Лучшие европейские практики в области профилактики безопасности дорожного движения

г. Москва, 2018 г.

Содержание

Введение

Часть 1 Список собранных и проанализированных мер

Часть 2 Лучшие практики в сфере дорожной безопасности

Часть 3 Тематический доклад: Повышение компетенции молодых преподавателей в области БДД

Часть 4 Краткий анализ основных направлений практической работы по профилактике дорожной безопасности (с детьми и молодежью) на примере разных стран

Используемые источники информации

Введение

Целью данного проекта является реализация лучших практик в области безопасности дорожного движения Европейских стран в России для обеспечения безопасности молодежи в дорожных условиях. Проблема профилактики и предупреждения дорожно-транспортного травматизма (далее – ДТТ) среди молодёжи актуальна и злободневна. Несмотря на большую работу по профилактике ДТТ в нашей стране, на сегодняшний день действующая система предупреждения ДТТ пока не может считаться удовлетворительной.

По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), во всем мире в результате ДТП ежедневно погибают более 3 тыс. человек и около 100 тыс. получают серьезные травмы. Ежегодно в ДТП от 20 млн до 50 млн человек получают различного рода травмы, а жертвами становятся более 1,25 млн человек (186 тыс. из них дети), этот показатель остается практически неизменным с 2007 г. Например, ГИБДД по РФ опубликовала статистику за прошедший год. В 2017 году на дорогах России погибли 857 детей и подростков до 18 лет. В 2016 году эта цифра равнялась 214.

Дорожные аварии являются основной причиной смерти людей в возрасте от 15 до 29 лет.

Наиболее безопасными, по статистике, являются дороги стран Европы, где этот показатель не превышает 10 человек на 100 тыс. населения. Наиболее низкие показатели - в Швеции и Великобритании (2,8 и 2,9 погибших на 100 тыс. населения).

Именно поэтому необходимо изучение работы/практики в области безопасности дорожного движения в странах, где этот показатель стремится к минимуму, и опробировать их во всех регионах нашей страны.

Часть 1

Список собранных и проанализированных мер

Страна Название организации	Контакты	Эмблема
Швеция Vision Zero	http://www.visionzeroinitiative.com	
Великобритания Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA)	https://www.rospa.com/membership	
Дания Dansk Fodgænger Forbund	http://fodtrafik.dk	
Люксембург Association Nationale des Victimes de la Route	http://avr.lu	
Франция Association Prévention Routière	https://www.preventionroutiere.asso.fr	
Ирландия Irish Road Victims Assosiation	http://www.irva.ie	
Нидерланды Veiligverkeer	https://vvn.nl	
Исландия Félag íslenskra bifreiðaeigenda or FÍB (Icelandic Automobile Association)	https://www.fib.is/is/english	
Бельгия RYD WALLONIE – BRUXELLES	http://www.rydwb.be	

Польша Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/	
Латвия Road Traffic Safety Directorate (CSDD)	https://www.csdd.lv/	
Чехия Environmental Partnership	https://www.nadacepartnerstvi.cz/About-us/About-us	
Италия AIPSS - Italian Association of Road Safety Professionals	http://www.aipss.it/chi_siamo.html	
Португалия PRP	http://prp.pt/prp2/o-que-somos/	
Греция RSI PANOS MYLONAS	www.ioas.gr	
Франция FIA	https://www.fia.com/road-safety	
Швейцария Международный союз автомобильного транспорта (IRU)	https://www.iru.org/ru	
Норвегия Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety.	https://www.tryggtrafikk.no/	
Албания ACA (Automobile Club Albania)	http://www.erscharter.eu/en/users/automobile-club-albaniaajram.muca@aca.al	

Бельгия VIAS Institute	https://www.vias.be/en/	
Австрия FACTUM	http://www.factum.at	
Эстония MTÜ Liikluskäitumise Arenduskeskus	https://jkoolitus.eu/site/index	
США National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)	https://www.nhtsa.gov/	
США League of American Bicyclists' League Cycling courses	https://www.bikeleague.org/	
Германия KBA	https://www.kba.de/EN/Home/home_node.html;jsessionid=9AC18DFF92CCEBE5DE9C5C0DE215EC30.live21301	
Новая Зеландия NZ Transport Agency	https://www.nzta.govt.nz/driver-licences/driving-offences-and-penalties/	
Австралия QTOP Traffic Offenders Program	www.qtop.com.au/	
Финляндия Finnish Transport Safety Agency (TRAFI)	https://www.trafi.fi/en/road/i_have_a_driving_licence/traffic_offences	

Часть 2

Лучшие практики в сфере дорожной безопасности

В данном разделе собраны и проанализированы 27 лучших практик

1. Vision Zero

Vision Zero - это платформа для сбора данных и развития технологий в области безопасности дорожного движения в Швеции. Основанная и во многом поддерживаемая шведским правительством и шведскими промышленниками, организация обобщает и представляет собой шведский подход к безопасности дорожного движения.

В октябре 1997 года была принята одноименная программа по повышению безопасности дорожного движения и снижению смертности в ДТП.

Базовым принципом программы является недопустимость дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Данный принцип ещё называют принципом «нулевой терпимости», согласно ему нельзя относиться к смертям на дороге как к неизбежному злу, связанному с автомобилизацией.

Основной подход программы к этой проблеме призван снять с водителей основную вину за смертельные происшествия на дорогах, сделать так, чтобы в решении проблемы участвовали и те, кто строит и обслуживает дороги, производители автомобилей. Разработчики программы считают, что водители — обычные люди, которые будут ошибаться всегда. Однако необходимо организовать дорожное движение таким образом, чтобы ошибки людей не приводили к смертельным исходам.

Организация использует различные методы для достижения своих целей: перекрёстки с круговым движением; подробное расследование аварий со смертельным исходом; напоминания о ремнях безопасности; алкозамки. (технология, предназначенная уменьшить количество случаев вождения в нетрезвом виде); фоторадары; велосипедные шлемы.

Статистика говорит о том, что общее число смертей на дорогах сократилось, несмотря на увеличение парка транспортных средств. По состоянию на начало-середину 2010-х Швеция имеет один из самых низких показателей смертности от ДТП (3 из 100 тысяч) в мире.

Сайт http://www.visionzeroinitiative.com

2. Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA)

Королевское общество по предотвращению несчастных случаев (RoSPA) - британская благотворительная организация, целью которой является спасение жизней и предотвращение травм, которые происходят в результате несчастных случаев. Успешно проводил кампании по вопросам безопасности дорожного движения, в том числе играя неотъемлемую роль в введении законодательства о запрещении водить автомобиль в нетрезвом виде, обязательном ношении ремней безопасности и запрете на мобильные телефоны во время вождения.

Официально поддерживаемая королевой и королевской семьей, данная организация претворяет в жизнь множественные проекты. Она готова к сотрудничеству с другими организациями. Компания обладает огромным опытом и, соответственно, большим влиянием в стране.

Сайт https://www.rospa.com/membership

3. Dansk Fodgænger Forbund

Главная цель организации – обеспечение безопасности пешеходов.

Все ее мероприятия направлены на повышение безопасности пешеходов.

Организация всячески борется со всем тем, что может помешать безопасности дорожного движения и пытаются проводить акции, способствующие наведению порядка на дорогах: велосипедисты, мусор, припаркованные автомобили, леса, вывески, изгороди, неубранный снег и т.д. Пытаются добиться того, чтобы пешеходов уважали как равных участников дорожного движения.

Организация проводит различные пресс-релизы и другие мероприятия. Стая перед собой конкретные задачи и проблемы, с которыми могут столкнуться пешеходы, организация предлагает свои решения, организует дискуссии, сотрудничает с органами государственной власти и другими организациями.

Сайт http://fodtrafik.dk

4. Association Nationale des Victimes de la Route

Ассоциация жертв дорожных происшествий безвозмездно оказывает помощь людям, пострадавшим в ДТП. Ассоциация защищает права жертв ДТП и улучшает условия их жизни. Специалисты организации ведут психологическое сопровождение пострадавших и их родственников, помогают преодолеть шок, так же помогают свидетелям аварий. Участвуют в административно-социальном сопровождении (помощь при написании документов для полиции, решение вопросов страхования, организация различных экспертиз), проводят занятия по реинтеграции в трудовую деятельность или учебу, коучинг ДТП с черепно-мозговыми травмами. Такая моральная и юридическая помощь очень важна. Для многих пострадавших эта организация дает шанс избежать изоляции, организовывая беседы и встречи, где люди могут поделиться своей бедой и помочь другим.

