



**САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
МВД России**



Государственное бюджетное образовательное учреждение
дополнительного образования детей
центр детского (юношеского) технического творчества
„ОХТА”

А.В.Вашкевич, Е.И.Толочко, М.М.Исхаков

ПРОФИЛАКТИКА ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА В ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ

Учебное пособие



Санкт-Петербург 2012

А. В. Вашкевич, Е. И. Толочко, М. М. Исхаков

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях. СПб: Санкт-Петербургский университет МВД России, ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта» 2012. 201с.

В учебном пособии представлены основные направления деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Работа посвящена современным проблемам профилактики через обучение подростков безопасному поведению на дорогах.

Учебное пособие адресовано педагогическим работникам образовательных учреждений всех типов и видов, сотрудникам подразделений пропаганды Госавтоинспекции, субъектам, заинтересованным в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, может быть полезно для курсантов образовательных учреждений МВД России и слушателей факультета повышения квалификации по линии пропаганды безопасности дорожного движения Санкт-Петербургского Университета МВД России, а также практических работников ОВД. Учебное пособие представляет интерес для широкого круга читателей.

Рецензенты:

В. Я. Слепов – Профессор, доктор педагогических наук, заслуженный деятель наук РФ, заслуженный работник высшей школы РФ

В. И. Рассоха – доктор технических наук, доцент, заведующий кафедрой АиБД ГОУ ВПО «Оренбургский государственный университет»

В. В. Коваленко - Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по Оренбургской области, полковник полиции

© Санкт-Петербургский университет
МВД России, 2012

Оглавление

1. Использование в пропагандистской деятельности Госавтоинспекции безопасности дорожного движения психологических особенностей граждан	8
2. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: причины, цели, задачи, содержание	26
2.1. Причины детского дорожно-транспортного травматизма, цели, задачи и содержание профилактики и предупреждения ДДТТ.	27
2.2. Цели и задачи профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма	29
2.3. Содержание деятельности по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.	30
3. Основные направления и условия повышения эффективности системы профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма	33
3.1. Система профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.	33
3.2. Направления педагогической профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.	36
3.3. Эффективность профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма и его критерии.	36
3.4. Направления и условия повышения эффективности	38
4. Организация профилактической деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в дошкольных учреждениях	41
4.1. Подготовка дошкольников к безопасному поведению на дороге как педагогическая проблема.	42
4.1.2. Организация занятий по обучению дошкольников безопасному поведению на улице.	43
4.1.3. Методика построения системы работы по изучению дошкольниками правил дорожного движения.	46
4.2. Формы и методы обучения дошкольников ПДД	48
4.2.1. Игра как ведущий метод обучения детей безопасному поведению на дороге.	48
4.2.2. Целевые прогулки как форма профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.	49
4.2.3. Взаимосвязь ДОУ и родителей в системе обучения дошкольников.	50

5. Организация профилактической деятельности по предупреждению детского дорожно–транспортного травматизма в учреждениях дополнительного образования	54
6. Организация профилактической деятельности по предупреждению ДДТТ в учреждениях общего образования.....	67
7. Осуществление государственного контроля в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	71
8. Типичные ошибки в преподавании ПДД детям	74
9. Анализ привычек детей, безбидных возле дома, но опасных на проезжей части улицы. Вот некоторые из них.	77
10. Организация и проведение массовых мероприятий по БДД.....	82
11. Организация и проведение лекций и бесед по БДД.....	87
12. Типовые дорожно-транспортные ситуации с участием велосипедистов.....	93
Приложение 2.....	118
Приложение 3.....	120
Приложение 4.....	122
Приложение 5.....	123
Приложение 6.....	127
Приложение 7.....	132
Приложение 8.....	137

ВВЕДЕНИЕ

Вызов XXI в., обращенный к человечеству, к каждой стране и каждому человеку, связан с ответом на вопрос: «Быть или не быть?». Осознается ли этот вызов современным образованием? Может ли сфера образования способствовать осознанию этого вызова? Да, безусловно, может! В настоящее время содержание всех предметов общего образования должно быть привязано к приоритету безопасности жизнедеятельности человека.

Мы постоянно констатируем, что одной из причин дорожно-транспортных происшествий является низкая культура участников дорожного движения, их недисциплинированность. Надо сказать, что проблема дисциплины на дороге сейчас решается слишком прямолинейно. Справедливо настаивая на необходимости высокой дисциплины на дорогах, требуя от участников дорожного движения неукоснительного соблюдения правил дорожного движения, как правило, органы исполнительные и контролирующие не всегда достигают ожидаемого эффекта.

Одна из причин – пешеходы, водители, пассажиры участвуют в дорожном движении не для того, чтобы бороться с опасностью, а чтобы попасть из пункта А в пункт Б. Нельзя забывать, что человеку присуще чувство самосохранения, и сам он не имеет желания погибнуть на дороге, попасть в дорожно-транспортное происшествие. Но и не всегда правильно оценивает ситуацию на дороге. Поэтому, повышая требовательность к соблюдению Правил дорожного движения, необходимо постоянно развивать в каждом участнике дорожного движения понимание опасности на дороге, целенаправленно разрушать часто встречающиеся иллюзии безопасности.

А для этого необходимо продумывать и осуществлять систему постоянного воспитания и обучения культурному, а значит безопасному поведению на дороге всех возрастных групп населения, начиная с дошкольного возраста.

Опыт многих стран показывает, что воспитание культурного участника дорожного движения занимает важное место среди других мер по обеспечению безопасности дорожного движения и достигается совместной работой ответственных за это организаций.

Следует обратить особое внимание и особо подчеркнуть, что уменьшение числа ДТП и повышение общей культуры дорожного движения достигаются через обучение, которое ведется в тесной взаимосвязи с воспитанием. Обеспечение безопасности дорожного движения должно идти через воспитание участника движения, в ходе умелого и комплексного обучения. Такой путь является эффективным и относительно дешевым средством, не требующим, при его последовательном применении больших разовых затрат. Такое воспитание предполагает охват всей жизни человека. Начиная с этапа формирования сознания ответственности родителей за безопасность ребенка в детской коляске и в автомобиле и заканчивая зрелым

возрастом человека с сопутствующими этому периоду изменениями в организме и поведении.

Одним из наиважнейших направлений воспитания участников дорожного движения является обучение детей, так как именно в детстве закладываются общие основы сознательного отношения к безопасному поведению, включая поведение на дороге.

Собственно этому и посвящено наше учебное пособие. Авторы смеют надеяться, что пособие будет полезно для педагогов всех типов образования, сотрудников Госавтоинспекции, в чьи прямые обязанности входит обучение и пропаганда безопасного поведения на дороге, для родителей и широкого круга читателей.

1. Использование в пропагандистской деятельности Госавтоинспекции безопасности дорожного движения психологических особенностей граждан

Поведение пешеходов на дороге зависит от ряда причин, в числе которых следует выделить следующие группы факторов:

- личностно-характерологические свойства людей;
- возрастные особенности;
- психические состояния.

Знания человека, его жизненные установки в их практическом осуществлении преломляются через личностные особенности. Всем известно, что имеются люди, обладающие осмотрительностью, осторожностью, и есть люди поверхностные, легкомысленные, склонные к быстрым решениям и непродуманным рискованным поступкам.

По-разному ведут себя в жизни дети, подростки, взрослые и пожилые люди. Требования дорожного движения в их сознании преломляются не только через возрастные характеристики, но и через их жизненный опыт.

Для человека свойственно необычайное многообразие психических состояний, которые определяют уровень внимания, осторожность, способность реально оценить ситуацию на дороге и, следовательно, как бы формируют уровень охранительного (безопасного) потенциала вообще и на дорогах в частности.

На дорогах сталкиваются интересы пешеходов и транспорта. Автомобильные потоки являются для пешехода помехой, прерывают его путь к намеченной цели, что ведет к ожиданию, появлению нетерпения и стремлению прервать быстрее задержку.

Установлено, что если длительность ожидания на перекрестке превышает 16 - 17 секунд, то пешеходы стремятся сократить его и чаще нарушают правила соблюдения сигналов светофора. Величина относительного времени ожидания является отражением сложных психологических (биоритмических) процессов в организме человека.

Задержка на перекрестке, вызванная необходимостью пропустить транспортный поток, требует напряжения воли и сопровождается реакцией «томительного ожидания». ¹Эта реакция приобретает особый, более острый характер, если пешеход не пропускает поток движущихся автомашин, а ожидает разрешающего сигнала светофора при свободном, в понятии пешехода, перекрестке. Эта задача воспринимается человеком и разрешается им в зависимости от личностно-характерологических особенностей.

¹ Реформирование системы подготовки водителей. Российский и международный опыт. Доклад президента Межрегиональной ассоциации автошкол (МААШ) Т.В. Шутылевой, 2009.

В зависимости от характера человека его отношение к соблюдению Правил дорожного движения может быть различным. Новейшие социально-психологические исследования показали, что существует прямая зависимость между безопасным поведением водителя, управляющего транспортным средством, и его самооценкой. Рискованное (экстремальное) вождение является в значительной степени некоторой компенсацией за слабую самооценку (неуверенность), а значит, черты характера (личностный фактор) напрямую связаны с тем, что называется опасный либо безопасный стиль поведения. Кроме того, исследованием установлено, что излишняя самоуверенность (то, что называется «нарциссизм»), так же как и заниженная самооценка, одинаково ведут к повышению аварийности и агрессивному стилю поведения².

Рассмотрим подробнее психологические особенности поведения отдельных групп участников дорожного движения.

Дети. Психология детей характеризуется поверхностным восприятием требований соблюдения правил дорожного движения, легкомысленным отношением к переходу дороги, малым практическим опытом. Наиболее частой причиной детского дорожно-транспортного травматизма является их игровая или иная увлеченность. Концентрация внимания на увлекательных моментах игры создает условия, когда дети выскакивают на проезжую часть, переходят улицу по запрещающему сигналу светофора.

В этой связи находится и другое, крайне опасное для кризисной ситуации действие детей: логически не прогнозируемое их поведение. Испугавшись приближающейся автомашины, ребенок импульсивно, не оценивая ситуацию, бросается в сторону приближающейся с противоположной стороны машины. Дети, опасаясь дороги, могут, взглянув в одну сторону, побежать через проезжую часть, не оценив ситуации с другой стороны.

Эти и другие особенности детей требуют постоянного напоминания им взрослыми (воспитателями, педагогами, родителями и сотрудниками подразделений Госавтоинспекции) о необходимости быть осторожными и внимательными. Большое значение имеет участие детей в различных, специально организуемых дорожных играх, викторинах, конкурсах, смотрах. В записных книжках, альбомах дети регулярно должны рисовать свой маршрут движения в школу с обозначением мест переходов и опасных перекрестков.

Если в отношении детей понятие категории лиц с повышенным риском в нашем обществе устоялось, то склонность к риску подростков существенно недооценивается.

²Реформирование системы подготовки водителей. Российский и международный опыт. Доклад президента Межрегиональной ассоциации автошкол (МААШ) Т.В. Шутылевой, 2009.

Подростки. Сложность проблемы поведения подростка на дороге заключается не в незнании правил, хотя и такое бывает, а в поверхностном, несерьезном, а иногда и нигилистическом отношении к их соблюдению.

Подростковый возраст характеризуется мощным приливом физической силы, большим оптимизмом, нередко чувством превосходства и, конечно же, малым жизненным и практическим опытом, в силу чего требования правил дорожного движения ими недооцениваются в их социальной и личностной значимости. К сожалению, не невнимательность, а легкомыслие и бравада составляют основную причину риска подростков при переходе улиц. Причина этого риска связана иногда с театральной демонстрацией своего мужества окружающим; нередко это демонстрируется водителю приближающегося транспорта в виде «спокойного перехода» дороги на опасном расстоянии от приближающейся машины. Немалую часть среди подростков, получивших травмы на дороге, составляют лица, стремящиеся перейти перекресток в непозволительной по времени критической ситуации, что является следствием поверхностной оценки скорости приближающегося транспорта и дорожной обстановки вообще.

Согласно теории сенситивных периодов развития психики и личности ребенка³, младший подростковый возраст (11-13 лет) является временем, когда они:

- 1) обладают незрелой нервной системой (импульсивностью, неуравновешенностью);
- 2) обладают гетерохронностью психического развития⁴ (неустойчивость внимания и логичность мышления, конвергентность мышления и недостаточный жизненный опыт);
- 3) осваивают модели самоутверждения и самовыражения в среде сверстников, референтных групп (гиперпотребность в самоутверждении);
- 4) ориентируются на нормы морали и поведения, принятые в референтных группах (конвенциональная мораль);
- 5) начинают оценивать себя, используя оценки других и оценивая других (формируется самооценка);
- 6) проявляют независимость от взрослых и от их требований («чувство взрослости»⁵);

³ См.: Эльконин Д.Б. К Проблеме периодизации психического развития в детском возрасте // Возрастная и педагогическая психология: Тексты / Сост. и коммент. Шуаре Марта О. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1992. С. 92-95.

⁴ Там же

⁵ См.: Эльконин Д.Б. К Проблеме периодизации психического развития в детском возрасте // Возрастная и педагогическая психология: Тексты / Сост. и коммент. Шуаре Марта О. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1992. С. 92-95.

- 7) проявляют чрезмерно выраженные черты характера (инфантильность, рискованность, ранимость, истеричность, лживость, нерешительность, агрессивность и пр.)⁶.

Это наиболее неуправляемый с точки зрения родителей и педагогов возраст.

В подростковом возрасте в качестве причин травматизма на дороге выступают иные психологические и возрастные особенности, чем в младшем. Соотношение причин детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) и психологических особенностей подростков представлено в таблице №1.

Таблица №1. Соотношение психологии младших подростков и причин ДТП, ДДТТ

Причины ДТП и ДДТТ	Психология младшего подростка
Негативизм в виде отказа от привычных и безопасных моделей поведения	Проявление чувства «взрослости»
Переоценка своих возможностей	Не зрелые самосознание и самооценка
Неумение брать на себя ответственность за свои действия	Незрелость нравственного и правового сознания
Склонность к риску, намеренное игнорирование или нарушение ПДД	Привлечение внимания референтной группы к своей личности, импульсивность
Незнание ПДД, сложившийся стереотип неправильного поведения на дороге	Ограниченный опыт безопасного поведения на дороге, конвергентное мышление
Использование ТС (мотоциклов, мопедов, автомобилей)	Самоутверждение в группе Минимум знаний и умений вождения. Демонстрация взрослости, рискованности

Старшие подростки 14-15 лет:

- 1) обладают однородностью психического развития (устойчивое внимание и логическое мышление, дивергентное мышление);
- 2) склонны к личностному самоопределению, проявлению чувства «взрослости»;
- 3) обладают сформированным самосознанием, знанием своих сильных и слабых сторон, устремленностью в будущее⁷;

⁶ Ананьев Б.Г. Человек как предмет познания. – Л., 1968. С. 109; Возрастная и педагогическая психология / Под ред. А.В. Петровского. – М., 1979. С. 36.

- 4) ориентируются на независимые от других нормы (автономная мораль)⁸.

Соотношение причин детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) и психологических особенностей старших подростков представлено в таблице №2.

Таблица №2. Соотношение психологии старших подростков и причин ДТП, ДДТТ

Причины травматизма	Психология старшего подростка
Переоценка своих возможностей, невнимательность	Спешка по делам, увлеченность чем-либо
Сложившийся стереотип неправильного поведения на дороге	Социально-негативный опыт, автономная мораль
Использование ТС (мотоциклов, мопедов, автомобилей)	Личностное самоопределение, демонстрация взрослости, рискованности

Основу воспитательной работы с подростками должна составлять концепция того, что нарушая правила, проявляя «смелое» поведение, они демонстрируют свой инфантилизм (младенческий, детский) как в глазах взрослых, так и сверстников, а также показывают плохой пример малышам. Сотрудник Госавтоинспекции должен уметь убедить подростка в необходимости соблюдения правил дорожного движения, акцентируя внимание на его самооценку, умственные способности, возраст и умения адекватно оценивать ситуацию на дорогах.

Пожилые люди. В настоящее время ни у кого не вызывает сомнения важность проблемы роста дорожно-транспортного травматизма среди лиц пожилого возраста. Причин для этого с позиции психологии несколько:

Первую группу лиц с повышенным риском в пожилом возрасте составляют те, кто в силу физиологических механизмов утрачивают свойственный им ранее уровень зрительного и слухового восприятия. Снижение остроты зрения, утрата слуха лишает их своевременного и четкого восприятия дорожной ситуации. Ложная стыдливость не позволяет им обратиться за помощью к окружающим и они начинают движение по поверхностной оценке обстановки на дороге⁹. Для некоторых из этой

⁷ Божович Л.И. Возрастные закономерности формирования личности ребенка: Дис. ... докт. психол. наук. – М., 1968. С. 186; Крутецкий В.А. Основы педагогической психологии. – М., 1972. С. 91.

⁸ Личко А.Е. Подростковая психиатрия. – Л., 1985. С. 20-31.

⁹ См.: Психология. Учебник. – М., 1998. С. 229.

категории лиц ослабление зрения и слуха наступает незаметно, и их близкие должны указать им на необходимость быть более осторожными на дороге, а сотрудникам подразделений пропаганды проводить работу с различными категориями участников дорожного движения, обращая внимание на оказание помощи таким беспомощным людям и проявление толерантности на дорогах.

Сотрудники Госавтоинспекции должны хорошо знать особенности изменения поведения человека с возрастом, по возможности корректировать их действия, проявляя заботу и уважение на дорогах. Пропагандировать данные качества через средства массовой информации, наружную рекламу, баннеры, а также то, что некоторым лицам пожилого возраста вообще не следует выходить на улицу без сопровождающих.

Остановимся на самой многочисленной возрастной группе 20 - 60 лет. Инспектор по пропаганде должен максимально оказывать влияние на водителей через работу с госавтоинспекторами и инспекторами ДПС. Это самый эффективный, реальный и действенный механизм воздействия. Необходимо помнить, что, управляя объектом повышенной опасности, каковым является автомобиль, водитель обязан обладать профессиональными, а также человеческими качествами. Кроме того, он должен безупречно владеть транспортным средством и знать Правила дорожного движения и приемы безопасного вождения.

Достаточно опасным представляется категория участников дорожного движения, находящихся в состоянии опьянения. Необходимо помнить, что опьянение еще Аристотелем рассматривалось как «искусственное сумасшествие». В состоянии опьянения наблюдаются такие глубокие изменения психической деятельности человека, как эйфория (благодушное состояние) и порозность (заторможенное состояние). Пьяный человек - это не только преступник в случае управления транспортом, но это и преступление в случае появления пешехода на дороге.

Ученые подтверждают, что даже после 50-100 г водки нарушается зрительно-пространственное восприятие, снижается активность центральной нервной системы, нарушается зрительно-моторная координация, изменяется восприятие реального времени, затрудняется поддержание устойчивой позы, замедляется совершение логических реакций и снижается точность движений. В состоянии опьянения у человека возникает немотивированная агрессивность, легкомысленность решений, раскованность в поступках. Появляется пренебрежение к требованиям, снижается чувство меры опасности, поведение становится некритическим. Пешеход не соблюдает правил, неправильно рассчитывает время безопасного перехода и т.п.

Необходимо иметь в виду, что отрицательное влияние алкоголя на психическую деятельность человека сказывается длительно и после выведения его из организма. Это проявляется в виде астенических расстройств и неустойчивости психических процессов в течение 2-3 дней.

Астения (слабость) наступает после каждого употребления алкоголя, ею закономерно сменяется период эйфории (приятного ощущения, благодушия). Особенно тяжелые формы астенических состояний наблюдаются при приеме значительных доз алкоголя (200-300г) и особенно тяжелые формы - у лиц, страдающих алкоголизмом. Посталкогольная астения составляет основу синдрома похмелья. В состоянии посталкогольной астении нарушается способность человека правильно оценивать окружающую обстановку и принимать адекватные решения. Психическая деятельность лиц в таком состоянии характеризуется торпидностью. У них медленно протекают все психические процессы. Эти лица поверхностно определяют сигналы и дорожные знаки, замедленно реагируют на дорожную обстановку. Поэтому сотрудники подразделений пропаганды должны более активно, с помощью средств наглядной агитации, видеороликов, фоторепортажей, социальной рекламы доводить до сознания участников дорожного движения последствия наступления возможного смертельного исхода или потери здоровья, трагичность ситуации, которую представляют водители, находящиеся в состоянии опьянения, для себя и окружающих.

Опасность для себя и окружающих представляют находящиеся на дорогах наркоманы (лица, систематически употребляющие психически активные вещества). Замедляется процесс оценки ситуации, тормозятся двигательные реакции, что также необходимо учитывать сотрудникам подразделений пропаганды, информируя граждан об ответственности за совершенное противоправное деяние при отягчающих обстоятельствах (в состоянии наркотического опьянения).

Важно знать о ритмических изменениях психофизиологической активности человека в течение суток и в разное время года, которые могут неблагоприятно повлиять на внимание, бдительность и скорость двигательных реакций человека на дорожную ситуацию.

Успешное предупреждение правонарушений в области безопасности дорожного движения возможно лишь в том случае, если внимание будет сконцентрировано на личности правонарушителя, его психологических особенностях, поскольку именно личность является носителем причин их совершения. Те ее особенности, которые порождают такое поведение, должны быть непосредственным объектом предупредительного воздействия. Сказанное в полной мере относится к нарушителю правил дорожного движения, совершившего дорожно-транспортное происшествие, и подтверждается статистическими данными.

Министр внутренних дел РФ генерал армии Рашид Гумарович Нургалиев 23 сентября 2009 года отметил: «Как показывает практика, более 80 процентов всех ДТП происходит по вине самих водителей, вследствие чего «человеческий фактор» рассматривается в качестве ключевого направления»¹⁰.

Необходимо учитывать, что даже в такой специфической сфере, как правонарушение, человек действует в качестве общественного существа, поэтому к нему надо подходить как к носителю различных форм общественной психологии, приобретенных нравственных, правовых, этических и иных взглядов и ценностей, индивидуально-психологических особенностей. Все это в целом представляет собой источник противоправного поведения, его субъективную причину, предопределяет необходимость изучения всей совокупности социологических, психологических, правовых, медицинских и других аспектов личности правонарушителя.

Следует отметить, что при исследовании проблемы личности правонарушителя недопустима социологизация и психологизация личности. Первое обычно выражается в преувеличении влияния среды на ее формирование и поведение, игнорировании субъективных факторов, психологических свойств, психических состояний и процессов, сведении личности к ее социальным ролям и функциям, положению в системе общественных отношений. Второе - в придании только психологическим факторам решающего значения без учета сформировавшей их социальной среды, тех условий, в которых развивался человек или в которых он действовал. Необходимо исходить из диалектического единства социального и психологического, их постоянного взаимодействия¹¹.

То есть, личность правонарушителя можно охарактеризовать как некую модель, социальный и психологический портрет, обладающий специфическими чертами.

Социально-ролевой подход дает представление о степени и характере социализации личности, о ее месте в определенной социальной структуре, о характере выполнения личностью нормативных предписаний, о связи поведения с требованиями социальных общностей. В конечном итоге это позволяет уяснить, объектом каких социальных влияний является личность, и в определенной мере раскрыть механизм социальной детерминации противоправного поведения.

Лица, неоднократно совершавшие правонарушения, характеризуются определенными особенностями. Для них характерно наличие психологических свойств личности. Однако, вместе с тем

¹⁰ Нургалиев Р.Г. Тревожные будни дорог. // «Российская газета» - Федеральный выпуск №5002 (178) от 23 сентября 2009.

¹¹ Никитас Д.А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления // «Российский следователь». 2006. № 8. С. 24.

нельзя не отметить, что многим из них присущи такие черты, как безразличие к общественным интересам, пренебрежение к правилам безопасности и их соблюдению, общая недисциплинированность и т. д. Именно из этих черт и свойств личности складывается легкомысленно-безответственное отношение виновного к правоохраняемым объектам и своим обязанностям по отношению к ним. Поэтому лица, совершающие правонарушения, исходя из характера их антисоциальной направленности ценностных ориентаций, могут быть выделены в самостоятельную группу при криминологической классификации преступников¹².

Для мотивационной сферы так называемых «неосторожных» правонарушителей характерны преступное легкомыслие и небрежность, в результате которых правонарушитель либо своевременно не замечает аварийной ситуации, либо легкомысленно надеется ее предотвратить недостаточно надежными средствами. Нарушая те или иные правила дорожного движения, эти лица, зная о возможных трагических последствиях этих нарушений, надеются на благополучный исход, не имея для этого достаточных оснований. Их отличает высокая импульсивность и склонность к необоснованному риску.

