Муниципальное общеобразовательное учреждение

«Средняя общеобразовательная школа № 10»

Индивидуальный исследовательский проект

**Меры по предупреждению ДТП**

Автор:

Кудасова Дарья

МОУ «СОШ № 10» класс 7 «Б»

Наставник:

Робецкая Ольга Владимировна,

Преподаватель-организатор основ безопасности жизнедеятельности

МОУ «СОШ № 10»

Робецкая Ольга Владимировна

Кыштым, 2019

Содержание

Введение………………………………………………………………………………….……. 2

Глава 1

* 1. Основные причины ДТП…………………………………………………………………….4

Глава 2

2.1. Краткий анализ основных направлений практической работы по профилактике дорожной безопасности (с детьми и молодежью) на примере разных стран……………….6

2.2. Эффективные меры профилактики ДДТТ и их применение в России………………….8

Заключение …………………………………………………………………………………..…11

Список используемых источников………………………………………………………….…12

**Введение**

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 прошлые годы. 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. В 2017 году в результате ДТП в России погибло свыше 17 тысяч человек, более 194 тысяч человек получило тяжелые травмы.

Количество ДТП за 2018 год составило - 133203 случая, количество погибших 16638 человек, из них смертные случаи среди детей - 582 случая, раненных по всем регионам страны - 168146 человек, раненных среди детей - 15860 человек

По прогнозам Всемирной организации здравоохранения, к 2030 году дорожно-транспортные происшествия могут стать 7‑й причиной человеческой смертности после инфекционных заболеваний и диабета. Однако, как и в случае с болезнями, лучшим способом предотвращения ДТП остаётся профилактика.

**Цель:** выявление эффективных мер по профилактике дорожно-транспортного травматизма.

**Задачи:**

1. Изучить причины дорожно-транспортных происшествий со школьниками на территории РФ.
2. Проанализировать меры профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, существующие в Европейских странах и России.
3. Разработать памятку с рекомендациями по предупреждению ДДТТ среди школьников России.

**Гипотеза:** предположим, что существует ряд наиболее эффективных мер по профилактике ДДТТ.

**Практическая значимость:** материал данного проекта можно использовать на уроках ОБЖ, классных часах и родительских собраниях по вопросу профилактики ДДТ.

**Глава 1**

**1.1 Основные причины ДТП**

В подавляющем большинстве случаев аварии происходят из-за намеренного или случайного нарушения правил дорожного движения. Как со стороны водителей, так и со стороны пешеходов. Это основная причина аварий. Речь идет о самых разнообразных нарушениях — несоблюдение скоростного режима, игнорирование правил проезда или перехода перекрестков, выезд на встречную полосу или проезд на запрещающий сигнал светофора, несоблюдение дистанции, нарушение правил пересечения железнодорожного переезда, не пристегнутый ремень безопасности.

Зачастую нарушения ПДД делаются ненамеренно или провоцируются другими факторами. Причины ДТП:

* ***Употребление алкоголя за рулем.***По мировой статистике порядка 35% всех аварий происходит с участием нетрезвых водителей транспортных средств. И речь идет только об официально зарегистрированных случаях, часто экспертиза просто не назначается, потому что опьянение внешне никак не проявляется. Алкоголь значительно снижает скорость реакции и маневров, а также приводит к сонливости (особенно в сочетании с усталостью);
* ***Общение за рулем.*** Сейчас существует огромное количество электронных гаджетов, которые могут использовать водители за рулем. И речь идет даже не про общение по мобильному телефону, а про отправку электронных сообщений, просмотр социальных сетей, использование Viber, WatsAPP и других программ. Все это значительно снижает внимательность водителя и приводит к замедлению реакции на опасность. Так, разговоры по мобильному телефону снижают скорость реакции на 15-20%, а печатание электронных сообщений способствует снижению внимательности в 6, а то и в 10 раз;
* ***Плохое техническое состояние автомобиля.*** Техническое состояние ТС не так часто становится причиной ДТП, но может привести к очень серьезным последствиям, вплоть до летального исхода. К примеру, из-за неправильно настроенной тормозной системы автомобиля или из-за несработавшей подушки безопасности;
* ***Плохое качество дорожного покрытия.*** Сюда же можно отнести и неисправность светофора, и неправильное расположение дорожных знаков, игнорирование правил нанесения дорожной разметки. Проблема с дорогами усугубляется еще и тем, что за аварии, спровоцированные рытвинами и ямами на опасных участках дороги, дорожные службы привлекают к ответственности крайне редко;
* ***Неправильное поведение на дороге пешеходов.*** В основном это касается перехода дороги в неположенном месте или перехода через перекресток на красный сигнал светофора. Чаще всего наезды на пешеходов, которые не соблюдают ПДД, делаются в темное время суток. Поэтому во время прогулок по вечерам и ночам стоит позаботиться о наличии светоотражающих элементов на своей одежде;
* ***Плохие условия погоды.*** При езде в туман, в сильный дождь, снег или гололед значительно снижается дальность обзора, уменьшается сцепление шин с дорожным полотном, заметно увеличивается тормозной путь автомобиля. Это лишь часть неблагоприятных погодных факторов, которые являются частой причиной ДТП.

