

УДК 37.018:656.11:614.8

DOI: <http://dx.doi.org/10.30970/vpe.2023.38.11864>

РОЛЬ РОДИННОГО ВИХОВАННЯ У ФОРМУВАННІ КУЛЬТУРИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ЧИННИКА ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПІШХОДІВ

Соломія Писаревська, Зіновій Яремко, Вікторія Ващук

*Львівський національний університет імені Івана Франка,
вул. Дорошенка, 41, Львів, Україна, 79000
solomiya.pysarevska@lnu.edu.ua*

Однією з основних причин високого рівня дорожньо-транспортної аварійності в Україні є низький рівень дисципліни таких учасників дорожнього руху, як пішоходи. Деколи їхня поведінка свідчить про недбале ставлення до елементарних правил дорожнього руху і, як не прикро, найчастіше це можна простежувати серед молодих людей. Їхня легковажність та необережність як на вулицях, так і на дорогах призводять до трагічних наслідків. Серед двох типів небезпек, які призводять до дорожньо-транспортних подій, саме поведінкові небезпеки зумовлені культурою дорожнього руху, яка формується у певному соціальному середовищі. Формування належного рівня культури учасників дорожнього руху потребує створення умов у сім'ї, закладі освіти, трудовому колективі, а також відповідної соціально-економічної політики держави щодо його позитивного ефекту на безпеку на вулицях та дорогах. Опитування студентів свідчить, що менше половини опитаних (40 %) усвідомлює свою особисту відповідальність за власну безпеку. Невисокий рівень усвідомлення пішоходами особистої відповідальності за власну безпеку потребує змін у формуванні загальної культури безпеки і, відповідно, культури безпеки дорожнього руху. Тому важливим є спонукати молодих людей до підвищення відповідальності за власні дії у питаннях безпеки і роль родинного виховання тут має безпосередній вплив на формування культури безпеки дорожнього руху. Головний акцент у вихованні сучасних дітей має бути зроблений на спонуканні до відповідальності за власні дії у будь-якій діяльності, найголовніше – у питаннях безпеки, зокрема власним прикладом батьків, їхньою послідовністю у системі повчання–вимоги до дитини–власні дії.

Ключові слова: пішохідний перехід, пішохід, культура безпеки дорожнього руху, родинне виховання, дорожньо-транспортна пригода, відповідальність.

Постановка проблеми. Дорожньо-транспортна пригода (ДТП) – це негативне явище у сучасному суспільстві. Наслідки ДТП – це насамперед смерть, травмування та інвалідизація людей, а також суттєві економічні збитки для будь-якої країни. Незважаючи на усі заходи, які проводили і проводяться, питання зниження ризику виникнення ДТП і зменшення

важкості їхніх наслідків залишаються й надалі актуальними для забезпечення національної безпеки будь-якої держави.

Головним політичним документом у галузі безпеки дорожнього руху є політична заява, прийнята Організацією Об'єднаних Націй 10 жовтня 2019 р., щодо посилення дій та досягнень у галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 р. та скорочення смертності на дорогах на 50 % [9].

Сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій [9]. Кабінет Міністрів України 21 жовтня 2020 р. схвалив Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. [9]. Метою цієї Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30 % до 2024 р., зниження ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення [9].

Одним з головних напрямів реалізації цієї Стратегії є проведення наукових досліджень щодо підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху. Основою культури безпеки дорожнього руху є духовно-моральні цінності особистості. Такі цінності формуються у певних соціальних умовах і тому залежать від правил і норм, прийнятих суспільством, а також від моральних установок, норм і традицій конкретної родини, дому та закладу освіти [4, с. 30]. Родина є першоосновою у всебічному вихованні особистості дитини, формуванні її цінностей, ставлення до інших людей та до себе, загальної культури поведінки, зокрема культури безпечної поведінки у всіх видах життєдіяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Про вагому роль родинного виховання у формуванні особистості зазначали видатні педагоги минулого, зокрема К. Ушинський, А. Макаренко, В. Сухомлинський, С. Русова та ін. [5, с. 84]. Саме їхні здобутки у цій сфері є методологічною основою теорії і практики сімейного виховання у сучасному суспільстві [5, с. 84]. Дослідження впливу сім'ї на формування особистості дитини має продовження й у працях сучасних педагогів та психологів [3; 5; 8;]. Проте дослідження щодо ролі родини у вихованні безпечної поведінки дитини на дорозі є обмеженими. Зокрема, у праці [7, с. 71] ми розглядали особливості формування безпечної поведінки дітей різного віку на дорогах в умовах родинного виховання, роль якого сьогодні є приниженою. Показано, що батьківська поведінка у багатьох випадках є взірцем для наслідування їхніми

дітьми, а отже, батьки усвідомлюють свою відповідальність за власні дії та виховання дітей, яка з віком батьків підсилюється.