В правонарушениях всегда имеют место мотивы нарушения правил поведения или невыполнения определенных действий, которые человек мог и обязан был выполнять, исходя из своих гражданских, профессиональных и должностных обязанностей.

В основе правонарушения лежит узость поля сознания субъекта, его неспособность предвидеть все возможные последствия своих действий, пренебрежение общественной опасностью возможных побочных результатов действия, потеря контроля над используемым источником повышенной опасности - автомобилем.

Для многих правонарушителей характерны дефекты восприятия — не распознавание признаков опасности, дефекты оценочной деятельности, принятия решений, недостаточная развитость процессов торможения. Некоторые правонарушения характеризуются либо невыполнением действий по достижению цели, либо их перевыполнением. В обоих случаях имеет место расхождение мотива и достигнутого результата, что и служит основным показателем дефекта психической саморегуляции поведения¹³.

Психологические аспекты явлений противоправности связаны с проблемой ответственности личности. Принято считать, что набор ролевых обязанностей личности в системе социальных отношений характеризует весь диапазон ее ответственности. Однако, поскольку процесс осознания личностью своей ответственности определяется

¹² Есберген Алауханов. Криминология. Учебник. — Алматы. 2008. — 429 с.

¹³ Еникеев М. И. Юридическая психология: Учебник для вузов. — М.: Издательство НОРМА (Издательская группа НОРМА-ИНФРА. М), 2002. С. 86.

многими факторами, субъективная ответственность иногда расходится с объективной. Подлинная внутренняя ответственность личности подразумевает ее активную жизненную позицию и усиление удельного веса самоуправления в обществе¹⁴.

Наиболее распространенными предпосылками, условиями противоправных деяний являются: психические и физические перегрузки, эмоционально отрицательные состояния, состояния опьянения, рискованные действия в целях экономических достижений и др.

Особенностью личности правонарушителя является опыт «успешного» нарушения правил безопасности. Нарушив те или иные запреты при благоприятном стечении обстоятельств, человек сознательно или подсознательно фиксирует в памяти, что никаких отрицательных последствий не наступило: никто не пострадал, а нарушитель остался безнаказанным. Этот негативный опыт формирует уверенность в собственной неуязвимости, которая играет криминогенную роль. Стремление к неоправданному риску, привычное использование формулы самоуспокоения «авось пронесет», отсутствие привычки обдумывать принимаемые решения и прогнозировать возможные последствия, безразличие к безопасности (своей и окружающих) также являются характерными чертами правонарушителя.

Применительно к правонарушениям в области безопасности дорожного движения следует особо подчеркнуть повышенную криминогенную роль психофизиологических особенностей личности (особенности восприятия, время и адекватность реакции и т.д.), ее психофизиологических состояний (утомление, стресс, растерянность).

Каждая экстремальная ситуация требует:

- 1) оценки ситуации в целом, выделения главных и второстепенных факторов;
- 2) мгновенного прогноза возможного ее развития;
- 3) выбора оптимального решения для данной сложившейся ситуации, которое не может быть стереотипным.

Эти требования к успешному разрешению экстремальной ситуации должны осуществляться в считанные секунды.

Наличие тревожности, даже в скрытом виде, может способствовать принятию объективно неправильных решений в экстремальных ситуациях. Опьянение, конфликтные ситуации, психические травмы, переутомление могут приводить к активизации скрытых особенностей, ранее присутствовавших у человека в психически нейтральном

¹⁴ Еникеев М. И. Юридическая психология: Учебник для вузов. – М.: Издательство НОРМА (Издательская группа НОРМА-ИНФРА. М), 2002. С. 86.

состоянии. Такой психологический феномен повышает аварийность в условиях дорожного движения¹⁵.

В криминологии выделены следующие структурные составляющие характеристики личности граждан, совершивших дорожно-транспортные происшествия: 1)социально-демографическая характеристика, 2)социально-ролевая характеристика, 3)нравственно-психологическая характеристика неосторожных преступников.

Рассмотрим более подробно обобщенную криминологическую характеристику личности правонарушителей.

1.Социально-демографическая. Определенные представления о социальных позициях и роли лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие, дают традиционно выделяемые в криминологии социально-демографические признаки: пол, возраст, образование, профессиональная принадлежность и род занятий, семейное положение и пр.

А. Гендерные особенности. По результатам многочисленных исследований, чаще всего мужчины совершают противоправные деяния в качестве водителей. Проведенное анкетирование показало, что такого мнения придерживаются 61% опрошенных сотрудников Госавтоинспекции, т.е. двое из трех сотрудников считают, что мужчины совершают правонарушения в сфере дорожного движения. Тем не менее, оставшаяся часть опрошенных (39%) указали, что гендерный признак в данном случае не имеет значения: неосторожные преступления могут совершить не только мужчины, но и женщины. Это связано с тем, что количество женщин на российских дорогах увеличивается с каждым годом.

Преобладание водительской специальности в России, несомненно, отражается в том, что подавляющее большинство правонарушителей на автотранспорте - мужчины. Только среди водителей общественного электротранспорта удельный вес женщин достигает значительного процента. В последние годы удельный вес женщин-водителей увеличивается, и в перспективе будет возрастать. Однако низкий процент женщин среди лиц, допустивших преступное нарушение правил дорожного движения, объясняется не только приведенными выше обстоятельствами.

Определенные особенности противоправного поведения женщин связаны как с социальными причинами - различием в стандартах поведения мужчин и женщин, так и с психофизиологическими особенностями женского организма. Женщины имеют более позитивные социальные установки. При прочих равных условиях они реже, чем мужчины, создают опасные ситуации, более осторожны и

¹⁵ Гвоздева Е.В. Типология преступников, совершивших уголовно наказуемое нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Российский следователь. 2007 г. №11.

надежны в нормальных условиях, значительно реже допускают грубые нарушения правил предосторожности. Значительно реже женщины-водители допускают лихачество и другие сознательные нарушения. Согласно статистическим данным у женщин - нарушителей правил дорожного движения реже, чем у мужчин, в дорожно-транспортных происшествиях наступают тяжкие последствия. Судебная, следственная, административная практика свидетельствует о том, что женщинам-водителям свойственна большая дисциплинированность, аккуратность. В то же время в силу повышенной эмоциональности и меньшей физической выносливости они значительно менее адекватно реагируют на экстремальные условия и опасные ситуации.

Б. Возрастные характеристики лиц, совершивших дорожно-транспортные происшествия, выступают своего рода индикатором определенных этапов развития личности, достижения ею социальной зрелости, приобретения тех или иных социальных позиций, т.е. связаны с другими личностными особенностями, о которых можно судить по возрастным критериям.

Ощутимое снижение доли правонарушителей характерно для водителей от 40 лет и старше. Чаще всего дорожно-транспортные происшествия совершаются лицами в возрасте 20-27 лет. Так считают более 40% опрошенных. Данное явление может быть связано с неготовностью к высокопрофессиональной деятельности, т.е. когда недостаточная подготовка в силу возраста приводит к тому, что такое лицо оказывается не в состоянии производить избирательное восприятие профессионально значимых показателей даже в стандартных ситуациях. Отсутствие необходимых знаний приводит к тому, что субъект данных действий просто не знает, как именно ему надо поступить в условиях, не требующих максимальной мобилизации сил и внимания.

В другом случае такое лицо может иметь необходимые знания по специальности, но не обладает достаточными навыками и автоматизированными действиями. Возникновение нестандартных ситуаций приводит его к растерянности, к не осознанию необходимости осуществления тех действий, которые должны совершаться автоматически (так, неопытный водитель в условиях, когда отказало рулевое управление, т.е. транспортное средство стало непригодным для эксплуатации, забывает о тормозах, вследствие чего продолжается движение).

А.Г. Корчагин отмечает такой случай, когда налицо и знание, и комплекс умений и навыков, однако отсутствует эмоционально-волевая устойчивость (в силу возрастных особенностей личности). Это приводит к тому, что возникновение экстремальной ситуации оказывается для такого лица неожиданностью, наступает конфликт между стереотипами труда, автоматизированными элементами действия и нестандартной, проблемной ситуацией, протекающей, как правило, чрезвычайно

скоротечно, что вызывает стресс, дезорганизуя работу воли и сознания¹⁶.

В связи с этим принципиальное значение приобретает вопрос о роли возрастных особенностей личности правонарушителя. Об этом особенно четко свидетельствуют факты зависимости психофизиологических признаков от возрастных изменений и условий среды. Вполне очевидно, что в подобных условиях нервно-психические перегрузки и стрессовые ситуации для лиц, не способных в силу возрастных особенностей обеспечивать безопасное применение технических устройств, могут вызвать такое состояние психики человека, которое в определенный момент может лишить его способности отдавать себе отчет в своих действиях и (или) руководить своими поступками¹⁷.

В. Уровень образования. По уровню образования прослеживается следующая закономерность: чем ниже уровень образования, тем выше удельный вес автотранспортных преступлений и нарушений правил дорожного движения, в частности управление транспортным средством в состоянии опьянения. При этом следует иметь в виду, что уровень образования, в свою очередь, зависит от ряда социальных и индивидуальных особенностей, относящихся к данному субъекту¹⁸.

Человек не рождается с заранее заданными социально положительными свойствами. Его личность формируется именно потому, что с момента рождения он становится не просто биологической особью, но общественным существом. Эта общественная, специфически человеческая сущность является следствием процесса социализации. Именно благодаря процессу социализации человек приобретает конкретные качества и свойства, влияющие на его поведение в обществе¹⁹. Поэтому, от уровня образования, и от среды, в которой общается и развивается человек, будет зависеть развитие его как личности, отношение его к социальным установкам, которые могут провоцировать совершение им как правонарушений, так и преступлений.

2. Социально-ролевая. Важное значение имеет вопрос подготовленности водителей к управлению транспортными средствами, в качестве критерия выступает опыт, являющийся одним из важных факторов осторожного поведения.

¹⁶ Корчагин А.Г. Неосторожный преступник: субъект и личность. Владивосток, 1990. С. 76.

¹⁷ Проценко С.В. Влияние психофизиологических и возрастных особенностей субъекта на деятельность, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности // Юридическая психология. 2009. №4.

¹⁸ Никитас Д.А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления // «Российский следователь». 2006. №8.

¹⁹ Яковлев А.М. Преступность и социальная психология (социально-психологические закономерности противоправного поведения). М., 1971. С. 141.

Наибольшее количество правонарушений приходится на лиц, имеющих водительский стаж от 1 до 2 лет (32-34%) и соответственно не имеющих достаточного профессионального опыта. Проведенные исследования показали: 68 % опрошенных считают, что дорожно-транспортные преступления чаще всего совершаются лицами с опытом вождения 1-3 года²⁰. Среди нарушителей довольно высок удельный вес лиц, ранее привлекавшихся к административной ответственности (80%), уголовной ответственности (12%).

Профессиональное мастерство управления автомобилем - это такая подготовленность водителя, которая позволяет легко и безошибочно управлять автомобилем и при необходимости максимально использовать его технические возможности, а также умение водителя быстро и правильно оценивать обстановку в критических дорожно-транспортных ситуациях и предвидеть (прогнозировать) ее возможные изменения.

Высокая значимость профессионального мастерства для безопасности дорожного движения подтверждается большим количеством ДТП, возникающих из-за ошибок молодых неопытных водителей. Французские специалисты считают, что до пробега 500км водитель практически поглощен только управлением своего автомобиля, а на других участников движения он не обращает внимания. От 500 до 3000км пробега поведение водителя начинает постепенно соответствовать складывающейся дорожной обстановке. После пробега 3000км навыки управления стабилизируются, и водитель может более надежно управлять автомобилем. Чтобы достичь профессионального мастерства, необходимо хотя бы один раз «объехать вокруг земного шара», т.е. наездить не менее 40000км²¹. Конечно, такой пробег для разных лиц может быть большим или меньшим. Это зависит от уровня подготовленности водителей, а также от их индивидуальных особенностей, которые в значительной степени определяют процесс совершенствования водительского мастерства. Приведенные данные свидетельствуют о том, что опыт и профессиональное мастерство в решающей степени определяют возможности водителей, следовательно, и безопасность движения²².

Объективным выражением подготовленности водителей является степень автоматизации навыков при управлении автомобилем в различных дорожных условиях, их широта, прочность и динамичность. Опытный водитель работает только теми группами мышц, которые необходимы для выполнения данного действия. Поза его свободна,

²⁰ Напомним, что проведено анкетирование среди слушателей КПК Санкт-Петербургского университета МВД России – инспекторов по пропаганде и инспекторов по исполнению административного законодательства ГИБДД МВД регионов России.

²¹ Никитас Д.А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления // «Российский следователь». 2006. № 8.

²² Там же

движения точны, уверенны, экономны. Отдельные управляющие действия объединены в один двигательный акт, что позволяет быстро и своевременно выполнять сложные маневры при управлении автомобилем. В неожиданных аварийных ситуациях действия опытного водителя характеризуются быстротой, точностью и полным соответствием требованиям безопасности в данной конкретной обстановке²³.

Одним из важнейших показателей социальной позиции нарушителей Правил дорожного движения являются цели и мотивы совершаемых преступлений и правонарушений. Большинство из них приходится на лихачество (73%); стремление проявить неоправданную удалость, смелость, силу (65%). Значительному количеству правонарушителей свойственно пренебрежительное отношение к правилам безопасности и другим правовым нормам (42%); легкомысленное стремление любым способом быстрее окончить работу (35-40%)²⁴.

3. Нравственно-психологические характеристики правонарушителей. Выявление негативных свойств личности позволяет определить лежащие в их основе социальные потребности, ценностные ориентации для надлежащей организации профилактической деятельности.

А. Нравственно-психологические свойства. Изучение особенностей нравственного и правового сознания лиц, совершивших дорожно-транспортные происшествия, считается основополагающим для понимания генезиса отклоняющегося поведения человека, его мотивов, для социальной оценки личности и прогнозирования антиобщественных поступков.

Анализ нравственно-психологических свойств, привлеченных к ответственности за дорожно-транспортные происшествия показал, что беспечность, легкомыслие стали причиной правонарушений у 64%; излишняя самоуверенность — у 90%; неумение правильно оценить ситуацию — у 43%; явная неосторожность — у 4,4%²⁵.

Безопасность движения зависит не только от стажа и опыта водителя, но и от его непосредственных действий и их соответствия конкретной дорожной ситуации. А эти действия нередко определяются характером водителя, его моральными и нравственными качествами. Дж.Версейс установил, что водители, часто попадающие в ДТП и нарушающие Правила дорожного движения, более агрессивны, враждебно настроены, замкнуты, безразличны к окружающим, склонны

²³ Романов А.Н. Автотранспортная психология. М.: Академия, 2002. С. 173, 174.

²⁴ Результаты анкетирования среди слушателей КПК Санкт-Петербургского университета МВД России – инспекторов по пропаганде и инспекторов по исполнению административного законодательства ГИБДД МВД регионов России.

²⁵ Романов А.Н. Автотранспортная психология. М.: Академия, 2002. С. 173, 174.

к необоснованному риску. Установлено также, что водители, систематически нарушающие ПДД, в большинстве своем люди эгоистичные, легкомысленные, с трудом усваивающие не только Правила дорожного движения, но и нормы общественной жизни.

Изучение дел о неосторожных преступлениях, связанных с использованием техники, показывает, что психическое состояние водителей, совершивших правонарушение в области безопасности дорожного движения, выражается в повышенной нервно-психологической напряженности, растерянности, сильном утомлении, психических аномалиях.

Следует заметить, что 75% всех правонарушений совершаются по легкомыслию. По существу механизм такого поведения близок к умышленному, поскольку виновным осознается сам факт нарушения норм предосторожности. Дефекты правовых установок и ориентации лиц, совершивших правонарушения, проявляются и в мотивах, и в целях поведения, причем значимы мотивы и цели, как использования транспортных средств, так и нарушения правил безопасности движения.

По результатам нашего исследования 83,9% опрошенных считают, что чаще всего дорожно-транспортные правонарушения совершаются по легкомыслию, и лишь 16,1% посчитали, что по небрежности.

Б. Направленность личности. Большинство лиц, совершивших правонарушения, имеют положительную (либо нейтральную) социально – нравственную ориентацию личности (87%), что можно расценивать как показатель их невысокой общественной опасности. Наряду с этим имеются лица (9%), характеризующиеся антисоциальной направленностью.

Сущность легкомысленно-безответственной мотивации правонарушений заключается в том, что в ней не просматривается стремления субъектов к общественно опасным последствиям, мотивы и цели лежат за пределами состава правонарушения. Пути их удовлетворения и достижения всегда выбираются в обход правил предосторожности (обычных или зафиксированных в законах и инструкциях). Субъект, преследуя личные или служебные цели, выбирает рискованные или прямо запрещенные пути их достижения; предвидя возможность наступления нежелательных результатов, допускает прогностические ошибки. Всё это говорит о поверхностном отражении субъектом реальной действительности, искаженном предвосхищении будущих событий.

В таблице 3 указаны составляющие и их характеристики с учетом результатов проводимых ранее исследований ученых и нашего исследования.

Подводя итог вышесказанному, можно выделить следующие детерминанты (дефекты правосознания) общественно опасного поведения лиц, управляющих транспортными средствами.

- 1) проявление повышенной самоуверенности в оценке своего мастерства, опыта.
- 2) лихачество, сознательное рискованное поведение, негативный пример других правонарушителей.
- 3) пренебрежение правилами ради выгоды в скорости, чтобы быстрее доехать до цели, выполнить задание и т.д.
- 4) неудовлетворительное знание правил дорожного движения по разным причинам.
- 5) не приращение значения нарушениям, т.к. не видят опасности в их совершении.
- 6) снисходительное отношение к алкогольному опьянению.

Таким образом, следует говорить о необходимости совместного воздействия государства, общества и всех субъектов пропаганды на участников дорожного движения с целью формирования общественно значимых стереотипов дорожной культуры и повышения правосознания. Ситуация усугубляется из-за всеобщего правового нигилизма, безразличного отношения к возможным последствиям дорожно-транспортных происшествий, отсутствия адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, недостаточного привлечения населения к деятельности по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. Необходима разработка и претворение в жизнь мер воздействия на личность участников дорожного движения, причем первоочередным объектом профилактики должны выступать именно те группы водителей, которые имеют большую вероятность оказаться участниками преступления. Особое внимание должно уделяться нравственному формированию личности, исправлению тех дефектов личности, которые способствуют нарушению правил безопасности: самоуверенности, переоценки собственных возможностей, беспечности; воспитанию чувства ответственности и дисциплинированности.

Результат любой деятельности зависит от направленности человека, его интересов, способностей, темперамента, характера, морально-нравственных и психофизиологических качеств, которые в совокупности определяют его поведение в конкретных жизненных ситуациях. Действия, поступки, поведение человека, являются интегральным выражением всех его психофизиологических и личностных качеств. Отрицательные черты личности затрудняют деятельность водителя, ведут к ошибкам и ДТП. Водители, работающие без аварий, по сравнению с водителями, допускающими большое количество нарушений, характеризуются не только высокой дисциплинированностью, но и уравновешенностью, рассудительностью, находчивостью, более широкими интересами, высокими нравственными и моральными качествами. Воспитание таких качеств не только у водителей, но и у всех участников дорожного

движения должно быть первостепенной задачей всех субъектов профилактики и пропаганды безопасности дорожного движения.

2. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: причины, цели, задачи, содержание

Основными компонентами системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма являются:

- органы исполнительной власти (Управление ГИБДД и управление образования);
- образовательные учреждения, в структуре которых работают педагоги, владеющие знаниями, методами обучения и воспитания школьников основам безопасности дорожного движения;
- учреждения социально-культурной сферы;
- организации и ведомства, прямо или косвенно причастные к профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Объектами деятельности системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма являются:

- участники дорожного движения, в том числе воспитанники и учащиеся образовательных учреждений;
- образовательные учреждения как объекты для совершенствования их учебно-методической и материально-технической базы;
- педагоги образовательных учреждений;
- родители не только как непосредственные участники дорожного движения, но и как участники процесса воспитания детей;
- средства массовой информации.

Проблема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма объединяет представителей Госавтоинспекции и органы образования в единую систему. Каждая структура пытается решить эту проблему своими методами. И в этой связи, наиболее эффективным представляется метод совместного сотрудничества вышеуказанных структур.

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в любом образовательном учреждении - проблема, требующая многоаспектной и всесторонней педагогической деятельности. В ней актуализируются вопросы выбора форм работы с детьми; с родительской общественностью; с общественными организациями и предприятиями, работающими в сфере дорожного движения; с сотрудниками Госавтоинспекции, а также с другими заинтересованными организациями и ведомствами.

Основная цель профилактики детского дорожно-транспортного травматизма - сохранение жизни и здоровья подрастающего поколения, создание условий для обучения детей правилам дорожного движения, что в свою очередь будет способствовать снижению уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

Основными направлениями деятельности учреждений образования должны быть:

- обеспечение непрерывности педагогического процесса, начиная с дошкольного учреждения, где формируются, развиваются, прививаются детям навыки безопасного поведения на улице и дорогах;
- обучение и воспитание учащихся общеобразовательных учреждений основам безопасности дорожного движения и продолжение этого процесса в различного рода учреждениях дополнительного образования;
- совершенствование форм и методов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- развитие сети новых творческих объединений детей и подростков по изучению правил дорожного движения;
- воспитание законопослушных и дисциплинированных участников дорожного движения.

2.1. Причины детского дорожно-транспортного травматизма, цели, задачи и содержание профилактики и предупреждения ДДТТ.

I. Переход проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода.

95% несчастных случаев с детьми на дорогах возникает по данной причине в обманчивых ситуациях, когда детям кажется, что опасности нет, и они успеют перейти дорогу в неустановленном месте или вне пешеходного перехода. Однако в силу своих возрастных и психофизиологических особенностей поведения, они не могут этого сделать, так как дети дошкольного возраста не осознают опасности.

По данным социологических исследований 9 из 10 пострадавших вовремя не заметили приближающийся транспорт и ошибочно считали, что они находятся в безопасности. В результате произошли наезды.

Несчастные случаи происходят и по вине водителя, который, увидев бегущих детей, не снижает скорость, считая, что они успеют перебежать дорогу.

Вместе с тем исследования показывают, что основной причиной дорожно-транспортных происшествий является психофизиологические и возрастные особенности поведения детей на улицах и дорогах. Дети попадают в дорожно-транспортные происшествия из-за несформированности координации движений, неразвитости бокового зрения, неумения сопоставить скорость и расстояние, отсутствия навыков ориентации в пространстве, в том числе есть трудности в ориентации, связанные с одеждой (капюшон, тугой шарф, шапка и т.д.) и другие причины.

II. Неподчинение сигналам регулирования.

В силу своих психофизиологических особенностей поведения на дороге, дошкольники и дети младшего школьного возраста медленно реагируют на смену сигналов светофора.

Они считают, что если горит красный сигнал светофора, а транспорта нет, то они успеют перейти дорогу, не понимая, что автомобиль может появиться внезапно на большой скорости и в результате произойдет наезд. Многие дети не понимают значения зеленого мигающего сигнала, который горит всего 3 секунды. Видя зеленый мигающий сигнал, они переходят дорогу и попадают в ДТП.

III. Нахождение на дороге дошкольников и младших школьников без сопровождения взрослых.

Дети, оказавшиеся на проезжей части без сопровождения взрослых попадают в ДТП именно по этой причине. Дошкольники и младшие школьники не могут самостоятельно ориентироваться в пространстве, не осознают опасности транспортных средств. Они считают, что если они видят автомобиль, то и водитель их тоже видит и остановится. Но этого не происходит, и дети попадают в ДТП по вине взрослых, которые предоставили своим детям самостоятельность в переходе проезжей части дороги.

IV. Игра вблизи и на проезжей части.

В силу возрастных особенностей поведения дети не всегда понимают опасности игр вблизи и на проезжей части. Они легко увлекаются игрой, не замечая опасности на дороге. Мяч для них гораздо важнее приближающегося автомобиля. В результате неожиданного появления ребенка на проезжей части происходит наезд.

Условия, способствующие возникновению дорожно-транспортных происшествий с участием детей:

- нахождение на проезжей части несовершеннолетних в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;
- нахождение детей в салоне автомобиля в качестве пассажиров без детских удерживающих устройств (автокресел);
- нарушение правил дорожного движения взрослыми при переходе проезжей части дороги.

