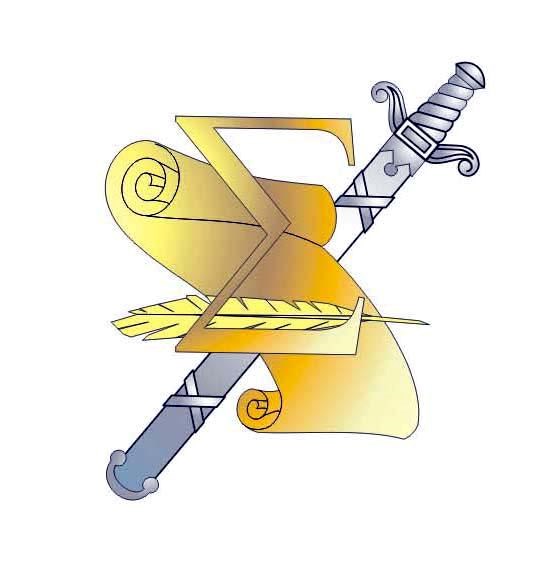
ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

«ГЛАВНЫЙ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»



О Б З О Р Н А Я И Н Ф О Р М А Ц И Я

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Выпуск № 2

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ –**

**УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Москва - 2016

Под общей редакцией

П.А. Важева

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ –

УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Дети являются наиболее слабыми и поэтому наиболее уязвимыми участниками дорожного движения. С началом обучения в школе в значительной степени увеличивается величина участия детей в процессе дорожного движения. Они ходят в школу, посещают друзей, не являющихся их непосредственными соседями, и гораздо чаще играют на улице после школьных занятий. Все это, к сожалению, отражается и на данных об их участии в ДТП.

Наибольшее число детей стали участниками ДТП как пассажиры легковых автомобилей. В Германии в 2014 г. эта группа составила 62% от общего числа пострадавших детей и превышает по количеству такие группы, как пешеходы и велосипедисты.

Дети в возрасте до 6 лет, пострадавшие в ДТП в 2014 г.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Общее число пострадавших | Число получивших легкие ранения | Число получивших тяжелые ранения | Погибшие |
| Общее число пострадавших | 5709 | 4686 | 996 | 27 |
| Из них в  легковых ТС | 3581 | 3077 | 494 | 10 |
| Пешеходы | 1270 | 885 | 374 | 11 |
| Велосипедисты | 466 | 383 | 81 | 2 |

Число пострадавших в Германии в ДТП детей-пешеходов в возрасте от 6 до 10 лет составило 31%, а детей-велосипедистов – 24% от общего числа пострадавших в ДТП детей данной возрастной группы. 40% детей этого возраста стали участниками ДТП как пассажиры легковых ТС. Особенно заметно распределение числа пострадавших детей по времени суток. Наиболее часто дети становятся жертвами ДТП в утренние часы между 8 и 9 часами перед началом занятий в школе и после их окончания между 13 и 14 часами, а также в час пик между 16 и 18 часами (наибольшей интенсивности дорожного движения).

Число пострадавших в ДТП детей в возрасте от 6 до 10 лет в 2014 г.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Общее число пострадавших | Число получивших легкие ранения | Число получивших тяжелые ранения | Погибшие |
| Общее число пострадавших | 7636 | 6406 | 1216 | 14 |
| Из них в  легковых ТС | 3087 | 2770 | 311 | 6 |
| Пешеходы | 2336 | 1724 | 606 | 6 |
| Велосипедисты | 1829 | 1565 | 262 | 2 |

Обеспечение безопасности детей при перевозке в автомобиле

При перевозке детей во всех транспортных средствах[[1]](#footnote-1) их безопасность должна быть обеспечена при помощи удерживающих систем. В Германии данное положение регламентируется специальным законодательным актом об обязательном обеспечении безопасности детей в ТС, действующем с 1 апреля 1993 г. Данное положение распространяется на все типы ТС, где предусмотрены ремни безопасности, в особенности это касается легковых ТС.

Специальные удерживающие устройства используются в Германии для детей до 12-летнего возраста (включительно), рост которых не превышает 150 см. Дети старше 3-х лет в исключительных случаях могут быть пристегнуты на заднем сидении автомобиля обычными штатными ремнями безопасности, например, в случае наличия укрепленных там удерживающих систем для других детей – нет места для установки еще одной системы. Ребенка можно пристегнуть в середине заднего сидения, если оба боковых места заняты детскими креслами и для третьего нет места.