**Глава 2.**

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

Наиболее безопасными, по статистике, являются дороги стран Европы, где показатель смертности в ДТП не превышает 10 человек на 100 тыс. населения. Наиболее низкие показатели - в Швеции и Великобритании. Именно поэтому необходимо изучение мер профилактики в области безопасности дорожного движения в странах, где этот показатель стремится к минимуму, и апробировать их во всех регионах нашей страны.

**Швеция** – разработана платформа для сбора данных и развития технологий в области безопасности дорожного движения. Организация использует различные методы для достижения своих целей: перекрёстки с круговым движением; подробное расследование аварий со смертельным исходом; напоминания о ремнях безопасности; алкозамки. фоторадары; велосипедные шлемы. Швеция имеет один из самых низких показателей смертности от ДТП (3 из 100 тысяч) в мире.

**Великобритания** - благотворительная организация, целью которой является спасение жизней и предотвращение травм, которые происходят в результате несчастных случаев. Кампании по вопросам безопасности дорожного движения, в том числе о запрещении водить автомобиль в нетрезвом виде, обязательном ношении ремней безопасности и запрете на мобильные телефоны во время вождения.

**Нидерланды** – главная цель данной организации - мобилизовать людей и другие организации 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».

**Исландия** – работает Исландская Автомобильная Ассоциация, которая объединяет автомобилистов. Организация помогает автомобилистам в оснащении машин, большое внимание уделяет безопасности на дорогах и улучшению навыков и культуры вождения.

**Польша** - «Польская обсерватория безопасности дорожного движения» проводит мероприятия в Польше по сбору необходимых данных в сфере дорожной безопасности, анализу полученных данных; стимулированию и контролю за обучением водителей. Он основан на пяти опорах: безопасный человек, безопасная дорога, безопасная скорость, безопасный автомобиль, неотложная медицинская помощь и уход после аварии.

**Португалия** – работает ассоциация с целью предотвращения дорожно-транспортных происшествий и их последствий, выполняет подготовку по различным аспектам, как учителей, так и молодых людей, а также техников, занимающихся строительством, сигнализацией и сохранением дорог различного типа. Главная миссия - содействовать снижению уровня аварийности и серьезности их последствий посредством улучшения качества дорог и обучения населения.

**Эстония** - Курсы для молодежи по профилактике дорожных рисков, реабилитационные курсы для водителей, склонных рискованному поведению на дороге. Основная цель – сокращение количества ДТП и их последствий.

**США** - обучение велосипедистов и пешеходов безопасному поведению на дорогах. Организует и проводит специальные курсы для велосипедистов в разных штатах, которые проводятся по программам. Организует работу клубов для подростков и молодежи по программе: «Велосипед в школе и дома».

**Австралия** - основная цель сокращение смертности на дорогах посредством проведения профилактических, обучающих курсов для водителей, которые нарушают закон. Основными акцентами является работа с «группой риска» - молодые и пожилые водители.

**Германия** - законодательно закреплена система баллов (грейдов) за нарушения в дорожно-транспортной среде. Основная цель – снижение количества ДТП (причина которых – человеческий фактор). Обязательные программы профилактической и реабилитационной работы с водителями, нарушающими Закон о дорожном движении.