Формулювання мети статті. Мета цього дослідження – з'ясувати головні акценти родинного виховання у забезпеченні безпеки пішоходів студентського віку.

Виклад основного матеріалу. Статистичні дані про смертність унаслідок ДТП [10] свідчать, що головним видом ДТП, який призводить до смерті в Україні, є наїзд автотранспортних засобів на пішоходів (див. таблицю). Наїзд на пішохода – подія, за якої: автотранспортний засіб наїхав на людину; пішохід наштовхнувся на машину, що рухається; людина отримала пошкодження від вантажу, який перевозить транспортний засіб [6]. Винуватцями такого виду дорожньо-транспортної пригоди можуть бути як пішоходи, так і водії. Тому для підвищення ефективності і безпеки системи дорожнього руху спочатку потрібно зрозуміти природу загроз, які у ній є.

Статистичні дані про види ДТП за період з 2017 по 2021 рік

ВИД ДТП	РІК				
	2017	2018	2019	2020	2021
	Кількість загиблих у % від загальної кількості				
Наїзд на пішохода	37	36,9	36,5	33,8	35,5
Зіткнення	30	31,5	32,8	32,7	33,5
Наїзд на перешкоду	13,7	13,3	11,9	14,2	12,9
Перекидання	9,3	8,8	8,6	10,1	9,2
Наїзд на велосипедиста	7	6,5	6,4	6,6	6

Автори [2, с. 311] виділяють два типи небезпек, які призводять до виникнення ДТП – це системні та поведінкові небезпеки. Системні небезпеки залежать від фізичного середовища (несприятливі погодні умови, природні перешкоди, обмеження для безпечного проектування дорожнього руху тощо). Утім, поведінкові небезпеки залежать від культури дорожнього руху, яка формується у певному соціальному середовищі. Культура безпеки дорожнього руху – загальна система переконань групи людей, що впливає на поведінку учасників дорожнього руху та дії зацікавлених сторін, які визначають безпеку руху [2, с. 312]. За останні 20 років культурні підходи були додані до наявних освітніх, інженерних та правових стратегій, які використовують як засіб зменшення травм і смертельних випадків унаслідок дорожнього руху [1].

Пішоходи є найуразливішими учасниками дорожнього руху. Підвищена вразливість пішоходів пов'язана з недостатньою швидкістю, масою та захистом, а також їхніми індивідуальними характеристиками та

поведінкою, які впливають на характер їхньої взаємодії з моторизованими транспортними засобами. Найризикованішим місцем для цих учасників дорожнього руху є пішохідний перехід, де імовірність взаємодії пішоходів з автотранспортними засобами є найвищою. Раніше [11, с. 194] ми оцінювали ризики для цієї категорії учасників дорожнього руху на трьох видах переходів, які трапляються у будь-якому місті України:

1. Регульовані переходи – це пішохідні переходи, для яких характерні інтенсивні потоки автотранспорту та пішоходів, і які, зазвичай, обладнані технічними засобами регулювання руху – світлофорами.

2. Позначені переходи – це пішохідні переходи, які зовнішньо виділені дорожніми знаками – пішохідними переходами та/або позначеннями типу “зебра”.

3. Непозначені переходи – це пішохідні переходи, які є продовженням тротуарів у внутрішньоквартальному середовищі міста.

Для кожного виду переходу будували структурно-логічну модель дорожньо-транспортних подій [11, с. 194]. Вихід пішохода на перехід без упевненості безпеки для себе і виїзд автомобіля без зменшення швидкості зумовлені випадковими причинами і є випадковими подіями, тому їхній аналіз проведено із застосуванням основних положень теорії імовірності та булевої алгебри. Проведений аналіз свідчить, що випадкові події, які можуть призвести до ДТП, зумовлені чотирма категоріями причин: 1) технічними (стан транспортного засобу, світлофора); 2) організаційними (обґрунтованістю встановлення переходу, позначення переходу, обґрунтованістю встановлення світлофора, режиму роботи світлофора); 3) психофізіологічними (психологічний і фізіологічний стан водія та пішохода); 4) рівнем культури учасників дорожнього руху (переконання, цінності, відповідальність пішохода і водія, рівень їхніх знань). Останні дві категорії причин умовно можна віднести до так званого людського чинника. Психофізіологічні причини усунути досить важко, оскільки рівень культури учасників дорожнього руху потребує створення умов у сім'ї, закладі освіти, робочому середовищі і, врешті-решт, соціально-економічної політики держав щодо його позитивного ефекту на рівень ДТП.