Таким образом, неправильное поведение детей на дороге, приводящее к возникновению опасных дорожно-транспортных ситуаций, может быть обусловлено как недостатком сформированности необходимых навыков безопасного поведения на дорогах, так и причинами, заложенными в самой природе ребенка.

В процессе обучения детей значительное место должно быть уделено умению «быть внимательным на дороге». Заниматься этим надо постоянно. Роль внимания в дорожном движении настолько несомненна и велика, что в большинстве стран требование «быть внимательным» предъявляется всем участникам движения в законодательном порядке. К сожалению, в наших Правилах дорожного движения это требование пока отсутствует, хотя практически быть внимательным надо постоянно.

2.2. Цели и задачи профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Профилактика и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма многоплановая, систематическая, целенаправленная и скоординированная деятельность всех уровней государственных ведомств, общественных объединений и организаций, органов местного самоуправления.

Целью профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма является:

развитие концептуально обоснованного системного подхода к обучению, профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди учащихся;

создание ситуации, препятствующей нарушению Правил дорожного движения;

- разработка и апробирование концептуальной модели обучения Правилам дорожного движения и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма среди учащихся;
- разработка и внедрение комплекса обучающих программ по обучению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- развитие сети специалистов и лидеров в области профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма из числа учителей школы, подростков и их родителей;
- дать родителям знания и навыки, способствующие выработке привычки к безопасному поведению на дороге, как положительного примера для детей, и этим обеспечить эффективный подход к предупреждению дорожно-транспортного травматизма среди учащихся, социально-поддерживающему и развивающему поведению в семье и в процессе взаимодействия с детьми.

Для достижения этих целей требуется выполнение следующих

основных задач:

- проведение научно-обоснованной управленческой и организационной деятельности по созданию условий для эффективного достижения поставленных целей;
- формирование высокофункциональных стратегий поведения и личных ресурсов, препятствующих нарушению Правил дорожного движения;
- информирование детей о действиях и последствиях нарушения Правил дорожного движения, причинах дорожно-транспортных происшествий;

- направленное осознание имеющихся личностных ресурсов, способствующих формированию соблюдения Правил дорожного движения учащимися;
- привитие навыков самостоятельного и безопасного поведения на улице, усвоение понятий и соответствующего образа мышления;
- разработка и апробирование моделей поведения ребенка в тяжелых и непредвиденных дорожных ситуациях;
- разработка и апробирование рекомендаций по безопасному поведению детей на дороге и в транспорте;
- пропаганда знаний безопасного поведения и участия в дорожном движении;
- выявление родителей, нуждающихся в методической помощи и оказание им помощи по обучению детей Правилам дорожного движения.

2.3. Содержание деятельности по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Содержание профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, определяемое его целью и задачами, обуславливается особенностями, динамикой и уровнем развития нашего общества, состоянием его экономической, духовной, социально-политической и других сфер жизни, проблемами формирования подрастающего поколения, главными тенденциями развития этого процесса.

С учетом этих факторов в содержании анализируемой деятельности можно выделить два основных, тесно взаимосвязанных между собой компонента. Первый из них характеризуется более широкой социально-педагогической направленностью. Он основывается на таких элементах как: позитивные мировоззренческие взгляды и позиции по основным социальным, нравственным и другим проблемам, сохранение жизни и здоровья детей (уважение к законности, ответственность за свое здоровье, а также здоровье окружающих, обеспечение дорожной безопасности и другое).

Социально-педагогический компонент содержания является доминирующим и составляет его ядро. Только сформировав личность гражданина с присущими ему ценностями, взглядами, ориентациями, интересами, установками, мотивами деятельности и поведения, можно рассчитывать на успешное решение более конкретных задач по подготовке к реализации профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

В современных условиях, возросло количество автотранспорта. В то время, когда решается проблема дорожно-транспортного травматизма, значительно возрастает роль и значение специфического компонента содержания профилактики и предупреждения детского

дорожно-транспортного травматизма, а также форм и методов пропаганды.

Это предполагает его более глубокую и последовательную дифференциацию, основательную и всестороннюю разработку в соответствии с теми конкретными задачами (прежде всего практического характера), которые возлагаются на государственные ведомства, общественные объединения и организации, органы местного самоуправления, органы образования, подразделения ГИБДД.

Специфический компонент профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма характеризуется значительно большей конкретной и деятельностной направленностью. Практическая реализация этого содержания призвана обеспечить: глубокое понимание каждым педагогом и родителями своей роли и места в профилактике и предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма в современных условиях; формирование основных качеств, свойств, навыков, привычек, необходимых для сохранения жизни и здоровья детей.

В современных условиях в содержании профилактики и предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма детей в качестве приоритетных выделяются следующие ценности:

- общенациональность в государственном масштабе;
- приоритет общественно-государственных над личными интересами;
- формирование здорового жизненного стиля, высокофункциональных стратегий поведения и личных ресурсов учащихся в соблюдении Правил дорожного движения;
- создание условий для открытого доверительного общения, восприятия информации, творческой атмосферы работы с учащимися;
- сохранение жизни и здоровья учащихся;
- воспитание законопослушных граждан;
- преемственность, сохранение и развитие лучших традиций в профилактике и предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма;
- социальная активность, ответственность, нетерпимость к нарушениям норм морали и права.

Система этих и других ценностей является важным фактором в профилактике и предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма, характеризующихся высоким морально-психологическим состоянием учащихся.

Введение в содержание профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма воспитания этих и других ценностей - отражение объективных сторон общественного менталитета и российской государственности. Без таких ценностей и соответствующего теоретического и организованного обеспечения, система профилактики и предупреждения детского дорожно-

транспортного травматизма будет оставаться непрочной конструкцией, оторванной от важнейших функций государства и от общественных приоритетов.

Эффективность профилактики детского дорожно-транспортного травматизма во многом зависит от активного взаимодействия сотрудников Госавтоинспекции с работниками органов управления образованием, воспитателями и педагогами образовательных учреждений различных типов и видов.

«Обучение граждан правилам безопасного поведения на дороге проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке.

Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах проводится в соответствии с типовыми программами и методическими рекомендациями, разрабатываемыми совместно с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление соответственно в области транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения.

Положение об обязательном обучении граждан правилам безопасного поведения на дорогах включает в соответствующие образовательные стандарты.

Органы внутренних дел Российской Федерации и государственные средства массовой информации обязаны оказывать помощь соответствующим органам исполнительной власти в проведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на дорогах».

Из Закона РФ «О безопасности дорожного движения»

3. Основные направления и условия повышения эффективности системы профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма

3.1. Система профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Данная концепция предполагает рассмотрение профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в качестве относительно самостоятельной системы. Связано это, прежде всего, с тем, что цель, задачи, содержание и принципы профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма реализуются на практике посредством функционирования сложной разветвленной системы, включающей различные звенья, структуры, органы, все многообразие путей, форм, методов и средств осуществления этой деятельности.

Система предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма представляет собой установленные или сложившиеся порядок, содержание воспитательной и учебной деятельности на всех ее уровнях, начиная с класса, группы и заканчивая высшими органами управления. Назначение системы состоит в обеспечении на практике комплексного учета всех факторов, влияющих на профилактику и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма, в создании необходимых условий и механизмов, способствующих повышению эффективности в процессе выполнения им задач в интересах общества, государства.

Система профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма включает:

- формирование и развитие социально значимых ценностей, сохранение жизни и здоровья детей в процессе воспитания и обучения в детских дошкольных учреждениях, в общеобразовательной школе, в других типах учебных заведений;
- формирование у учащихся общеобразовательной школы готовности к действиям в специфических и экстремальных условиях на улицах и дорогах
- деятельность отрядов юных инспекторов дорожного движения (ЮИД).
- массовую работу по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, организуемую и осуществляемую государственными органами и организациями, органами местной власти и управления, правоохранительными органами и организациями (ГИБДД, Всероссийское добровольное общество автомобилистов (ВДОАМ), отделом молодежи и т.д.).

- деятельность средств массовой информации, творческих союзов, особенно работников культуры и искусств, соответствующих научных, молодежных ассоциаций, организаций, в той или иной мере направленную на рассмотрение, освещение и поиск решения проблем предупреждения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, на формирование и развитие личности гражданина.

Организация и проведение мероприятий по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма предполагает использование целого комплекса соответствующих форм, которые могут быть дифференцированы на три основные группы.

Первая группа, обусловленная общеразвивающим компонентом содержания по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, включает в себя обширные и многообразные формы и методы по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, которые используются главным образом в условиях осуществляемого в системе учебно-воспитательных учреждений (всех основных уровней) процесса, или в виде дополняющих его элементов (учебных занятий, и др.) по самым различным учебным дисциплинам, особенно гуманитарным (кружках, курсах, секциях и др., беседы, утренники, вечера вопросов и ответов, «круглые столы», встречи с ветеранами, сотрудниками ГИБДД), совершенствование учебно-материальной базы и т.д.

Вторая группа, обусловленная спецификой содержания по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма менее разнообразна и характеризуется направленностью форм, проводимых преимущественно в виде практических занятий, работ, различных игр и т.д.

Наиболее перспективным в плане высокоэффективного выполнения задач по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является применение комплексных комбинированных интегрированных форм, оптимально сочетающих как общее, так и специфическое в его содержании, образующих **третью группу**. К ней относятся такие формы, как ЮИДовский оздоровительный лагерь (в т.ч. пришкольные лагеря), объединения различной направленности. Эти формы включают в себя различные, многоплановые мероприятия, которые проводятся системно, с определенной цикличностью, в соответствии с научно обоснованными организационными условиями. Тем самым в значительной мере преодолевается разрыв между теоретическими и практическими компонентами по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, между его общеразвивающей направленностью и специфическими задачами.

Осуществление задач по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма предполагает

использование системы средств, которая включает три основных компонента: материально-технический, образовательный и организационный.

К материально-техническим средствам относятся, классы и кабинеты для занятий по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, клубы, техника, специальное оборудование, макеты, учебные городки по ПДД, средства массовой информации.

Образовательные средства включают в себя основные теоретические и научно-практические рекомендации по организации и проведению мероприятий по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, по формированию взглядов, убеждений, потребностей и интересов, воспитанию законопослушных граждан.

Организационные средства по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма – это весь комплекс мероприятий, осуществляемых с использованием материально-технических и образовательных средств, проводимых в соответствующих формах, максимально реализующих общие и специфические задачи по формированию и развитию личности школьника.

Все три группы тесно взаимосвязаны, дополняют друг друга, и только комплексное их использование в процессе взаимодействия субъекта и объекта этой деятельности способствует достижению ее главной цели.

Важнейшим компонентом системы по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, условием ее эффективного функционирования являются субъекты этой деятельности. В настоящее время в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма участвуют, с одной стороны, органы образования, местные органы, организации, ведомства, комитет по делам молодежи, физической культуре и туризму, районный военный комиссариат, РО ВДОАМ (Всероссийское Добровольное Общество Автомобилистов), органы здравоохранения.

С другой стороны, в профилактике и предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма участвуют различные объединения, которые в своей совокупности выполняют работу соответствующей направленности с учащимися. Эти организации не имеют научно обоснованных, развернутых программ деятельности и ориентированы на выполнение весьма ограниченных, хоть не редко и привлекательных задач. Степень организованности субъектов этой группы, как правило, является невысокой, а эффективность функционирования зависит от самых различных факторов, среди которых особую роль играют местные условия, материальная база, финансовая поддержка со стороны спонсоров и т.д.

3.2. Направления педагогической профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Разработку комплекса профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения для детей целесообразно проводить по пяти направлениям:

- Информационное – обучение детей Правилам дорожного движения, формирование комплекса знаний по безопасному поведению на улицах и дорогах.
- Развивающее – формирование практических умений и навыков безопасного поведения, представлений о том, что дорога несет потенциальную опасность и ребенок должен быть дисциплинированным и сосредоточенным.
- Воспитательное – формирование мотивации ответственного и сознательного поведения на улицах и дорогах, формирование общих регуляторов социального поведения, позволяющих ребенку дорожить собственной жизнью и жизнью других людей, смотреть в будущее с оптимизмом, стремиться к самоутверждению в социально-значимой сфере.
- Методическое – методическое обеспечение деятельности субъектов профилактики ДДТТ.
- Контрольное – система контрольных мероприятий по оценке эффективности внедрения программы профилактики ДДТТ.

3.3. Эффективность профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма и его критерии.

Ориентированность по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на конечный результат предполагает достижение в процессе его функционирования достаточно высокой эффективности, которая, в свою очередь, характеризуется определенными критериями.

Необходимыми условиями эффективности по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является регулярный учет нарушений Правил дорожного движения, фиксирование и его анализ, реально и конкретно проявляющихся в изменении ряда качественных и возрастных характеристик.

Эффективность зависит от:

- состояния объективных и субъективных условий макро и микросреды и их учета в процессе работы по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- внутренней слаженности, упорядоченности, организованности и степени взаимодействия основных компонентов в системе предупреждения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (субъекты, их взаимосвязи, содержание, формы, методы, средства и др.).

Определение того или иного уровня эффективности по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма производится на уровне критериев, которые выступают образцом, эталоном, выражают высший, наиболее оптимальный уровень по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, определяют степень его соответствия, приближения к норме. Основанием для выведения конкретных критериев эффективности является результат профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, соотносимый с затраченными усилиями и объективно заданными параметрами этой деятельности, осуществляемой в интересах решения конкретных задач по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Основными критериями эффективности по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма являются:

практически-результативный, определяющий действенность по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в плане обеспечения влияния его субъектов на учащихся, вследствие чего в ее деятельности и поведении происходят конкретные позитивные изменения (сокращения ДТП с участием детей);

- оптимально - деятельностный, определяющий соответствие задач, содержания, форм, средств по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, стремление к саморазвитию и к активной социализации в обществе;
- реализационно – целевой, определяющий готовность правильно ставить и творчески решать его задачи по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, находить конкретные пути повышения эффективности этой деятельности по достижению желаемого результата, совпадающего с ее целью и соответствующего основным интересам общества.

При определении эффективности по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма очень важно учитывать как количественные, так и качественные показатели; характеризующие степень воздействия проводимых мероприятий на сознание и поведение учащихся.

При всей важности количественных показателей решающую роль в определении эффективности по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного играют качественные критерии, осознание целей и задач по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Критерии эффективности по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма позволяют определить не только данную деятельность в целом, но и ее отдельные стороны,

не только ее результат, но и процесс его достижения, не только усилия субъекта, но и их реализацию, воплощенную в объекте.

3.4. Направления и условия повышения эффективности.

При определении основных направлений повышения эффективности системы по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма необходимо:

- а) прежде всего, следует исходить из наличия и предпосылок, огромного невостребованного еще потенциала по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, как реальной основы для создания условий для коренного улучшения этой деятельности в области предупреждения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- б) обеспечение тесной взаимосвязи в процессе воспитания и обучения различных почти не связанных между собой структур и органов, управления воспитательной работой.

Реализация концепции должна происходить как в практико-ориентированном ракурсе, так и в контексте совершенствования ее научно-теоретического обоснования. В этой связи определены следующие направления ее реализации:

- организационные меры по обучению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;
- совместные мероприятия по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- развитие научно-теоретических и методологических основ по вопросам обучения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- профилактическая работа с родителями по вопросам предупреждения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Основные направления работы:

- организационные меры по обучению профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;
- совместные мероприятия с работниками районного ГИБДД и другими общественными организациями по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди учащихся;
- профилактическая работа с родителями по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Эти направления должны быть обусловлены необходимостью преодоления деформированных и негативных сторон воспитания, испытывающего воздействие целого ряда неблагоприятных и даже противодействующих факторов.

Руководители и организаторы работы по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма должны иметь все условия, располагать всеми необходимыми средствами для эффективного использования качественно новых форм и методов этой деятельности в целях достижения его конечного результата.

Система мер по развитию научно - теоретических и методических основ по обучению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди учащихся:

- продолжение исследований в сфере обучения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма среди учащихся и использование их результатов в практической деятельности;
- разработка форм, методов и средств по вопросам обучения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма среди учащихся, их развитие на основе применения новых информационных технологий;
- разработка моделей реализации основных направлений по обучению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди учащихся и их апробация;
- изучение и обобщение передового опыта в области обучения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма для его внедрения в практику.

Система мер по координации деятельности, по обучению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди учащихся:

- создание условий для участия в работе по обучению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди учащихся;
- совместные мероприятия и активизация участия учреждений дополнительного образования, науки, культуры, общественных организаций (объединений) по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди учащихся;
- развитие активных форм общественного воспитательного воздействия на формирование мер по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Система мер по информационному обеспечению в области обучения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма:

- создание условий для более широкого участия администрации, учащихся, учителей, родителей со СМИ по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- содействие развитию творческого потенциала учителей, учащихся школы в обучении Правилам дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- обеспечение учителям и учащимся доступа к информационным ресурсам интернета, библиотеки для подготовки материалов по

обучению Правилам дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма учащихся.

4. Организация профилактической деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в дошкольных учреждениях

Мы живем в обществе, где необходимо соблюдать определенные нормы и правила поведения в дорожно-транспортной обстановке. Зачастую виновниками дорожно-транспортных происшествий являются сами дети, которые играют вблизи дорог, переходят улицу в неположенных местах, неправильно входят в транспортные средства и выходят из них. Однако дети дошкольного возраста – это особая категория пешеходов и пассажиров. К ним нельзя подходить с той же меркой, как и к взрослым, ведь для них дословная трактовка Правил дорожного движения неприемлема, а нормативное изложение обязанностей пешеходов и пассажиров на недоступной для них дорожной лексике, требует от дошкольников абстрактного мышления, затрудняет процесс обучения и воспитания. Вот почему с самого раннего возраста необходимо учить детей безопасному поведению на улицах, дорогах, в транспорте и правилам дорожного движения. В этом должны принимать участие и родители, и дошкольные учреждения, а в дальнейшем, конечно же, школа и другие образовательные учреждения. Сегодня детский сад стремится обеспечить своим воспитанникам качественное, универсальное образование, обеспечить высокий уровень общей культуры, в том числе и культуры на дороге. Соблюдение правил безопасного поведения должно стать осознанной необходимостью. Для этого необходимо изменить устоявшиеся традиции восприятия проблемы, уйти от эпизодических мероприятий к системе работы, проводимой с детьми и их родителями, выйти за рамки традиционных форм и методов работы как организационных, так и методических, и образовательных.

Известно, что привычки, закрепленные в детстве, остаются на всю жизнь. Вот почему с самого раннего возраста необходимо учить детей правилам дорожного движения. В этом должны принимать участие родители, дошкольные учреждения, в дальнейшем школа и другие образовательные учреждения, а также все окружающие ребенка люди. Одной из важных проблем в обеспечении безопасности дорожного движения является профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в дошкольных учреждениях.

Главная задача воспитателей доступно разъяснить правила ребенку, а при выборе формы обучения донести до детей смысл опасности несоблюдения правил, при этом не исказить их содержание. Детей необходимо обучать не только правилам дорожного движения, но и безопасному поведению на улице, дороге, в транспорте. Важно как можно раньше научить детей правилам поведения на улице и дороге. Знакомить с азбукой дорожного движения надо еще до школы, тогда ребенок начинает осознавать окружающий мир, способен запомнить то,

что говорят и показывают взрослые. Именно в этом возрасте дети должны получить первые сведения о правилах дорожного движения.

4.1. Подготовка дошкольников к безопасному поведению на дороге как педагогическая проблема.

4.1.1. Организационно-педагогические условия, способствующие эффективной организации педагогического процесса.

К организационно-педагогическим условиям, способствующим эффективной организации педагогического процесса относятся:

- 1) создание и организация системы непрерывной подготовки дошкольников к безопасному поведению на дороге;
- 2) специальная подготовка воспитателей по основам безопасности дорожного движения и технологии обучения детей безопасному поведению на дороге и в транспорте;
- 3) наличие необходимой учебно-методической базы и материально-технического обеспечения учебного процесса;
- 4) организация учебного процесса в общем плане работы ДОУ;
- 5) постоянное взаимодействие с социально-педагогической средой при организации и проведении мероприятий, направленных на подготовку дошкольников к безопасному поведению на дорогах (семьи воспитанников, ГИБДД, детские сады района, города, спортивные секции, кружки и клубы по месту жительства и т.д.);
- 6) создание в ДОУ кабинета безопасности дорожного движения и соответствующее оборудование.

Организация процесса непрерывной подготовки дошкольников к безопасному поведению, на дороге может быть эффективной лишь при соблюдении следующих **принципов**:

- непрерывности, систематичности и последовательности обучения;
- наглядности и доступности; единства теории и практики обучения и воспитания;
- учета возрастных и индивидуальных особенностей детей;
- ведущей роли воспитателя при самостоятельности и активности обучаемых;
- сотрудничества детей в процессе обучения.

При этом воспитатель должен знать:

- 1) физиологические и психические качества, имеющие первостепенное значение для безопасного передвижения по дороге;
- 2) факторы, влияющие на психофизическое состояние ребенка на дороге;
- 3) наиболее распространенные ошибки пешеходов-детей, связанные с незнанием собственных возможностей;
- 4) понятие «риск» и связанные с ним особенности поведения детей на дороге;
- 5) психофизиологические различия в поведении детей и взрослых на дороге;

- 6) психофизиологические различия в поведении мальчиков и девочек на дороге;
- 7) особенности поведения детей дошкольного возраста во дворах, на дорогах и за городом;
- 8) наиболее распространенные ошибки пешеходов, связанные с незнанием психологии водителей;
- 9) методы работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- 10) факторы, влияющие на результативность занятий по ПДД;
- 11) методические приемы, используемые на занятиях по ПДД и их специфику;
- 12) учебные, наглядные и методические пособия;
- 13) ситуационные и другие практико-ориентированные методы обучения;
- 14) основные причины нарушения ПДД детьми;
- 15) типичные ошибки детей на дороге;
- 16) основные места и время дорожно-транспортных происшествий с детьми;
- 17) особенности дорожной обстановки в зависимости от времени года и суток.

4.1.2. Организация занятий по обучению дошкольников безопасному поведению на улице.

Дети – самая уязвимая категория участников дорожного движения. Максимально защитить их от возможной беды – обязанность родителей и воспитателей. Поэтому обучение безопасному поведению на улице нужно проводить уже в младшем возрасте. При этом педагог должен четко знать все особенности воспитания дорожной грамотности у дошкольников. Высокий уровень детского дорожно-транспортного травматизма во многом обусловлен недостатками в организации воспитания и обучения детей дошкольного возраста безопасному поведению на улице. Инновационный подход к организации дидактических занятий с дошкольниками по дорожной тематике состоит в одновременном решении следующих **задач**:

1. развитие у детей познавательных процессов, необходимых им для правильной и безопасной ориентации на улице;
2. обучение дошкольников дорожной лексике и включение их в самостоятельную творческую работу, позволяющую в процессе выполнения заданий изучать и осознавать опасность и безопасность конкретных действий на улицах и дорогах;
3. формирование у детей навыков и устойчивых положительных привычек безопасного поведения на улице.

В большинстве дошкольных учреждений программа обучения безопасному поведению на улице является составной частью общей программы воспитания детей. Однако вопросы по тематике дорожной безопасности рекомендуется изучать как отдельные направления в

общей программе воспитания. Например, при ознакомлении дошкольников с окружающим миром можно изучать дорожную среду. Воспитание навыков правильного поведения в общественных местах предусматривает и изучение правил безопасных действий дошкольников на улицах, дорогах и в транспорте. Развитие речи включает в себя вопросы изучения слов, выражений, в т. ч. по тематике дорожной безопасности и т. д. В общую программу воспитания дошкольников должны быть включены вопросы, раскрывающие содержание терминов "опасность" и "безопасность".

Главная цель воспитательной работы по обучению детей основам безопасности дорожного движения должна заключаться в формировании у них необходимых умений и навыков, выработке положительных, устойчивых привычек безопасного поведения на улице.

Воспитательный процесс рекомендуется осуществлять:

- через непосредственное восприятие дорожной среды во время целевых прогулок, где дети наблюдают движение транспорта и пешеходов, дорожные знаки, светофоры, пешеходные переходы и т. д.;
- в процессе специальных развивающих и обучающих занятий по дорожной тематике.