**2.2 Эффективные меры профилактики ДДТТ и их применение в России**

|  |  |
| --- | --- |
| **Страны Европы** | **Россия** |
| **Командное обучение.** (**Швеция)** В школе создается команда из 4-6 учителей под руководством координатора, которая работает с содержанием брошюр, привлекает внешних консультантов (полицейских, врачей скорой помощи, жертв ДТП), организует проектную деятельность учеников. | **-** |
| **Привязка обучения дорожной безопасности к одному конкретному предмету (Германия)** – зона ответственности одного конкретного учителя. | **+ ОБЖ** |
| **Сертификация школ**. **(Нидерландов и Бельгия)** «Знак качества в сфере дорожной безопасности» | **-** |
| **Планы дороги в школу**. **(Великобритания)** Это требования к действиям педагогов, которые организуют поездки с детьми или встречают детей перед уроками / отпускают после уроков. Департаменты транспорта, образования и здравоохранения создали Рабочую группу, которая провела исследования и разработала методические материалы по созданию индивидуальных маршрутов в школу. | **+-****частично** |
| **Обучение навыкам дорожной безопасности в школах** проходит в формате **интенсива (Новая Зеландия)** – в течение учебного года выделяется период длительностью 2-4 недели, в который проводятся практико-ориентированные занятия с участием тренеров дорожной полиции. | **+-****частично** |
| **Национальный экзамен по дорожной безопасности (Нидерланды)** | **-** |
| **Обучение на специально оформленных площадках (США)** в учебных центрах для обучения детей пешеходным навыкам и вождению велосипеда. | **-** |
| **Функционируют площадки «Город безопасности». (США, Нидерланды)** 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. | **-**  |
| **Ролевые игры и презентации (Великобритания)** являются эффективным методом распространения знаний о дорожной безопасности, если используются в рамках комплексной программы и сопровождаются дискуссиями и заданиями после просмотра. | **+** |
| **Привлечение молодых людей с личным опытом попадания в ДТП. (Великобритания)** Подростки, которые получили инвалидность в рамках ДТП и решили делиться своим опытом, чтобы удержать сверстников от такого же сценария | **-** |
| **Обучение детей и подростков как будущих водителей.** (**Эстония,** **США, Великобритания)** Большая часть ДТП с участием детей происходит по вине водителей. | **-** |
| **Различные профилактические курсы для старшеклассников и молодежи как основную «группу риска». (Великобритания, США)** | **-** |
| **Компьютерный психологический тест,** определяющий, насколько точно будущиеводители распознают потенциальные риски и оценивают вероятность их реализации в серии сложных дорожных ситуаций. (**Австралия. Великобритания)** | **-** |
| **Старшеклассники встречают утром младшеклассников около дома и провожают до школы. (Австралия)** | **-** |
| **«Транспортный тренер» (Дания)** Подростки следят за поведением других детей на дороге в непосредственной близости от школы и способствуют их безопасному поведению. | **-** |
| **«Автобусная охрана» (Германия, Австрия)** подростки помогают детям при посадке и высадке из автобуса, а также поддерживают дисциплину во время поездки. | **-** |
| **«Наставники учеников» (Германия)** «Большие учат маленьких».Дания: старшеклассники выступают в роли тренеров для детей,которые учатся переходить дорогу, кататься на роликах или на скейтах. | **+-**частично, агитбригады |
| **«Школьный патруль перехода дороги. (Великобритания)** на прилегающих к школе улицах старшеклассники выполняют функции постовых. | **+** |
| **«Юные инспектора движения» (Великобритания)** | **+** |
| **Использование светоотражающих элементов** (обязательное ношение в большей части европейских стран) | **+ рекомендательный характер ношения** |

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».

На основе анализа практик стран Европы шагами к успешному внедрению обучения дорожной безопасности среди детей и молодежи являются:

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 взаимосвязи между обучением дорожной безопасности и обучением мобильности граждан

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 взаимосвязи между обучением дорожной безопасности, правовой сферой и инженерными разработками.

10. Укреплять сферу исследований, оценки эффективности и контроля качества.

**Заключение**

В ходе работы над проектом мы изучили причины ДТП, а также лучшие практики в области безопасности дорожного движения Европейских стран и в России для обеспечения безопасности детей и определили шаги к успешному внедрению обучения дорожной безопасности среди детей и молодежи.

Несмотря на большую работу по профилактике ДТТ в нашей стране, на сегодняшний день действующая система предупреждения ДТТ пока не может считаться удовлетворительной. Именно поэтому необходимо изучение работы/практики в области безопасности дорожного движения в странах, где показатель детского дорожно-транспортного травматизма стремится к минимуму, и апробировать их во всех регионах нашей страны.

**Список используемых источников**

1. <http://provodim24.ru/>
2. <http://www.visionzeroinitiative.com>
3. <https://www.rospa.com/membership>
4. <http://fodtrafik.dk>
5. <http://www.irva.ie>
6. <http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/>
7. <http://prp.pt/prp2/o-que-somos/>