

ПРОЕКТЪТ ХЕРМЕС – НУЖНИ СА ПРОМЕНИ ВЪВ ВЪЗПИТАНИЕТО, ОБУЧЕНИЕТО И ИЗПИТА НА ВОДАЧИ НА МПС *

ДОЦ. КРАСИМИР СПИРОВ – ТЕХНИЧЕСКИ УНИВЕРСИТЕТ СОФИЯ

УВОД

През последните 15-20 години бяха направени различни опити по целия свят, които имаха за цел да намалят риска от произшествия при новите водачи. Един от тези опити е проектът Хермес, в който участват научни работници от Швеция, Холандия, Франция, Белгия, Англия, Германия, Северна Ирландия, Финландия, Швейцария.

С него се изследваха и разработиха мерки, които се отнасят до неопитността и незрялостта на новите (младите) водачи. Някои от тях са:

1. Въвеждането на минимален брой часове по управление “на самия път” преди обучаваният да има право да се яви на практическия изпит.

2. Доказване на качеството на подготовка и обучение на водачите в рамките на структурата, методите и/или съдържанието.

3. Промени в самия изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС: такива като по-дълго време за управление по време на практическия изпит и въвеждането на изпитването по теория на случаен принцип.

4. Въвеждането на проверовъчни периоди с ограничения и по-сериозни условия за новите водачи през първите години на самостоятелно управление след преминаването на изпита.

Промените в структурата на практиката преди изпита бяха въведени с цел да окуражат по-големия брой часове управление “на самия път” преди самостоятелното управление. Някои от тях са:

- въвеждане на минимален брой часове за управление преди явяването на изпита (например Австралия – 120 часа);
- въвеждане на минимален период на обучение от 3, 6 или дори 12 месеца, преди да бъде допуснат кандидатът до изпита (Белгия и Ирландия);
- намаляване на минималната възраст, изисквана за започване на обучението по управление (като същевременно се поддържа възрастта за получаване на свидетелство за управление), с цел да се окуражава, но не и да задължава, по-голямата практика “на самия път” (например Швеция).

В Германия с цел окуражаването на по-голямата практика по управление преди самостоятелното управление се въведе програмата за управлението с придружител след преминаването на изпита. Обучаваните, избиращи този вариант, могат да се явят на практически и теоретичен изпит една година по-рано от обикновено (17 вместо 18 години), но в този случай трябва да бъдат придружавани от предназначен за това човек до навършване на 18 години.

С оглед на подобряване качеството на подготовка и обучение на водачите, проектът изтъкна нуждата от фокусиране върху умения от по-висок ред на GDE матрицата (Goals for Driver Education - Цели на обучението на водачи) като самооценката и разбиране въздействието на отношението и мотивациите върху поведението на водачите.

Различни страни въведоха задължителната 2-ра фаза на обучението през първите няколко месеца от самостоятелното управление, в опит да внедрят резултатите от проекта (Финландия, Люксембург, Австрия, Швейцария и Естония).

Норвегия е пример за страна, в която новите теми бяха интегрирани в задължителното обучение за периода след преминаване на изпита, по-скоро под формата на групова дискусия и взаимно свързани групови задачи.

Други основни промени, направени във връзка с изпитите за водачи през последните две десетилетия, са въвеждането във Великобритания и Австралия на компютъризирано изпитване на знанията на случаен принцип. Много страни, особено във Европа, продължиха времето за управление “на самия път” по време на практическата част на изпита, с цел да получат по-реалистична оценка на уменията и поведението на водачите.

Най-големият брой са обаче нововъведенията при подложените на проверка свидетелства (ограничения и условия за самостоятелното управление на новите водачи). Те включват:

- по-лесно отнемане на свидетелството за управление при проява на някои нарушения на движението по пътищата, например, по-нисък праг на наказателните точки в допълнение на удължаването на проверовъчния период;
- „курсове за усъвършенстване” за новите водачи-нарушители (Австрия, Германия);
- ограничения на скоростта (Литва);
- ограничения на мощността на двигателя (Австрия и Хърватска);
- табелки, поставяни на автомобилите на новите водачи (Франция);
- задължително придружаване от по-възрастен човек по време на управлението през нощните часове (Хърватска);
- забрана за управление през нощта или уикендите (някои от GDE юрисдикциите);
- забрана за употреба на мобилни телефони по време на управление (Австрия).