Основные типы детских удерживающих систем:

* детские автомобильные колыбели, переноски, автолюльки;
* системы, устанавливаемые против хода движения автомобиля; – системы (автокресла), устанавливаемые по ходу движения автомобиля;
* подкладки (бустеры, подушки), позволяющие пристегивать ребенка штатными ремнями безопасности.

Детские удерживающие системы подразделяются на 5 классов:

* класс 0: вес ребенка менее 10 кг (примерно до 9 месяцев);
* класс 0+: вес ребенка менее 13 кг (примерно до 2-х лет);
* класс I: вес ребенка от 9 до 18 кг (примерно до 3-х лет);
* класс II: вес ребенка от 15 кг до 25 кг (примерно от 3-х до 6 лет); – класс III: вес ребенка от 22 кг до 36 кг (примерно от 6 до 12 лет).

Иные удерживающие системы не должны быть представлены в торговых сетях. Маркировка веса на удерживающей системе соответствует весу ребенка. Бустеры (подушки), сертифицированные до 36 кг можно использовать и для детей, вес которых больше. Специальные рекомендации по установке удерживающих устройств (например, только для передних или только для задних сидений, или только для определенных марок автомобилей) содержатся в инструкциях по эксплуатации от производителя.

В настоящее время существуют удерживающие системы, фиксирующиеся поясными ремнями безопасности, только до 25 кг. Поэтому для детей, имеющих больший вес, они не могут быть использованы для обеспечения безопасности. Однако специалисты настоятельно рекомендуют использовать такие ремни для фиксации детей в автомобиле. В том случае, если имеется «трехточечный» ремень безопасности (не использующийся другими пассажирами ТС) его необходимо оборудовать (установить на нем) соответствующим удерживающим устройством (адаптером).

Если голова ребенка возвышается над спинкой автокресла, необходимо проверить наличие подголовника, а в случае его отсутствия – установить.

В том случае если штатный ремень безопасности автомобиля может быть использован для детей определенного размера, то использование специальных удерживающих систем не является обязательным. Это разрешено только в том случае, если имеется специальное разрешение, которое выдается на основании подтверждения производителя ТС или официального технического эксперта.

Повышение уровня безопасности путем улучшения видимости

Все без исключения родители заинтересованы в том, чтобы их дети могли безопасно дойти до школы и вернуться домой. DGUV в 2007 г. провело исследование статистических данных «Дорога в школу и частота ДТП в зависимости от времени их совершения».

Статистические данные о ДТП в Германии, произошедших по дороге в школу (без распределения по возрасту и транспортным средствам) показывают, что 53,6% из них происходят по пути в школу (до 11 часов). Наибольшее количество ДТП совершается в период между 7 и 8 часами утра. В этот период времени на дороге в школу находится большое число детей, а взрослые в основном идут в это время по дороге на работу. В зимние месяцы в это время суток еще темно, что значительно ухудшает видимость.

По мнению экспертов Германии, около 40% ДТП с участием детей и подростков, совершаемых по дороге в школу, происходит из-за недостаточной их видимости для других участников дорожного движения, в особенности водителей автомобилей.

Второй пик совершения таких ДТП наступает между 13 и 14 часами, хотя он не так выражен, как утренний. В полдень или во второй половине дня те же школьники возвращаются домой, однако, возвращение из школы более растянуто по времени. Организация в школах групп продленного дня оказывает значительное влияние на распределение по времени данных ДТП, совершаемых во второй половине дня. Наряду с улучшением дорожной обстановки и увеличением продолжительности периода возврата детей из школы, важную роль для снижения количества этих ДТП имеют более благоприятные условия видимости на дороге.

Способность человеческого глаза воспринимать объекты снижается в ночное время суток на 80%. В связи с этим большая часть информации о дорожном пространстве – например, наличие пешеходов на обочине дороги – в основном теряется. При этом водитель не замечает ухудшения условий видимости – у него возникает чувство безопасности, т.к. на дороге гораздо меньше ТС.

Однако плохая видимость не позволяет водителю вовремя увидеть пешехода и поэтому он гораздо позже реагирует на его появление. Если при этом у пешехода темная одежда, время его восприятия увеличивается.

Большое количество ДТП может быть предотвращено, если пешеходы будут более заметными для водителей, т.к.:

* одетых в темное пешеходов при неблагоприятных условиях видимости водитель в ближнем свете фар автомобиля видит только на расстоянии 25–30 м;
* пешеходы, одетые в светлую и контрастную одежду, воспринимаются водителем на расстоянии 40–50 м;
* пешехода, имеющего на одежде световозвращающие элементы, водитель может увидеть на расстоянии от 130 до 150 м.