Также проводиться большая работа с населением, по профилактике ДТП, организуются встречи пострадавших с молодежью и детьми. Клуб управляется советом директоров, занимает активную социальную и политическую позицию. Основан еще в 1992 году.

Сайт http://avr.lu

5. Association Prévention Routière

Девиз организации: «Действовать вместе, чтобы изменить поведение на дороге». Отличается организация очень слаженной системой управления и структурой, обладает отделениями почти на всей территории Франции.

Большое внимание организация уделяет повышению уровня образования о безопасности дорожного движения (посредством проведения различных акций в школах), проекты против употребления алкоголя молодыми водителями. Среди конкретных мероприятий: предложение пройти тест на знание правил дорожного движения в интернете.

Сайт https://www.preventionroutiere.asso.fr

6. Irish Road Victims Assosiation

Ассоциация ирландских ассоциаций жертв дорожно-транспортных происшествий - это неправительственная организация, которая поддерживает семьи тех, кто погиб или тех, кто пострадал от дорожных столкновений, а также проводит кампании за справедливость на дорогах и признание прав жертв дорожно-транспортных происшествий.

Она проводит кампанию за более справедливую систему правосудия с более «прозрачными» расследованиями. Она добивается оказания поддержки и признания жертв дорожно-транспортных происшествий, а также поддерживает распространение своевременной информации, о том, кто пострадал в результате дорожно-транспортных происшествий и травм.

Организация оказывает моральную поддержку жертвам дорожного движения. Ассоциация объединяет группу людей, многие из которых потеряли близкого человека в столкновении с дорожным движением или сами получили ранения.

Ассоциация ирландских ассоциаций жертв дорожно-транспортных происшествий является членом Европейской федерации жертв дорожно-транспортных происшествий (FEVR), а также является членом Глобального альянса НПО по безопасности дорожного движения и жертвам дорожного движения.

Организация всячески поддерживает безопасность на дорогах.

Сайт http://www.irva.ie

7. Veiligverkeer

Главная цель данной организации - мобилизовать людей и другие организации в Нидерландах для улучшения безопасности на дорогах. Организация работает по двум направлениям - с одной стороны, пропагандирует безопасное поведение участников дорожного движения посредством образования и информации (начиная с детей в начальной школе и заканчивая участниками дорожного движения пожилого возраста). С другой стороны, организация сама привлекает людей и организации к активной работе по безопасности дорожного движения в своей среде: в школе, в районе, в одном из ее местных отделений. Их главный лозунг: «Каждый возвращается домой».

Сайт https://vvn.nl

8. Félag íslenskra bifreiðaeigenda or FÍB (Icelandic Automobile Association)

Исландская Автомобильная Ассоциация – неправительственная организация, которая, как видно из названия, объединяет автомобилистов. Помимо того, что организация способствует разрешению чисто технических задач, помогая автомобилистам в оснащении машин, она большое внимание уделяет безопасности на дорогах и улучшению навыков и культуры вождения. В сфере безопасности ДД сотрудничество с другими организациями – одно из самых важных направлений в деятельности организаций.

Сайт https://www.fib.is/is/english

9. RYD WALLONIE – BRUXELLES

Главная цель данной организации – призвать молодежь к активным действиям с целью улучшить безопасность на дорогах и снизить риск транспортных происшествий. Точный перевод аббревиатуры на русский язык – «ответственные молодые водители».

Организация активно призывает добровольцев в том числе готова к активному сотрудничеству с другими организациями. Работает исключительно с молодежью.

У нее существует множество конкретных проектов: «Алкотестер» (на различных молодежных мероприятиях увеселительного характера волонтеры организации присутствуют и предлагают пройти тест на содержание в крови алкоголя тем, кто находится за рулем, при отрицательном результате предлагают символические подарки), аналогичные тесты проводятся и по нахождению наркотических веществ, «Очки ALCOVISION» (в игровой форме они показывают реальное влияние алкоголя на зрение с целью предотвратить употребление последнего среди школьников и студентов). Множество других проектов в интерактивной форме также вывешены на сайте.

Организация является «подкованной» в интернетном пространстве, имеет активный канал на YouTube и ведет страницы в других социальных сетях.

Сайт http://www.rydwb.be

10. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

«Польская обсерватория безопасности дорожного движения» проводит мероприятия в Польше по сбору необходимых данных в сфере дорожной безопасности, анализу полученных данных; идейному стимулированию и контролю за обучением водителей.

Обучение водителей в международном измерении опирается на Национальную программу безопасности на дорогах 2013-2020 гг. Представляет собой комплексную стратегию по повышению безопасности на польских дорогах на 2013-2020 годы. Цель Программы - не более 2 тысяч. смертей и 6900 человек получили серьезные ранения в 2020 году.

Он основан на пяти опорах: безопасный человек, безопасная дорога, безопасная скорость, безопасный автомобиль, неотложная медицинская помощь и уход после аварии.

Проблема подготовки кандидатов для водителей как проблема международного измерения была предпринята Европейской комиссией в начале 1980-х годов. В последнее десятилетие было принято много научных инициатив, целью которых является разработка эффективных решений в

области подготовки водителей. Все эти мероприятия направлены на повышение качества подготовки водителей в масштабах Объединенной Европы.

В последнее время на международном уровне были реализованы следующие проекты:

1999 год Проект GADGET («Охрана автомобильных водителей через руководство, образование и технологии»), в котором были разработаны основные руководящие принципы, касающиеся целей и содержания программ обучения водителей, представленных в виде матрицы.

2000-2005 - ТРЕНЕР и БЕЙСИК (система обучения и оценки водителей с использованием интерактивных инструментов оценки и надежных методологий, базовая подготовка водителей: новые модели), предметом которых были методы, образовательные стандарты и оценка обучения.

Проект DAN 2000 года (описание и анализ мер после лицензирования для начинающих водителей) включал анализ практики, применяемой к молодым водителям.

Европейский проект ANDREA (Анализ программ реабилитации водителей), реализованный в 2000-2001 годах, был продолжением проекта DAN. В проекте ANDREA, помимо молодых водителей, в анализ также были включены опытные водители.

2002 ADVANCED проектов и NovEu (исследование водителя после лицензии и подготовок водителя, Оценка начинающего водителя схем обучения в 6 членах ЕС) - стандарты обучения, содержащаяся в первый период после получения лицензии.

2005 Merit проекты (Минимальные требования для обучения вождения инструктора), включены: профессиональные стандарты квалификации и инструктора по вождению МОДУЛЬ близко он - новый метод обучения с участием молодых лиц, совершивших дорожно - транспортных происшествий (пилотная фаза).

2007-2010 годы реализация проекта Close-To MODULE.

В 2008-2010 годах проект ERIC (Опыт программ CBT по безопасности дорожного движения в Европейском сообществе), который разработал новые языковые версии с адаптацией к культурной специфике учебных инструментов в виде интерактивных мультимедийных программ CBT партнерами по проектам, а также принятие используя такие программы среди своих участников.

Сайт http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/

11. Road Traffic Safety Directorate (CSDD)

Организация представляющая собой систему-сервис слаженного информирования и предоставления услуг водителям, держателям транспортных средств по упрощения процедурных вопросов.

Сайт https://www.csdd.lv/

12. Environmental Partnership

Фонд успешно сотрудничает с частными компаниями и местными комитетами для разрешения проблем в сфере дорожной безопасности. Участвует в проекте – MoveCIT - Mobility plans for cities and city halls.

Сайт https://www.nadacepartnerstvi.cz/About-us/About-us

13. AIPSS - Italian Association of Road Safety Professionals

AIPSS - некоммерческая ассоциация, основанная профессионалами в сфере безопасности дорожного движения.

Ассоциация приветствует каждого, кто участвует в профессиональной деятельности в области безопасности дорожного движения , и поэтому открыта для инженеров, психологов, психиатров, социологов, педагогов, врачей, юристов, страховщиков и всех тех специалистов , которые работают в этой области, как в государственном секторе, так и в частном.

Ассамблея членов избирает каждые три года Председателя и Совета директоров (в составе 4 членов, включая секретаря и казначея), которые составляют руководящие органы Ассоциации.