I. ЦЕЛИ НА ПРОЕКТА

Въпреки широкия кръг от редицата мерки, които са внедрени като правителствени политики, този проект имаше за цел да прегледа и оцени подготовката, обучението и практическия изпит на водачите, и да предложи мерки за подобряване на учебния процес и подготовката на по-безопасни нови водачи. Проектът беше фокусиран преди всичко върху това как да интегрира „липсващите области” от GDE матрицата в обучението, подготовката и изпита.

Фигура 1 показва GDE матрицата, частите или „клетките” на матрицата, които са традиционно обхващани при обучението, и частите, които са не толкова изчерпателно обхващани. Вижда се, че традиционното обучение и изпит (теоретичен и практически) са насочени преди всичко към знания и умения за контрол и маневриране на МПС и управления в трафика. Малко е времето за осъзнаване на рисковите фактори и то отново само при контрола, маневрирането и управлението в трафика.

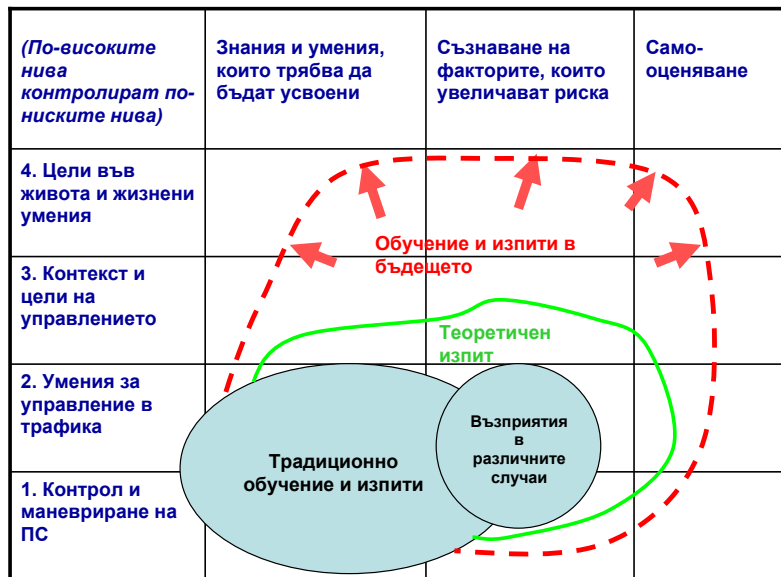
В учебните програми липсват по-горните нива на матрицата: Контекст и цели на управлението; Цели във живота и жизнени умения, както и факторите увеличава и риска на тези нива. Напълно липсва самооценката, като цел обучението. Именно в това направление трябва да се развие съдържанието на обучението и изпита на водачи.

Някои примери на темите от липсващите части от GDE матрицата са:

- отношение към останалите, основно поведение в обществото и управление, криещо висок риск (висока скорост, алкохол/наркотици)
- съзнаване на типичните рискови ситуации за новите водачи (самостоятелно управление, управление през нощта и т.н.).
- съзнаване на личните наклонности, които могат да повлияят на поведението по време управление (търсене на усещането, показност, лични и емоционални реакции при напрегнати ситуации), и
- методи за окуражаване на само-оценяването и обстоен преглед (силни и слаби страни с оглед на маневрирането на МПС, движението в трафика, планиране на пътуването и отличителни черти и мотиви за управлението).

Цел на проекта бе и проучването и анализирането на опита от:

- страните, които вече са въвели средства, насочени към по-високите нива на GDE матрицата при обучението (Норвегия, Финландия, Австрия и Швейцария), и
- страните, които планират да въведат такива средства, особено в изпитите за водачи, следвайки опита през 2007 г. (Швеция и Холандия).



