

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ШКОЛЬНИКОВ НА ДОРОГЕ

Исхаков М.М., Рассоха В.И., Ильина И.Е., Вашкевич А.В.

Оренбургский государственный университет, г. Оренбург

Пензенский государственный университет архитектуры и

строительства, г. Пенза

Санкт-Петербургский университет МВД России, г. Санкт-Петербург

Дети являются самыми незащищенными участниками дорожного движения. Они составляют особую категорию пострадавших в результате ДТП. Согласно Международной конвенции о правах ребенка (принята ООН 5 декабря 1989 г. и ратифицирована Верховным Советом СССР в декабре 1989 г.) ребенком считается лицо, не достигшее 18 лет. Однако статистика часто выделяет категорию детей – до 12 лет, и подростков – от 12 до 16 лет.

По усредненным данным ежегодно на улицах и дорогах страны гибнет 1500 и получает ранения 24000 несовершеннолетних участников дорожного движения. Около четверти (26,8 %) всех пострадавших детей – это подростки от 14 до 16 лет. Каждый пятый пострадавший ребенок не достиг восьмилетнего возраста. Более половины (55 %) пострадавших составили школьники в возрасте от 7 до 14 лет: из 100 пострадавших – 9 получают смертельные ранения. Тяжесть травмирования детей других возрастных групп несколько ниже: 5 погибших из 100 пострадавших в возрасте от 7 до 14 лет и 7 – от 14 до 16 лет.

В Российской Федерации количество ДТП с участием детей в возрасте до 14 лет в расчете на 10 тыс. единиц транспорта почти в 10 раз выше, чем в Великобритании, в 30 раз выше, чем в Италии и в 20 раз выше, чем во Франции и Германии.

Сложившееся положение с детским дорожно-транспортным травматизмом, - по оценке ГУ ГИБДД МВД России, - свидетельствует о незнании детьми Правил дорожного движения и неумении правильно ориентироваться в дорожной обстановке, что является следствием нежелания Министерства образования взять на себя ответственность за принятие решения о введении обязательного курса обучения правилам дорожного движения в образовательных организациях общего образования.

Несмотря на то, что в России действует целый ряд нормативных документов, рекомендующих учебные заведения проводить последовательную профилактическую работу по изучению Правил дорожного движения, результаты контрольно-аналитической работы Госавтоинспекции в крупных городах показывают, что более половины дорожно-транспортных происшествий происходит по вине детей, нарушающих правила поведения на улицах и дорогах.

Высокий уровень детского дорожно-транспортного травматизма неизбежно заставляет искать наиболее эффективные пути сохранения жизни и здоровья детей. С этой целью обучение и воспитание как формы профилактики

должны быть единой системой. Только в этом случае наиболее эффективно решается главная задача профилактики – научить ребенка безопасно вести себя и правильно ориентироваться в дорожных ситуациях, воспитание сознательного отношения к выполнению ПДД.

Немаловажно знать следующие особенности ребенка при движении через дорогу [1]:

- поле зрения у детей хуже, чем у взрослого, ребенок смотрит прямо перед собой, забывая о том, что нужно контролировать ситуацию справа и слева боковым зрением и при помощи поворота головы;

- начиная движение, ребенок зачастую забывает осмотреться по сторонам, по ходу движения не приостанавливается для наблюдения за обстановкой;

- ребенок склонен отвлекаться от наблюдения за дорогой на то, что кажется ему более важным и интересным: подъезжающий автобус, друга, собаку, выпавшую из рук игрушку и т.п.;

- дети привыкли почти всегда «бежать», и улицу пересекают практически всегда тоже бегом;

- к «цели» ребенок идет, бежит по кратчайшему пути, наискосок, при этом путь ребенка по проезжей части удлиняется, и часть этого пути он проделывает спиной к движущемуся транспорту.

- привычка делать шаг назад, пятиться не глядя;

- маленький ребенок, которого взрослые держат за руку, не повод уменьшить внимание, часто взрослые держат за руку небрежно, и ребенок может вырваться в любой момент;

- группы детей, увлеченные общением между собой, не замечают ничего и никого вокруг;

- многие дети на улице слушают музыку через наушниками, в связи с этим они не услышат клаксон, ребенок, разговаривающий по телефону, также не видит и не слышит вокруг себя.

Дети совершают три главные ошибки:

- выбегают из-за стоящих машин, кустов, ларьков, заборов и других объектов;

- увидев «цель» (автобус, кого-то из знакомых и т.д.), не замечают ничего и никого вокруг, в том числе и транспорт, приближающийся сбоку;

- выбегают или выходят на дорогу на пустынных улицах, не осмотревшись.

Водителям нужно запомнить, что ребенок не умеет предвидеть скрытую опасность.

Существуют типичные ситуации наезда на пешехода (ребенка):

1. **Закрытый обзор.** Стоящие у обочины автомобили, кусты, придорожные конструкции, остановочные павильоны, ларьки, дома и т.п. ограничивают обзор.

2. **Проезд нерегулируемого пешеходного перехода.** Детей учат: пешеходный переход – это место, где переходить дорогу безопасно. «Дополнительные условия» (что пешеход обязан убедиться в безопасности перехода) ребенок усваивает гораздо хуже и может начинать движение, не осмотревшись; не брать в расчет скрытую опасность; выходить на дорогу из-за

стоящих транспортных средств и других помех обзору. Обычно дети не понимают, что один движущийся автомобиль может скрывать за собой другой. Из-за препятствий (стоящий автомобиль) ребенок может появиться неожиданно, начать переход в 10-20 метрах от «зебры», пересекая проезжую часть по диагонали.