На що найбільше потрібно звернути увагу батькам чи особам, які їх замінюють, під час виховання рис соціально-відповідальних громадян, орієнтованих на безпеку, зокрема під час дорожнього руху? З цією метою проводили опитування серед студентів першого курсу гуманітарних факультетів щодо головних відповідальних сторін за зменшення ризику виникнення ДТП (рис. 1).

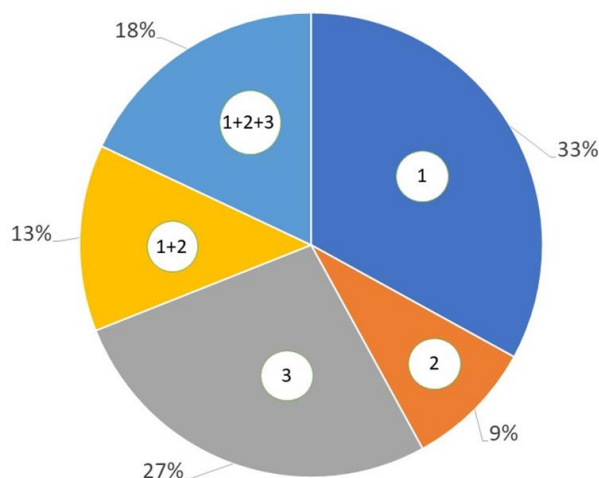


Рис. 1. Головні відповідальні сторони за зменшення ДТП: 1 – водії; 2 – пішоходи; 3 – організатори дорожнього руху

Отримані результати свідчать, що тих пішоходів, хто усвідомлює відповідальність за власну безпеку, є менше половини опитаних (40 %). У праці [11, с. 197] зазначено, що рівень відповідальності пішоходів за власні дії під час переміщення по пішохідному переходу зменшується від неозначеного переходу до регульованого. Ми розглядали це як спробу опитуваних перекласти частку відповідальності за безпечний перехід на інших учасників дорожнього руху – водіїв – через відповідні технічні засоби: позначення чи світлофор.

Ракетні обстріли об'єктів енергетичної інфраструктури в Україні вплинули на рівень освітлення міст України у темну пору доби, що могло сприяти збільшенню кількості ДТП. Отже, такі умови мали б стимулювати пішоходів до більшої турботи про власну безпеку, зокрема подбати про засоби розрізнення у темну пору, наприклад, світловідбивальний одяг, смужки, ліхтарі тощо. Серед опитаних лише 54 % стверджують, що з початком відімкнень світла почали використовувати такі засоби, проте тих, хто завжди користувався такими засобами, було 21 %. Однак спостереження, які проводили у час пік у темну пору доби на позначеному пішохідному переході, який не освітлювався і мав чотири смуги для руху автомобілів, показали, що лише 3 % пішоходів використовували засоби розрізнення.

Отримані результати свідчать про те, що усвідомлення пішоходами своєї відповідальності за власну безпеку є недостатнім і це робить їх пасивними учасниками у питаннях особистої безпеки і в запобіганні виникнення ДТП.

Оскільки авторитетом для 88 % респондентів є їхні батьки та рідні, виховання у родині має стати головною складовою у формуванні

відповідальності особи за власні дії. У праці [7, с. 72] відмічено, що родинний захист є однією із головних складових забезпечення безпеки особи. Особливо важливе значення ця складова має у ранньому віці. Насамперед – це батьківська опіка і турбота, підтримка базових життєвих потреб. Але не менш важливим є навчання основам безпечної і відповідальної поведінки, закладення цінностей і переконань щодо важливості як індивідуальної, так і колективної безпеки.

Отже, головний акцент у вихованні сучасних дітей має бути зроблений на спонуканні до відповідальності за власні дії у будь-якій діяльності (особливо у питаннях безпеки), зокрема власним прикладом батьків, їхньою послідовністю у системі повчання–вимоги до дитини–власні дії. Не менш важливою є активна позиція і реакція на порушення правил дорожнього руху іншими пішоходами чи водіями. Як свідчать результати опитування, критика сторонніх осіб має теж позитивний виховний ефект (рис. 2). Майже половина опитаних (46 %) стверджує, що візьмуть до уваги у майбутньому критику їхнього порушення правил дорожнього руху, а третина опитаних (36 %) негайно припинить діяти небезпечно.