Фигура 1. Разширяване на обучението, подготовката и изпитите, насочени към “липсващите” компетенции на водачите

Нещо повече, Великобритания започна да провежда проучване, за да разшири рамката на компетенциите на водачите, което се отразява по много начини на данните от GDE матрицата, например липсата на внимание към социалните аспекти на безопасното управление при настоящия режим на обучение и изпити.

В заключение, проектът премина през колективно обсъждане и различните членове на СІЕСА (включително и гореспоменатите страни, като и Северна Ирландия и Германия) отделиха нужното време, за да развият идеите за повишаване нивото на обучение и изпити, съгласно GDE матрицата и се обединиха около идеята, че такава генерална промяна на обучението и изпитите ще доведе до промяна и на изискванията за обучаващите (учебните форми) и изпитващите.

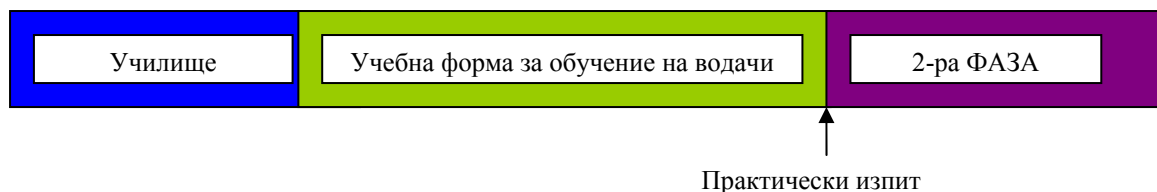
II. GDE МАТРИЦАТА ПРИ ОБУЧЕНИЕТО И ПОДГОТОВКАТА НА ВОДАЧИ

Този раздел разглежда идеите, повечето, от които са основани на съществуващия опит, за това как да интегрираме липсващите области от GDE матрицата при обучението и подготовката на водачите. Идеите са свързани не само с обучението, провеждано от учебните форми преди изпита, но също така и с обучение относно безопасността в учебните форми през 2-рата фаза на обучение, която се провежда след получаване на свидетелството за управление.

Намиране на подходящото време и място за обучение и/подготовка.

Въпросът за най-подходящото време (кога да започне обучението) и място (в училище или учебни форми за подготовка на водачи) е един от важните въпроси в контекста на възпитанието на транспортна култура у бъдещите водачи.

Учебната програма за обучение на водачи за категория В в Норвегия изисква обучаващите водачи да присъстват на серия задължителни занятия с групови дискусии в началото и края на процеса по обучението, преди полагането на изпита. Законодателството позволява на груповите занятия в началото на програмата да участват и лица на 15-годишна възраст и тези групови занятия могат да се провеждат в нормални училища или учебни форми за обучение на водачи. “Основният курс” в началото на програмата включва 17 задължителни урока (провеждани в класна стая) от по 45 минути всеки, които наблягат на усещането на рисковете, социалното поведение, управление през нощта (демонстрации) и оказване на първа помощ. Този основен курс трябва да бъде в продължение на три дни, но обикновено се провежда за около 5 дни. На фиг. 2 е дадена възможността за подбиране на време и място за обучение в Норвегия.



Фигура 2: Възможно подборане на GDE средствата за обучение и подготовка на водачите.

Към края на процеса на обучението, преди явяването на практическия и теоретичен изпит, се провежда друга серия от 5-дневни задължителни групови занятия, които са комбинирани с 8 задължителни занятия, провеждани на “самия път”. Тази част от програмата е създадена, за да фокусира вниманието върху високите рискови фактори за младите и неопитни водачи, преди те да започнат своето самостоятелно управление. По този начин в контекста на основния курс се поставя обучението за поведението като цяло, а финалните групови занятия са насочени към специфичните рискови моменти за новите водачи.