Социальная деятельность осуществляется через технические комитеты; создание каждого технического комитета, а также назначение его управляющего решаются Советом директоров.

Основные направления деятельности.

- Распространение результатов научных исследований в области безопасности дорожного движения является одной из основных социальных целей.
- Тренинг для профессионалов
  AIPSS участвовал в деятельности своих членов в определении международных учебных курсов для:
  Аудит безопасности дорожного движения («Аудиторы»).
  Инспекции по безопасности дорожного движения («Инспекторы»).
  Международные курсы проводились в Брюсселе в рамках проекта Pilot4Safety.
- Международные отношения.
  AIPSS уже находится в контакте через отношения членов-основателей со многими европейскими субъектами, работающими в области безопасности дорожного движения; эти контакты еще больше усиливаются за счет подготовки некоторых европейских проектов в ответ на призывы к европейской программе ГОРИЗОНТ-2020.

Сайт http://www.aipss.it/chi_siamo.html

14. PRP

PRP является некоммерческой и коммунальной ассоциацией с целью предотвращения дорожно-транспортных происшествий и их последствий, что является эталоном на национальном уровне и расширило свои действия, помимо образования и повышения осведомленности, на подготовку по различным аспектам как учителей, так и молодых людей, а также техников, занимающихся строительством, сигнализацией и сохранением дорог различного типа.

Португальская программа профилактики шоссейных дорог (PRP) была основана в 1965 году по инициативе гражданского общества в ответ на очень серьезную ситуацию, которая стала ощущаться в Португалии с точки зрения дорожно-транспортных происшествий.

Государство, со своей стороны, понимало и поддерживало усилия, предпринимаемые этой Ассоциацией, как в том, чтобы рассматривать это «общественная полезность» в 1966 году, так и делегировать ему различные обязанности по разработке и координации различных мероприятий в различных областях профилактики и особенно в области дорожного образования.

За более чем 50 лет существования PRP приобрела знания, навыки и опыт, которые позволили ей расширить сферу охвата и объем своих вмешательств и в то же время сделать его национальным справочным органом, которому всегда необходимо сотрудничать в основных инициативах, предпринятых на правительственном уровне либо путем участия в рабочих группах и технических совещаний, либо путем осуществления конкретных действий/инициатив.

VISION

Мы стремимся быть национальным справочным органом в области человеческого фактора, международно признанным, идентифицированным различными заинтересованными сторонами, государственными и частными, в качестве предпочтительного партнера и имеющим важное значение для разработки проектов, которые способствуют сокращению аварий и их последствий.

МИССИЯ

Содействовать снижению уровня аварийности и серьезности их последствий посредством разработки проектов и глобальных знаний, связанных с определением, управлением и осуществлением политики предотвращения дорожного движения, с тем чтобы гарантировать наивысшее качество и своевременность его осуществления на национальном уровне.

ЗНАЧЕНИЯ

Мы стремимся к принципам превосходства, строгости и этики, инновациям, качеству услуг и поиску непрерывного совершенствования, содействуя развитию внутренних компетенций, ориентированных на удовлетворение внутренних и внешних клиентов, а именно наших сотрудников, сотрудников, других партнеров и истинных получателей нашей деятельности - португальских граждан.

PRI и ETSC ЧЛЕНЫ

Следуя принципам постоянного поиска лучших международных практик, ПРП является членом Международного международного сообщества (PRI) и Европейского совета по безопасности транспорта (ETSC), сотрудничая в нескольких проектах в области безопасности и предотвращения дорожного движения.

ТРЕНИНГОВАЯ КОМПАНИЯ

PRP, юридическое лицо, сертифицированное DGERT, было пионером в обучении защитному вождению и в настоящее время является одним из субъектов, аккредитованных IMT для этой цели.

Сайт http://prp.pt/prp2/o-que-somos/

15. RSI PANOS MYLONAS

Институт безопасности дорожного движения «Панос Милонас» с августа 2010 года до января 2014года, разработан и реализован в сотрудничестве с девятью специализированных европейских организаций комплексной программы безопасности дорожного движением и образование AVENUE (Actions для уязвимых групп, пожилые, неопытных водителей и участников дорожного движения в Европе) для безопасности движения. Программа направлена на сокращение числа несчастных случаев посредством теоретического и экспериментального образования, информированности и общественной информации и в настоящее время принята ЕС и продвигается в качестве хорошей практики. Эта программа была запущена Специальным комитетом по оценке Генерального директората Европейской комиссии по транспорту и энергетике в рамках программы ИОАС. «Panos Mylonas» взяла на себя эту идею и создала справочные центры безопасности дорожного движения Nest, где проводятся тренинги, экспериментальная подготовка, взаимодействие и кампании, чтобы влиять на поведение участников дорожного движения, длительный и существенный. Организовано около трех подобных центров Nest.

Сайт www.ioas.gr

16. FIA

Основные направления:

БЕЗОПАСНЫЕ ВОДИТЕЛИ

В качестве глобального участника кампании FIA играет ведущую роль в повышении осведомленности и ответственности не только среди автолюбителей, но и всех участников дорожного движения посредством образования, кампании и информации. Кампании направлены на поощрение безопасных методов вождения, а также обучение на протяжении всей жизни и обучение, ориентированное на различные группы риска.

БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

FIA продвигает дизайн автомобиля, который защищает водителя и пассажиров, а также уязвимых пользователей. Соучредитель и член программы EuroNCAP, FIA и ее клубы-члены сотрудничают

с другими CAP по всему миру для повышения безопасности транспортных средств и предоставления потребителям независимой оценки эффективности безопасности своих автомобилей.

Поскольку новые технологии создают большие возможности для безопасности дорожного движения с использованием более интеллектуальных систем для дорожных транспортных средств, FIA полностью привержена идее развертывания наиболее перспективных активных решений по безопасности для повышения безопасности дорожного движения.

БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Более безопасная дорожная инфраструктура является ключевым элементом эффективных стратегий снижения тенденции к дорожно-транспортному происшествию. FIA и ее участники начали и продолжают поддерживать программу iRAP, действующую в более чем 70 странах, в партнерстве с правительствами и неправительственными организациями для проверки дорог высокого риска и разработки звездных рейтингов и более безопасных планов инвестирования в дорогах.

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЕ ИНТЕРВЕНЦИИ

Быстрая, качественная скорая помощь может спасти жизни многих людей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

Основываясь на установившемся сотрудничестве с Международной федерацией обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФКК), крупнейшей в мире гуманитарной сетью, FIA пропагандирует инициативы в регионах мира, направленные на повышение осведомленности о важности знаний первой помощи в предоставлении немедленных помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий.

Сайт https://www.fia.com/road-safety

17. Международный союз автомобильного транспорта (IRU)

Мы стремимся к сокращению числа и тяжести ДТП с участием коммерческих транспортных средств посредством устранения основной причины несчастных случаев - человеческого фактора.

Мы предлагаем широкий спектр проектов, кампаний и курсов, направленных на то, чтобы сделать дороги мира более безопасными. Мы принимаем все аспекты безопасности всерьёз: создавших аварийную ситуацию водителей, защищенность пешеходов, надёжность погрузки и крепления перевозимых грузов.

Наши основные инициативы в области безопасности дорожного движения и перевозки грузов, предлагаемые в рамках Академии IRU:

- Программа по предотвращению ДТП
  Эта программа увеличивает осведомленность водителей о существующих рисках и призывает применять передовые практики в области безопасности дорожного движения. Она работает на снижение количества ДТП на дорогах, что, в конечном итоге, приводит к спасению жизней.
- Программа безопасной погрузки и крепления грузов (доступно только на английском языке)
  Данная программа направлена на поддержание безопасности дорожного движения и грузопотока путем подготовки специалистов в области правильной погрузки и крепления перевозимых товаров.

Сайт https://www.iru.org/ru

18. Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety.

Trygg Trafikk является зонтичной организацией для добровольной работы по обеспечению безопасности дорожного движения и служит связующим звеном между добровольными ассоциациями и органами безопасности дорожного движения. Организация в силу своих статутов содействует обеспечению наилучшей безопасности дорожного движения для всех групп участников дорожного движения. Trygg Trafikk несут особую ответственность за содействие просвещению в детском саду и школе, а также информацию и знания о безопасности дорожного движения. Trygg Trafikk был основан в 1956 году по инициативе Министерства транспорта, Министерства образования,

Министерства юстиции, Норвежской страховой ассоциации и трех автомобильных клубов. Trygg Trafikk состоит из центральной национальной администрации, размещенной в Осло, и нанимала местных секретарей в каждом округе.