Для того чтобы привлечь внимание к ДТП, происходящим по дороге в школу, и сократить их количество, в Германии была проведена акция «Светятся в темноте» (изготовлены плакаты, наглядно демонстрирующие тот факт, что одетые в темное люди практически не различимы в темноте).

Чтобы достичь желаемой цели, не подвергаясь при этом опасности, школьники в Швейцарии (пешеходы, велосипедисты или пользователи иных ТС) должны следовать следующим рекомендациям властей:

* носить светлую одежду со световозвращающими элементами – это позволит водителям автомобилей различить их гораздо раньше. Световозвращающие элементы необходимо использовать и на велосипедах, и на рюкзаках. Водители различают их с расстояния в 140 м, а одетых в темную одежду людей – только с 25 м;
* в идеальном случае обеспечить пешеходу видимость на 360º, т.е. чтобы его можно было различить со всех сторон;
* установить рефлекторы. Законодательством определены требования для велосипедистов. Рефлекторы должны быть установлены спереди, сзади и на педалях, а также велосипед должен иметь нормально функционирующие осветительные приборы; рекомендуется устанавливать на велосипедах устройства, которые и при остановке продолжают светиться. Идеальным является фиксированное крепление осветительных приборов.

В Австрии с мая 2005 г. принято постановление, обязывающее водителей многоколесных ТС иметь в автомобиле специальную защитную жилетку со световозвращающими элементами и одевать ее в случае совершения ДТП или иных происшествий на автобане. Имеются такие жилетки и детских размеров, которые рекомендуется надевать, например при пользовании велосипедом.

В настоящее время наиболее популярными являются:

* световозвращающие браслеты для рук и ног, предназначенные в первую очередь для велосипедистов. Они одновременно выполняют и практическую задачу: при ношении их на ноге они не позволяют брюкам попасть в цепь велосипеда;
* световозвращающие брелоки (подвески) рекомендуется носить справа,

т.к. пешеходы на загородных автодорогах идут по левой стороне;

* световозвращающие элементы для наклеивания и пришивания можно разместить на одежде, сумках и рюкзаках;
* рабочая одежда со световозвращающими элементами, предназначенная для лиц, деятельность которых осуществляется в темное время суток или при неблагоприятных метеоусловиях на автодорогах или вдоль них (например, дорожные рабочие, сотрудники транспортной полиции, сотрудники службы спасения).

Превентивные мероприятия: что можно предпринять, чтобы ребенок безопасно добрался до школы?

Все ДТП на дорогах происходят по той или иной причине. Существует множество возможностей для снижения количества дорожных происшествий в сумерках. Крайне важно – что и является основной целью превентивных мероприятий – сфокусировать внимание не на одном факторе, а воздействовать на как можно большее количество компонентов. Это позволяет достигнуть поставленной цели. Зачастую причина совершения ДТП кроется в неправильном поведении участников дорожного движения. Колебания статистических данных ДТП со смертельным исходом объясняются особыми причинами, такими как экстремальные метеоусловия (например, гололед, условия видимости и т.п.) и несоответствующим им поведением в процессе дорожного движения.

Основное положение предложенных мероприятий – участники дорожного движения не должны находиться в состоянии наркотического опьянения любого типа.

Превентивные мероприятия для пешеходов:

1. Родителям необходимо тренировать ребенка преодолевать самостоятельно дорогу в школу (школьные планы). При этом необходимо помнить, что при переходе учениками улицы, из-за небольшого роста учеников, особенно если они двигаются между автомобилями, их совершенно невидно. Поэтому детям необходимо наглядно продемонстрировать, что на дороге их не видно и поэтому они должны переходить улицу только по пешеходному переходу.
2. Необходимо купить ребенку школьный ранец, соответствующий следующим требованиям безопасности: он должен соответствовать требованиям стандарта DIN 58124. Ученикам начальной школы очень нравится носить ранец, особенно если на нем модный рисунок. Дизайн ранца должен соответствовать стандарту. В соответствии с DIN 58124 ранцы должны быть выдержаны в светлых тонах и определенная часть передней и боковой поверхностей должны быть покрыты световозвращающей краской. В дополнение к требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения ранец должен соответствовать нормам по эксплуатации и телосложению ребенка.
3. Родители должны связаться со службами, обеспечивающими безопасность детей по дороге в школу (школы безопасности, «школьные лоцманы» – организация старших школьников, помогающих младшим ученикам на дороге в школу, подразделение Verkehrswacht – «дорожного патруля»).
4. Необходимо помнить об опасностях «слепой зоны» и рассказать об этом своему ребенку.
5. На собственном примере (одеваясь в светлую одежду и одевая соответствующим образом детей) необходимо показать, что безопасность можно обеспечить, только если ты хорошо виден, и только так можно различить вас и ваших детей в сумерках. Необходимо повышать чувство личной ответственности у себя и своих детей за собственную безопасность на дороге.