Училищата в Северна Ирландия предлагат на 14-16-годишните избираем предмет „Изучаване на моторно превозно средство”. Независимо, че целта на курса не са високите нива на GDE матрицата, то той би могъл и да включва теми, подобни на тези от Учебната програма за категория В Норвегия, като:

- отношението на младежта към превишената скорост и рисковото управление, като например това под въздействието на алкохол или наркотици;
- негативното или позитивно влияние на навиците за управление на родителите и отношението им към останалите участници в движението – учениците могат да не оценят кои техни “ценности” на пътя могат да бъдат повлияни от родителите;
- основни отговори на сложните ситуации, например, да бъдеш податлив на напрежението – влиянието на тези лични черти, което може да се отрази на управлението на водачите;
- съществуването на потенциалните последствия от прекомерното доверие.

Този тип училищен курс може да има бъдеще в страни, които са приели подход към участниците в движението, основан на компетенциите, и предлагат академична квалификация за тези, които са придобили такива компетенции.

Допълнителен пример за обучение за придобиване на по-висок ред умения преди провеждането на практическия изпит е обучението в Швеция, основано на вникването в същността. Обучаваните водачи са задължени да присъстват на полудневно занятие в централите за водачи. 8 от 35-те центрове за водачи в Швеция са оборудвани със “Зали за безопасността”, които съдържат учебни помагала, създадени да окуражат по-активната и прецизна употреба на обезопасителното оборудване в автомобила. Понятието „Зала за безопасността” е част от шведското обучение на водачите, основано на вникването в същността, което измества обучението, базирани на уменията и инструкциите, към личния опит и обучението чрез вникване в риска. Практиката с упражнения (например емоционалните преживявания от физическите сили и демонстрации на стила на управление) и теоретичните тренировки (например груповите обсъждания) могат да бъдат използвани заедно за постигане на тези цели.

Някои страни въвеждат в момента задължителното обучение след провеждането на изпита (2-ра фаза) за новите водачи. Очевидно това обучение започва, когато новият водач вече управлява самостоятелно. Точното подборане на средствата и вида на обучението е различно за всяка страна:

Финландия:	между 6 и 24 месеца след изпита.
Люксембург:	между 6 и 24 месеца след изпита.
Австрия:	през първите 12 месеца след изпита.
Швейцария:	през първите 3 години след изпита.
Естония:	през първите 23 месеца след изпита.

Словения: като Австрия.

Европейският проект Хермес ще развие редица методи за преподаване, за да може обучаващите да постигат всички цели на GDE матрицата в обучението на водачите. Теоретично, добрият преподавател трябва да бъде способен да окуражи обучавания да разсъждава върху всички нива на GDE матрицата, през целия нормален процес на обучението на водачи (практическо и теоретично обучение).

III. СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО/ПОДГОТОВКАТА

Съдържанието на обучението на първите две нива на GDE матрицата е традиционно и е предназначено за формиране на умения за контрол и маневриране с МПС, и управление в трафика.

В проекта са проучени и анализирани съдържание на обучение, покриващо високите нива на GDE матрицата: планиране на пътуването; личностни характеристики; осъзнаване на различилите рискове и самооценка.

Някои примери от Основния курс в Норвегия за преподаваните теми са:

- риска от произшествия при новите водачи;
- типични грешки, породени от неопитността на водачите и мерки за предотвратяването им;
- желателното поведение;
- правила и податливост на натиска, индивидуален избор и вземане на решения;
- самокритичност на собственото поведение и отличителните черти при вземане на решения;
- размишление върху собственото поведение по време на управление;
- съдействие с останалите участници в движението, как твоето собствено съзнание въздейства на твоето поведение в трафика

Съдържанието на обучението в Швеция включва:

- алкохол и наркотици: за и против, експериментиране, и т.н.;
- социални мерки (например, решаване дали да приемеш или не да бъдеш закаран от приятел след парти, на което той е пил);
- отношение към мерките за пътна безопасност (проверки на пътя от полицията, алкохол, и т.н.).