Особенно важно развитие таких навыков и привычек, как сознательное отношение к своим и чужим поступкам, т. е. понимание ребенком того, что является правильным или неправильным. Также большое значение имеет формирование у дошкольника привычки сдерживать свои порывы и желания (например, бежать, когда это опасно, и т. д.).

Воспитывая дошкольников, педагог применяет такие **методы**, как внушение, убеждение, пример, упражнение, поощрение. В этом возрасте дети особенно хорошо поддаются внушению. Им необходимо внушить, что выходить самостоятельно за пределы детского сада нельзя. На улице можно находиться только со взрослым и обязательно держать его за руку. Воспитывать детей следует постоянно: в процессе игр, прогулок, специальных упражнений, развивающих двигательные навыки, при выполнении заданий в альбомах по рисованию, обводке, штриховке, конструировании, выполнении аппликаций и т. д. по дорожной тематике, на занятиях по развитию речи с использованием дорожной лексики, при разборе опасных и безопасных дорожных ситуаций.

Особенно важен **принцип наглядности**, который традиционно применяется в работе с дошкольниками, когда они должны сами все увидеть, услышать, потрогать и тем самым реализовать стремление к познанию.

Таким образом, программа воспитания и проведения дидактических занятий имеет целью не столько обучение дошкольников непосредственно правилам дорожного движения (их, кстати, хорошо

должен знать сам педагог), сколько формирование и развитие у них навыков и положительных устойчивых привычек безопасного поведения на улице. При этом необходимо учитывать следующую закономерность: чем больше у дошкольника сформировано полезных навыков и привычек безопасного поведения на улице, тем легче ему будут даваться знания по дорожной тематике в общеобразовательном учреждении. В целом план проведения дидактических занятий с дошкольниками должен предусматривать развитие у них познавательных способностей, необходимых для того, чтобы они умели ориентироваться в дорожной среде.

Основные из них:

- умение вовремя замечать опасные места, приближающийся транспорт;
- умение различать величину транспорта;
- умение определять расстояние до приближающегося транспорта;
- знание сигналов светофора, символов на дорожных знаках и их значение;
- понимание особенностей движения транспорта; того, что он не может мгновенно остановиться, увидев на своем пути пешехода (ребенка);
- понимание потенциальной опасности транспорта; того, что на дорогах могут быть аварии с гибелью и ранениями людей;
- умение связно выражать свои мысли.
- Все эти вопросы должны отражаться в общей программе воспитания детей.
- Нельзя забывать, что в каждой группе детского сада имеются дошкольники, входящие в "группу риска". Это могут быть излишне подвижные дети или, наоборот, слишком заторможенные. С ними воспитатель проводит занятия с учетом их индивидуальных особенностей и в обязательном порядке организует работу с их родителями.

При переходе из одной возрастной группы в другую ребенок должен иметь определенные знания по основам безопасного поведения на улице. Начинать обучение необходимо уже с младшего дошкольного возраста, постепенно наращивая знания дошкольников таким образом, чтобы к школе они уже могли ориентироваться на улице и четко знали правила дорожного движения. При реализации программы воспитания и обучения дошкольников воспитателю рекомендуется определить цели и ориентиры для каждой возрастной группы (от 3 до 7 лет), к которым он должен стремиться, формируя и развивая у них навыки безопасного поведения на улице.

4.1.3. Методика построения системы работы по изучению дошкольниками правил дорожного движения.

Целью организации работы является формирование и развитие у детей умений и навыков безопасного поведения в окружающей дорожно-транспортной среде. Этот учебно-воспитательный процесс достаточно сложный и длительный, требующий специальных упражнений и применения ряда дидактических методов и приемов. Эта система обучения должна решать следующие **задачи**:

- Обучение детей безопасному поведению на автомобильных дорогах.
- Формирование у детей навыков и умений наблюдения за дорожной обстановкой и предвидения опасных ситуаций, умение обходить их.
- Воспитание дисциплинированности и сознательного выполнения правил дорожного движения, культуры поведения в дорожно - транспортном процессе.
- Обогащать представление детей о здоровье. Детей необходимо обучать не только правилам дорожного движения, но и безопасному поведению на улице, дороге, в транспорте.
- При построении системы работы по изучению дошкольниками правил дорожного движения следует иметь в виду три аспекта взаимодействия с транспортной системой города:
- Ребенок – пешеход;
- Ребенок – пассажир городского транспорта;
- Ребенок – водитель детских транспортных средств (велосипед, самокат, санки, ролики и др.).

В связи с этим работа по воспитанию навыков безопасного поведения детей на улицах ни в коем случае не должна быть одноразовой акцией. Ее нужно проводить планомерно, систематически, постоянно. Она должна охватывать все виды деятельности с тем, чтобы полученные знания ребенок пропускал через продуктивную деятельность и затем реализовал в играх и повседневной жизни за пределами детского сада.

Особое место в системе обучения детей необходимо уделить изучению распространённых причин дорожно-транспортных происшествий с участием детей:

- 1) Выход на проезжую часть в неустановленном месте перед близко идущим транспортом (мало кто из наших детей имеет привычку останавливаться перед переходом проезжей части, внимательно её осматривать с поворотом головы и контролировать ситуацию слева и справа во время движения).
- 2) Выход на проезжую часть из-за автобуса, троллейбуса или другого препятствия (наши дети не привыкли идти к пешеходному переходу, выйдя из транспортного средства или осматривать проезжую часть, прежде чем выйти из-за кустарника или сугробов).

- 3) Игра на проезжей части (наши дети привыкли, что вся свободная территория – место для игр).
- 4) Ходьба по проезжей части (даже при наличии рядом тротуара большая часть детей имеет привычку идти по проезжей части, при этом чаще всего со всевозможными нарушениями).

На поведение детей на дороге влияет целый ряд факторов, из которых необходимо подчеркнуть особую значимость возрастных особенностей детей:

1. Ребёнок до 8 лет ещё плохо распознаёт источник звуков (он не всегда может определить направление, откуда доносится шум), и слышит только те звуки, которые ему интересны.
2. Поле зрения ребёнка гораздо уже, чем у взрослого, сектор обзора ребёнка намного меньше. В 5-летнем возрасте ребёнок ориентируется на расстоянии до 5 метров. В 6 лет появляется возможность оценить события в 10-метровой зоне. Остальные машины слева и справа остаются за ним не замеченными. Он видит только то, что находится напротив.
3. Реакция у ребёнка по сравнению со взрослыми значительно замедленная. Времени, чтобы отреагировать на опасность, нужно значительно больше. Ребёнок не в состоянии на бегу сразу же остановиться, поэтому на сигнал автомобиля он реагирует со значительным опозданием. Даже, чтобы отличить движущуюся машину от стоящей, семилетнему ребёнку требуется до 4 секунд, а взрослому на это нужно лишь четверть секунды.
4. Надёжная ориентация налево - направо приобретается не ранее, чем в семилетнем возрасте.

Чтобы выработать у дошкольников **навыки безопасного поведения на дороге** не обязательно вести ребёнка к проезжей части. Это можно сделать и в группе, при проведении занятий по правилам дорожного движения, имея минимум дорожных символов и атрибутов.

Содержание уголков безопасности дорожного движения в группах.

Содержание уголков безопасности дорожного движения в группах должно определять содержание занятий по изучению правил дорожного движения с той или иной возрастной категорией детей.

Уголок может быть оформлен так:

1. Единый стенд (размеры зависят от наличия свободной площади и количества помещаемой информации, но не менее 30*65см).
2. Набор составных частей, каждая из которых предназначена для размещения отдельной информации.
3. Книжка-раскладушка.

Для привлечения внимания родителей при оформлении уголка рекомендуется использовать яркие, привлекающие внимание лозунги, например:

- «Цена спешки – жизнь вашего ребёнка»
- «Внимание – мы ваши дети!»
- «Ребёнок имеет право жить!»
- «Глупо экономить своё время, за счёт жизни ребёнка»

Таким образом, обучение детей правилам и безопасности дорожного движения — это систематический и целенаправленный процесс, в ходе которого обучаемые получают знания, умения и навыки, необходимые для безопасного движения.

4.2. Формы и методы обучения дошкольников ПДД.

4.2.1. *Игра как ведущий метод обучения детей безопасному поведению на дороге.*

Игра - один из важнейших видов деятельности ребенка, его самовыражения, способ его совершенствования. В процессе игры развиваются внимание, память, воображение, вырабатываются навыки и привычки, усваивается общественный опыт. Игра – это не только развлечение. Она делает досуг содержательным, учит творчеству, умению ориентироваться в сложных ситуациях, развивает быстроту реакции. Игра - это «путь детей к познанию мира, в котором они живут и который они призваны изменить» (М.Горький).

В изучении ПДД особенно важным является приобретение учащимся в процессе игровой деятельности конкретных умений и навыков поведения в условиях реального дорожного движения.

Игра представляет собой воссоздание социальных отношений между людьми, их поведение и принятие решений в условиях моделирования реальных ситуаций, общественной жизни. Разнообразие форм и видов деятельности, освоенных ребенком, определяет разнообразие его игр. Игра носит воспитательно-образовательный и развивающий характер, поэтому ее широко используют в учебно-воспитательном процессе. Игра является основным видом активности дошкольника, в процессе которой он упражняет силы, расширяет ориентировку, усваивает социальный опыт. Поэтому, важнейшей задачей является: создание единых подходов к разработке и организации дидактических игр для детей дошкольного возраста; создание условий, необходимых для более широкого внедрения дидактических игр в учебно-воспитательный процесс обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах в дошкольных учреждениях.

Обучая ребенка Правилам дорожного движения, взрослый должен сам четко представлять, чему нужно учить, и как это сделать более эффективно. Он сам должен хорошо разбираться в дорожных ситуациях: нельзя научить хорошо, обучаясь вместе с ребенком. К сожалению, игры, выпускаемые по данной тематике различными производителями, далеко не однозначно описывают и изображают различные правила безопасного поведения на дороге. Поэтому, прежде чем начинать с помощью развивающих игр обучение ребенка,

необходимо ознакомиться с содержанием игры и методическими рекомендациями по ее использованию. От того как взрослые сумеют научить ребенка безопасному поведению на дороге и принятию правильного решения в данной конкретной ситуации порой зависит не только его здоровье, но и жизнь. Любое игровое пособие должно содержать методические рекомендации по его использованию, описание самой игры, а также комментарии к дорожным ситуациям, используемым в данной игре. Воспитателю, проводящему занятия с помощью данного игрового пособия, должны быть абсолютно понятны ситуации, в которых могут оказаться дети во время игры. Но выбор игры должен быть очень осторожным. Игра ни в коем случае не должна быть самоцелью! Воспитателю всегда следует ясно себе представлять, какой конкретной цели он желает достичь той или иной игрой. Эта цель должна быть сформулирована очень четко на основе конкретной темы программы ПДД и строго отвечать конкретному содержанию соответствующих пунктов Правил дорожного движения, конкретным дорожным ситуациям.

4.2.2. Целевые прогулки как форма профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Педагоги должны помнить, что в процессе обучения детей Правилам дорожного движения нельзя ограничиваться лишь словесными объяснениями. Значительное место должно быть отведено практическим формам обучения: наблюдению, экскурсиям, целевым прогулкам, во время которых дети могут изучать на практике правила для пешеходов, наблюдать дорожное движение, закреплять ранее полученные знания по правильному поведению на дороге. Очень интересной формой профилактики детского дорожно-транспортного травматизма являются целевые прогулки с воспитанниками детского сада. Целевые прогулки направлены на закрепление дошкольниками знаний, полученных на занятиях по ПДД в группах. В каждой из возрастных групп целевые прогулки по обучению ребенка правильному поведению в дорожных ситуациях предусматривают свои задачи, темы и периодичность проведения. Так, организуя целевые прогулки по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в младшей группе, воспитателю необходимо обратить внимание детей на работу светофора, на разные виды транспорта: легковые, грузовые автомобили, автобусы, трамваи. В процессе наблюдения учить различать и называть кабину, колеса, окна, двери. Учить отвечать на вопросы, а также наблюдать за играми «в улицу» старших детей. Программа целевых прогулок по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в средней группе становится более широкой. Детей знакомят с жилыми и общественными зданиями, дорогой рядом с детским садом, транспортом, который движется по этой дороге, конкретными Правилами дорожного движения, с понятиями: «проезжая часть», «одностороннее и двустороннее

движение», «пешеход», «переход», «светофор» и т.д. В старшей группе целевые прогулки по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма организуются несколько раз в месяц. На них закрепляются представления детей о проезжей части; дети знакомятся с перекрестком, некоторыми дорожными знаками, получают более полные знания о правилах для пешеходов и пассажиров. На целевых прогулках по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в подготовительной группе дошкольники наблюдают за движением транспорта, работой водителя, сигналами светофора. Расширяются знания детей о работе инспекторов ДПС ГИБДД, контролирующих и регулирующих движение на улице. Продолжается знакомство с назначением дорожных знаков и их начертанием. Закрепляется правильное употребление пространственной терминологии (слева – справа, сверху – внизу, спереди – сзади, рядом, навстречу, на противоположной стороне, посередине, напротив, вдоль и т. д.). Дети должны научиться ориентироваться в дорожной обстановке, ее изменениях, правильно реагировать на них. Основное отличие целевых прогулок по ПДД в ДОУ от занятия, проводимого на игровом участке или в игровой комнате, заключается в характере познавательной деятельности детей – непосредственном восприятии дорожных ситуаций, наблюдений за поведением пешеходов.

4.2.3. Взаимосвязь ДОУ и родителей в системе обучения дошкольников.

Работа дошкольного учреждения по усвоению детьми правил безопасного движения может быть эффективной только при условии его сотрудничества в этом вопросе с родителями. При организации такого сотрудничества важно помнить, что оно не должно носить декларативный и назидательный характер. Поэтому осуществляя работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с семьями воспитанников нужно строить контакт так, чтобы родители из пассивно принимающих информацию, становились активно действующими в процессе ее усвоения. В одном случае более оправданным окажется индивидуальный диалог с отдельными родителями, в другом - знакомство с публикациями из местной и центральной прессы.

Не секрет, что в условиях современных городов, а в особенности мегаполисов с каждым днем возрастает количество транспорта, как муниципального, так и находящегося в личном владении. И, к сожалению, число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях растет соответственно. Жертвами ДТП становятся, как правило, самые беззащитные, – дети. Дети, за жизнь которых мы отвечаем, но, к сожалению, одаривая их любовью и вниманием дома, мы пренебрегаем своевременным обучением их правилам поведения на улице, что приводит к трагическим, непоправимым последствиям. Существует много специальных учебных программ обучающих

правилам поведения на улице, разработанных соответствующими государственными структурами. Детей учат грамоте дорожного движения в детских садах и школах, работой по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма занимается Государственная инспекция по безопасности дорожного движения, есть специализированные организации и клубы. Но, нельзя забывать, что главными воспитателями для ребенка основам поведения на дороге остаются родители, на которых, в первую очередь, лежит ответственность за тех, кому они дали жизнь. Нельзя полагаться на то, что кто-то научит, а главное - приучит ребенка грамотно и дисциплинированно вести себя среди железных потоков современных городских дорог. Конечно, прежде всего, важен собственный пример. И родитель, опаздывающий на работу и перебегающий дорогу в неположенном месте на глазах у своего же ребенка, который направляется в школу, создает у последнего иллюзию, что так можно поступать. Ну почему бы и нет, если папа (мама) так делает? И после этого, зачастую, никакие воспитатели не изменят его впечатления о соблюдении Правил дорожного движения. Ведь авторитет родителя – выше! Однако, личного положительного примера для воспитания грамотного пешехода тоже недостаточно. В современных условиях родитель должен знать – как правильно обучить своего ребенка Правилам дорожного движения. И в этом вопросе ему не обойтись без советов специалистов, специализированной литературы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (направленной на обучение, как родителей, так и детей). А также специальных игровых программ по обучению ПДД, ведь известно, что ребенок лучше всего учится в интересной игре. Играя дома с родителями, он подсознательно переносит правила игры в жизнь, то есть – на своё поведение в реальных дорожных условиях. С информацией о состоянии и причинах детского дорожно-транспортного травматизма в районе, городе, перед родителями обязательно должны выступать воспитатели, инспекторы Госавтоинспекции.

Максимальная эффективность проводимой учебно-воспитательной работы во многом будет зависеть от контакта учителей с родителями и воспитателями дошкольных учреждений, от их понимания ответственности за жизнь и здоровье ребенка, взаимоподдержки и взаимопомощи.

Воспитателям необходимо вести систематический раздел в «Уголке безопасности» - «Воспитываем пешехода», где необходимо размещать материалы по обучению детей правилам поведения на улице, в общественном транспорте (папки-передвижки, ширмы).

- «Взрослые! Вам подражают!»
- «О значении обучения детей ПДД».
- «Дисциплина на улице – залог безопасности пешехода».
- «Как должны вести себя взрослые, находясь на улице с ребенком».
- ребенок на руках;

- ребенок на санках;
- посадка в автобус, троллейбус, трамвай;
- поездка в автобусе, троллейбусе, трамвае;
- выход из автобуса, троллейбуса, трамвая за руку с ребенком;
- ваш ребенок носит очки и т.д.

Важно регулярно (один раз в полугодие) проводить совместные с родителями собрания, мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Устраивать открытые занятия по теме, инсценировки, вовлекать родителей в процесс воспитания грамотного пешехода. Такие совместные занятия помогают продемонстрировать знания дошкольников о Правилах дорожного движения, а родители могут поделиться опытом воспитания у детей культурного, грамотного поведения на улице, разбираются проблемные ситуации на дороге, родители могут получить советы и рекомендации от сотрудников учреждения. Необходимо систематически организовывать выставки детских поделок, аппликаций, рисунков по теме изучения дошкольниками Правил дорожного движения. Они должны ориентировать родителей на то, чтобы постоянно решать с ребенком проблемные ситуации на дороге, настойчиво и терпеливо разъяснять ему правила пешехода и пассажира и самим быть в этом примером. Соблюдение детьми правил пешехода невольно дисциплинирует и родителей. Они активнее включаются в процесс воспитания и обучения ребенка, трудятся совместно с воспитателями, помогают в изготовлении атрибутов, дидактических игр.

Ситуации для анализа.

Предлагаем воспитателям обратить внимание на данные ситуации и предложить их родителям на родительском собрании или в ходе беседы, проанализировать возможные варианты последствий.

- Мама идет с сыном из детского сада по тротуару. Мальчик бежит впереди нее и мешает пешеходам. Мама не реагирует на это.

Вопрос: Как надо поступить маме?

- Мама с сыном идет по улице. На противоположной стороне мальчик видит папу и бросается к нему через дорогу.

Вопрос: Как надо было поступить маме?

- Мама с сыном идет по улице. Около киоска много народу. Мама отпускает руку ребенка и подходит к киоску.

Вопрос: Как надо поступить маме?

- Папа идет с ребенком по тротуару. У ребенка в руке мяч. Мяч падает на дорогу. Ребенок бежит за ним.

Вопрос: Как надо поступить папе?

Обучая детей Правилам дорожного движения, необходимо использовать все доступные формы и методы работы. Таким образом, при обучении детей основам «дорожной грамоты» педагогическому коллективу необходимо придерживаться следующих правил:

- не механически заучивать с детьми Правила дорожного движения, а воспитывать у дошкольников культуру поведения на дороге.
- сочетать изучение Правил с развитием у детей координации, внимания, наблюдательности.
- использовать все доступные формы и методы работы, не считая какую-то форму основной, а какую-то второстепенной. Рассказ и игра, викторина и рисование, практическое занятие и показ видеофильмов, чтение книги и экскурсия - все необходимо поставить на службу воспитания у детей навыков безопасного поведения на дороге.

5. Организация профилактической деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в учреждениях дополнительного образования

Особая роль в обучении детей основам безопасного поведения на дорогах в настоящее время отводится *учреждениям дополнительного образования*, основная задача которых в едином образовательном пространстве создать такие условия, чтобы ребенок с раннего возраста активно развивался в соответствии с его интересами, желаниями и имеющимся потенциалом.

Уникальность учреждений дополнительного образования детей состоит в том, что в них органически сочетаются досуг учащихся с различными формами образовательной деятельности, в том числе дополнительным обучением правилам дорожного движения.

В учреждениях дополнительного образования детей реализуются дополнительные программы, ориентированные на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. Важно, что в любом из видов учреждений дополнительного образования дети и подростки могут заниматься добровольно в различных секциях, кружках и приобретать умения и навыки безопасного поведения на улице и дорогах.

Положительно зарекомендовали себя движение (клубы, отряды) *юных инспекторов движения*, которые существуют уже более 30 лет. Инициатором их создания во многих субъектах РФ была Госавтоинспекция.

Клубы (отряды) юных инспекторов движения - это добровольные объединения учащихся, которые создаются в общеобразовательных школах, внешкольных учреждениях, подростковых клубах, домах творчества по месту жительства.

Основными задачами объединений ЮИД являются: изучение и закрепление знаний правил дорожного движения, привлечение школьников к участию в пропаганде правил дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди сверстников, организация содержательного досуга детей и подростков. Отряды ЮИД оказывают содействие педагогическим коллективам образовательных учреждений в работе по профилактике ДДТТ.

Каждый отряд ЮИД должен иметь «уголок безопасности» или специальный стенд по проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, где отражается его работа по профилактике ДДТТ.



Формы профилактической деятельности клубов (отрядов, кружков) ЮИД разнообразны. Инспектор оказывает содействие отрядам ЮИД и принимает меры по совершенствованию форм и методов их работы.

Отряды ЮИД проводят мероприятия, направленные на совершенствование профилактики ДДТТ.

К таким формам работы относятся:

- проведение специальных занятий по изучению правил дорожного движения по программе дополнительного образования детей и подростков;
- организация детских праздников, например, по теме: «Посвящение первоклассников в пешеходы»;
- работа с велосипедистами и проведение с ними теоретических и практических занятий по изучению правил дорожного движения, подготовка и проведение соревнований «Безопасное колесо»;
- организация конкурсов на лучший рисунок по дорожной тематике;
- проведение перед началом каникул «линейки безопасности», а во время каникул - рейдов «Юный пешеход»;
- пропаганда правил дорожного движения среди школьников;
- выступления с программой изучения правил безопасного поведения дошкольников в подшефных детских садах;
- проведение викторин, олимпиад и др.

Это далеко не полный перечень профилактических мероприятий, которые могут проводиться отрядами ЮИД.

Рассмотрим организацию деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на примере Государственного бюджетного образовательного учреждения дополнительного образования детей Центра детского (юношеского) технического творчества Красногвардейского района Санкт-Петербурга «Охта» (далее ЦДЮТТ «Охта»), который был создан в 1972 году. Это одно из старейших учреждений дополнительного образования детей технической направленности в Санкт-Петербурге (первое наименование «Дом юного техника»).

На протяжении всех лет существования Центра работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и спортивно-техническая направленность являются приоритетными. Это связано с тем, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время приобрела масштабы одной из важнейших государственных задач. Рассматривать проблему с детским дорожно-транспортным травматизмом (далее ДДТТ) в отрыве от общей ситуации с безопасностью дорожного движения нельзя, особенно в таком мегаполисе, как Санкт-Петербург. Однако решение этой сложной проблемы стало возможным при одновременном проведении комплекса социально-экономических, организационно-педагогических, учебно-воспитательных мер, объединяя усилия образовательных учреждений всех

типов и видов системы образования Санкт-Петербурга, Госавтоинспекции, родителей, многих организаций, учреждений и ведомств.

Учреждения дополнительного образования детей технической направленности выполняют особую роль в профилактике ДДТТ и имеют уникальные возможности для реализации задач по воспитанию технически грамотных и законопослушных участников дорожного движения.

Специфика детского технического творчества учащихся заключается: **во-первых**, в уникальности реализуемых программ спортивно-технического творчества, соединяющих в себе науку, технику и спорт, развивающих в воспитанниках потребности в познании и творчестве; **во-вторых**, в обращенности к наиболее педагогически запущенному контингенту учащихся с целью «отвлечения» от улицы, осуществлении социально-трудовой адаптации посредством вовлечения в техническое творчество и в организации полезного досуга; **в-третьих**, в ориентации на подготовку обучающихся, прежде всего мальчиков и юношей, в научно-технических объединениях, секциях, к выполнению различного рода «мужских» социальных функций: мужа, отца, защитника; **в-четвертых**, в его высокой ресурсоемкости (это направление требует вложения больших финансовых средств, приобретения дорогостоящего оборудования и инструмента, специально оборудованных помещений, сооружений, рабочих мест).

