий:

- Кто из вас наблюдал водителей, находящихся за рулем в нетрезвом состоянии?

Мы вам покажем видеоролик, очень-очень актуальный для некоторых наших водителей, если их так можно назвать в видеосюжете.

Демонстрация видеосюжета № 2.

Первый ведущий:

- Какие грубые нарушения правил дорожного движения вы знаете и видели (перечисляют нарушения с подробным анализом того, почему они были опасны для пешеходов)?

Второй ведущий:

- Сейчас мы покажем пример грубого нарушения пешеходом (подростком) ПДД, что привело к трагическим последствиям.

Демонстрация видеосюжета № 3 с подробным анализом нарушений:

- у подростка надет капюшон на голову, что закрывает видимость;
- в ушах наушники, что снижает восприятие звуков, сигналов на дороге;

- суета - при пересечении дороги (в одну сторону, а затем посередине дороги – в другую, где уже появился автомобиль).

Второй ведущий:

- Представьте себе, что вы пишете пособие для тех, кому исполнилось 14-15 лет, кто любит музыку и спортивную одежду. О чем вы напишете в этом пособии, чтобы обеспечить безопасность на дороге?

1. Надо быть бдительным на дороге: снять наушники, обеспечить видимость дороги.

2. Безопасно, если перед переходом через дорогу посмотреть сначала налево, а затем направо.

3. Убедиться, что никто не мешает и тогда переходить быстро и уверенно (не бегом).

III. Заключительная часть занятия

Первый ведущий:

Наше мини-выступление подходит к концу, и в заключение хотелось бы отметить, что приведенные нами цифры о жертвах на дорогах, показанные видеосюжеты не пройдут бесследно и останутся в Вашей памяти, заставят задуматься о том, что, находясь на дороге, вы можете подвергнуть риску не только себя, но и других людей. Безопасно на дороге тогда, когда вы контролируете свое поведение и соблюдаете правила дорожного движения, когда уважаете других участников движения, сохраняя жизнь себе и другим.

**Разработка для проведения мероприятия
(с элементами моделирования) для лиц пожилого возраста**

Тема: «Мы вместе за безопасность дорожного движения»

Ведущий 1 – Алешина Наталья

Ведущий 2 – Ефременко Максим

Ведущий 3 – Колосов Иван (техническое обеспечение)

1. Вступительная часть

Ведущий 1. Здравствуйте, мы слушатели выпускного 5 курса Орловского юридического института, в будущем сотрудники ГИБДД

Нас зовут... (каждый называет свое имя) Максим, Наталья, Иван

Тема нашего выступления: «Мы вместе за безопасность дорожного движения» (слайд 1)

Ведущий 2. Мы пришли к Вам, чтобы уберечь Вас и Вашу жизнь на дорогах, т.к. субъективный фактор, является ведущим при возникновении аварий на дорогах

Структура нашего мероприятия такова: сначала мы предоставим Вам информацию о ДТП, затем вспомним обязанности участников дорожного движения, смоделируем дорожные ситуации и посмотрим специально подготовленные видеоматериалы

2. Основная часть

Ведущий 1. Обратите, пожалуйста, внимание на слайд... (слайд 2,3,4). Здесь Вы видите показатели статистики ДТП на территории Орловской области...

Ведущий 2. Данные показатели статистики, можно наглядно сравнить с населенным пунктом (слайд 5). На картинке справа Вы видите населенный пункт, который полон жизни, а на картинке, которая располагается рядом, уже ничего этого нет...

Ведущий 1. Скажите, пожалуйста, кто читал или смотрел правила дорожного движения? ...Спасибо

Давайте вместе вспомним обязанности пешехода... (после просьбы ведущего открывается слайд 6)

Ведущий 2. Как Вы думаете, по каким причинам на дорогах России гибнет большое количество пешеходов? (после названных причин, по просьбе ведущего высвечивается слайд 7)

- легкомыслие;
- небрежность и слабо развитые способности к оценке дорожной ситуации и прогнозированию негативных последствий поведения;
- самоуверенность, амбициозность, завышенная самооценка;

- склонность к эмоциональной, а не рациональной реакции в ситуациях дорожного движения

А вот, что показали результаты опроса среди пешеходов и сотрудников Госавтоинспекции о причинах ДТП (слайд 8). В представленной таблице указаны особенности личности пешехода. Выберите столбец, в котором указаны особенности, которые могут приводить к ДТП участием пешеходов. Как бы Вы назвали особенности, которые остались в другом столбце? Правильно...