Дискутирането на темите при страните, прилагащи втора фаза на обучението, включва:

- защо произшествията при новите водачи са често ПТП само с управляваното МПС?;
- какво може да бъде моето типично произшествие? Какво мога да направя, за да предотвратя това произшествие да се случи?;
- анализи на произшествието (казуси): какви са били причините и какво може да бъде направено, за да се предотвратят?;
- инциденти и скорошни неуспехи откакто управлявам самостоятелно: какви са били обстоятелствата?

Профилирането на водача е бъдеща област, която трябва да бъде развита, с оглед на усъвършенстването на уменията за самооценка при обучаваните и новите водачи. Във Финландия участниците във втората фаза трябва да преминат през компютърната програма *Взаимодействие в трафика*, която анализира индивидуалното поведение в отговор на 16 различни метода за управление. Това е създадено с цел да даде на новите водачи възможност да вникнат в собствените си лични наклонности, с оглед на следните характерни черти:

- социални и съобразителни;
- властно следващи своя път;
- агресивни и предизвикателни;
- несигурни и смирени.

В Швеция през втория ден от втората фаза новите водачи попълват личен въпросник за определяне на техния профил на водач (на хартия), който може да бъде използван при по-късните дискусии с останалите участници. Както финландското Взаимодействие в трафика този въпросник е създаден на основата на писмено изложение и дава на участниците идея за техните собствени профили по същата линия като финландския модел.

Изборната програма за профилиране в Германия е достъпна за обучаваните водачи преди да започнат задължителното първоначално обучение в училищата. Профилиращият въпросник е създаден, за да даде на инструкторите и обучаваните водачи профил на кандидата в областта на неговото поведение и основни компетенции относно риска. Идеята е, че тези резултати са взети предвид по време на обучението, в опит да идентифицират предварително потенциала на управлението, свързан с проблемите по безопасността в бъдещето и да ги насочи. Онлайн въпросникът е съставен от около 200 въпроса и трябва да бъде попълнен за 60 минути.

Разработката, също под влиянието на Швеция, развива компютъризирана система за профилиране на риска, която дава възможност на инструкторите да моделират обучението според личните нужди на обучавания. Този въпрос за тестване на поведението се обсъжда от известно време във Великобритания.

Друга интересна черта на програмите от втора фаза, особено в Швейцария, е управление „на самия път”, с цел корекции на наученото, където трима нови водачи управляват подред и след това оценяват взаимно представянето си.

Идеята всеки обучаван водач да има схема на обучението или карта на прогреса не е съвсем нова. Холандците развиха тази идея, наричайки я папка на обучавания водач. Папката на обучавания водач няма да отразява само развитието на кандидата през обучението в административен смисъл; също ще включва резултатите от персоналния рисков профил, подобен на този споменат по-горе, и ще бъде структурирана по начин, по който ще задължат обучавания да оцени собствения си прогрес и да идентифицира своите силни и слаби черти по време на обучението. Папката трябва да има също и административни функции, отбелязвайки различните части на обучението, които вече са били преминати (групова дискусия, индивидуални практически уроци и т.н.). На изпита кандидатът трябва да представи своята папка на изпитната организация преди провеждането на практическия изпит.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Според резултатите на проекта Хермес и проучения опит на страните, внедрили тези резултати, може да се направят следните изводи за възпитанието и обучението на водачи на МПС у нас:

1. Обучението на водачи на МПС трябва да бъде насочено към високите нива на матрицата (GDE) с цели на обучението.
2. Обучението трябва да започне още от училище (9-12 клас), за да могат обучаемите продължително време преди управлението на пътя да осмислят и формират личното си поведение като водачи и осъзнаят основните рискови фактори по време на управлението. Не по-маловажно е обучаемите да формират и умения за самооценка на собствените си възможности.
3. Съдържанието на обучението трябва да бъде разширено с теми, свързани с възпитанието на безопасно поведение у бъдещите водачи.

*State-of-the-Art report on “*Coaching and optimal communication skills*” for driving instructors in the context of category B driver training, www.gutefahrt.at/hermes, Status: final version 29-10-07
HERMES EU-Coaching-Project