Сайт https://www.tryggtrafikk.no/

19. ACA (Automobile Club Albania)

ACA – некоммерческая организация, которая организует и поддерживает различные программы и мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения, защиту окружающей среды от загрязнения воздуха от автомобилей, предоставление своим членам обучения и образования в области автомобилей на албанской территории и сотрудничество с другими государственные учреждения в стране и аналогичные организации в стране и за рубежом, чтобы помочь албанским перевозчикам познакомиться с европейским законодательством в области автомобильных перевозок и т. д.

Сайт http://www.erscharter.eu/en/users/automobile-club-albania

20. VIAS Institute

Улучшение дорожной безопасности при одновременном сохранении и повышении мобильности граждан.

Команда включает более 120 инженеров, юристов, психологов, педагогов, исследователей. Основная цель – создание безопасной среды для свободного перемещения граждан.

Сайт https://www.vias.be/en/

21. FACTUM

Эта организация возникла в 80-ых годах 20 века в Вене. Основной фокус внимания – политика эффективного передвижения в дорожно-транспортной среде с позиции социологии и психологии (дорожная среда – как модель социума, система взаимоотношений между участниками дорожного движения)

Сайт http://www.factum.at

22. MTÜ Liikluskäitumise Arenduskeskus

Обучение, направленное на избегание рисков в дорожном движении. Превентивные курсы для молодежи по профилактике дорожных рисков, реабилитационные курсы для водителей, склонных рискованному поведению на дороге.

Основная цель – сокращение количества ДТП и их последствий (пострадавших и погибших в результате дорожно-транспортных происшествий).

Данные курсы существуют с 2004 года, а с 2014 включены в Государственную программу дорожной безопасности Эстонии.

Сайт https://jkoolitus.eu/site/index

23. League of American Bicyclists' League Cycling courses

Американская Лига велосипедистов ставит своей основной задачей – обучение велосипедистов и пешеходов безопасному поведению на дорогах.

Организует и проводит специальные курсы для велосипедистов в разных штатах, которые проводятся по структурированным программам. Организует работу клубов для подростков и молодежи по программе: «Велосипед в школе и дома»

Сайт https://www.bikeleague.org/

24. KBA

Обновляемый различными типами нарушений авторегистр. Законодательно закреплена система баллов (грейдов) за нарушения в дорожно-транспортной среде.

Система работы частных, государственных центров дорожной безопасности TUV. Основная цель – снижение количества ДТП (причина которых – человеческий фактор)

Обязательные программы превентивной и реабилитационной работы с водителями, нарушающими Закон о дорожном движении (сильнейшие практики в разных частях Восточной и Западной Германии) законодательно закреплены в государстве.

Сайт https://www.kba.de/EN/Home/home_node.html;jsessionid=9AC18DFF92CCEBE5DE9C5C0DE215EC30.live21301

25. NZ Transport Agency

Новозеландское транспортное агентство работает в тесном контакте с министерствами здравоохранения (профилактическими центрами), транспорта и дорожной полицией. Основная задача: поддержание системы «грейдирования» и работы с нарушителями (скорость, алкоголь, наркотики) в дорожно-транспортной среде, ведение ограничений на право управления транспортным средством.

Реализует и проводит многочисленные программы по превентивной и реабилитационной работе с водителями нарушителями

Сайт https://www.nzta.govt.nz/driver-licences/driving-offences-and-penalties/

26. QTOP Traffic Offenders Program

Основная цель австралийских центров, реализующих программу превентивной работы с водителями-нарушителями – сокращение смертности на дорогах посредством проведения профилактических, обучающих курсов для водителей, которые нарушают закон. Центры представлены на всей территории Австралии. Основными акцентами является работа с «группой риска» - молодые и пожилые водители.

Сайт www.qtop.com.au/

27. Finnish Transport Safety Agency (TRAFI)

«Trafi» развивает безопасность транспортной системы, продвигает экологически безопасные транспортные решения и отвечает за нормативные соблюдение обязанностей по поддержанию транспортной системы.

Влияет на разработку транспортной политики и транспортной системы.

Реализует программы по просветительским программа в области дорожной безопасности, обучению безопасных участников дорожного движения

Сайт https://www.trafi.fi/en/road/i_have_a_driving_licence/traffic_offences

Часть 3

Тематический доклад: Повышение компетенции молодых преподавателей в области БДД

Программа повышения квалификации «Формирование культуры безопасного поведения на дорогах у детей дошкольного и младшего школьного возраста в рамках образовательного проекта «Школа юного пешехода»

В настоящее время одной из важнейших проблем человечества является безопасность дорожного движения, обусловленная его интенсификацией и потенциальной опасностью. В 2009 года по инициативе ООН была проведена Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения: «Время действовать!» По предложению участников конференции Генеральная Ассамблея ООН объявила период с 2011 по 2020 годы десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Сложившееся положение с детским дорожно-транспортным травматизмом свидетельствует о неумении детей правильно ориентироваться в дорожной обстановке и незнании ими правил дорожного движения.

Правила дорожного движения едины для детей и взрослых, они написаны «взрослым» языком без всякого расчета на детей. Главная задача родителей и педагогов - доступно разъяснять правила детям, а при выборе форм, методов и приемов обучения донести до детей смысл опасности несоблюдения правил, при этом, не исказив их содержание. Только совместными усилиями педагогов и родителей, используя их знания, терпение и такт, возможно, научить детей навыкам безопасного общения со сложным миром перехода улиц и дорог.

В рамках образовательного проекта «Школа юного пешехода» ГАУ ДПО ЯО «Институт развития образования» совместно с Общероссийской детско-молодежной общественной организацией «ЗДОРОВАЯ НАЦИЯ» разработана дополнительная профессиональная образовательная программа повышения квалификации «Формирование культуры безопасного поведения на дорогах у детей дошкольного и младшего школьного возраста». Программа разработана с целью формирования у педагогических работников профессиональной компетенции, которая позволит организовать деятельность в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении и повысить эффективность работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

В помощь педагогам авторами образовательного проекта «Школа юного пешехода» разработан учебный комплект, который состоит из серии пособий по правилам дорожной безопасности для младшего школьного возраста «Путешествие на зеленый свет или «Школа юного пешехода» и рабочих тетрадей для проверки знаний безопасного поведения на дорогах (для детей дошкольного и младшего школьного возраста).

Форма обучения - заочная с использованием дистанционных образовательных технологий.

Объем программы - 36 часов.

Программа предназначена для педагогов общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций - учителей ОБЖ и физической культуры, педагогов дополнительного образования, учителей начальных классов и воспитателей групп продленного дня, воспитателей дошкольных образовательных организаций.

Программа построена по модульному принципу и состоит из инвариантного модуля (18 часов), обязательного для всех слушателей, и вариативной части, в рамах которой каждому обучающемуся предоставляется возможность выбора одного из пяти модулей в объеме по 18 часов каждый, в соответствии с профессиональными интересами слушателя.

Инвариантный модуль «Основы деятельности педагогов по формированию у детей навыков безопасного поведения на дорогах».

Вариативная часть представлена следующими модулями.

Вариативный модуль 1 «Актуальные вопросы воспитания навыков безопасного поведения на дорогах у детей в дошкольных образовательных организациях».

Вариативный модуль 2 «Современные подходы к формированию транспортной культуры у детей в системе дополнительного образования».

Вариативный модуль 3 «Проблемы формирования навыков безопасного участия в дорожном движении у младших школьников (для учителей начальных классов и воспитателей групп продленного дня)».

Вариативный модуль 4 «Использование программы «Школа юного пешехода» при изучении курса ОБЖ».

Вариативный модуль 5 «Особенности работы учителя физкультуры по формированию навыков безопасного поведения на дорогах у детей младшего школьного возраста».

– В процессе освоения программы обучающиеся получают теоретические представления об основах безопасной жизнедеятельности (правила дорожного движения, первая медицинская помощь при ДТП), методических основах организации работы по вопросу профилактики безопасности жизнедеятельности детей на дорогах, эффективных формах работы с родителями, знакомятся с такими понятиями:

- безопасность жизнедеятельности на дорогах,
- транспортная культура,
- правила дорожного движения,
- дорожно-транспортный травматизм,
- дорожно-транспортное происшествие,
- пропаганда,
- профилактика травматизма на дорогах.