В соответствии с Уставом и лицензией ЦДЮТТ «Охта» на протяжении всех лет своего существования организует работу детских объединений автотехнического профиля; проводит массовые и профилактические мероприятия различных уровней с учащимися образовательных учреждений (по календарю мероприятий отдела образования, Госавтоинспекции, Комитета по образованию); оказывает методическую помощь педагогам-организаторам по ОБЖ, заместителям директоров и классным руководителям школ, воспитателям детских садов по дорожной тематике и профилактике ДДТТ (семинары, совещания, открытые занятия). Совместно с Госавтоинспекцией оказывает методическую поддержку детским и молодежным общественным объединениям в проведении мероприятий по профилактике ДДТТ.

С 2007 года в соответствии с распоряжением Комитета по образованию «Об организации деятельности образовательных учреждений по совершенствованию работы в сфере профилактики ДДТТ» №986-р от 26.06.2007 и на основании распоряжения Главы Администрации Красногвардейского района «О создании в структуре ГОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта» структурного подразделения» №582-р от 13.07.2007 на базе ЦДЮТТ "Охта" создан районный опорный Центр по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения (далее РОЦ БДД) к основным функциям которого относятся:

- реализация дополнительных образовательных программ по обучению правилам безопасного поведения на дороге;
- координация деятельности и методическое сопровождение образовательных учреждений района по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- координация и методическое сопровождение проведения районных массовых мероприятий по профилактике ДДТТ;
- координация и организация подготовки команд школьников района для участия в городских соревнованиях ЮИД «Безопасное колесо»;
- организация совместно с районным научно-методическим центром различных форм повышения квалификации педагогических кадров;
- участие в проведении смотров работы образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

В соответствии с положением РОЦ БДД выполняет функции организационно-методического центра по профилактике ДДТТ в районе, входит в городскую систему профилактики ДДТТ Санкт-Петербурга (**в 2010 году ЦДЮТТ «Охта» присвоено звание «Лучшее учреждение дополнительного образования детей Санкт-Петербурга по профилактике ДДТТ»**).

Организационная структура и механизм управления системой профилактики ДДТТ выстроены как по вертикали, так и по горизонтали на всех уровнях. В структуру районной системы профилактики ДДТТ входят практически все образовательные учреждения всех типов и видов (в районе 42 общеобразовательных и 60 дошкольных учреждений, 3 коррекционных образовательных учреждения, 2 детских дома). Координирующая роль отводится РОЦ БДД. Системообразующим фактором всех субъектов системы является воспитание высокой культуры безопасности и дисциплинированности, а также обучение ПДД, формирование у детей и подростков специальных знаний, умений, практических навыков и привычек безопасного поведения на дорогах.

В Центре по учебно-производственному плану занимается 2,5 тыс. детей в 190 группах в возрасте от 6 до 18 лет. Педагогический коллектив Центра составляет 63 человека. В связи с обозначенной спецификой, в ЦДЮТТ «Охта» работают опытные педагоги, имеющие специальную профессиональную водительскую подготовку (или имеют удостоверение инструктора по обучению вождению).

Образовательный процесс в детских объединениях автотехнического профиля осуществляется по 8 образовательным программам.

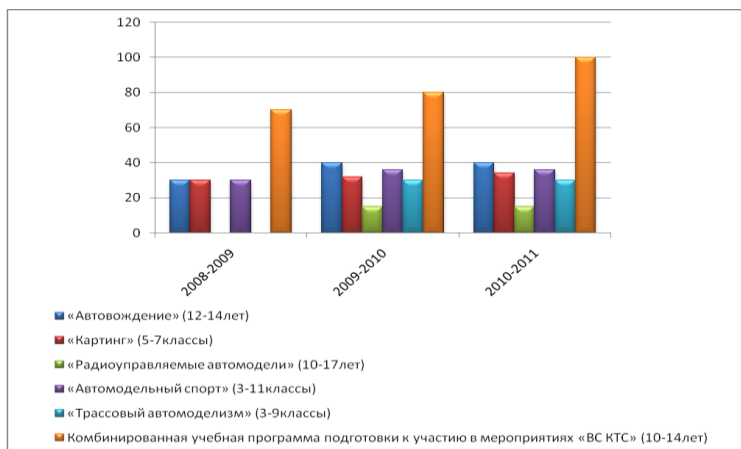


Рисунок 1. Динамика роста учащихся по направлениям в период с 2008 по 2011 гг.

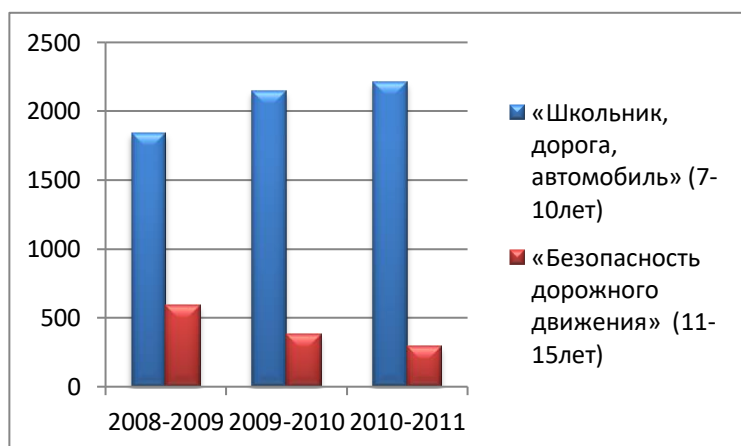
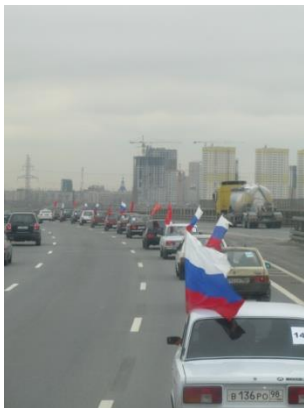


Рисунок 2. Динамика изменения количества участников учебных программ в период с 2008 по 2011 гг.

Содержание учебно-воспитательного процесса определяется уровнем и направленностью образовательных программ. Важное место в программах занимает воспитательная работа в области нравственного, патриотического, трудового воспитания, пропаганда здорового образа жизни, негативного отношения к правонарушениям, в том числе правонарушениям в сфере дорожной безопасности, организации содержательного досуга, профориентация.



Особенность образовательного процесса в учреждении позволяет достаточно эффективно использовать принцип непрерывности обучения и воспитания детей и подростков навыкам безопасного поведения на дорогах. Образовательный процесс организован для всех возрастных групп: 1-4 класс (изучение основ безопасности дорожного движения); 5-7 класс (совершенствование умений и навыков безопасного поведения на дорогах, участие в массовых мероприятиях, соревнованиях, конкурсах); 8-11 класс (профессиональное самоопределение старшеклассников, достижение высшего спортивного мастерства).

Популярными на сегодняшний день являются образовательные программы «Автовождение» и «Картинг», связанные с управлением автотранспортным средством. Актуальность этого направления работы с подростками обусловлена высоким уровнем детского дорожно-транспортного травматизма, а также неизменно высоким интересом родителей, детей и подростков к занятиям автомобильным спортом. Менялись названия учреждения, добавлялись новые направления работы с детьми, но неизменно работали секции: автовождение, автомоделный спорт, картинг, трассовый автомоделизм. В реализации вышеперечисленных образовательных программ выделяются три ступени: 1 ступень – изучение ПДД, технического устройства автомобиля, приемов управления автомобилем на тренажере и учебном автомобиле. Для закрепления и проверки полученных знаний и навыков проводятся соревнования: «Безопасное колесо»,



«Автомногоборье», а также участие в автопробегах.

2 ступень – совершенствование знаний по ПДД и приемам безопасного управления автомобилем. Для контроля полученных знаний и навыков проводятся соревнования различного уровня по автомногоборью, которые включают: конкурсы по ПДД, стрельбу из пневматической винтовки,

фигурное вождение на автомобиле.

3 ступень – изучение и отработка приемов спортивного управления автомобилем, получение знаний по техническому обслуживанию и

ремонту легкового автомобиля. На этом этапе воспитанники участвуют в соревнованиях по автомногоборью различных уровней; принимают участие в судействе соревнований; обслуживают и готовят спортивные автомобили к соревнованиям.

Образовательный процесс в секциях «Автомодельный спорт» и «Радиоуправляемые автомобили» имеет также свою особенность. Более 20 спортсменов-разрядников по автомодельному спорту на счету образовательного учреждения. Ежегодно спортсмены этих направлений становятся победителями и призерами Первенств России среди юношей.

Одной из важных составляющих системы профилактики ДДТТ являются массовые мероприятия. Многие массовые мероприятия, организуемые ЦДЮТТ «Охта», проводятся совместно с Госавтоинспекцией. Например, конкурс детского творчества «Дорога и мы», районные соревнования юных инспекторов движения «Безопасное колесо», «Неделя безопасности» в рамках Глобальной недели безопасности на дорогах, Всероссийская профилактическая акция «Внимание – дети!», соревнования «Школа безопасности» в рамках детско-юношеской оборонно-спортивной и туристической игры «Зарница» и другие. Организация и проведение в мае автопробега по местам боевой и трудовой славы Ленинграда, посвященного Дню снятия блокады и Дню Победы в ВОВ (1941-1945гг.) стало одной из востребованных форм гражданско-патриотического воспитания молодого поколения. В лучших традициях автотранспортников идет процесс воспитания молодых участников дорожного движения, будущих водителей-профессионалов, которые пополняют ряды автомобилистов страны.

Ежегодно Центр организует и проводит совместно с сотрудниками Госавтоинспекции акцию «Письмо водителю», реализует конкурсные игровые программы, такие как «Юные знатоки ПДД», «Грамотный пешеход», всевозможные компьютерные тестирования. С 2009 года к списку мероприятий добавились такие, как районная Олимпиада по ПДД и литературно-исторический конкурс «История возникновения дорожного движения», которые позволили охватить все возрастные категории учащихся нашего района с показателями высокой массовости.

Охват учащихся массовыми формами работы только за прошлый учебный год составил более 6500 человек, в том числе: дошкольники-180, младшие школьники-3771, средние школьники-2211, старшие школьники-591 человек. Ежегодно в каникулярные дни по заявкам школ, дошкольных образовательных учреждений, городских оздоровительных лагерей на базе Центра проводятся конкурсные и игровые программы по БДД для младшего и среднего школьного возраста, а также дошкольников. Всего за летний период в них принимают участие более 300 детей.

В настоящее время отряды ЮИД, членами которых являются учащиеся общеобразовательных учреждений в возрасте от 10 до 16 лет, работают в более 20 образовательных учреждениях при активной поддержке РОЦ БДД и ГИБДД и насчитывают более 200 чел. В соответствии с Положением о районном штабе юных инспекторов движения «ЮИД» на базе ЦДЮТТ «Охта» создан районный штаб «ЮИД». Представители отрядов ЮИД проводят игровые занятия и совместные праздники, направленные на профилактику ДДТТ, с дошкольниками и с учащимися начальной школы. Активная группа ЮИД добилась установки лежачих полицейских и знаков «Пешеходный переход» около школы №180.

С 2002 года в ЦДЮТТ «Охта» существует детское общественное движение военно-спортивных комбинированных соревнований «ВС КТС» и реализуется аналогичная образовательная программа «ВС КТС», в которую включен образовательный блок «Школа безопасности». Ежегодно по этой программе проходят обучение от 70 до 100 детей, участвуя в различных мероприятиях: районный туристический слет; соревнования «Школа безопасности»; дни здоровья для учащихся Красногвардейского района; военно-спортивно-туристские соревнования; праздники детям ДОЛ «ПРОМЕТЕЙ». В этом лагере учатся и отдыхают, так называемые «трудные подростки». Во всех этих мероприятиях обязательно включен этап «Велофигурка», где дети отрабатывают практические навыки движения на велосипеде и осваивают правила дорожного движения.



Важное значение в функционировании системы профилактики имеет методическое сопровождение образовательных учреждений района по предупреждению ДДТТ, осуществляемое методической службой учреждения. Совместно с районным научно-методическим центром (РНМЦ) проводится повышение

квалификации педагогических и руководящих кадров различных категорий (зам. директора по ВР, воспитатели ГДОУ, классные руководители, ответственные за организацию работы по профилактике ДДТТ, педагоги-организаторы ОБЖ и др.). Повышение квалификации педагогов и совершенствование методики преподавания ПДД -



непременное условие эффективной работы по воспитанию культуры безопасного поведения детей на дорогах. Совместно с РНМЦ и ГИБДД разработаны и внедрены программы различных курсов повышения квалификации, проблемных и постоянно-действующих семинаров, мастер-классов. Регулярно на базе ЦДЮТТ «Охта» совместно с Отделом образования и отделом ГИБДД проводятся:

- ежемесячные районные методические объединения для ответственных за профилактику ДДТТ в общеобразовательных учреждениях Красногвардейского района;
- обучающие семинары для ответственных за профилактику ДДТТ в общеобразовательных учреждениях Красногвардейского района;
- индивидуальные консультации и методическая помощь для учителей;
- инспектирование работы по профилактике ДДТТ в ОУ.

Проведён мониторинг эффективности работы образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В ходе анализа внесены предложения по повышению уровня обучения и формам обучения, организации безопасности образовательных учреждений, материально-техническому и нормативно-правовому обеспечению.

В целях отработки новых методик по воспитанию культуры безопасного поведения детей на дорогах с 2010 года проводится опытно-экспериментальная работа по теме: «Совершенствование системы профилактики ДДТТ и формирования у детей навыков безопасного поведения на дороге».

Впервые в практике педагогов Центра разработаны и апробированы программы и методики обучения Правилам дорожного движения для детей с отклонениями в развитии речи (3-я речевая школа); с отставанием в развитии (коррекционная школа №609 VII вида); для слепых и слабовидящих детей (ГБОУ школа-интернат №1 им. К.К.Грота). Разработана система дистанционного обучения и ON-LINE тестирования по Правилам дорожного движения.

Инновационной составляющей организации образовательного процесса по вопросу безопасности дорожного движения является использование компьютерных технологий как в разработке тематических материалов, печатной и видеопродукции педагогами, методистами, так и использование информационно-компьютерных технологий для организации учебной и досуговой деятельности детей и родителей. Еще одной особенностью является включение в образовательные программы других направленностей темы БДД как содержательного компонента образовательной программы. Разрабатываются и апробируются методические пособия с использованием электронных образовательных ресурсов, методические разработки по применению современных технических

средств обучения при обучении ПДД, при проведении интегрированных занятий и др..

Практически каждое общеобразовательное учреждение имеет шефство над близлежащим детским садом. Они проводят совместные мероприятия, направленные на профилактику ДДТТ и БДД, как в дошкольном учреждении, так и в школе.

Важное значение в функционировании учреждения имеет материально-техническое оснащение и модернизация учреждения. В течение 2006-2007г.г. в соответствии с постановлением Правительства от 17.01.2005г № 1 «Об основных мероприятиях по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на 2005-2007 годы» Комитетом по образованию выделялись средства на укрепление материально-технической базы направления работы по профилактике ДДТТ. В Центре оборудован класс ПДД компьютерной техникой и мультимедийной аппаратурой, стендами по ПДД, базовым комплектом светового оборудования «Дорожные знаки, Светофоры» с дистанционным управлением, настольными играми по правилам дорожного движения «Дорожная безопасность». В настоящее время в Центре имеются: два специально оборудованных кабинета, оснащенных двумя магнитными досками с комплектом дорожных знаков, светофоров и автомобилей для моделирования ситуаций на дорогах, тремя интерактивными досками и мультимедийным оборудованием, включающим в себя проектор и тренажер-симулятор по автовождению; три компьютерных класса; электрифицированные пешеходные светофоры; тренажер-симулятор по автовождению на базе автомобиля ВА3-2109; 3 тренажера рулевого управления автомобилем; трасса для автомоделизма; 2 автомобиля ОКА; 7 картонных велосипедов; гаражные боксы; мастерские с деревообрабатывающими и металлорежущими станками.

На территории Центра имеются: асфальтированная площадка №1 площадью 2000м² с разметкой для проведения тренировочного процесса и соревнований по автомоделльному спорту, автовождению, картингу, фигурному вождению велосипеда; учебная мобильная автоплощадка и оборудование для проведения конкурса юных инспекторов движения «Безопасное колесо»; площадка №2 с дорожной разметкой для практических занятий по Правилам дорожного движения с учащимися района.

Материально-техническая база Центра все время развивается: приобретается новое современное оборудование, используемое обучающимися для освоения новых современных технологий в области автотранспортных специальностей.

Весьма важным направлением в развитии системы профилактики ДДТТ является обновление программно – методического обеспечения образовательного процесса. Все образовательные и игровые программы обеспечены учебно-методическими комплексами. С 2007-2008 года апробируются новые учебные пособия по правилам и

безопасности дорожного движения «Дорожная безопасность» для учащихся 5,7,8,9 классов и «Методические рекомендации по правилам и безопасности дорожного движения в помощь учителям по проведению уроков». Пособия разработаны Санкт-Петербургской Академией постдипломного педагогического образования (СПбАППО) для внедрения учебного модуля «Дорожная безопасность» по курсу ОБЖ для учащихся 5 - 9 классов.

Сравнительный анализ программно-методического обеспечения за 3 года показал; **во-первых**, возросло количество программ для среднего и старшего школьного возраста, наиболее подверженного асоциальному поведению; **во-вторых**, появились новые детские объединения, ориентированные на формирование комплекса знаний по безопасному поведению на дорогах и в транспорте, формирование регуляторов социального поведения, позволяющих ребенку дорожить собственной жизнью и жизнью других людей; **в-третьих**, большинство программ реализуется с использованием компьютерных технологий; **в-четвертых**, в образовательном процессе определены обязательные формы итогового контроля, используются диагностические материалы по результатам освоения образовательных программ.

В начале каждого учебного года по договорам со школами формируется расписание занятий, которые проводятся на базе Центра нашими педагогами. Каждый класс посещает занятия один раз в месяц, таким образом, в течение учебного года учащиеся посещают 9 занятий, длительность каждого из которых составляет 2 академических часа. Программа рассчитана на 18 часов в год. При этом классы делятся на две группы, которые чередуясь, проходят обучение в кабинетах теории и практики. Ежемесячно через центр проходит 60 классов начальной и средней школы – это 1500 человек, 6 классов из которых коррекционные с отклонениями в развитии. Также педагогами центра проводятся занятия в 5-ти школах, территориально отдаленных от ЦДЮТТ «Охта», где охвачено 40 классов начальной школы (1060 человек).

Центр имеет обширные социальные связи с общеобразовательными учреждениями Красногвардейского района, городским ресурсным центром по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма ГБОУ ДОД «Балтийский берег», другими УДОД СПб, дошкольными образовательными учреждениями Красногвардейского района, Муниципальными образованиями, с автошколами «Тур» и «Волна», фирмой «ЗМ», с ДНД и Госавтоинспекцией, СПб Университетом МВД России, РНМЦ, кабельным телевидением «ТКТ», Творческим объединением «ОЧЕНЬ! Холдинг», ВОА.

Одним из необходимых направлений в работе по



профилактике дорожно-транспортных происшествий с участием детей является просветительская работа с родителями. С этой целью проводятся массовые мероприятия с совместным участием родителей и детей; проводятся беседы с родителями на собраниях в ОУ района ответственными за профилактику ДДТТ;



анкетирование родителей на предмет необходимости изучения детьми правил дорожного движения; разработка домашних заданий по тематике ПДД для совместного выполнения родителей с детьми (рефераты, доклады, рисунки); информирование родителей с помощью стендов по БДД. Организуются встречи детей с ветеранами ВОВ с возложением цветов к мемориалу «Цветок жизни», экскурсионные поездки в музей ГАИ.

С 2009 года ЦДЮТТ «Охта» участвует в реализации «Плана мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2009-2012 годы», принятый постановлением Правительства Санкт-Петербурга №1506 от 02.12.2008г.

Ожидаемые результаты Плана: появление новых перспективных секций и детских объединений,



осуществляющих комплексные образовательные программы обучения детей безопасному поведению на дорогах и в транспорте; отвлечение подростков от негативных социальных влияний средствами спортивно-технических массовых мероприятий; повышение профессиональной компетентности педагогических работников в вопросах профилактической работы с учащимися по БДД; повышение

транспортной культуры детей и родителей; увеличение процента охвата подростков и молодежи сферой организованного досуга, направленного на общественно-полезную самореализацию через развитие общественного движения юных инспекторов движения (ЮИД). Системный эффект реализации мероприятий Плана предполагает дальнейшее снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма, сохранение жизни и здоровья детей путем планомерного

обучения детей, педагогов и родителей безопасному поведению на дорогах, воспитания поколения грамотных, дисциплинированных и законопослушных участников дорожного движения.

6. Организация профилактической деятельности по предупреждению ДДТТ в учреждениях общего образования

В соответствии с Законом Российской Федерации “Об образовании” государственные образовательные стандарты общего образования утверждаются не реже одного раза в 10 лет.

В настоящее время Минобрнауки России полагает невозможным внесение изменений в федеральный компонент государственного стандарта общего образования и федеральный базисный учебный план для образовательных учреждений Российской Федерации (в части введения отдельной дисциплины об основах безопасности дорожного движения, начиная с первого класса) без соответствующих изменений законодательных норм и подготовительной работы по их внесению на федеральном и региональном уровнях.

Как правило, уроки по ПДД в начальных классах проводятся учителями начальных классов, т. е. классными руководителями. Поэтому данный процесс должен находиться под контролем учителя ОБЖ (данной школы, или руководителя методобъединения учителей ОБЖ города/района – если нет учителя ОБЖ).

Образовательный процесс по изучению основ безопасного поведения детей и подростков на улице и дорогах проводится преподавателем с учетом педагогических требований и предполагает решение следующих задач:

- развитие познавательных способностей учащихся, позволяющих им правильно и безопасно ориентироваться в дорожной среде;
- обучение учащихся знаниям, умениям и навыкам безопасного поведения на улице и дороге;
- воспитание законопослушного поведения по соблюдению правил дорожного движения.

В практике работы образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма могут быть использованы различные формы работы как на занятиях (уроках), так и во внеклассное время. Это занятия по безопасности движения, утренники, экскурсии по улицам города, просмотр кино-, видео- и диафильмов, беседы, соревнования и конкурсы на лучшего знатока Правил дорожного движения.

Основной целью организации занятий по правилам дорожного движения с детьми и подростками является приобретение теоретических знаний и формирование устойчивых практических умений и навыков безопасного поведения на улице и дорогах.

Для достижения этой цели педагоги должны реализовывать систему обучающих, воспитательных и развивающих задач.

К обучающим задачам относятся:

- расширение общего кругозора по проблеме безопасного поведения на улице и дорогах;

- изучение Правил дорожного движения для пешеходов и пассажиров на основе формирования умений и навыков безопасного поведения на дороге;
- формирование практических умений пешеходов;
- формирование умений прогнозировать свое поведение как участника дорожного движения;
- освоение детьми и подростками, с учетом их возрастных особенностей, наборов терминов и понятий, используемых в дорожном движении и способствующих дальнейшему успешному усвоению основ безопасного поведения на дорогах.

К воспитательным задачам относятся:

- формирование культуры участника дорожного движения;
- воспитание отрицательного отношения к нарушителям норм поведения и Правил дорожного движения;
- профессиональная ориентация детей и подростков на выбор профессии водителя автотранспортного средства или сотрудника ГИБДД.

В систему развивающих задач входят:

- развитие навыков управления велосипедом в условиях дорожного движения;
- развитие самостоятельности и умения рационально организовывать свою деятельность в процессе дорожного движения;
- развитие логического и пространственного мышления, воображения, памяти.

Важнейшими условиями обучения детей и подростков ПДД и навыкам безопасного поведения на дорогах являются: **регулярность занятий, их непрерывность, преемственность, систематичность и профессионализм.**

Достижение положительных и долгосрочных эффектов в организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма возможно только на основе комплексного подхода в решении вопросов детской безопасности на дорогах и профилактики травматизма. Такой подход включает в себя учебную и внеурочную деятельность, работу с родителями, информационное и материально-техническое обеспечение и контроль со стороны администрации.

1. Учебный процесс:

- проведение занятий и бесед с обучающимися в рамках программы по ОБЖ;
- изучение Правил дорожного движения по другим программам, согласованным и утвержденным педагогическими и (или) методическими советами;
- проведение учебных экскурсий;
- показ учебных видеофильмов, кинофрагментов, использование учебных компьютерных программ.