Родители должны позаботиться о том, чтобы одежда их детей привлекала внимание (бросалась в глаза): светлые цвета, светоотражающие полосы, светящиеся колпачки (подвески «кошачий глаз» очень нравятся детям). Светящиеся (мерцающие) кроссовки и пуговицы в определенном возрасте становятся модным хитом.

На уроках по обучению езде на велосипеде в начальной школе «Езда в реальной обстановке» используют отражающие трапециевидные накидки или защитные куртки – аналогичные защитным жилетам для водителей ТС.

Старшеклассники, напротив, предпочитают модный черный цвет, прежде всего рюкзаки и куртки. Поэтому им необходимо использовать отражающие предметы в своей одежде.

Решающую роль в процессе дорожного движения играет возможность увидеть и быть увиденным. Только в том случае повысится безопасность, если удастся улучшить свою видимость и видимость детей. Взрослым необходимо взять ответственность на себя: быть примером и советником для детей, чтобы они стали видимыми и тем самым смогли избежать опасности по дороге в школу.

Превентивные мероприятия для пользователей двухколесных ТС:

* необходимо использовать шлем, пользуясь велосипедом или мотоциклом;
* перед использованием двухколесных ТС не забывать о защитных аксессуарах, таких как перчатки, пояс (широкий пояс для защиты почек), протектор для спины (защитные накладки) и одежда с протекторами;
* в темное время суток наиболее эффективным, простым и малозатратным средством сделаться видимым на дороге – одевать защитный световозвращающий жилет поверх мотоциклетного костюма;
* необходимо обеспечить исправное функционирование осветительных приборов.

Превентивные мероприятия для пользователей школьных автобусов:

* после высадки из автобуса необходимо подождать, чтобы он отъехал и только после этого можно переходить автодорогу;
* необходимо обеспечить присмотр за ребенком на остановке автобуса или его сопровождение до нее (старшими учениками или взрослыми);
* шнуры и завязки на куртках детей могут попасть в двери автобуса, и ребенок может пораниться. Родители должны подумать и об этом (укоротить, пришить, заменить на застежку-молнию).

Методические рекомендации по воспитанию участников дорожного движения и мобильности

Решение конференции министров культуры по вопросам воспитания участников дорожного движения, принятое 17.06.1994, определило, что воспитание участников дорожного движения – наряду с основными (как и ранее) элементами безопасной жизнедеятельности – должно содержать элементы социализации, охраны окружающей среды и здорового образа жизни.

Воспитание участников дорожного движения и мобильности – задача всех форм и уровней школьного обучения. Представленные ниже «Методические рекомендации по воспитанию участников дорожного движения и мобильности» охватывают все вышеперечисленные элементы и являются основой для разработки школами собственных программ обучения. Процесс координации и осуществления программ по обучению участников дорожного движения и мобильности возлагается на руководителей школ, которые, в свою очередь, имеют право передать эту функцию преподавателям.

1. Основные задачи и цели воспитания участников дорожного движения и мобильности

Задачей воспитания участников дорожного движения и мобильности в школе является передача знаний и развитие способностей и поведенческих стереотипов, необходимых для ответственного участия в процессе дорожного движения. Школа должна привить ученикам чувство взаимной ответственности, которое должно присутствовать у всех участников дорожного движения.

Воспитание участников дорожного движения и мобильности как элемент безопасной жизнедеятельности

Ученики должны приобрести все навыки, необходимые для безопасного и осмысленного поведения в процессе дорожного движения. Это – определение, оценка и преодоление специфических ситуаций, возникающих в процессе дорожного движения, возможность избежать и устранить опасность и соответствующее поведение после совершения ДТП.

Воспитание участников дорожного движения и мобильности как элемент социализации

Ученики должны научиться в процессе обучения гибкому ситуативноориентированному поведению, уважению и отказу от применения права приоритета, а также способности предугадывать действия других участников дорожного движения.

Воспитание участников дорожного движения и мобильности как элемент охраны окружающей среды

Ученики должны узнать о различных факторах транспортного процесса, оказывающих негативное и разрушительное воздействие на окружающую среду, критически оценивать свое поведение и поведение других участников дорожного движения с учетом этого и развивать (предлагать) альтернативу поведения в процессе дорожного движения и организации дорожного пространства.