Психологические особенности личности пешехода	Психологические особенности личности пешехода
Незнание ПДД Пренебрежение ПДД Невнимательность Утомление Состояния опьянения и утомления Неразвитые способности к оценке дорожной ситуации и др. Склонность к эмоциональной, а не рациональной реакции в ситуациях дорожного движения	Знание и уважение ПДД Культура поведения на дорогах Внимательность Способности предвидеть и оценивать дорожную ситуацию, действовать в соответствии с ПДД

Ведущий 1. После того как мы вспомнили основные обязанности пешехода и назвали причины аварийности, а также перечислили качества личности, которые отличают пешехода, который ведет себя безопасно на дороге, мы предлагаем Вам смоделировать две ситуации. Цель такова: сыграть роли так, чтобы обезопасить не только свое здоровье, но и свою жизнь, а также обезопасить и других участников дорожного движения.

Для того, чтобы приблизить ситуацию к реальной мы включаем шум дороги.

Ведущий 2. Мы условно выделили часть кабинета под дорогу, на которой имеется так называемая «зебра» (склеенные листы формата А4), по обе стороны от которой движутся транспортные средства. Попрошу выйти по желанию двух человек. Спасибо. (*Ведущий № 1* дает инструкцию: для ситуации № 1: водители транспортных средств движутся на скорости и не останавливаются перед пешеходным переходом; для ситуации № 2: водители одного автомобиля останавливаются перед пешеходным переходом, а второй продолжает ехать, не замечая пешехода).

В качестве пешехода, который переходит по нерегулируемому пешеходному переходу, попрошу выйти Вас.

Ситуация № 1. Уважаемый пешеход (Как Вас зовут?), Вам нужно перейти дорогу по пешеходному переходу, с двух сторон от которого едут две машины. Ваши действия? Покажите, как Вы действуете в такой ситуации.

Уважаемые граждане, наша с Вами задача смотреть и анализировать действия пешехода и водителей ТС.

Пешеход и водители, Вы готовы продемонстрировать свои действия? Начали!

Ведущий 1. Проанализируем поведение пешеходов и водителей с позиций безопасности. Насколько безопасно действовал пешеход? Насколько безопасно действовали водители? Исправьте ошибки в поведении пешехода, водителей.

Как будут действовать культурные пешеход и водитель в данной ситуации?

Уважаемые участники ситуации № 1 продемонстрируйте, пожалуйста, культурное и безопасное поведение.

Аналогично моделируется ситуация № 2.

Ведущий 2. После изучения причин возникновения ДТП, результатов аварийности мы предлагаем совместно разработать рекомендации по правилам поведения на дороге.

Ведущий 1. Мы для Вас подготовили видеосюжет, на котором запечатлено поведение Орловских пешеходов на дорогах. Условно фильм поделен на две части. Просьба не только смотреть видеосюжет, но и анализировать поведение пешеходов с позиций безопасности.

Как Вы думаете, почему фильм поделен на две части? Правильно, несоблюдение ПДД приводит к трагическим последствиям. А соблюдение ПДД обеспечивает жизнь, способствует тому, что человек продолжает себе жизнь, получает удовольствие от общения с близкими людьми и друзьями.

3. Заключительная часть

Ведущий № 2. Мы говорим Вам спасибо за внимание к нам и проведенному мероприятию. Разрешите вручить дипломы: «За отличное знание ПДД», «За активное участие в мероприятии по пропаганде безопасности дорожного движения» и пр.

Ведущий № 1. Мы сегодня с Вами для того, чтобы не происходили трагедии с Вами на дорогах. Помните, что культурный участник дорожного движения – это тот, кто внимателен, уважает и знает ПДД, может прогнозировать дорожную ситуацию и принимать решение в соответствии с ПДД.

Ведущий 2. К сказанному добавлю: Помните, что Вы являетесь примером для детей, внуков и молодых людей. Поэтому будьте культурны на дороге, берегите себя, свою жизнь и жизнь других участников дорожного движения!

Учебное пособие

доктор юридических наук
Костина Любовь Николаевна

**ПСИХОЛОГИЯ В ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Свидетельство о государственной аккредитации

Рег. № 0814 от 15.10.13 г.

Подписано в печать _____ г. Формат 60x90¹/₁₆.

Усл. печ. л. _____. Тираж _____ экз. Заказ № _____.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова
302027, Орел, Игнатова, 2.