В ходе освоения инвариантного и одного из вышеназванных модулей предусмотрено выполнение каждым обучающимся 9 практических работ, результатом которых являются технологические карты, тематическое планирование занятий с детьми соответствующего возраста по безопасному поведению на дорогах и сценарий одного из занятий. Выполнение практических работ позволит каждому слушателю подготовить обеспечение для реализации курса по безопасности дорожного движения для детей того возраста, с которым работает слушатель.

Промежуточная аттестация обучающихся осуществляется по результатам выполнения практических и контрольно-тестовых работ.

Практические и контрольно-тестовые работы оцениваются в формате «зачтено» или «не зачтено». За выполнение практических работ отметка «зачтено» выставляется в случае если:

- в проекте технологических карт занятий все структурные элементы изложены содержательно, грамотно, соответствуют теме, цели занятия и возрастным особенностям детей;
- в проекте тематического планирования занятий для детей соответствующего возраста по безопасности дорожного движения с использованием учебного комплекта все компоненты изложены содержательно, грамотно, соответствуют теме (названию) курса, возрасту детей; темы занятий логически и содержательно связаны,
- в сценарии родительского собрания все компоненты и содержание соответствуют теме и цели, изложены содержательно и грамотно.

Отметка «зачтено» за контрольно-тестовую работу выставляется при правильном выполнении не менее 60 % заданий. Работы, получившие «не зачтено», выполняются обучающимся повторно.

Итоговая аттестация проводится в виде представления обучающимися проекта сценария одного из занятий для детей соответствующего возраста по безопасности дорожного движения с использованием учебного комплекта. «Зачтено» за итоговую работу выставляется в случае если:

- сценарий занятия разработан с учетом требований современного законодательства;
- структурные компоненты занятия изложены содержательно и грамотно;
- структура занятия соответствует теме, цели, возрастным особенностям детей;
- содержание, методы и приемы обучения соответствуют теме, цели занятия, возрасту детей.

Организация учебной деятельности предполагает диалог обучающихся с преподавателем на форуме в системе дистанционного обучения, знакомство с лучшими практиками передового педагогического опыта в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении в формате презентаций и мастер-классов.

По окончании все обучающиеся получают удостоверение государственного образца о повышении квалификации ГАУ ДПО Ярославской области «Институт развития образования» в объеме 36 часов.

Программа реализуется на платной основе. С обучающимся заключается договор. После подтверждения оплаты обучающийся получает доступ (пароль и логин) к программе. Обучающийся может в любое удобное для него время просмотреть видеоматериалы, познакомиться с лекционным материалом, выполнить практические, контрольно-тестовые работы.

Часть 4

Краткий анализ основных направлений практической работы по профилактике дорожной безопасности (с детьми и молодежью) на примере разных стран

Обучение дорожной безопасности – это весь комплекс мер, направленных на развитие позитивных паттернов поведения в дорожно-транспортной среде с акцентом на:

- Распространение знаний и помощь в осмыслении дорожных правил и ситуаций (просвещение)
- Улучшение навыков путем тренировки и получения нового опыта (обучение)
- Укрепление адекватных / изменение неадекватных установок в отношении риска, личной безопасности и безопасности других участников движения (комплексная профилактика и превенция) (Böcher, 1995).

<u>Основания</u>: шаги к успешному внедрению обучения дорожной безопасности среди детей и молодежи (на основе анализа практик 25 стран Европы) (ROSE 25, 2005):

1. Признать важную роль обучения дорожной безопасности
2. Установить приоритеты в обучения дорожной безопасности и укреплять их роли в общественном сознании
3. Активно координировать работу всех потенциальных и действующих партнеров
4. Сделать обучение дорожной безопасности «видимым» в школьной программе
5. Поддерживать синергию и взаимосвязи между обучением дорожной безопасности и обучением мобильности (Mobility Education)
6. Рассматривать подростков как группу высокого риска
7. Вовлекать родителей
8. Проектировать долгосрочные цели: ориентироваться на все целевые группы участников движения, имея конкретные цели для непрерывного обучения дорожной безопасности
9. Поддерживать синергию и взаимосвязи между обучением дорожной безопасности, правовой сферой и инженерными разработками.
10. Укреплять сферу исследований, оценки эффективности и контроля качества.

* Примечание: в ряде зарубежных (англоговорящих) стран используется понятие «подростки», кода речь идет о молодежи в ее традиционном понимании в РФ, например: older adolescents of 18 to 24 years old – прим. авт.

В этой связи, мы можем встретить самые разные практики в области безопасности дорожного движения, где говорится о молодых и начинающих водителях – подростках (adolescents), хотя речь идет о водителях от 18 лет, имеющих права на управление транспортным средством).

Далее в тексте это представление о молодых людях учитывается.

Общие направления (виды) деятельности в части профилактики детского и подросткового дорожно-транспортного травматизма

Обучение дорожной безопасности в структуре среднего общего образования

Британский Департамент транспорта сформулировал идею, которая присутствует во многих обучающих программах по всему миру: обучение дорожной безопасности нужно рассматривать не изолированно, а в широком контексте здоровья, безопасности и управления рисками (DETR, 1998).

Однако **межпредметный поход** к обучению дорожной безопасности, который следует из этого принципа, имеет и ряд недостатков. Отсутствие единой предметной области и профессионального сообщества в этой области может приводить:

- к использованию неэффективных практик, методов и форм работы
- к недостаточно внимательному отношению лиц, принимающих решение, и в результате, к недофинансированию или уменьшению учебных часов
- к «размыванию» собственных целей и задач, ожидаемых и оцениваемых результатов программы
- к нарушениям преемственности в обучении

Необходимым условием для преподавания дорожной безопасности в рамках школьной программы является наличие координационных механизмов, которые не только содействуют эффективной реализации такого обучения, но и препятствуют его «вытеснению» из практики преподавания (Good Practice, 2005). Примеры такой координации:

- **Командное обучение** (Teamwork-Teaching). В Швеции обучение школьников 6-9 классов дорожной безопасности происходит по модульной программе, состоящей из 3 брошюр, интегрируемых в разные школьные предметы. В школе создается команда из 4-6 учителей под руководством координатора, которая работает с содержанием брошюр, включая соответствующие темы в свои поурочные планы и давая рекомендации коллегам, формулирует ожидаемые результаты от такого обучения, привлекает внешних консультантов (полицейских, врачей скорой помощи, жертв ДТП), организует проектную деятельность учеников (Cederfeldt, 2013).
- **Привязка обучения дорожной безопасности к одному конкретному предмету** – зона ответственности одного конкретного учителя. В Германии обучение дорожной безопасности происходит в рамках предмета ‘Sachkunde’, который примерно соответствует «социальным наукам», но в средней школе фокусируется не на теории, а на социальных навыках (заботе о своем эмоциональном и физическом здоровье, выстраивании межличностных отношений, гражданской позиции) (Kinder unterwegs im Straßenverkehr, 2010).

Сертификация школ. «Знак качества в сфере дорожной безопасности» (The Brabant Road Safety Label (BVL)) – проект, действующий в провинции Брабант (Нидерланды) с 1997 г., показал свою эффективность и был заимствован другими провинциями Нидерландов и Бельгии. BVL направлен на снижение дорожно-транспортного травматизма у детей 4-12 лет путем инфраструктурной поддержки школьного обучения дорожной безопасности.

Чтобы вступить в проект, сотрудники школы вместе с независимым BVL-аудитором картируют текущую ситуацию с обучением дорожной безопасности. После этого собеседования школа получает отчет и контрольную карту с баллами, на основе которых школа может улучшать свою работу в этом направлении, чтобы получить «знак качества». Когда работа завершена, школа проходит повторный аудит; после успешного получения «знака качества» - регулярные проверки. Работа школы оценивается по параметрам:

1. дорожная безопасность – часть школьной политики
2. для учеников проводятся уроки дорожной безопасности
3. выполняются проекты по дорожной безопасности, включающие практические упражнения
4. школьная территория и ведущие к ней дороги максимально безопасны
5. родители и опекуны детей вовлекаются в работу и прикладывают усилия к обучению детей дорожной безопасности

Для школы это создает следующие преимущества: интенсивный коучинг и четкая структура упрощает планирование работы по обучению дорожной безопасности, координацию усилий партнеров и родителей учеников. Правильно составленные планы получают муниципальное бюджетирование.