3. Движение по «пустынной» улице. Дети часто ведут себя неосторожно, забывая о том, что это тоже дорога; выбегают, выходят на проезжую часть, не осмотревшись.

4. Движение в жилых зонах. Жилые зоны, дворы, внутриквартальные проезды дети считают безопасной территорией. Здесь дети ведут себя еще менее осторожно, чем на пустынных улицах - играют, забывая о том, что тут также могут двигаться автомобили.

5. Проезд мимо школы (в зоне действия знака «Дети»). Дети могут появиться в любой момент, отовсюду и в большом количестве, и их внимание максимально отвлечено от дороги – они сосредоточены на занятиях, оценках, разговорах с друзьями и т.п.

6. Проезд светофоров. Чаще всего дети попадают в ДТП при смене сигналов светофора. В момент, когда для них включается зеленый, они сразу начинают переход, не понимая, что могут быть «запоздавшие» машины. Зеленый мигающий сигнал светофора для ребенка – это, прежде всего зеленый, а потом уже мигающий, то есть тот, который предупреждает, что его действие заканчивается. Даже если ребенок знает значение зеленого мигающего сигнала, то рассуждает примерно так: «Машины еще стоят, водители меня видят и пропустят, если что». Он не принимает во внимание тот факт, что стоящие машины могут скрывать от него другую, которая подъедет к светофору, когда для пешеходов уже загорится красный, и будет преодолевать зону светофорного регулирования с ходу.

7. Проезд мимо остановки общественного транспорта. Возле остановки общественного транспорта проявляются две основные опасные привычки детей: выбегать из-за помех обзору и спешить (к автобусу или выходя из него). Детей до сих пор учат: «Обходи автобус и троллейбус сзади, а трамвай – спереди». Спешащий ребенок забывает даже об этом и выбирает кратчайший путь.

8. Выезд из арки, узкого проезда между домами. Выезд из арки дети воспринимают как продолжение двора, а не как начало дороги.

9. Дети на роликах, скейтборде, велосипеде. Правила дорожного движения запрещают передвигаться по тротуару на роликах или скейтборде (а также выезжать на дорогу общего пользования велосипедистам, не достигшим 14 лет), но на практике часто происходит обратное. Скейтбордист или роллер менее устойчив, может потерять равновесие и упасть. Не говоря уже о том, что дети и подростки любят делать трюки на этих спортивных средствах. Велосипедисты чаще всего попадают под машину, поворачивая налево и не видя приближающийся сзади транспорт.

Изучение ПДД на уроках, в ходе классных часов, лекций, бесед с детьми и их родителями, различные конкурсы и викторины, театрализованные

представления, соревнования, экскурсии и другие формы профилактики должны быть объединены в целостную систему непрерывного обучения и воспитания. При этом эффективность профилактики дорожно-транспортного детского травматизма, с одной стороны, зависит от активного взаимодействия всех субъектов, заинтересованных в обеспечении безопасности дорожного движения, сохранения жизни и здоровья детей и подростков, а с другой – требуется внедрение в практику этой работы научных достижений и новых педагогических технологий.

Комплексный подход, объединяющий теоретические и практические занятия в непрерывный процесс постоянной профилактической работы с детьми и подростками, имеет значительный потенциал в решении проблемы снижения детского дорожно-транспортного травматизма [2].

Проведя анализ многочисленных ДТП с участием детей, выделяют следующие факторы риска детей:

- характеристики физического развития ребенка;
- психологические особенности развития ребенка;
- низкий уровень знаний, умений и навыков безопасного поведения на дорогах;
- дорожные условия;
- скоростной режим;
- не использование ребенком средств личной безопасности;
- обеспечение видимости ребенка на проезжей части в условиях ее недостаточности.

Стоит отметить, что нельзя сформировать у ребенка правильное поведение на дороге, если родственники, члены семьи не подают примеры безопасного движения. В силу своего возраста, психического, физического развития ребенок подражает действиям взрослых.

В связи с вышеизложенным, были проведены исследования, заключающиеся в оценке знаний Правил дорожного движения родителями и их детьми.

Методика проведения исследований состояла из трех этапов.

На первом подготовительном этапе определено количество тестируемых родителей, возраст, пол, социальный статус, образование, наличие личного автомобиля, путь движения каждого ребенка до учебного заведения.

На втором этапе проведено анкетирование родителей. Главная задача анкетирования – выявить насколько родители серьезно относятся к безопасности своих детей и какие меры для этого предпринимают.

На третьем этапе проведено компьютерное тестирование школьников на знание Правил дорожного движения по тестам специально разработанным преподавателями Санкт-Петербургского университета МВД России, Оренбургского государственного университета и Пензенского университета архитектуры и строительства. Данные тесты адаптированы для школьников различного возраста и класса.

В результате проведенных исследований сделаны выводы о необходимости формирования модели правильного поведения у детей - участников дорожного движения и их серьезного отношения к требованиям безопасности.

Список литературы

- 1. Вашкевич, А.В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях / А.В. Вашкевич, Е.И. Толочко, М.М. Исхаков. Учебно-методическое пособие. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта», 2012. – 224 с.*
- 2. Рассоха, В.И. Роль профилактики дорожно-транспортных происшествий в учебном процессе / В.И. Рассоха, М.М. Исхаков. «Университетский комплекс как региональный центр образования, науки и культуры». Материалы Всероссийской научно-методической конференции (с международным участием); Оренбургский гос.ун-т. - Оренбург: ООО ИПК «Университет», 2013. – С. 637-642.*