КУЛЬТУРА И ЭТИКА ПЕШЕХОДОВ

Человек может не быть водителем, но человек не может не быть пешеходом.

Культура движения пешеходов – это, прежде всего, знание и точное соблюдение Правил и безопасности дорожного движения, внимательность и осторожность на улице и на дороге, это уважение к нелегкому труду водителей.

Общие обязанности пешеходов, согласно Правилам дорожного движения, несложны, и их нетрудно запомнить. Но кроме Правил следует соблюдать и некоторые другие неписанные правила, которые основаны на нормах поведения и целесообразности. Но, повторяем, прежде всего – это знание пешеходами Правил дорожного движения, которые не выходят зачастую за пределы умения различать цвета светофора. И уж совсем считается хорошо, если пешеход знает, что начиная переход, он должен посмотреть налево и направо. Этого сегодня совершенно недостаточно. Недостаточно потому, что статистика показывает: из всех дорожно-транспортных происшествий значительную часть составляют наезды на пешеходов, при этом 70% этих ДТП происходит там, где пешеходы появляться не должны или не имеют права, те, по вине самих пешеходов.

На проезжей части улицы. Пешеход всегда спешит, ему всегда некогда, он всегда занят и даже порцию мороженого съедает на проезжей части. Пешеход твердо верит в свое бессмертие. Но статистика, приведенная выше, говорит об обратном, таких людей, шагающих под колеса, много.

Сейчас каждый третий из числа погибших на дороге гибнет по своей вине, набегают, находят машину, врезаются в нее, словно у них, а не у машины отказывают вдруг тормоза. Подчас так и хочется сказать: пешеход, тормози первый, тебе это легче сделать, чем автомобилю. Иногда законы дорожного движения в состоянии сами, без посредников, потребовать должного к себе уважения, без суда и следствия, без права обжалования выносит приговор тем, кто пренебрегает ими. **Многие забывают дорожную мудрость: нарушителями Правил дорожного движения не рождаются – ими умирают.**

Обычно пешеходы ведут себя так: горит красный сигнал светофора, но поблизости машин нет, и они переходят улицу. Такого нарушения не допускают даже нетрезвые водители, у них уже выработан рефлекс. Вот такой рефлекс надо воспитывать в себе и пешеходу для своей же безопасности.

Пешеходы, зачастую идут на просвет, на пустое место, подкарауливают кратковременный разрыв в автомобильном потоке и опять идут, часто навстречу своей беде. И не заботит такого пешехода состояние шофера, которого прошибает холодный пот, пока «храбрей» пронырывает, как говорится под носом автомобиля.

А вот пример, неоднократно приводившийся в печати. Автомобиль со скоростью 30-40 км/час двигался по пустынной улице города, и вдруг совсем близко из ворот выбежали две девочки. Одна только-только успела проскочить перед автомобилем, а вторая по инерции летела под него. Через секунду одна девочка отлетела и упала, а вторая побежала. Водитель мгновенно выскочил из автомобиля, кинулся к лежащей девочке и поднял ее на руки. Она не подавала признаков жизни. Ужасная мысль о том, что он виновник гибели ребенка, вызвала тяжелейший шок, который сделал свое роковое дело: водитель скончался от разрыва сердца. А девочка была жива и даже не получила тяжелых повреждений. Просто потеряла сознание от удара.

Где же выход? Во взаимопонимании, во взаимоуважении, по принципу: улица уважает пешехода, пешеход – улицу. В идеале это выглядит так: водитель, видя пешехода, начавшего переход, пропускает его (останавливается и показывает

рукой: проходите спокойно, я подожду). Пешеход же видя, что машина близко, не бросается ей наперерез, а спокойно ждет, когда дорога освободится.

Такой идеал еще не достигнут, главным образом из-за недостаточно высокого уровня дорожной дисциплины и культуры поведения как идущих, так и едущих участников дорожного движения.

И еще: пешеход должен знать не только сигналы светофора, но и тормозной путь автомобиля и правила проезда перекрестков, иметь понятие о юзе и заносе, и о многом другом, что поможет ему лучше ориентироваться в условиях дорожного движения и на проезжей части дороги. Пешеходу, на всякий случай надо помнить что, ни один шофер не застрахован от такого казуса: вдруг на ходу машины отключается на долю секунды, уснул. Обычно он просыпается при счете два-три, но на эти секунды машина становится опасной, как артиллерийский снаряд. Или знать о том, что остановочный путь современной машины, едущей со скоростью 60 км/час на сухом асфальте более 40 метров. Если в зоне этого участка пути окажется пешеход, то у водителя нет практической возможности предотвратить наезд на пешехода.

Знать о том, что в условиях ограниченной видимости надо принимать меры особой предосторожности, если необходимо, в виде фонаря в руках или нарукавной повязки из светоотражающих материалов. Помнить, что в отличие от пешеходов, лицам, приравненным к ним, связанным с транспортным средством (ведущим в руках велосипед, мотоцикл или едущим в инвалидной коляске) нельзя двигаться по левой стороне (навстречу движению).

И еще многое надо знать пешеходу, ибо знания тоже культура.

Таким образом, пешехода надо учить, убеждать его, чтобы он учился сам дорожной азбуке и дорожной культуре.

Нам часто приводят в пример зарубежный опыт: мол, там машины замирают перед пешеходом. Но при этом никогда не говорят, видели ли они хоть одного пешехода, идущего на красный, даже если на дороге нет ни одной машины.