2. Внеурочная деятельность

- проведение тематических классных часов;
- беседы инспекторов дорожной инспекции с обучающимися (воспитанниками);
- участие в мероприятиях по Правилам дорожного движения, проводимых на муниципальном и областном уровне;
- участие в мероприятиях по безопасности дорожного движения, проводимых в рамках Всероссийской операции «Внимание – дети!»;
- обсуждение с учащимися конкретных примеров дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних произошедших на территории города/района или области;
- проведение бесед с учащимися-нарушителями Правил дорожного движения;
- ведение журнала проведения инструктажей перед выходами в общественные места;
- создание и работа отряда юных инспекторов движения.

3. Информационное и материально-техническое обеспечение

- программы, справочная и методическая литература: библиотека у каждого учителя (воспитателя), преподавателя ОБЖ, ответственного за организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в образовательном учреждении;
- оформление и размещение стенда по безопасности дорожного движения, план-схемы безопасного подхода к образовательному учреждению, уголков по безопасности дорожного движения в начальной школе;
- наличие индивидуальных схем у учащихся начальной школы;
- инструктаж воспитателей, педагогов, классных руководителей на методических объединениях, совещаниях классных руководителей (воспитателей), педагогических советах;
- создание кабинета по безопасности дорожного движения, оборудованного в соответствии с требованиями, предъявляемыми к их оснащению.

4. Работа с родителями

- обсуждение вопросов безопасности дорожного движения на родительских собраниях;
- обсуждение вопросов по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на заседаниях родительского комитета;
- проведение бесед с родителями по сообщениям о дорожно-транспортных происшествиях с участием детей и подростков и нарушений правил дорожного движения несовершеннолетними.

5. Контроль со стороны администрации

- проверка правильности и систематичности заполнения журналов;
- обсуждение вопросов по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на совещаниях при директоре, педагогических советах и т.п.;
- посещение учебных занятий и внеклассных мероприятий администрацией образовательного учреждения, ответственными за организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Одна из важнейших задач педагогов и сотрудников ГИБДД – профилактическая работа в летний период и другое каникулярное время, поскольку на период летних каникул приходится третья часть всех ДТП с детьми.

Единое требование к организации данной работы: в содержательных программах детских лагерей отдыха как дневного, так и круглосуточного пребывания тема профилактики ДДТТ должна найти обязательное отражение. Поэтому при организации профилактической работы по безопасности дорожного движения педагогический состав детских лагерей не должен ограничиваться проведением бесед-инструктажей о поведении на дорогах. Педагоги вместе с ребятами и сотрудниками ГИБДД оформляют стенды по ПДД, проводят кинолектории, встречи с сотрудниками ГИБДД, медицинскими работниками (на тему “Последствия ДТП”, “Оказание первой помощи при ДТП”), отрядные и общелагерные мероприятия по ПДД (такие как: игры, викторины, практические занятия, конкурсы-соревнования, КВН, театрализованные представления и др.).

Кроме организации отрядных и общелагерных мероприятий необходимо поощрять и развивать такие формы работы, как работа кружка ЮИД в детском лагере, организация работы профильного отряда ЮИД или целой смены ЮИД.

7. Осуществление государственного контроля в области обеспечения безопасности дорожного движения

Как уже говорилось выше, в соответствии со ст.29 ФЗ 196 от 10.12.1995г. «О безопасности дорожного движения», обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится не только в специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление данной образовательной деятельности в установленном порядке, но и во всех дошкольных и общеобразовательных учреждениях. Этот же закон предусматривает обязательный государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения (ст.30).

В соответствии с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ, утвержденном Указом Президента РФ от 15.06.98 № 711, на Госавтоинспекцию возлагается осуществление государственного контроля соблюдения правил, нормативов и стандартов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. На основании данных государством полномочий (п.12 Положения), совместно с органами образования Госавтоинспекция проводит инспектирование образовательных учреждений с целью оказания практической помощи в организации работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Инспектирование образовательного учреждения может быть плановое и внеплановое (по факту ДТП). Плановое инспектирование проводится не реже 1 раза в год, что обязательно отражается в совместном плане работы подразделения ГИБДД и местного органа управления образованием. На основе анализа ДДТТ в квартальный план работы подразделения ГИБДД вносится перечень образовательных учреждений, инспектирование которых необходимо провести в первую очередь. Инспектирование проводится совместно сотрудником ГИБДД и специалистом местного органа управления образованием, курирующим данный вопрос. К инспектированию могут быть привлечены третьи лица (методист Детского центра, общественный автоинспектор, представитель районного родительского комитета и др.)

В ходе инспектирования заполняется «Акт планового инспектирования образовательного учреждения по изучению ПДД и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма» или «Акт инспектирования образовательного учреждения по факту ДТП (дорожно-транспортного происшествия с участием ребенка до 16 лет)».

При подготовке к проведению инспектирования сотрудник ГИБДД изучает лицевое дело данного образовательного учреждения, динамику аварийности и нарушений детьми ПДД, а так же недостатки, не устраненные после предыдущих проверок, ознакомиться с рекомендациями по обучению детей ПДД.

Прибыв в образовательное учреждение, сотрудник Госавтоинспекции встречается с директором или должностным лицом, его заменяющим, и объясняет, чем вызвана предстоящая проверка (фактом ДТП, контроль ранее выданного предписания, плановая проверка).

В первую очередь проверяется наличие в образовательном учреждении приказа директора о назначении ответственного за проведение всей профилактической работы по предупреждению ДДТТ – школьного инструктора по БДД. Затем, проверяется соответствие профилактической работы образовательного учреждения системе данной работы в регионе, наличие записей в общешкольном плане работы, отметок в журналах всех возрастов о проведении занятий (не только на уроках ОБЖ), записей в протоколах педсоветов и общешкольных родительских собраниях, планах классных руководителей, наличие документов о проведении операций, акций, конкурсов и других массовых мероприятий районного/городского/регионального масштаба, журнала учета рапортов на детей-нарушителей ПДД, документов о работе отряда ЮИД, наличие наглядных пособий, литературы, уголка, кабинета и площадки по ПДД. Обязательно должна быть подписка на российскую газету “ДДД”.

Проведение плановых инспектирований школ целесообразно проводить в период августовских проверок к началу учебного года. В этом случае инспектор по пропаганде входит в состав соответствующей районной/городской комиссии. Необходимо проверить не только готовность образовательных учреждений к обучению детей ПДД, но и организацию дорожного движения в районе школ (наличие необходимых дорожных знаков, пешеходных переходов, светофоров).

Акт инспектирования выписывается в 3-х экземплярах: 1-й экземпляр – директору образовательного учреждения, 2-й – остается в ГИБДД для контроля выполнения (в наблюдательном деле), 3-й – направляется в местный орган управления образованием. В УГИБДД УВД области предоставляется только копия акта по факту ДТП с участием ребенка до 16 лет. В акте инспектирования обязательно пишется предписание на устранение выявленных недостатков и реальные сроки их устранения.

По неблагополучным образовательным учреждениям готовятся материалы на рассмотрение городской/районной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения. Информация по данным образовательным учреждениям направляется в местный орган управления образованием.

Контроль исполнения предписаний, указанных в актах инспектирования возлагается на инспектора по пропаганде подразделения ГИБДД и специалиста органа управления образованием, а в конечном итоге – на начальника ОГИБДД и начальника местного органа образования.

Контроль организации профилактической работы по

предупреждению ДДТТ может быть не только местным, но и организованным совместно вышестоящими органами. Ежегодно проводятся комплексные проверки по изучению организации данной работы, а также уровня знаний детьми ПДД в районах/городах, где наблюдался рост ДТП с участием детей. Сотрудник УГИБДД – инспектор по пропаганде – входит в состав рабочей группы Правительства области или министерства образования области, которая проводит комплексную проверку в районе/городе в течение нескольких дней. По окончании данной проверки проводится итоговое совещание у главы (заместителя) администрации города/района и выводится справка о недостатках в работе с предложениями по их устранению.

При проведении инспектирования такого рода (как с представителем УГИБДД, так и без него), в образовательных учреждениях наряду с контрольным пакетом заданий по предметам, организуется тестирование (контрольные срезы знаний) по ПДД среди детей начальной школы, а также среднего и старшего звена. Результаты данных срезов обрабатываются работниками министерства образования и используются на совещаниях разного уровня.

Кроме комплексного инспектирования, проводятся и целевые проверки, например, контроль по организации проведения операции «Внимание – дети!», 1-го (школьного этапа) областного слета ЮИД (или другого конкурса по ПДД), в летний период – по организации профилактической работы в летних лагерях отдыха.

8. Типичные ошибки в преподавании ПДД детям

Рассмотрим наиболее распространенные ошибки, которые допускают педагоги и родители, пытаясь объяснить детям, как правильно вести себя на дороге.

«Правила дорожного движения» едины для всех, но, к сожалению, написаны они без всякого расчета на детей. В некоторых пунктах ПДД или вовсе отсутствуют указания о том, как должны вести себя пешеходы в той или иной конкретной ситуации или даны очень расплывчатые указания. Так, в пункте 4.1. сказано в каких случаях пешеходы могут идти по проезжей части и уточняется:

«пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств». Но тот же пункт разрешает в определенных случаях движение по обочине, но не оговаривается направление движения. А ведь это очень важно знать для обеспечения безопасности движения пешеходов. **Именно знать, а не догадываться.**

Несмотря на имеющийся в ПДД раздел «Обязанности пешеходов», многие вопросы, касающиеся пешеходов разбросаны по разным разделам Правил (6, 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17). Вероятно, отсюда идет ошибочное представление многих педагогов, преподающих Правила безопасного поведения на дороге, что все правила пешеходов сосредоточены только в разделе 4.

Учитель, преподающий ПДД, должен досконально знать все их тонкости и только тогда он сможет ***привить детям устойчивые навыки безопасного поведения в любой дорожной ситуации***

Одна из основных ошибок: ***Обходи трамвай спереди, автобус – сзади.***

Это правило давно устарело и не спасает, а, напротив, создает аварийную ситуацию, так как при выходе пешехода сзади или спереди транспортного средства ни водитель, ни пешеход не видят друг друга, и может произойти наезд. Порядок пересечения проезжей части дороги строго оговорен Правилами дорожного движения, и он не связан с обходом маршрутного транспорта! Упоминание об обходе трамвая или автобуса последний раз имело место в «Правилах движения транспорта и пешеходов» в 1958 году!

В действительности, необходимо объяснить ребенку: при выходе из любого маршрутного транспорта (будь то трамвай, троллейбус или автобус), если необходимо перейти на противоположную сторону проезжей части, нельзя обходить его ни спереди, ни сзади. В этом случае следует дойти до ближайшего пешеходного перехода, а если его нет, подождать, пока транспортное средство отъедет от остановки и удалится на безопасное расстояние, и только потом переходить дорогу, причем в том месте, где она хорошо просматривается в обе стороны.

Еще одна из типичных ошибок: ***При переходе улицы посмотри налево, а дойдя до середины – посмотри направо.***

Это правило так же устарело и создает опасную ситуацию.

Прежде чем перейти дорогу – остановись, посмотри в обе стороны и, убедившись в безопасности, переходи дорогу, постоянно наблюдая за дорожной ситуацией.

Следующая ошибка: **Красный – стоп, желтый – приготовься, зеленый – иди.**

Следуя такому правилу, дети приобретают уверенность в безопасности перехода по зеленому сигналу. А это очень опасно, так как это совсем не так! Ведь в ПДД (см. п. 6.2) сказано, что красный и желтый сигналы запрещают движение, зеленый его разрешает. И не более! При этом ни слова не сказано, что зеленый сигнал гарантирует безопасность движения! Практика же дорожного движения не исключает опасности пересечения проезжей части по зеленому сигналу светофора, если пешеход сам не предпринимает необходимые меры предосторожности, к тому же дети часто путают расположение сигналов светофора: не понимают, что когда горит зеленый сигнал светофора для пешехода, с другой стороны для водителя горит красный, и наоборот.

Причины неординарных ситуаций на перекрёстке:

- Появление на перекрестке транспортных средств со специальными сигналами;
- Внезапное нарушение здоровья водителя;
- Отказ тормозной системы, либо какая-то другая техническая неисправность автомобиля;
- Увеличение тормозного пути из-за погодных условий;
- Нарушение ПДД водителем;
- Алкогольное или наркотическое опьянение водителя.

Необходимо учесть!

Красный сигнал светофора – запрещающий, так как с другой стороны горит зеленый для автомобилей. Желтый – не только приготовься, а знак внимания, предупреждающий о смене сигналов светофора. Для пешехода желтый сигнал так же является запрещающим, так как на желтый сигнал автомобилям разрешено закончить проезд перекрестка. Зеленый – разрешает движение, но, прежде чем выйти на проезжую часть дороги, необходимо убедиться в том, что все автомобили остановились. Желтый мигающий сигнал светофора информирует о том, что перекресток не регулируемый. Поэтому прежде чем перейти дорогу, убедитесь в собственной безопасности.

Ошибочно - «Если не успел перейти дорогу, остановись на «островке безопасности» или на середине дороги».

В Правилах дорожного движения нет понятия «островок безопасности». Есть только островки, информирующие водителя о направлении движения в местах разделения или слияния транспортных потоков, и называются они «направляющие островки», не гарантирующие безопасность пешехода. Остановка на разделительной

линии возможна, но не рекомендуется. Ведь ребенок остается между двумя движущимися на встречу друг другу транспортными потоками. Малейшая неосторожность или случайность чреваты несчастным случаем

Правильно!

Необходимо рассчитать переход так, чтобы не останавливаться на середине дороги и пересечь проезжую часть за один раз.

Ошибочно: Не играй на дороге, у дороги, а играй во дворе дома.

Но во дворах также есть дороги, при движении по которым водители транспортных средств должны соблюдать правила движения в жилой зоне, т. е. скорость движения не должна превышать 20 км/ч, но это правило далеко не всегда соблюдается. И хотя пешеходы в жилой зоне имеют преимущество, они не должны забывать о собственной безопасности.

Выходя из подъезда, уже будь внимателен и осторожен. Играй подальше от дороги, там, где нет автомобилей

Используют для показа старые знаки на желтом фоне, путают группы знаков, неправильно называют дорожные знаки или не верно преподносят информацию, которую несет в себе тот или иной дорожный знак. Например, часто путают значение знаков 1.20 и 5.16.1. Они оба имеют одинаковое название – «Пешеходный переход». Но знак 1.20 (треугольный с красной каймой) относится к группе предупреждающих знаков и предупреждает водителя, что впереди – знак 5.16.1. и пешеходный переход. А знак 5.16.1 (квадратный синий), имеющий тоже название, относится к группе особых предписаний и указывает пешеходам, что через дорогу необходимо переходить именно здесь.



Начинают обучение со знаков, неактуальных для юных участников дорожного движения. На практике учителя очень часто, даже в ущерб другим темам по ПДД, уделяют излишне много времени дорожным знакам, вовлекая учащихся в поверхностное заучивание названий большого количества знаков, увлекаются различными стихами о знаках, играми с применением только знаков, без других элементов ПДД, да еще во отрыве от реальной дорожной обстановки. Следует помнить, что дорожные знаки главным образом предназначены для водителей. Детям, безусловно, необходимо знать значение дорожных знаков, но прежде всего это должны быть знаки,

которые работают на обеспечение безопасности пешеходов: «Пешеходный переход» (подземный и надземный), «Движение пешеходов запрещено», «Пешеходная дорожка», «Движение на велосипедах запрещено», «Пересечение с велосипедной дорожкой», «Велосипедная дорожка».



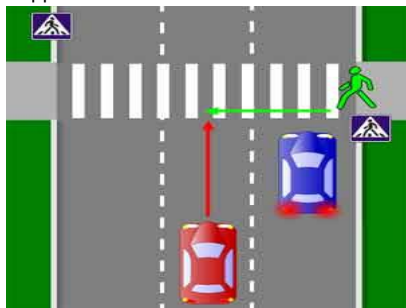
Неправильно объясняют значение дорожного знака «Дети».

Он вовсе не предусматривает переход через дорогу именно в месте его установки, а лишь информирует водителя о том, что на дороге могут неожиданно появиться дети, так как рядом школа, детский сад или другое учреждение.

9. Анализ привычек детей, безбидных возле дома, но опасных на проезжей части улицы. Вот некоторые из них.



Дети привыкли: Выбегать из-за объектов, ограничивающих видимость.



На дороге объекты строительства и ремонта, заборы, дома, стоящие транспортные средства могут скрывать за собой движущийся автомобиль!

Когда идут группой – разговаривать поглядывая друг на друга.

При подходе к дороге разговоры следует прекратить, потому что они отвлекают от наблюдения.

Двигаться бегом.

Надо идти только шагом, потому что при беге смотришь прямо перед собой, не поворачиваешь голову – а перед переходом проезжей части надо смотреть, поворачивая голову вправо и влево.



Идти наискосок.

Переходить проезжую часть дороги так нельзя, потому что трудней наблюдать. Ведь тот, кто идет наискосок, поворачивается спиной к транспортным средствам и дольше находится на проезжей части, так как удлиняется путь.

Бросаться за мячом, собакой, не глядя по сторонам.

Сначала надо посмотреть по сторонам и убедиться в безопасности.

Оглядываться, когда позовут.

При переходе улицы оглядываться нельзя – надо внимательно смотреть вправо и влево.

Двигаться не прерывно, не останавливаясь.

Перед выходом на проезжую часть всегда надо приостановиться и посмотреть по сторонам с поворотом головы.

При спешке забывать обо всем на свете.

Перед выходом на проезжую часть надо остановиться на тротуаре и сосредоточиться. Не спеша оценить дорожную обстановку, убедиться, что опасности нет, после чего уверенным шагом (ни в коем случае не бегом) перейти проезжую часть.

Что такое закрытый обзор?

Это дорожные ситуации, когда опасность скрыта от пешехода за стоящими и движущимися автомобилями, объектами дорожных и строительных работ, загораживающими обзор, другими пешеходами.

Чем опасен стоящий на улице автомобиль?

- Автомобиль, который стоит, мешает вовремя заметить движущийся транспорт.

Какое из стоящих транспортных средств опасней других?

- То, которое выше и длиннее: автобус, грузовик – фургон, трактор, автомобильный кран – они больше всего мешают заметить движущийся транспорт.



Чем опасен медленно приближающийся автомобиль?

- Пешеход может решить, что вполне успеет перейти – и начать перебежать дорогу. Но за ним или в соседнем ряду может быть скрыто другое транспортное средство! Оно может обгонять ту автомашину, которая движется медленно!

Чем опасен только что проехавший автомобиль?

- в первые секунды он может скрывать от пешехода встречный транспорт!

Надо, пропустив машину, подождать, пока она отъедет подальше!

Что же такое дорожные «ловушки» отвлечения внимания?

Это моменты в обстановке на дороге, когда пешеход не замечает опасность, потому что его взгляд прикован, направлен на интересующие его предметы: автобус на другой стороне дороги, друзей, родных, мяч, собаку...

Вот несколько вопросов и ответов, которые можно разобрать с детьми:

В чем опасность для пешехода, который спешит через дорогу к автобусу?

- Пешеход видит только автобус и больше ничего вокруг и часто не замечает приближающийся с боку автомобиль.

В чем опасность для пешехода – школьника, который заметил на другой стороне улицы родных или друзей, и они зовут его к себе?

- Дети видят только друг друга и плохо наблюдают по сторонам, могут не заметить движущийся транспорт.

В чем особенность детей перебегающих через дорогу?



- Глаза детей при этом направлены на тех (на то), вслед за кем (чем) они бегут, и можно не заметить движущийся транспорт справа или слева.

Ловушки на пустынных улицах - это моменты, когда дети попадают на улицу, где низкая интенсивность движения.

На таких улицах дети, считая, что «машин нет», могут выходить или выбегать на проезжую часть, не осмотрев ее - выход не глядя.

В чем опасность для детей, играющих рядом с проезжей частью пустынной улицы, или когда дети – пешеходы или велосипедисты идут, едут по обочине пустынной улицы?

- Считая, что «машин нет», могут выйти, выбежать, выехать (на велосипеде) на проезжую часть улицы, не осмотрев ее и не заметить приближающийся автомобиль. Учитесь осматривать улицу всегда внимательно и с поворотом головы, прислушиваясь при этом. На пустынных улицах будьте не менее внимательными, чем на улицах с оживленным дорожным движением.

Особого внимания требуют остановки автобуса, троллейбуса, трамвая и пешеходные переходы.

Какое место опаснее для пешехода, переходящего через дорогу: перекресток или остановка?

- Опасно и там, и там, но опаснее на остановке! Почему? На остановке самая большая помеха обзору – стоящий автобус.

На каких дорогах остановки опасны больше всего?

- Узкие дороги с неширокой проезжей частью. Здесь пешеход, видя, что до противоположного тротуара близко, чаще выбегает из-за автобуса.

Какие ситуации - «ловушки» могут подстергать пешехода на пешеходном переходе. Их три:

- когда приближаются какие-либо транспортные средства, пешеход, видя, что успевает перейти, может не заметить скрытое за ними другое транспортное средство. Часто эти скрытые машины или мотоциклы едут быстрее.
- Когда автомобиль проехал через пешеходный переход, пешеход может сразу начать движение и не заметить машину справа, которая в этот момент скрыта за проехавшей машиной;
- Когда у пешеходного перехода остановилось какое-либо транспортное средство (например, для поворота или разворота, или сломалось) – оно загромождает обзор.

Внимания требует и «ловушка» возле дома:



- дорожки вдоль домов используются и пешеходами и водителями совместно. Нельзя выбегать, не осмотревшись, из-за стоящих автомобилей. Если возле дома стоит автомобиль, необходимо помнить, что он может поехать вперед, не подав сигнал, или, что еще опаснее - задним ходом.

Главными условиями безопасности дорожного

движения являются: видимость и обзорность.

Видимость – это возможность различать детали дорожной обстановки. Она зависит от погодных условий, освещения, степени контраста проезжей части по отношению к другим элементам дороги.

Обзорность – это возможность видеть проезжую часть и дорожную обстановку перед собой и по сторонам, т.е. отсутствие в поле зрения различных препятствий.

Чтобы избежать возможных ошибок при проведении занятий по ПДД, хочется обратить внимание учителей:

- 1) Пользуйтесь для работы только теми учебниками и пособиями, содержание которых не имеет никаких противоречий с действующими в РФ «Правилами дорожного движения». Поэтому педагогу нужно обязательно иметь официальное издание «Правил дорожного движения», которые утверждены постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23.10.93 № 1090 и введены в действия с 1 июля 1994 года. С учетом изменений и дополнений

внесенных постановлениями правительства РФ в 1998, 2000, 2001, 2002, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 гг.

Получить рекомендации, или посоветоваться о качестве какой-либо конкретной книги можно с опытными преподавателями ПДД, методистами РОЦ БДД, НМЦ или компетентными сотрудниками Госавтоинспекции.

- 2) Обратите внимание, что правила для пешеходов в действующих ПДД сосредоточены не только в разделе 4 «Обязанности пешеходов». Пункты, прямо или косвенно относящиеся к пешеходам, имеются также в разделах: 6, 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17.
- 3) **Все книги о ПДД, предназначенные для детей и учителей, изданные до 2000 года, действующим правилам не соответствуют.** Использование их в качестве учебных и методических пособий не рекомендуется! Использовать данную литературу, равно как и определить качество книги, можно только при условии хороших знаний ПДД.

10. Организация и проведение массовых мероприятий по БДД

Массовые профилактические мероприятия проводятся с целью активизации внимания к проблеме БДД широких слоев общественности и направлены, как правило, на определенную категорию участников дорожного движения: водителей, пешеходов, детей, родителей и т.д. Кроме того, пропагандистские мероприятия в сфере дорожного движения несут в себе целевую установку воспитательного воздействия на формирование нравственно-правовых убеждений и потребностей в правосознании, необходимости выполнять требования правил дорожного движения и других правовых норм.

К массовым мероприятиям по БДД относятся:

- Акции, операции («Внимание – дети!», «Ребенок – пешеход», «Неделя безопасности дорожного движения», «День памяти жертв ДТП» и др.)
- Конкурсы («Вежливый водитель», «Слет-ЮИД», «Безопасное колесо» и др.)
- Сопровождения, семинары, круглые столы, конференции (например, с педагогами по вопросу ДДТТ)
- Любое массовое мероприятие включает в себя несколько этапов: подготовка, проведение, подведение итогов.