Муниципальные власти, которые активно поддерживают проект, получают знак качества BVL-муниципалитет, им оказывается активная методическая поддержка (например, в проведении информационных кампаний), в том числе, индивидуальные услуги по заказу самого муниципалитета. В муниципалитетах работают координаторы по дорожной безопасности (municipal road safety coordinator), которые информированы о мероприятиях, проходящих в конкретных школах и могут откликаться на их инициативы (например, усиливать меры дорожной безопасности на самом загруженном маршруте к школе). Координаторы консолиируют местные ресурсы – НКО (например, Дания – Dutch Road Safety Association), полицию, родительские комитеты и инициативные группы – для поддержки BVL-школ.

Также существует координационная команда на уровне провинции (координирует 65 муниципалитетов). (Brabant Road Safety Label, 2016).

Безопасная дорога в школу. На пути в школу (по британским данным) происходят 15% ДТП с участием младших школьников и около 25% ДТП с участием подростков 12-15 лет. Периодом высокого риска является переход из начальной школы в среднюю. Эта проблема решается следующими способами:

- **Планы дороги в школу** (School travel plans). Внутренняя политика (правила) школы включают в себя требование разрабатывать руководства для тренировки детей с учетом реальной дорожнотранспортной среды вокруг школы и типичных детских маршрутов. Эти руководства также включают требования к действиям педагогов, которые организуют поездки с детьми или встречают детей перед уроками / отпускают после уроков. Детям и родителям предлагаются чек-листы для самостоятельного осмысления их индивидуальных маршрутов (США – NHTSA, 2001). В Великобритании Департаменты транспорта, образования и здравоохранения создали объединенную Рабочую группу по осознанному выбору маршрутов в школу (School Travel Awareness Group (STAG)), которая провела исследования и разработала методические материалы по созданию индивидуальных маршрутов в школу и безопасных типовых схем использования общественного транспорта, а также описания лучших практик. Большинство практических рекомендаций и заданий в них направлены на формирование безопасных и стабильных маршрутов (OECD, 2004).
- Интенсивы со специалистами. В Новой Зеландии обучение навыкам дорожной безопасности в школах проходит в формате интенсива – в течение учебного года выделяется период длительностью 2-4 недели, в который проводятся практико-ориентированные занятия с участием тренеров дорожной полиции (Police Education Officers). В большинстве школа в Австралии обучение также проходит в форме тематических интесивов при поддержке привлеченных специалистов: например, программа «Полиция в школах» (Police in Schools); тренеры по тренингу дорожной безопасности (VicRoads); представители департаментов образования и дорожно-транспортных департаментов из региональных органов власти (Catchpole & DiPietro, 2016).
- Национальный экзамен по дорожной безопасности (National Traffic Exam) практикуется в Нидерландах в виде теста по итогам 8 лет обучения дорожной безопасности. Он не является обязательным, но в качестве добровольной (по желанию школы) инициативы охватывает более 200,000 в 7,500 школах (The Dutch example, 2009).

Обучение на специально оформленных площадках в учебных центрах (in simulated environments). В Европе в 1950-60 гг. было построено много учебных площадок для обучения детей пешеходным навыкам и вождению велосипеда. В 1970-80 гг. был проведен ряд исследований эффективности такой инфраструктуры, которые показали, что она не может достоверно симулировать реальную дорожно-транспортную среду и поэтому не влияет на поведение детей (Christi, 2000).

Однако такая инфраструктура может быть полезна как часть комплексной программы обучения. В Нью-Йорке и еще 5 городах США функционируют площадки «Город безопасности» (“Safety City”), которые полностью оснащены разными типами перекрестков, дорожной разметки, дорож-

ных знаков. Чаще всего «Город безопасности» посещают дети в возрасте 9 лет. Недавно в них был добавлен модуль «Город доступа» (“Access City”), адаптированный для детей с ограниченными возможностями. В Нидерландах существуют «транспортные сады» (traffic gardens), в которых ребенок может примерять на себя роли разных участников движения, в том числе, водителя, что позволяет детям развивать эмпатию и лучше понимать позицию взрослых за рулем. При этом ограничения игровой среды – например, необходимость использовать электромобили «детского» размера – не позволяют реалистично моделировать некоторые проблемы, такие как область обзора водителя и «выпадение» из нее маленьких детей, что может приводить к ложному чувству безопасности (Rose25 Project, 2005).

Инфраструктурные тренажеры могут моделировать отдельные проблемы (что позволяет размещать их в любой школе, где существует потребность). Например, в школах Нидерландов работает проект «Слепая зона»: при помощи видеокамер и грузовика детям наглядно демонстрируют границы обзора водителя и, следовательно, опасность приближения к грузовику пешком или на велосипеде (Brabant Road Safety Label, 2016).

Обучение при помощи информационных технологий. Игры-симуляторы позволяют тренировать навыки и воздействовать на установки, главная проблема при их использовании заключается в том, чтобы понять, переносятся ли эти навыки в реальную среду. Некоторые исследования отвечают на этот вопрос утвердительно (Tolmie et al., 2002). Преимуществом компьютерных симуляций является то, что они позволяют смоделировать гораздо большее число ситуаций, чем тренинг на реальной дороге или учебной площадке. Департамент транспорта Великобритании на специальном сайте размещает плану уроков, чтобы помочь учителям включать занятия по дорожной безопасности в учебную программу (www.databases.dft.gov.uk/lessonplans).

Ролевые игры и презентации являются эффективным методом распространения знаний о дорожной безопасности, если используются в рамках комплексной программы и сопровождаются дискуссиями и заданиями после просмотра (RoSPA, 2002). Этот метод может быть особенно эффективным для влияния на мотивацию, трансляцию установок и социальных норм, а также для осознания всей полноты последствий неосторожных действий. Для подростков ролевой тренинг полезен как способ освоить навыки противостояния давлению сверстников.

Привлечение молодых людей с личным опытом попадания в ДТП (traffic informer), то есть «равных консультантов». Чаще всего речь идет о подростках, которые получили инвалидность в рамках ДТП и решили делиться своим опытом, чтобы удержать сверстников от такого же сценария. Иногда – о водителях, совершивших наезд на человека. Встречи проходят в формате круглых столов, где старшеклассники общаются с «равными консультантами» и взрослыми – специалистами по дорожной безопасности, которые модерируют дискуссию.

Ролевые игры являются мероприятиями, в ходе которых может возникать конфронтация с подростками, а обсуждение последствий ДТП создает для педагогов риск перейти к «тактике запугивания» (‘scare tactics’). «Тактика запугивания» – попытка вызывать острые эмоциональные переживания за счет шокирующих фактов, реалистичных изображений травм и смертей, историй выживших – вызывает большие сомнения как в этичности, так и в долгосрочной эффективности. Более того, чрезмерное давление может приводить к тому, что подростки подчеркнуто отказываются отождествляться с образом пострадавшего и отрицают идею, что такое может произойти с ними (ROSE 25 Project, 2005).

В то же время, старшие подростки способны делать конструктивные выводы из фрустрирующих материалов, взятых из реальной жизни, поэтому нужно обеспечить их адекватную подачу, а не отказываться от их использования полностью. Помимо «тактики запугивания» существует риск превратить занятие исключительно в процесс социальной терапии для «равного консультанта», ориентируясь только на его потребности. Мерой адекватности может служить ориентация на учебную задачу: когда школьники выносят с занятия паттерны поведения, предотвращающие ДТП (Safer young drivers..., 2008).

Обучение детей и подростков как будущих водителей. Статистика показывает, что большая часть ДТП с участием детей происходит по вине водителей, в том числе, потому что они переоценивают способность детей принять меры для обеспечения своей безопасности, т.к. незнакомы с возрастными особенностями восприятия и принятия решений.

Подготовка будущих водителей (pre-driver training and education) рассматривается с двух сторон среди молодежи (выпускники школы)

Проведенный нами анализ зарубежных источников показал, что различного рода программы обучения детей безопасному поведению на дороге могут быть как «встроенными» в систему общего образования, так и представлять собой самостоятельные и независимые от системы образования «элементы непрерывного образования».