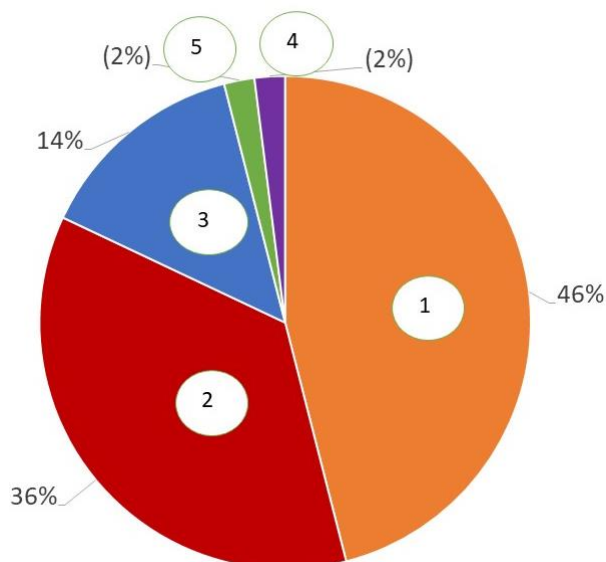


Рис. 2. Розподіл відповідей студентів на критику сторонніх осіб щодо їхньої небезпечної поведінки: 1 – урахують критику на майбутнє; 2 – урахують критику і припинять діяти небезпечно; 3 – байдуже до критики; 4 – урахують критику, якщо вона об’єктивна; 5 – урахують критику, але продовжать діяти, якщо це доцільно

Висновок. Невисокий рівень усвідомлення пішоходами особистої відповідальності за власну безпеку потребує змін у формуванні загальної культури безпеки і, відповідно, культури безпеки дорожнього руху. Роль родинного виховання у цьому випадку має вирішальне значення. Однак заклади освіти повинні доповнювати цю роботу, зокрема організацією «Тижнів безпеки дорожнього руху», підвищення поінформованості учасників освітнього процесу про негативні наслідки дорожньо-транспортних пригод та стимулювання до дій, спрямованих на усунення основних чинників ризику дорожньо-транспортного травматизму. Тож сьогодні такі дослідження є актуальними і їх потрібно продовжувати.

1. Austin E., Ward N., Otto J., Green K., Watson H. Assessing the Impact of Culture: A Systematic Analysis of Culture-Based Interventions and Evaluations. *Front. Future Transp.* 2022. Vol. 3. <https://doi.org/10.3389/ffutr.2022.917915>

2. Benzaman B., Ward N. J., Schell W. J. The influence of inferred traffic safety culture on traffic safety performance in U. S. States (1994–2014). *Journal of Safety Research.* 2022. Vol. 80. P. 311–319. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2021.12.014>

3. Берегова Н., Федорчук П. Вплив сімейного виховання на формування особистості дитини. *Вісник Львівського університету. Серія психологічні науки.* 2020. Вип. 6. С. 10–15. <https://doi.org/10.30970/2522-1876-2020-6-2>

4. Білан О., Кіндзерська М. Чинники становлення моральної поведінки у дошкільному віці. *Вісник Львівського університету. Серія педагогічна.* 2022. Вип. 37. С. 29–36. URL: <http://dx.doi.org/10.30970/vpe.2022.37.11638>

5. Журат Ю., Тернавська Т. Теоретичні аспекти особливостей впливу батька й матері на формування особистості дошкільника. *Вісник Львівського університету. Серія педагогічна.* 2022. Вип. 37. С. 83–90. <http://dx.doi.org/10.30970/vpe.2022.37.11645>

6. Наїзд на пішохода: відповідальність водія та пішохода / «WikiLegalAid» / Довідково-інформаційна платформа правових консультацій. URL: <https://wiki.legalaid.gov.ua/index.php/>

7. Писаревська С., Яремко З., Соханьчак Г. Особливості формування безпечної поведінки дітей-пішоходів в умовах родинного виховання. *Вісник Львівського університету. Серія педагогічна.* 2016. Вип. 30. С. 71–79.