Подготовка мероприятия включает в себя:

- Разработку Положения о проведении (акции, конкурса).
- Выбор определенного дня проведения и оптимального времени.
- Подготовка плана проведения с указанием исполнителей.
- Приглашение участников и СМИ.
- Подготовка и рассылка пресс-релиза СМИ.
- Сбор инициативных предложений от участников.
- Определение регламента проведения.
- Подготовка раздаточного материала (например, программы – к совещанию, листовки – к проведению акции), призы и реквизиты (к конкурсу), пресс-релиз (для журналистов).

После подведения итогов массового мероприятия подшиваются документация: положение о проведении мероприятия, план подготовки и проведения, справка по выполнению плана, протокол конкурса.

Если мероприятие проводится совместно с другими организациями (например, редакцией газеты или местным органом управления образованием), то план проведения утверждается двумя руководителями или более (по числу организаторов)

Таблица 3. Примерный план подготовки проведения конкурса “Автоледи”

№	Мероприятия	Срок исп.	Исполнитель
1.	Разработать положение о конкурсе.		
2.	Направить информацию и пригласительные письма в местный орган самоуправления, СМИ, спонсорам.		
3.	Подготовить рекламу конкурса в СМИ, объявления о конкурсе в РЭО и местах массового скопления людей, пресс-релиз для журналистов.		
4.	Подготовить призы и цветы для награждения победителей конкурса, поощрительные призы и памятные сувениры, ленту для победительницы.		
5.	Подготовить реквизиты для оформления конкурса (плакаты, транспаранты, таблички к конкурсам)		
6	Подготовить протоколы, путевые листы, порядковые номера и анкеты для участниц.		
7	Подготовить инвентарь для проведения конкурсов		
8	Обеспечить судейство конкурсов (список судей, инструктаж).		
9	Подготовить место для церемонии открытия и закрытия конкурса; площадки этапов конкурса		
10	Подготовить разметку к фигурному вождению автомобиля.		
11	Подготовить информацию для ведущего конкурса (об организаторах конкурса, спонсорах, судьях и порядке прохождения).		
12	Организация игр со зрителями и участницами для заполнения пауз в конкурсе.		
13	Пригласить и встретить гостей, спонсоров и СМИ		
14	Показательный проезд экипажа ДПС по трассе “Фигурное вождение” перед началом конкурса.		
15	Организовать сопровождение автопарада участниц к месту проведения 2 этапа конкурса и по окончании конкурса.		
16	Подготовить Распоряжение главы местного органа самоуправления об обеспечении охраны общественного порядка при проведении конкурса.		
17	Обеспечить безопасность участников и зрителей при проведении конкурса.		
18	Организовать участие победительницы конкурса в финале областного конкурса “Автоледи”		

Таблица 4. Примерный план подготовки проведения слета ЮИД

№	Мероприятия	Срок исп.	Ответственный
1.	Довести Положение о слете ЮИД до всех школ города/района		
2.	Направить информацию и пригласительные письма в местный орган самоуправления, СМИ, спонсорам.		
3.	Провести орг. мероприятия по определению места проведения слета.		
4.	Разработать программу проведения слета.		
5.	Организовать питание и проживание участников слета (если проводится в несколько дней).		
6.	Провести церемонии открытия и закрытия слета.		
7.	Разработать документацию проведения слета: протоколы, комплекты билетов к конкурсам, экзаменационные карточки, экран соревнований, регистрационные листы, маршрутные листы, грамоты, судейские листы.		
8.	Подготовить пед. отряд (старших ЮИДовцев) для организации работы с детьми в период проведения слета.		
9.	Утвердить состав судейской комиссии, организовать инструктаж судей.		
10.	Закупить призы победителям слета, поощрительные призы всем участникам слета.		
11.	Изготовить необходимое оборудование для конкурсов слета.		
12.	Провести ремонт велосипедов и инвентаря.		
13.	Подготовить место проведения конкурсов слета (в т.ч. нанести необходимую разметку).		
14.	Оформить стенд с информацией от штаба слета		
15.	Обеспечить перевозку и сопровождение участников соревнований к месту проведения слета.		
16.	Организовать регистрацию и размещение команд.		
17.	Организовать культурную программу для участников слета.		
18.	Обеспечить участие врача в судействе конкурса "Оказание первой доврачебной медицинской помощи"		
19.	Обеспечить сохранность жизни и здоровья детей.		
20.	Организовать на слете работу фотографа и видеооператора.		
21.	Осветить проведение слета в СМИ.		
22.	Подготовить совместный приказ с органами управления образованием по итогам проведения слета ЮИД.		
23.	Организовать участие команды в финале областного слета ЮИД		

Мероприятия по профилактике дорожно-транспортного травматизма, проводимые в регионах России

«Островок безопасности» - комплексное мероприятие, либо в рамках значимого мероприятия со значительным количеством познавательных конкурсов, выставок, соревнований.

«Велобум», «Велородео» - соревнования по вождению велосипеда и знаниям ПДД.



«Движуха» - парад колесного транспорта. В нём участвуют любые транспортные средства от детских колясок до строительной техники. Может производиться в рамках акции выставка техники как раритетной, так и современной. Транспортные средства, участвующие в параде украшаются самостоятельно участниками парада. В конце мероприятия проводится концерт и награждение победителей конкурса на лучшее украшение транспортного средства. Мероприятие проводится при содействии общественных организаций, исполнительных органов власти. СМИ и Госавтоинспекции.

«Зебра — друг человека» - акция с участием пешеходов. Проводится при участии СМИ, общественных организаций и Госавтоинспекции. Цель - привлечь внимание к проблемам пешеходов.

«Семья за безопасность на дороге» включает 10 этапов - ПДД пешеходов, ПДД велосипедистов, знание дорожных знаков, определение очередности проезда, оказание медицинской помощи, велофигурка, велосоревнования на скорость, озвучивание мультфильма на дорожную тематику, виртуальное вождение, конкурс комиксов. В программе предусмотрен просмотр роликов социальной рекламы по безопасности дорожного движения.



«В добрый путь» - конкурс компьютерных мультимедийных проектов.

«Безопасность глазами ребенка» - конкурс комиксов и рисунков.

«Внимание-дорога» - конкурс фоторабот.

«Мы в ответе за них» - акция по обучению основам управления детскими колясками будущих мам (совместно органы здравоохранения и ГИБДД)

«Безопасность, общество, личность», «Я выбираю жизнь» - конкурс рефератов для школьников (для учащихся старших классов).

Флешмоб «Сохраним самое дорогое!»

«ПДД - мастеркласс! Научили его, научим и Вас!» - с животными или куклами.

Особого внимания заслуживают православные правила дорожного движения, сформулированные Настоятелем Свято-Троицкого Чуфаровского монастыря игуменом Вениамином и распространяемые в рамках различных совместных с Управлением ГИБДД МВД по Республике Мордовия акций.

Православные Правила дорожного движения.

- 1) Начиная всякую поездку, испросите Божьего благословения.
- 2) В начале всякого пути освежите в памяти Правила дорожного движения, произнесите вслух или про себя краткую молитву «Господи, благослови».
- 3) Ни в коем случае не старайтесь сократить время в пути.
- 4) Не забывайте подавать знак благодарности пропустившему Вас водителю.
- 5) Уступайте дорогу тем, кто торопится, ибо, уступив, сделаете путь свободным, а значит безопасным, как себе, так и ближним своим.
- 6) Не отвечайте агрессией на агрессивное поведение других участников дорожного движения, чтобы не преумножить зло.
- 7) Во время движения держитесь правой стороны потому, что именно справа от Вас – Ангел Хранитель, который убережет от несчастья.
- 8) Вместо праздных разговоров в пути по мобильному телефону, сосредоточьте мысли на движении, в этом случае, с Божьего благословения, вы сможете предвидеть сложные ситуации на дорогах и избежать их.
- 9) Если Вам предстоит дальняя поездка, осените свой путь крестным знамением, а дорогу светом фар.
- 10) После завершения пусть даже короткого путешествия поблагодарите Бога и от всей души произнесите благодарственную молитву «слава Богу за всё».

Божие благословение и Ангел – Хранитель да пребудут с Вами на всех добрых путях жизни Вашей.

Название одной из таких акций - «Вместе за безопасность на дорогах».

11. Организация и проведение лекций и бесед по БДД

Беседа – это взаимодействие между людьми, стремление одного человека или группы людей посредством слова вызвать у другого или группы людей желание к действию, которое изменит ситуацию.

Наиболее распространенной формой общения в беседе является диалог. По древнегреческим понятиям «диалог – есть речь, состоящая из вопросов и ответов».

Беседа может быть официальной и неофициальной, индивидуальной и групповой, кратковременной или продолжительной. Основа любого выступления – его содержание, что мы хотим сказать людям. Поэтому необходимо в совершенстве владеть предметом разговора, хорошо разбираться в сущности вопроса. Никакое речевое мастерство не спасет слабое знание проблемы. Люди могут простить оговорку, неверное ударение, но никогда не простят нелогичность, туманность, противоречивость изложения материала.

Успех или неудача выступления зависит от подготовки к нему и четкой логики проведения. Профессионалы никогда не позволяют себе выступать «на авось», они тратят часы, иногда и дни на подготовку речи, даже если она касается проблемы, которую они хорошо знают. Некоторые ораторы пишут текст, другие обходятся коротким планом, третьи составляют подробный план, который затем заполняют текстом, в котором продумано каждое слово. И даже если вы пользуетесь готовым текстом, никогда не выходите на аудиторию, ни разу его не прочитав.

Советы пропагандисту – как провести беседу:

- 1) Планируйте ход беседы заранее, составьте рабочий план, подберите иллюстративный материал, яркие примеры, эпизоды из личного опыта, оригинальные истории, восполните теоретические пробелы по данному вопросу, согласуйте время и место проведения беседы.
- 2) Используйте наглядный материал. Исследованиями было доказано, что аудитория запоминает 10% информации, если используется чисто информационный материал, 50% - с использованием наглядных средств, 70% - если в процесс вовлекается аудитория и 80% - при объединении участия слушателей и наглядных средств, которые быстрее чем слово передают идеи, побуждают интерес, удерживают внимание, способствуют более доступному изложению сложного материала.
- 3) Внешний вид. Встречаясь с другим человеком, первую информацию о нем мы получаем по его внешнему виду: его одежда (форма), мимика, поза, жесты, осанка, походка говорят об уверенности или неуверенности человека, его психологическом состоянии (комфортном или дискомфортном). И в зависимости от увиденного, аудитория будет выбирать

форму общения: строить его на равных или влиять на вас, подавлять вас. Не случайно в имиджологии (наука о создании имиджа) существует формула «80-20», где первая цифра обозначает эффект воздействия от визуального восприятия, а вторая цифра – эффект речевого воздействия. Внешность – один из главных факторов, создающий уверенность в себе.

- 4) Настройтесь на аудиторию. Если ваши интересы расходятся с интересами аудитории, попытайтесь «навести мосты» взаимопонимания.
- 5) Учитывайте особенности аудитории: возраст слушателей, интеллект, уровень образования, настроение (дружелюбное, инертное, агрессивное), состав (женская аудитория, мужская, водители, родители, дети, педагоги...).
- 6) Держитесь во время выступления уверенно, демонстрируя твердую убежденность в своих словах. Убежденность побуждает убежденность, уверенность побуждает уверенность.
- 7) Ваш взгляд должен быть направлен на слушателей. Не избегайте взглядов, направленных на вас. Не смотрите в одну точку. Прежде чем начать выступление, обведите взглядом аудиторию, как будто вы хотите убедиться в том, что она готова к восприятию ваших слов.
- 8) Начинайте говорить только после того, как установится тишина.
- 9) Начинайте речь с краткого обращения к аудитории, затем выдержите секундную паузу. Первое обращение должно способствовать созданию доброжелательной атмосферы общения.
- 10) Следите за четкостью речи, не говорите слишком быстро и ни в коем случае не монотонно.
- 11) С первых же слов внимательно наблюдайте за аудиторией.
- 12) Если вы заметите, что часть аудитории менее внимательно слушает вас, обратите свой взгляд в ее сторону, как-будто вы обращаетесь именно к ней.
- 13) Если вы заметили, что аудитория устала, начните говорить тише, а затем резко повысьте голос, но не настолько, чтобы аудитория почувствовала, что вы хотите специально ее взбодрить.
- 14) Если вы заметили, что слова, только что сказанные вами, нашли поддержку аудитории, постарайтесь немедленно развить затронутую тему. Этим вы можете однозначно завоевать аудиторию на свою сторону.
- 15) В момент, когда вам удалось добиться положительной реакции со стороны аудитории, перейдите на главную тему выступления. Положительные эмоции, вызванные вами у слушателей, помогут вам добиться у них одобрения ваших слов.
- 16) В момент душевного подъема, вызванного одобрением аудитории, не теряйте все же самоконтроль.
- 17) Провокационные реплики также не должны выводить вас из

- равновесия.
- 18) Не вступайте во время выступления в дискуссии, даже если с мест раздаются провокационные выкрики. Скажите, что после выступления вы охотно ответите на любые вопросы. Этим вы выиграете для себя время, чтобы настроиться на дискуссию. Кроме того, в ходе вашего дальнейшего выступления все или часть дискуссионных вопросов могут быть сняты, так что надобность в дискуссии сама собой отпадет.
 - 19) Именно в критические моменты выступления необходимо говорить убежденно, уверенно, акцентируя каждое слово.
 - 20) С агрессивным, излишне эмоциональным партнером чаще используйте вопросы вместо утверждений. Утверждения могут вызвать сопротивление, вопросы стимулируют «противника» к аргументированию и изложению своей точки зрения.
 - 21) Не поддавайтесь искушению во что бы то ни стало доказать неправоту своего собеседника. Избегайте «диалога глухих», когда стороны не слушают друг друга, а лишь пытаются приводить свои доводы и навязывать свое решение – разговор зайдет в тупик.
 - 22) Используйте юмор, пословицы, анекдоты – это средства установления контакта, позволяющие восстановить внимание аудитории и снять напряжение. На колкость скрытую или явную лучше ответить улыбкой или шуткой, чем позволить вывести себя из равновесия.
 - 23) В критические моменты выступления, когда разговор пошел не в том направлении, можно использовать метод «красноречивого молчания» или просто сделать паузу. Пауза позволит перегруппировать свои силы, проанализировать ход беседы и не оказаться в плену эмоций.
 - 24) Старайтесь нелицеприятные для аудитории места вашего выступления подкреплять очевидными примерами. Подчеркните, что лишь насущная необходимость заставляет вас затрагивать подобную тему, а затем сгладьте остроту несколькими комплиментами внимательным слушателям.
 - 25) Ни в коем случае не подавайте виду, что речь дается вам с трудом, что вы устали или в какие-то моменты чувствуете себя неуверенно.
 - 26) Спланируйте возможные вопросы (и ответы на них) заранее. Используйте уточняющие вопросы, ибо они отражают ход мысли человека. Задавайте вопросы коротко и ясно. Не прерывайте собеседника. Дайте ему возможность полностью высказать свою мысль. Не унижайте собеседника и не демонстрируйте превосходства.
 - 27) Умеренно используйте цифры, факты, но, вместе с тем, демонстрируйте с помощью цифр знание дела. Цифры нужно отбирать и анализировать. В выступлении целесообразно

использовать не более семи групп цифр (фактов), причем в каждой группе не должно быть более трех. Привели 3 цифры – проанализируйте; и так – не более 7 раз.

- Понимание, усвоение информации зависит и от количества слов в предложении: фраза, состоящая из 4 - 13 слов – хорошо запоминается, 14-18 слов – уже хуже, фраза, насчитывающая свыше 30 слов, не воспринимается вообще. Длинные предложения (более 13 слов) способны понять и усвоить лишь 15% аудитории.
- Заключение нужно сформулировать так, чтобы оно прозвучало впечатляюще. Необходимо заранее сформулировать заключительные слова, фразы, которые создадут благоприятную атмосферу. Цель заключения – обобщить, подчеркнуть значение сказанного, поставить задачи, призвать к непосредственным действиям.
- Закончив выступление, не забудьте поблагодарить присутствующих за внимание.
- Не забудьте, ваша пунктуальность, внешний вид (мимика, позы, жесты) должны располагать к общению, вызывать положительные эмоции.

Проявление неуверенного поведения выражается в следующем:

- скованная, закрытая, статичная поза, сутулость;
- неуместные действия и движения (поправляет одежду, перекладывает предметы с места на место, подносит руки к лицу, закусывает губы и т.д.);
- напряженное, неестественное выражение лица, дрожание конечностей и тела, неуместные улыбки и смех;
- дрожащий, тихий, извиняющийся голос; речь прерывиста, бессвязна, присутствие в речи слов-паразитов (так сказать, это, так, ну вот) и различных звуков (м-м-м, э-э-э, а-а-а);
- несоответствие мимики, позы, жестикуляции, громкости, темпа и тембра голоса содержанию речи;
- отсутствие инициативы, длительные незаполненные и необъяснимые паузы;
- потупленный, отводимый, бегающий взгляд;
- покраснение или бледность кожи.

Проявление уверенного поведения:

- свободная, открытая поза, все действия уместны, движения точны, размеренны;
- спокойное выражение лица, улыбка, юмор;
- голос – интонация, тембр, темп, громкость соответствуют ситуации;
- взгляд направлен на собеседника, на аудиторию;
- проявление инициативы при установлении контакта.

Ораторское мастерство – это, в первую очередь, фактор воздействия. Главное не в том, чтобы поразить всех красноречием, а в том, чтобы своей речью оказать воздействие, достичь намеченной цели. Для пропагандиста речь – это средство управления людьми, личностного влияния на них; это средство убеждения; это средство формирования доверия, расположения, уважения к себе.

Мастерство речи – это знать, что сказать и как сказать. Необходимо грамотно излагать свои мысли, но вместе с тем так, чтобы быть понятным. «Говори так, чтобы я тебя понял». Для пропагандиста умение высказать свое мнение, передать информацию так, чтобы она была понята и принята без искажения, является профессиональной компетентностью. Поэтому необходимо знать основные причины, затрудняющие передачу информации: неточность высказывания, несовершенство перекодирования мыслей в слова, неуместное использование профессиональных терминов, неверное истолкование намерений собеседника, чрезмерное использование иностранных слов, слишком быстрый темп изложения информации, смысловые разрывы и скачки мысли, неполная концентрация внимания, витиеватость мысли, многословие; интонация, мимика, жесты – не соответствуют содержанию.

В чем заключается секрет убедительной речи? Какими качествами должна обладать хорошая речь? Ответ на этот вопрос дают пять «Э»: эрудиция, энергия, эмоциональность, этика и эстетика.

Эрудиция – это не только глубокое знание, достоверность предмета разговора, но и общая культура: разносторонние знания обо всем. Иногда удачно приведенный пример (из истории, телепередачи, журнала...), литературный персонаж, какое-либо сравнение могут оказаться сильнее аргументов и помогут убедить аудиторию.

Энергия способствует убеждению. Вялая, неэнергичная речь плохо воспринимается: вас перестанут слушать. Своей энергией вы должны создать позитивную ауру общения. Энергия должна ощущаться в силе слов, светиться в глазах, чувствоваться в движениях тела.

Эмоциональность – это разнообразие тембра голоса, эмоций и жестикуляции. Эмоциональность способна не только убеждать, она несет до 40% информации. Сила слова в его эмоциональной проникновенности. Гораций говорил: «Плачь сам, если хочешь, чтобы я плакал». Эмоциональный образ может воздействовать на аудиторию гораздо сильнее, чем самые достоверные, самые интересные статистические данные. Но во всем должна быть мера. Если чувства захлестывают оратора, то это может вызвать отрицательные эмоции у людей. Если «буря эмоций» будет на протяжении всего выступления, то оно станет в итоге утомительным.

Эстетика – изящество речи, которое придают ей метафоры, эпитеты, обороты речи. Это ритмичность речи, разнообразие стилей, способность говорить экспромтом.

Этика – уважение к собеседнику, простота, естественность, доброжелательность, которые выражаются подбором слов посредством жестов, мимики, позы.

Чтобы оказать влияние на другого человека необходимо не только уметь владеть словом, но и научиться управлять собой, своими чувствами, действиями, поведением, поступками, уметь управлять общением. Наше поведение, как правило, стимулирует и поведение собеседников. И если мы не умеем или не желаем управлять своими эмоциями, не сдерживаем своего раздражения, на грубость отвечаем грубостью, то, несомненно, спровоцируем подобное поведение и у собеседника. Можно и нужно быть строгим, но нельзя допускать раздражение, нетерпимость, безразличие. Симпатии людей всегда вызывает человек, который имеет самообладание и умеет достойно выходить из сложившейся проблемной ситуации.

12. Типовые дорожно-транспортные ситуации с участием велосипедистов

Почти каждая поездка на велосипеде начинается с того, что приходится выезжать из дворового проезда, арки на дорогу с оживленным движением транспорта. Характерная особенность этих пересечений - они не являются перекрестками, где действует правило «правой руки», о котором мы расскажем позже, и здесь знаков приоритета «Уступите дорогу» или «Движение без остановки запрещено» может и не быть. В этих местах обзор дороги нередко закрыт, радиус поворота небольшой. Да и водители транспортных средств не знают, что впереди выезд - появление велосипедиста для них неожиданно. Не случайно, поэтому статистика дорожных происшествий свидетельствует: в этих местах наиболее часты аварии из-за невнимательности велосипедистов, которые, «вынырнув» из бокового проезда на дорогу, ударялись в боковую часть автомобиля или оказывались на его пути в непосредственной близости.

Первое правило безопасного выезда на дорогу для велосипедиста должно быть таким. Подъезжая к дороге, нужно снизить скорость движения (при необходимости до полной остановки), пропустить пешеходов, идущих по тротуару или обочине, внимательно оценить дорожную ситуацию и только после этого выезжать на проезжую часть. При этом порядок обзора дороги должен быть следующим: посмотреть налево, затем направо - не собирается ли другое транспортное средство поворачивать туда, откуда вы сами выезжаете, и, вновь убедившись, что слева ситуация не изменилась, выезжать на дорогу. При повороте налево порядок обзора должен соответственно поменяться.

Второе правило говорит, что велосипедисты при выезде на дорогу из дворов, с мест стоянки и других прилегающих территорий должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней. Как правильно поступить в ситуации, если на проезжей части в одном направлении имеется несколько полос и приближающийся автомобиль следует во втором или третьем ряду? Данное требование действительно лишь тогда, когда велосипедист непосредственно выезжает на полосу движения транспортного средства. Поэтому выезжать на дорогу в данном случае можно, но так, чтобы сразу оказаться не далее 1 м от края проезжей части. Следует не забывать, что если на дороге полос движения три и более, то поворот налево на велосипеде Правилами запрещен. Нужно с него сойти и выполнить этот маневр, ведя велосипед рядом как пешеход.

На проезжей части.

Положение велосипедиста на проезжей части определяют боковой интервал и дистанция. Некоторые считают требование Правил - ехать ближе к правому краю проезжей части, но не далее первой полосы.

Дистанция для велосипедиста играет важную роль, когда

приходится следовать за гужевой повозкой, трактором, другим велосипедом, чья скорость ненамного отличается от вашей. Она должна выбираться с учетом скорости движения и состояния дорожного покрытия. Выше скорость - больше дистанция, у водителей автомобилей есть простое правило - берется численное значение скорости (в км/ч), делится пополам - вот и безопасная дистанция в метрах. Если короче - «дистанция - половина скорости». Например, при скорости 30км/ч дистанция должна быть не менее 15м перестроиться во вторую полосу, где движение организовано в прямом направлении. Место установки: на подходах к перекресткам и на них самих.



Рисунок 3. Положение велосипедиста на проезжей части

Скорость движения - одно из самых важных качеств любого транспорта. Но именно ее неправильный выбор оказывается частой причиной дорожных происшествий. С увеличением скорости возрастает тормозной путь велосипеда, быстрее нужно принимать решения. Можно ли во всех происшествиях винить высокую скорость движения? Конечно, нет. Сама по себе она не опасна. Ведь когда спортсмен на велотреке развивает скорость до 60-80км/ч, никаких аварий не происходит. Причина в другом. Скорость должна соответствовать тем дорожным условиям, которые сопутствуют движению велосипедиста. На скользком участке дороги, суженной проезжей части, крутом повороте, перекрестке скорость должна быть уменьшена, чтобы вовремя, до подстерегающей опасности, притормозить или даже остановиться. В этом случае показателен пример, ставший уже классическим. Двум водителям дается задание - проехать из одного пункта в другой. Один может ехать с предельной скоростью, нарушая Правила, а другой - строго соблюдая их. Потом сравнивают время проезда. Выигрыш первого, как правило, бывает ничтожно малым по сравнению с той нервной нагрузкой, которую испытывает «победитель», многократно рискуя попасть в аварию.