Во-первых, известно, что установки, способствующие / препятствующие безопасному вождению закладываются еще в детстве, в основном, под влиянием родителей (Waylen and McKenna, 2002); поэтому детей школьного возраста уже можно рассматривать как будущих водителей. Во-вторых, речь идет о курсах предварительной подготовки водителей при школах и колледжах. Некоторые такие курсы объединяют обучение конкретным навыкам вождения с выработкой установок и паттернов безопасного поведения.

В Австралии и Великобритании студенты и обучающиеся в колледжах, сдающие экзамен на водительские права должны проходить компьютерный тест, определяющий, насколько точно они распознают потенциальные риски и оценивают вероятность их реализации в серии сложных дорожных ситуаций. В Финляндии экзамен на водительские права также включает задание на реалистичную самооценку водительских навыков.

В целом, обучение студентов и обучающихся колледжей вождению автомобиля является крайне спорной темой.

Такое обучение достигало пика популярности в 1960-ые в Великобритании и США. Пример – американский курс, который длился 51 час и включал в себя занятия теорией, вождение на тренажере, на учебной площадке и на улице. При первых замерах он показал небольшое снижение количества аварий и нарушений правил у тех, кто окончил курс по сравнению со сверстниками, однако со временем этот эффект сошел на нет, и количество аварий с участием выпускников курса даже увеличилось (цит. по Woolley, 2000). Австралийские исследования тоже не показали более безопасного вождения у студентов, прошедших курсы вождения, и есть отдельные свидетельства о том, что раннее обучение вождению провоцирует аварии с участием начинающих водителей (Woolley, 2000; Christie, 2001).

В Эстонии с 2004 представлены различные профилактические курсы для старшеклассников и молодежи как основную «группу риска» (обучение в колледжах, технических школах 18-23 года), направленные на превенцию дорожных рисков. Курсы ведут сотрудники дорожной полиции, дорожные психологи, а также привлечены молодые люди, пострадавшие в ДТП и имеющие опыт восстановления и реабилитации после дорожно-транспортных происшествий (traffic informer). Данные курсы включены в государственную программу – Traffic Offenders Prevention Programme – с целью профилактики дорожных рисков среди молодежи с 2014 года.

На примере Великобритании прослеживается «смешанная» модель: правительственная программа «Спасая жизни: более здоровая нация» (White Paper Saving Lives: Our Healthier Nation) делает акцент на социальной среде как факторе физического здоровья. Для детей школьного возраста проблема безопасной транспортной среды связана с достаточной / недостаточной подвижностью и соответствующими проблемами со здоровьем, например, ожирением. Национальная стратегия

по возрождению добрососедства (National Strategy for Neighbourhood Renewal, носит рекомендательный характер) Комиссии по социальной эксклюзии (The Social Exclusion Unit) делает акцент на проблемах детей и молодежи в неблагополучных районах (цит. по Morrow, 2001).

Социально-экономический статус семьи влияет на вероятность гибели или травматизации детей и подростков в ДТП: чем ниже статус, тем выше риск. Такое соотношение наблюдается как при сравнении «бедных» и «благополучных» стран, так и при сравнении социальных страт внутри одной страны (Christie, 2007).

Анализ средовых факторов подтверждает, что задача обеспечить безопасность для ребенка в дорожно-транспортной среде для малообеспеченных родителей усложняется (Muir, 2010):

- проживанием в густонаселенных районах, с высоким уровнем трафика;
- отсутствием безопасных, изолированных от проезжей части игровых зон;
- частыми переездами или миграцией (высок риск для тех, кто переехал из сельской местности в мегаполисы; у кого есть языковой барьер);
- опасными водительскими практиками, обусловленными низким достатком (невозможностью купить средства фиксации детей, эксплуатацией машины с неисправностями, использованием услуг нелегального такси др.);
- недоступностью альтернативных форм проведения досуга, провоцирующей подростков на опасные «развлечения» на дороге; • низким доступом к профессиональной помощи и просвещению.

Поэтому социальная и образовательная политика в сфере обучения детей дорожной безопасности тесно связаны друг с другом. Необходимы дифференцированные программы с учетом социоэкономических и демографических характеристик детей и семей в регионе. Привлечение детей «групп риска» к участию в детских общественных объединениях – это важный, но недостаточный шаг в снижении риска; необходима также работа с родителями и изменения инфраструктуры.

В некоторых странах (США, Великобриатния) широкое распространение получили программы, базирующиеся на идее «зоны ближайшего развития», сформулированной Л.С. Выготским. Подчеркивается, что основной предпосылкой обучения и развития личности выступает процесс социального взаимодействия. Данный подход хорошо себя зарекомендовал в Великобритании, продемонстрировав высокую эффективность в снижении ДТП с участием начинающих водителей (Thomson & Whelan, 2000; Thomson et al., 2005; Tolmie, Thomson, Foot, McLaren, & Whelan, 1999).

Так, некоторые авторы обращают внимание на то обстоятельство, что юноши чаще девушек становятся жертвами аварий на пешеходных переходах (Bly et al., 2005). Другие же авторы отмечают, что явных различий между юношами и девушками в поведении на дороге, которые бы приводили к дорожно-транспортному происшествию, не обнаруживается. Причем существенную роль играет не гендерный фактор, а социально-экономический (Roberts & Norton, 1994; Roberts et al., 1996; Johnson, Geyer, Rai, & Ragland, 2004; Stevenson, Jamrozik, & Burton, 1996). Эти же авторы обращают внимание на то обстоятельство, что юноши и девушки, имеющие неблагополучное социальное окружение (иногда рассматриваемое, как «криминогенный потенциал») проживают в густонаселенных (спальных) районах, с достаточно высоким уровнем трафика, что объективно увеличивает вероятность их попадания в аварийную ситуацию, например, при переходе дороги.

В этой связи, по мнению авторов, следует выделять особые «группы риска» среди молодежи в качестве пешеходов, имеющих целый ряд проблем с поведением не только в условиях дорожно-транспортной среды, но и в ряде других сфер жизни в целом (низкий уровень дохода, социальные риски, употребление ПАВ и т.п.) и использовать в работе с ними дифференцированный подход (Hoffrage et al. (2003). Именно поэтому при разработке профилактических мероприятий требуется комплексная работа междисциплинарного характера (прежде всего социальные работники, врачи, психологи, юристы).

Данный подход хорошо зарекомендовал себя в различных странах, где стали разрабатываться различные обучающие программы молодых людей «группы риска» как особенно уязвимой категории участников дорожного движения. Эти программы нацелены на оценку объективных факторов рисков как дорожно-транспортной среды, так и социальных рисков… они являются основой для дальнейших комплексных профилактических мероприятий.

В Нидерландах, например, активно практиковались специализированные программы обучения основам дорожной безопасности, ориентированные «ролевую позицию» подростков и молодых людей, как участников дорожно-транспортной среды, которые условно можно разделить на такие «группы»:

- 10-14 лет – «роль» безопасного пешехода и пассажира
- 14-17 лет – «роль» безопасного пассажира и водителя
- 17- 23 года – «роль» начинающего водителя

Важно подчеркнуть, что такого рода обучающие программы также опираются на формирование опыта вождения начинающего/будущего водителя с учетом уже имеющихся у него навыков управления велосипедом, мопедом, но отсутствием непосредственного опыта управления автомобилем.

Европейская хартия дорожной безопасности (и ее роль в воспитании детей и молодежи в качестве безопасных участников дорожного движения)

Европейская хартия дорожной безопасности (The European Road Safety Charter) – созданная Еврокомиссией самая большая гражданская платформа по тематике дорожной безопасности, объединяющая более 3400 частных и общественных инициатив. Она направлена на укрепление культуры дорожной безопасности в Европе, распространение знаний о причинах ДТП, развитие превентивных мер.

Участниками хартии могут быть как местные власти, ассоциации, бизнес-партнеры, так и общественные объединения и образовательные учреждения (школы, вузы), которые действуют с целями:

- Взаимной поддержки европейских ассоциаций, школ, университетов, компаний всех типов и масштабов, местных властей, действующих ради дорожной безопасности в Европе.
- Признания вклада гражданского общества в сферу дорожной безопасности.
- Помощи гражданскому обществу в приобретении и обмене знаниями о проблемах дорожной безопасности в Евросоюзе и их решениях.
- Обеспечения равноправный диалог для обмена опытом и практиками по обучению дорожной безопасности на всех уровнях руководства Евросоюза.