Воспитание участников дорожного движения и мобильности как элемент здорового образа жизни

Ученики должны узнать о негативном влиянии шума и стресса, возникающего при участии в процессе дорожного движения, и получить возможность уменьшить это воздействие, выбрав соответствующее транспортное средство.

2. Цели и содержание (основные направления) воспитания участников дорожного движения и мобильности по ступеням обучения

Воспитание участников дорожного движения и мобильности – составная часть предметов (уроков) воспитания и школьной жизни.

Главные задачи в этой сфере:

* обеспечение безопасности по дороге в школу и обучение управлению велосипедом (первая ступень обучения);
* обеспечение безопасности по дороге в новую школу;
* сознательное и ответственное управление велосипедом и мопедом (вторая ступень I обучения);
* собственная критическая оценка мобильности, политики и науки в области транспорта (вторая ступень II обучения).

В период обучения в классах первой ступени основу воспитания участников дорожного движения и мобильности составляет всестороннее психомоторное развитие, совершенствование двигательных функций, восприятия, адаптации и реакции.

Совершенствование данных навыков (функций) может происходить и во время тренировок безопасной дороги в школу и обучения управлению велосипедом. Наиболее интенсивное обучение управлению велосипедом проводится в 3-х и 4-х классах. При этом школа тесно сотрудничает с представителями полиции и воспитателей-консультантов. Дети в этот период начинают знакомство с негативными воздействиями транспорта на окружающую среду и альтернативными возможностями. Школы первой ступени (начальной школы) обязаны разрабатывать маршруты, по которым ученики должны идти (двигаться) из дома до школы.

При обучении в классах второй ступени I обучения рассматриваются как специфические для данной возрастной группы проблемы, связанные с возрастающим объемом участия детей в процессе дорожного движения, так и социальные и технические вопросы. Основными являются темы безопасного и осознанного пользования велосипедом и мопедом, рационального выбора маршрута и транспортного средства, необходимые для участия в процессе дорожного движения правовые, медицинские, психологические и технические вопросы, влияющие на формирование отношения к основным вопросам транспортной политики.

Воспитание участников дорожного движения и мобильности в классах второй ступени II обучения направлено на молодежь, которая, наряду с велосипедом, пользуется моторизованными ТС. Углубленное изучение вопросов в области транспортной политики и науки, а также рисков и шансов в мобильности, позволяет ученикам ответственно, безопасно, учитывая воздействие транспорта на окружающую среду, участвовать в процессе дорожного движения.

Воспитание участников дорожного движения и мобильности для учащихся, имеющих физические и психические недостатки, осуществляется в соответствии с разработанными для общеобразовательных школ программами, но с учетом специфических особенностей и индивидуальных возможностей детей.

Таким образом, происходит распределение основных тем по предмету воспитания участников дорожного движения и мобильности для изучения на определенных ступенях образовательной школы.

Предметы и соответствующие темы занятий учитывают отдельные аспекты безопасного образа жизни, социализации, окружающей среды и здорового образа жизни.

Подготовлено по материалам:

1. Обеспечение безопасности детей при перевозке в автомобиле (Германия): перевод. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015.
2. Воспитание участников дорожного движения и мобильности – просветительская и воспитательная задача школы: перевод. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015.
3. Статистические данные о ДТП с участием детей младшего школьного возраста: перевод. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015.
4. ДТП с участием детей: перевод. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015.
5. Дети в процессе дорожного движения: перевод. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015.
6. Рекомендации Совета по безопасности дорожного движения (KfV) по улучшению видимости детей на дорогах в темное время суток (Австрия): перевод. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015.
7. Людвиг З. Повышение уровня безопасности путем улучшения видимости: перевод. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015.

Под общей редакцией

П.А. Важева

Обеспечение безопасности детей – участников дорожного движения

Адрес размещения электронной версии макета в сети

ИМТС ОВД России: http://10.5.0.15/onti/zarubej/g\_2016/oi\_0216.pdf

Ответственный за выпуск

А.Г. Соломанидин

Составитель В.С. Комиссарова

Редактор Л.А. Минаева

Федеральное казенное учреждение

«Главный информационно-аналитический центр

Министерства внутренних дел Российской Федерации» ул. Новочеремушкинская, 67, г. Москва,117418

тел. (495) 332-31-77

1. Далее – ТС. [↑](#footnote-ref-1)