Для родителей

Мы уже говорили о том, что детей надо учить дорожной культуре и, прежде всего своим примером.

Можно потратить много усилий и времени, чтобы научить ребенка Правилам дорожного движения для пешеходов, научить его включать внимание, воображение, наблюдательность при различных дорожных ситуациях, потом, разом, все перечеркнуть, если вы вместе с ребенком хоть один раз перебежали сломя голову улицу, чтобы непременно поспеть на отходящий автобус. От взрослого ребенок должен воспринять стиль поведения на проезжей части улицы, стиль, отмеченный сигналом «Внимание», каким бы цветом не горели лампочки светофора.

Специальными исследованиями установлено, что дети иначе, чем, взрослые переходят через дорогу. Взрослые, подходя к проезжей части, уже издалека наблюдают и оценивают создавшуюся ситуацию. Дети же начинают наблюдение, только подойдя к краю дороги или уже находясь на ней. В результате – мозг ребенка не успевает «переварить» информацию и дать правильную команду к действию. Кроме того, дети младшего возраста переносят в реальный мир свои представления из микромира игрушек. Например, убеждение в том, что реальные транспортные средства могут в действительности останавливаться на месте также мгновенно, как и игрушечные.

Рост ребенка – серьезное препятствие для обзора окружающей обстановки: из-за стоящих транспортных средств ему не видно, что делается на дороге, в то же время он сам не виден из-за машин водителям. Ребенок может не услышать звука

приближающегося автомобиля или другого сигнала не потому, что он не умеет их различать, а из-за отсутствия у него постоянного внимания. Внимание детей избирательно и концентрируется не на предметах, представляющих опасность, а на тех, которые в данный момент интересуют его больше всего, да и скорость восприятия звукового сигнала у детей гораздо больше, чем у взрослых. у детей короче шаг и меньше сектор обзора на 15-20%, к тому же замедленная реакция на опасность (3-4 секунды вместо 0,8-1 у взрослых). Оценка же движущихся транспортных средств подвержена влиянию контрастов. чем больше размер транспортного средства, значительнее его отличие по цвету и звуку от окружающей обстановки, тем быстрее дети представляют его движение, а значит реагируют по-разному. При приближении большого грузовика, даже если он движется с большой скоростью, ребенок реже рискует пересекать проезжую часть, однако недооценивает опасность небольшой, легковой машины, приближающейся с большой скоростью.

На детей большое внимание оказывают эмоции. Радость, удивление, интерес к чему-либо заставляют напрочь забывать об опасности, которой они могут быть подвергнуты. На поведение детей на дороге влияет даже различие темпераментов. Это отчетливо проявляется в стиле перехода дороги.

Так, например, у ребенка-холерика с присущей ему «нетерпимостью» при продолжительной, с его точки зрения, задержке при переходе дороги, а если еще на противоположной стороне стоит «нужный» автобус, трамвай или кто-то из знакомых, нередко возникает специфическое состояние эмоционального дискомфорта, поскольку такая задержка явно противоречит его психофизической сути. Ребенок стремится прервать такую задержку даже за счет увеличения риска. Он начинает лавировать между машинами или перебегать дорогу перед близко идущим транспортом.

Ребенок с меланхолическим типом темперамента, теряющийся в сложных ситуациях, начинает переход в режиме психического напряжения. А если учесть, что ему приходится в течение дня неоднократно пересекать проезжую часть, то постепенно накапливаются чрезмерное психическое напряжение, раздражение, утомление и, в конечном итоге, возникает чувство страха. Следовательно, каждый родитель должен хорошо знать особенности темперамента своего ребенка с тем, чтобы учесть их при обучении навыкам безопасного поведения на дороге.

Часто дети с большим трудом могут дать правильную оценку увиденной дорожно-транспортной ситуации и не способны быстро принимать решения, соразмерять скорость движения автомобиля с тем расстоянием, на котором этот автомобиль находится от него. Они еще не способны предугадать все возможные варианты поведения водителя. Больше того, в экстремальной ситуации, и вообще в случаях, когда ребенок поставлен перед срочным выбором: как поступить, - он легко впадает в состояние безысходной опасности, незащищенности, он просто теряется.

Чем труднее ситуация для ребенка, и чем большую сообразительность и скорость в принятии решения ему надо проявить, тем сильнее развивается торможение в центральной нервной системе ребенка. И, таким образом, развивается замкнутый круг: чем опаснее ситуация, тем ребенок медленнее и неправильнее принимает решение.

Можно ли что-то сделать, чтобы на дороге правильно и вовремя принять нужное решение и избежать тяжелых последствий? Как в сложно обстановке на дороге должен поступить водитель, а как пешеход? Увы, чаще всего люди задумываются над этим только тогда, когда свершился факт дорожно-транспортного происшествия. И только потом анализируют: «А был ли выход?». И сами же пострадавшие приводят массу вариантов, при которых могли бы избежать трагедии.

Все мы учим Правила дорожного движения в «рафинированном», т.е. идеальном виде. Но в жизни, нередко, видим совсем другое. Оказывается, пешеходы могут перебегать дорогу на красный сигнал светофора, да и водители иногда этим не гнушаются: могут и на «красный» проехать, могут и пешехода не пропустить на пешеходном переходе…