Приведем примеры локальных инициатив, вовлекающих детей в общественную деятельность по обеспечению дорожной безопасности.

Осознание социальной ответственности подростками через привлечение их к заботе о безопасности детей более младшего возраста (ROSE 25 Project, 2005):

- «Транспортный тренер» (‘Traffic Coaches’), Бельгия: подростки за поведением других детей на дороге в непосредственной близости от школы и способствуют их безопасному поведению.
- «Автобусная охрана» (‘Bus Guards’), Германия, Австрия: подростки помогают детям при посадке и высадке из автобуса, а также поддерживают дисциплину во время поездки.
- «Наставники учеников» (‘Pupils’ Mentors’), Германия и «Большие учат маленьких» (‘Big Pupils Teaching Small Ones’), Дания: старшеклассники выступают в роли тренеров для детей, которые учатся переходить дорогу, кататься на роликах или на скейтах.
- «Старшие дети помогают младшим» (‘Older Kids Help Younger Kids’),

Австралия: старшеклассники встречают утром младшеклассников около дома и провожают до школы.

«Школьный патруль перехода дороги» (school crossing patrol), Великобритания: на прилегающих к школе улицах старшеклассники выполняют функции постовых, которые помогают переходить улицу детям и взрослым с ограниченными возможностями (Lollipop people, букв. «человек с леденцом»). Институт Lollipop people законодательно закреплен в Великобритании с 1950-ых гг.: водители обязаны останавливаться по их сигналу. Ответственными за наличие Lollipop people являются местные власти на уровне советов графства или района (Introduction to school crossing patrols, 2017). Однако практика привлечения старшеклассников к функциям Lollipop people является спорной, т.к. ответственность и риски достаточно велики (OECD, 2004).

«Юные инспектора движения» (‘Junior Road Safety Officers’), Великобритания (Junior Road Safety Officer scheme, 2017).

Данная программа ориентирована на детей 6 и 7 классов, ее цели – распространение осведомленности о дорожной безопасности по принципу «равный – равному» и развитие коммуникативных навыков.

Позиция юного инспектора движения в школе является добровольной, но при этом общественной обязанностью (по аналогии с позицией старосты класса, члена школьного самоуправления). Поэтому способы привлечения кандидатов могут быть различными:

- Выбор учеников на усмотрение педагога, отвечающего за программу, и предложение стать юными инспекторами
- Раздача ученикам анкет и выбор на основании анкетирования
- Интервью с учениками, чтобы выявить тех, кого волнует тема, и кто уже неформально способствует безопасности друзей на дороге
- Опрос учеников, кого из одноклассников они хотели бы видеть в этой роли

С кандидатами нужно провести неформальное собеседование, чтобы убедиться, что они понимают суть задачи и объем связанной с ней нагрузки, а также имеют устойчивый интерес и мотивацию.

Школа обычно назначает 1-2 юных инспекторов и 1 учителя для их поддержки и консультаций. Юные инспектора опираются на пошаговое методическое руководство и на помощь педагога, который помогает планировать работу и устанавливать сроки, но могут предлагать и свои идеи / модификации предлагаемых идей. Вместе с методическим руководством юные инспектора получают набор инвентаря: светоотражающий жилет, значок, брендированную папку и канцтовары.

Юные инспектора занимаются просвещением других школьников путем:

- Докладов
- Физкультурных соревнований
- Информационных досок и стенгазет
- Любых своих идей (по согласованию со взрослыми)

Движение юных полицейских местного сообщества (Junior Police Community Support Officers) действует в некоторых районах Великобритании (например, графство Кардифф). Они помогают настоящим полицейским местного сообщества и постовым регулировщикам в районах школ, где не решена проблема парковки для родителей. Пары детей (под наблюдением одного взрослого полицейского) подходя к нарушающим правила парковки автомобилистам и вручают им «детский парковочный талон» (листовку с напоминанием, на каких типах разметки нельзя парковаться) или записывают номера неправильно припаркованных машин (JRSO and PCSO Scheme, 2017).

Используемые источники информации

1. 2011-2020 is the Decade of Action for Road Safety (2017). Road Safety Education. Resource portal. Australia. http://rse.org.au/2011-2020-is-thedecade-of-action-for-road-safety/
2. Ampofo-Boateng K., Thomson J.A. Children’s perception of safety and danger on the road. British Journal of Psychology, 1991. Vol. 82, no. 4, p. 487—505
3. Böcher, W. (1995). Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung/Traffic Safety Campaigns and Traffic Safety Education. In Hilse, H.-G. & Schneider, W (Ed): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten/Traffic Safety. Manual for Development of Concepts. Stuttgart u.a.: Boorberg, p. 248-299
4. Brabant Road Safety Label: maximum effect through schools http://www.bvlbrabant.nl/assets/structuredfiles/PDFs/about%20BVL%202016.pdf
5. Catchpole J., DiPietro G. Road Safety Education in Schools: What to Do, What Not to Do http://acrs.org.au/files/arsrpe/RS030028.pdf
6. Cederfeldt L. (2013) Road safety school – how we work with schools and traffic in Malmö, Sweden http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:761130/FULLTEXT01.pdf
7. Child Declaration for Road Safety (2015) https://www.unroadsafetyweek.org/uploads/tekstblok/20160226_child_decla ration_en.pdf
8. Child Pedestrian Education: Applying Learning and Developmental Theories to Develop Safer Street Crossing Strategies. National Highway Traffic Safety Administration. http://www.nhtsa.gov/DOT/NHTSA/Traffic%20Injury%20Control/Articles/ Associated%20Files/811190.pdf
9. Child Safety Week provides platform for road safety teams (2017). Road Safety GB http://www.roadsafetygb.org.uk/news/5722.html
10. Children from Republic of Moldova signed global Children Declaration for Road Safety (2015). WHO http://www.euro.who.int/en/healthtopics/disease-prevention/violence-andinjuries/news/news/2015/05/children-from-republic-of-moldova-signedglobal-children-declaration-for-road-safety
11. Christie R (2000). Off-Road Facilities for Traffic Safety Education & Novice Driver Training: A Cautionary Tale. In: Record of Conference Proceedings CD-ROM: Local Government Road Safety Conference (VicRoads: Kew, Victoria)
12. Christie R (2001). The Effectiveness of Driver Training as a Road Safety Measure: A Review of the Literature. Royal Automobile Club of Victoria: Melbourne, Victoria.
13. Department of Environment, Transport and the Regions (1998). Road Safety Education in Schools. www.detr.gov.uk
14. Educator’s Guide: Getting Students Active through Safe Routes to School. (2011). Safe Routes to School National Partnership. http://www.saferoutespartnership.org/media/file/EducatorsGuide.pdf
15. Endsley M.R. Toward a theory of situation awareness in dynamic systems. Human Factors, 1995. Vol. 37, no. 1, pp. 32—64
16. European Commission (2005) Rose25 Project: Inventory and Compiling of a European Good Practice Guide on Road Safety Education Targeted at Young People. Available at: http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/deliverables/final_ report.pdf

17. Fourth UN Global Road Safety Week 2017. United Nations Road Safety Collaboration http://www.who.int/roadsafety/week/2017/en
18. Hill R., Lewis V., Dunbar G. Young children's concepts of danger. British Journal of Developmental Psychology, 2000. Vol. 18, no. 2, pp. 103—120
19. Kinder unterwegs im Straßenverkehr. (2010). Unfalkasse Nordrhein-Westfalen https://www.unfallkasse-nrw.de/fileadmin/server/download/praevention_in_nrw/praevention_nrw_12 .pdf
20. Meir A., Parmet Y., Oron-Gilad T. Towards understanding childpedestrians' hazard perception abilities in a mixed reality dynamic environment. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 2013. Vol. 20, pp. 90-107.
21. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (2001) Walkability checklist: www.nhtsa.dot.gov/people/injury/pedbimot/ped/walk1.html Bikeability checklist: www.nhtsa.dot.gov/people/injury/pedbimot/bike/Bikeability/checklist.htm
22. MTÜ Eesti Liikluskäitumise Arenduskeskus https://jkoolitus.eu/site/index
23. SWOV, Leidschendam, the Netherlands, August 2012: Risky traffic behaviour among young adolescents.

ДЛЯ ЗАМЕТОК