8. Поліщук О. Роль сім'ї у моральному вихованні дітей. *Інноватика у вихованні.* Вип. 14. 2021. С. 232–237. <https://doi.org/10.35619/iiv.v1i14.426>

9. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України

від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

10. Статистика ДТП в Україні / Патрульна поліція. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

11. Яремко З. М., Писаревська С. В., Фірман В. М. Системний підхід до управління безпекою на пішохідних переходах [Текст]. Управління розвитком складних систем. 2020. № 43. С. 192–199. DOI: <https://dx.doi.org/10.32347/2412-9933.2020.43.192-199>

References

1. Austin, E., Ward, N., Otto, J., Green, K., & Watson, H. (2022). Assessing the impact of culture: A systematic analysis of culture-based interventions and evaluations. *Frontiers in Future Transportation*, 3. <https://doi.org/10.3389/ffutr.2022.917915>

2. Benzaman, B., Ward, N. J., & Schell, W. J. (2022). The influence of inferred traffic safety culture on traffic safety performance in U. S. states (1994–2014). *Journal of Safety Research*, 80, 311–319. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2021.12.014>

3. Berehova, N., & Fedorchuk, P. (2020). The impact of Family Education on the formation of the child's personality. *Lviv University Herald. Series: Psychological Sciences*, (6), 10–15. <https://doi.org/10.30970/2522-1876-2020-6-2>

4. Bilan, O., & Kindzerska, M. (2022). Factors of forming moral behavior in preschool age. *Visnyk of the Lviv University. Series Pedagogics*, (37), 29–35. <https://doi.org/10.30970/vpe.2022.37.11638>

5. Zhurat, Y., & Ternavska, T. (2022). Theoretical aspects of both parents' influence on the formation of the preschooler's personality. *Visnyk of the Lviv University. Series Pedagogics*, (37), 83–90. <https://doi.org/10.30970/vpe.2022.37.11645>

6. *Mane page*. Legal consultation platform – WikiLegalAid. (n.d.). Retrieved April 27, 2023. <https://wiki.legalaid.gov.ua/index.php/>

7. Pysarevska, S., Yaremko, Z., Sokhanchak, G. (2016). Peculiarities of safe behaviour formation in childrenpedestrians during family upbringing. *Visnyk of Lviv University. Series Pedagogics*. (30), 71–79.

8. Polishchuk, O. (2021). The role of the family in the moral education of children. *Innovation in upbringing*, (14), 232–237. <https://doi.org/10.35619/iu.v1i14.426>

9. *On the approval of the Strategy for increasing the level of road safety in Ukraine for the period until 2024*. Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine. Retrieved April 27, 2023. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

10. *Statistics*. Patrol police of Ukraine. Retrieved April 27, 2023. <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

11. Yaremko, Z., Pysarevska, S., & Firman, V. (2020). Systematic approach to safety management at pedestrian crossings. *Management of Development of Complex Systems*, (43), 192–199. <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2020.43.192-199>

Стаття: надійшла до редколегії 27.04.2023

доопрацьована 11.05.2023

прийнята до друку 28.05.2023

THE ROLE OF FAMILY EDUCATION IN THE FORMATION OF THE ROAD SAFETY CULTURE AS A FACTOR OF IMPROVING PEDESTRIANS' SAFETY

Solomiya Pysarevska, Zinoviy Yaremko, Viktoriya Vashchuk

*Ivan Franko National University of Lviv,
Doroshenko Str., 41, Lviv, Ukraine, UA–79000
solomiya.pysarevska@lnu.edu.ua*

One of the main reasons for the high level of accidents in Ukraine is the low discipline of road users such as pedestrians. Sometimes their behavior is a struggle for an undesirable attitude to elementary traffic rules. Basically, such careless behavior can be observed among young people. Their recklessness and carelessness, both on the streets and on the roads, lead to tragic consequences. Among the two types of dangers that lead to traffic accidents namely the behavioral dangers depend on the traffic culture formed in a certain social environment. The formation of the appropriate level of road users' culture requires the provision of conditions in the family, in the educational institution, in the workplace, as well as the corresponding socio-economic policy of the state regarding positive effect of safety on the streets and roads. The survey of students shows that only 40% of the respondents are aware of personal responsibility for their own safety. The study revealed that pedestrians' low level of awareness of their personal responsibility for own safety requires changes in the formation of general safety culture and, accordingly, a road safety culture. Therefore, it is important to encourage young people to take responsibility for their own actions in matters of safety, and the role of family education has a direct impact on the formation of their road safety culture. The main emphasis in the education of children and youth should be on encouraging them to take responsibility for their own actions in any undertaking, and most importantly in matters of safety, in particular, by the parents' own examples, their consistency in the system of teaching-requirements to the child-own actions.

Keywords: pedestrian crossing, pedestrian, traffic safety culture, family education, traffic accident, responsibility.