Выбирая скорость движения даже в тех пределах, которые позволяет мускульная сила, необходимо соизмерять ее со многими факторами: интенсивностью движения транспорта, видимостью на дороге, техническим состоянием велосипеда, своими возможностями

по ориентированию в дорожной обстановке.

Что нужно помнить велосипедисту о скорости и ее влиянии на безопасность дорожного движения? Заповеди просты.

Чем больше скорость, тем выше вероятность происшествия и его тяжесть. В транспортном потоке с увеличением разницы в скорости движения между велосипедистом и транспортными средствами растет опасность аварии. Резкие ускорения и замедления во время движения повышают риск наезда на велосипед другими транспортными средствами.

Опасно привыкание к высокой скорости. Двигаясь по загородной дороге и въезжая потом в город, нужно учитывать, что ехать с той же скоростью уже нельзя. Ведь здесь условия движения более сложные из-за частых перекрестков, остановок общественного транспорта.

Обгон и опережение

На дороге обгон или опережение в соседнем ряду - обычное дело.

Водители автомобилей и мотоциклов стремятся поддерживать высокую и комфортную скорость движения. Этот маневр по отношению к велосипедисту может быть выполнен только с левой стороны. Поэтому в этих ситуациях нужно стремиться следовать ближе к правому краю проезжей части. Но не только в этом заключается единственное взаимоотношение между обгоняемым и обгоняющим. Правила дорожного движения также требуют от водителя обгоняемого транспортного средства, чтобы он не препятствовал обгону путем повышения скорости движения или другими действиями.

В соответствии с действующими Правилами, маневр обгона отличается от опережения тем, что он связан с выездом на встречную полосу дорожного движения. В остальном же это действие характеризуется выездом из занимаемого ряда для опережения следующего впереди транспортного средства и возвращением вновь в свой ряд.

Можно ли велосипедисту совершать обгон или выезд в параллельную полосу для опережения другого транспортного средства? Конечно, можно. Единственным ограничением здесь является то обстоятельство, что обгон может выполняться на неширокой дороге, имеющей не более одной полосы в направлении движения. Обгон или опережение выполняются для поддержания постоянной скорости движения, и может осуществляться при объезде медленно движущихся гужевых повозок, тележек, тракторов и т.д. Эти виды маневра на дороге являются одними из самых сложных, они требуют правильной оценки транспортной ситуации и точного расчета в прогнозе ее развития.

Обгон или опережение в соседних рядах состоит как бы из трех этапов.

Первый этап связан с выездом из занимаемого ряда и перестроением в левый ряд. В этом случае нужно, прежде чем начать обгон или опережение, убедиться, что вы не создадите помехи другим

водителям, следующим за вами и навстречу движению. Как и любое перестроение на дороге, оно требует подачи соответствующего сигнала перестроения.

Считается, что в среднем для перестроения из одной полосы в другую независимо от скорости движения требуется 4с.

Второй этап обгона или опережения самый протяженный. Он определяется в зависимости от скоростей движения двух транспортных средств: чем меньше разница между этими скоростями, тем больше времени приходится находиться на этой полосе, а расстояние обгона значительно увеличивается. Значит, чтобы быстрее на коротком пути выполнить обгон или опережение, нужно, чтобы разница в скоростях была как можно больше.

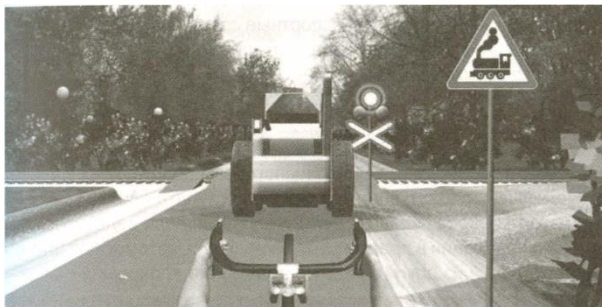


Рисунок 4. Обгон транспортного средства

Обгоняя транспортное средство, нужно постараться держаться на расстоянии не ближе 1-1,5м от него, а возвращаться в свой ряд (третий этап обгона), не «подрезая» ему дорогу.

Следует помнить, что обгон Правилами запрещен:

- на перекрестках, за исключением тех случаев, когда обгон совершается на дороге, являющейся главной по отношению к пересекаемой;
- на железнодорожных переездах и ближе чем за 100м перед ними;
- в конце подъема, на крутых поворотах и других участках дорог с ограниченной видимостью.

Прежде чем совершить обгон или опережение в соседнем ряду, выясните, почему транспортное средство начинает тормозить или медленно едет. Не будучи уверенным в своих возможностях, не торопитесь начать маневр. У водителей бытует даже заповедь «Не уверен - не обгоняй!».

Практика показывает, что опасно выполнять обгон сразу нескольких транспортных средств или при плохих погодных условиях (туман, дождь, скользкая проезжая часть).

Проезд перекрёстков

К перекрестку с двух перпендикулярных направлений

одновременно приближаются велосипедист и грузовик. Кто должен уступить дорогу? Если это пересечение равнозначных дорог, а у велосипедиста нет помехи справа, он имеет право первым проехать перекресток. Но в реальных УСЛОВИЯХ это правило водители по отношению к велосипедистам часто игнорируют, поэтому следует быть осторожным. Данное правило принято называть правилом «помехи справа», или «береги свой правый бок».

В каких случаях оно действует и где? Правило «помехи справа» правомерно на любой территории, включая даже двор и поле. Оно распространяется на пересечения путей транспортных средств, где отсутствуют знаки приоритета, светофорное регулирование, а также нет инспектора дорожно-патрульной службы, который взял бы регулирование движения на себя. Оно действует в этой дорожной ситуации на все транспортные средства, за исключением трамвая - ему разрешено первому переезжать перекресток при одновременном праве на проезд по той причине, что он следует по обособленному полотну и для остановки трамвая необходим более длинный тормозной путь, чем безрельсовому транспорту.

Правило «помехи справа» распространяется не только на перекрестке. При одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно (в параллельных рядах), водитель должен уступать дорогу транспортному средству, находящемуся справа. Другими словами, если велосипедист следует в прямом направлении в правом ряду, то водитель автомобиля или мотоцикла при перестроении из другого ряда не должен его «подрезать».



Рисунок 5. Проезд перекрестка

Перекресток - место пересечения в одном уровне двух, трех, а иногда и более дорог. Тут скрещиваются пути многих тысяч машин и пешеходов.

Перекрестки подразделяются на регулируемые и нерегулируемые. Движение на регулируемых перекрестках регламентируется сигналами света светофора или командами регулировщика. Отсутствие знаков приоритета говорит о том, что это пересечение равнозначных дорог, и чтобы разъехаться, нужно пользоваться правилом «помехи справа». И

наоборот, наличие знаков, например, 2.4 «Уступите дорогу», 2.5 «Движение без остановки запрещено», или соответствующей разметки указывает, что одна дорога является главной по отношению к другой.

Независимо от вида перекрестка ответственным местом проезда является его центр. Как велосипедисту при повороте налево (там, где такой маневр разрешен) проезжать центр перекрестка - объезжать его слева или справа? Ведь с другого направления может выполняться точно такой же маневр. Тут может быть две ситуации. Если дорога, на которую вы поворачиваете, имеет несколько полос движения, то поворот налево необходимо осуществлять таким образом, чтобы проехать центр перекрестка слева, стараясь выехать с перекрестка сразу в крайний правый ряд. А если перекресток образован узкими дорогами, то поворот налево, конечно, безопаснее выполнять по самой короткой траектории, оставляя центр перекрестка справа - другим способом разъехаться с транспортным средством, имеющим большой радиус поворота, будет труднее.

Велосипедистам нужно обязательно соблюдать своеобразный кодекс проезда перекрестков, основанный на требованиях Правил:

- при повороте налево или развороте уступите дорогу транспортным средствам, следующим со встречного направления прямо или налево;
- при повороте направо или налево уступите дорогу пешеходам, пересекающим проезжую часть, на которую поворачиваете, а также другим велосипедистам, проезжающим через эту проезжую часть по велосипедной дорожке;
- уступите дорогу трамваю при одновременном с ним праве на движение;
- не выезжайте на перекресток, если за ним образовался затор, который может вынудить остановиться в зоне перекрестка и создаст помеху для движения других транспортных средств.

Независимо от количества полос движения, велосипедисту разрешено проезжать перекресток в прямом направлении и направо. Необходимо помнить, что поворот налево, не сходя с велосипеда, может быть осуществлен только с того направления дороги, где имеется лишь одна полоса движения.

Определенные сложности проезда нерегулируемых перекрестков заключается в том, что приходится соизмерять свои действия с аналогичными действиями других водителей и пешеходов, в необходимости точного прогноза дорожной ситуации, которая сложится на перекрестке через несколько секунд. И, увы, столкновение случается чаще на нерегулируемых перекрестках. Первый вопрос, который приходится решать при подъезде к нерегулируемому пересечению: по какой дороге едешь - главной, второстепенной или равнозначной? Главенство или второстепенность дороги определяют знаки Приоритета либо наличие покрытия по отношению к той дороге, где его нет. Отсутствие этих двух признаков говорит что впереди - перекресток

равнозначных дорог. Причем нужно иметь в виду, что большее число полос движения не является обязательным признаком главной дороги.



Рисунок 6. Схематическое представление типов перекрестков

Правильный ответ на первый вопрос дает возможность успешно решить и второй - кто должен уступить дорогу? Находясь на второстепенной дороге, нужно уступить тому, кто следует по главной, а на пересечении равнозначных дорог уступит имеющий помеху справа.

Среди наиболее частых ошибок у велосипедистов при проезде нерегулируемых перекрестков нужно назвать неправильное распределение своего внимания. Особенно это наблюдается у начинающих - подъезжая к пересечению, они начинают усердно крутить головой в разные стороны.

А правило здесь простое: необходимо в первую очередь обращать внимание на ту дорогу, с которой водитель транспортного средства имеет преимущество в движении. Если при подъезде к перекрестку нельзя точно определить по признаку покрытия, какая это дорога (например, в темное время суток или из-за снега и грязи), а знаков приоритета нет, то Правила требуют, чтобы вы считали свою дорогу второстепенной.

Перекресток, где очередность движения определяется сигналами **светофора или **регулировщика**, считается **РЕГУЛИРУЕМЫМ**.**

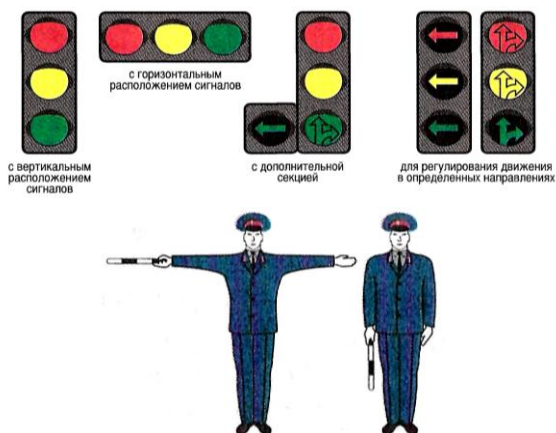


Рисунок 7. Признаки регулируемого перекрестка

Светофор вносит строгий порядок при пересечении перекрестка. Он здесь хозяин и отменяет такие понятия, как «главная» и «второстепенная» дороги. При красном сигнале светофора вы должны остановиться у поперечной линии разметки или таблички «Стоп», а если их нет - за несколько метров до светофора, чтобы не мешать переходящим пешеходам и транспорту, следующему в поперечном направлении. Но, еще подъезжая к регулируемому перекрестку, важно установить, нет ли у светофора правосторонней стрелки. Ведь это значит, что поворачивать направо можно только при ее включении. Иногда в конце разрешающей фазы зеленый сигнал начинает мигать - осталось не более 3 с. Взвесьте свои возможности с учетом протяженности перекрестка - успеете ли вы преодолеть его зону? Последующий короткий желтый сигнал дается, чтобы те, кто оказался на самом перекрестке, смогли его освободить.



Рисунок 8. Проезд светофора

У основного светофора, который всегда расположен справа или над проезжей частью, может перегореть лампочка, поэтому обычно слева от дороги устанавливается дублирующий светофор. Вот почему, проезжая перекресток и увидев красный сигнал, нужно продолжать дальнейшее движение, не останавливаясь. Есть, правда, одно исключение: на сложных перекрестках, например с широкой разделительной полосой, светофоры могут быть установлены дополнительно справа, чтобы часть транспорта могла остановиться в имеющемся разрыве проезжей части. Несмотря на то, что для вас уже зажегся зеленый, не торопитесь начать движение. Нужно дать возможность закончить поворот или разворот водителям транспортных средств, начавшим его на разрешающий сигнал светофора. Если поворот направо (поворот налево для велосипедистов при левоповоротной стрелке не сходя с велосипеда запрещен) осуществляется с помощью стрелки, включенной одновременно с желтым или красным сигналом светофора, то необходимо не забыть в этой ситуации уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений, а также пешеходам, пересекающим дорогу на зеленый сигнал светофора.

Как быть в том случае, если на перекрестке светофор отключен (т.е. включен желтый мигающий сигнал) или вышел из строя?

При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается НЕРЕГУЛИРУЕМЫМ, и водители ОБЯЗАНЫ руководствоваться правилами проездов нерегулируемых перекрестков и установленными на перекрестке ЗНАКАМИ ПРИОРИТЕТА.

Деление дорог на главные и второстепенные связано не с тем, чтобы «возвеличить» одну и «обидеть» другую, а лишь с одним обстоятельством дать приоритет в проезде на перекрестках по одному из основных, наиболее важных маршрутов. Ведь на всех перекрестках светофоров не установить, в то же время на пересечении равнозначных дорог приходится постоянно притормаживать, чтобы определить, нет ли помехи справа. Вот главная дорога и дает

возможность решить эту проблему. В ее начале всегда устанавливают знак «Главная дорога», а в конце «Конец главной дороги». На всех других боковых дорогах и проездах висят знаки «Уступите дорогу» или «Движение без остановки запрещено». Другой признак такой дороги - наличие дорожного покрытия. Но он действует лишь при пересечении с дорогами, на которых покрытия нет. Например, проселочными дорогами, выездами со строек, дворов и т. п. По главной дороге можно смело проезжать перекрестки, а с других дорог все виды транспортных средств, включая и трамвай, должны уступить дорогу.

Бывают ситуации, когда главная дорога, дойдя до пересечения, поворачивает вправо или влево. Об этом немедленно сообщает дорожный знак «Направление главной дороги». Как быть, если две главные дороги подходят к перекрестку? На перекрестке двух главных дорог быть не может! Поэтому одну из них, обычно с меньшей интенсивностью движения, переводят во второстепенную.

Представьте, что вы подъезжаете к дороге, при выезде на которую установлены знаки «Уступите дорогу» или «Движение без остановки запрещено». Как безопасно пересечь, или выехать на главную дорогу? В каком месте нужно остановиться, чтобы пропустить другое транспортное средство, да и вообще, что значит «уступить дорогу»?

Правила не оговаривают конкретно, где нужно остановиться для пропуска транспорта, следующего по главной дороге, если нет поперечных линий разметки. Уступить же дорогу - значит не вынудить водителей, имеющих преимущественное право на проезд перекрестка, тормозить или менять положение своего транспортного средства на дороге.

При знаке «Уступите дорогу»  необходимо снизить скорость и, оценив обстановку (нет ли приближающихся по главной дороге автомобилей или других видов транспорта?), выезжать на перекресток. Знак «Движение без остановки запрещено» более «строгий». Его требование нужно выполнять всегда, независимо от того, есть ли поблизости транспорт или нет. Необходимо снизить скорость вплоть до полной остановки и лишь в этом положении, оценив обстановку, продолжать движение. Такой «формализм» знака не случаен. Он заботится о безопасности выезжающих на главную дорогу водителей в местах с ограниченной видимостью.

Одним из самых опасных видов пересечений для велосипедистов считается перекресток с круговым движением. Данная схема все чаще используется в практике организации движения и дает возможность существенно повысить пропускную способность транспортного узла. В центре такого перекрестка устраивают островок диаметром от 10 до 80м, вокруг которого и следует транспорт. Перед пересечением обязательно устанавливают знак «Круговое движение», о нем может заранее предупреждать знак «Пересечение с круговым движением». Порядок выезда на перекресток определяют либо светофорное

регулирование и знаки приоритета, либо правило «помехи справа».

На кольцевых пересечениях велосипедисты подвержены большому риску, чем водители других транспортных средств (при этом около половины всех происшествий с ними случается на подходах к пересечению). Почему? Кольцевые пересечения имеют большую площадь, в зоне которой пересекаются пути тихоходных велосипедов и скоростных автомобилей и мотоциклов.

На какие особенности движения в зоне кольцевого пересечения велосипедисту нужно обращать внимание, прежде всего? Несмотря на то, что движение по кругу организовано всегда в одну сторону (против часовой стрелки), велосипедисту нужно не забыть подать сигнал поворота направо. Многие возражат - зачем? Ведь повернуть здесь можно только в одну сторону. В сигналах должна быть последовательность: раз перекресток - значит нужно обозначать, куда вы собираетесь дальше следовать. Ведь точно так же можно сказать и о других ситуациях, например, если на перекрестке висят знаки «Движение только налево» или «Движение только направо». Такие предупреждающие сигналы помогают водителю, следующему сзади, лучше ориентироваться в дорожной ситуации, а значит, быть менее опасным для вас.

Движение по самому кругу схоже с движением по улице с односторонним движением. Здесь уже нет необходимости в подаче сигнала поворота, и его нужно подавать лишь при съезде направо на нужную дорогу.

На улице с односторонним движением

Какие особенности диктует одностороннее движение велосипедистам?

Разница с дорогой, имеющей двустороннее движение, невелика. Также нужно ехать по правой полосе, не далее 1м от тротуара или обочины, а на перекрестках при числе полос две и более запрещен поворот налево.

Но самое главное, на дороге с односторонним движением велосипедисту, ни в коем случае нельзя ехать даже по кромке проезжей части навстречу общему направлению транспортного потока.

Подъемы и спуски

Для велосипедиста эти неизбежные спутники дороги - существенная трудность. Если на затяжном подъеме тратим много сил, отвлекаясь от внимательной оценки дорожной ситуации, то на крутом спуске разгоняешься, значительно увеличивается скорость и уже трудно своевременно остановиться, появившись неожиданное препятствие. Как же быть?

Если ехать на подъем трудно, не тратьте сил на его преодоление. Лучше сойти с велосипеда и подняться до вершины, ведя его по обочине.

На крутых спусках не пользуйтесь накатом, если есть вероятность, что в конце участка дороги придется тормозить.

На уклонах, имеющих суженную проезжую часть, недостаточную для разъезда двух транспортных средств, дорогу должен уступить водитель транспорта, движущийся вниз.

На узкой дороге

Кому уступать дорогу? Это приходится решать не только на перекрестке, но и на узком участке дороги. Сужение дороги может возникнуть либо из-за узкого моста, тоннеля, либо ремонтных работ в зоне проезжей части, наконец, из-за остановившегося автобуса или грузовика, занявшего половину дороги.

Если на дороге установлены знаки «Преимущество встречного движения», то все ясно. Ну, а если их нет? Конечно, проблемы разъезда на узком участке не возникает, когда нужно разминуться двум велосипедистам, но как быть, если велосипедист встречается с крупногабаритным автомобилем и разъехаться двоим нет места? Ответ - в Правилах: «если встречный разъезд затруднен, то водитель, на стороне которого имеется препятствие, должен уступить дорогу. На уклонах дорогу должен уступить водитель транспортного средства, движущегося на спуск».

На велодорожке

Велодорожка - полноправная дорога для велосипедистов. При ее наличии по соседней дороге движение на велосипедах запрещено. По велодорожке разрешено идти пешеходам, но когда нет тротуаров или пешеходной дорожки и при условии, что они не будут мешать движению велосипедистов.

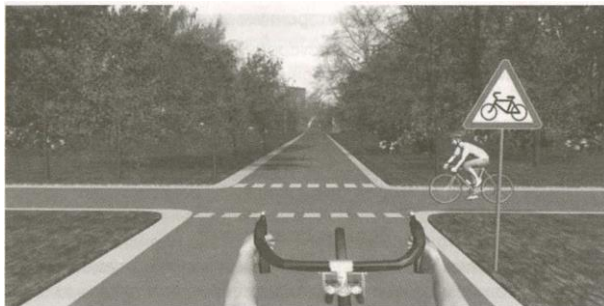


Рисунок 9. Обозначение велодорожки

При езде по велодорожке нужно соблюдать основные требования Правил, возложенные на водителей транспортных средств на дорогах: придерживаться правой стороны, а ехать в несколько рядов можно лишь не мешая встречным велосипедистам. При пересечении с другими велодорожками (когда знаков приоритета нет) дорогу уступает имеющий «помеху справа». На обозначенных пешеходных переходах нужно при необходимости снизить скорость и пропустить пешеходов, пересекающих дорожку.

Вне перекрестков Правила требуют, чтобы на нерегулируемых

пересечениях велосипедной дорожки с дорогой (т.е. при отсутствии знаков приоритета) велосипедисты уступали дорогу транспортным средствам; движущимся по этой дороге.

На железнодорожном переезде

Железнодорожные переезды считаются наиболее опасными местами на дороге. Здесь действуют свои особые правила движения, которые необходимо строго выполнять. Дело в том, что машинисту поезда нужно намного больше времени, чем водителю других транспортных средств, чтобы остановить состав, тормозной путь которого исчисляется сотнями метров.

Переезды подразделяются на охраняемые и неохранные. Неохраняемые могут быть с автоматическим шлагбаумом и без него. Кроме обычных светофоров, в последнее время на неохранных переездах стали устанавливать дополнительные с бело-лунными сигналами. Они издали предупреждают участников движения об обстановке на переезде. Если горит только красный сигнал, выезжать на железнодорожное полотно запрещено, так как приближается поезд. Красные огни погашены и горит мигающий бело-лунный сигнал - через переезд можно проезжать. Когда огни не горят - значит, отказала автоматика и проезжать переезд надо осторожно, убедившись, что нет приближающегося состава.

Аварии на железнодорожных переездах всегда отличаются тяжелыми последствиями, так как масса поезда во много раз больше массы колесного транспортного средства. Происшествия в этих местах почти всегда случаются по вине велосипедистов, которые либо нарушают самые простые правила, либо бывают невнимательны и беспечны. Желание сэкономить минуту, посоревноваться с локомотивом в скорости, кто быстрее, оборачивается непоправимой трагедией.

Какие ошибки чаще всего совершают велосипедисты на железнодорожных переездах?

Прежде всего, это беспечность, выезд на сами пути без достаточной уверенности, что не приближается поезд. Вторая ошибка - недооценка скоростных качеств современных поездов, а с другой стороны - переоценка своих возможностей с учетом состояния дорожного покрытия полотна переезда. Наконец, часто встречается простое игнорирование правил проезда переездов: объезд закрытых шлагбаумов, проезд на запрещающий сигнал светофора.

Как избежать этих ошибок? Можно дать велосипедистам ряд советов:

- приближаясь к переезду, обращайте внимание на положение шлагбаума, сигналы светофора, звуковой сигнал;
- подъехав к переезду, убедитесь (независимо от сигналов), что не приближается поезд;
- при проезде железнодорожных путей не нужно задерживаться или останавливаться. Если вы въехали в зону переезда, когда

начала работать сигнализация и опустился шлагбаум, продолжайте движение и освободите переезд.

При пересечении железнодорожного переезда надо стараться пересекать каждый рельс под прямым углом, однако этот совет не всегда бывает безопасно выполнять, если рядом следует другое транспортное средство и любое отклонение от прямолинейного направления может привести к другой опасности - столкновению с ним.

Кроме этих советов, нужно не забыть и об основных требованиях правил, которые, в частности, говорят:

- «При движении через железнодорожный переезд водитель должен
- уступить дорогу приближающемуся поезду (локомотиву, дрезине).

Запрещается выезжать на переезд при закрытом либо начинающем закрываться шлагбауме, а также при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения шлагбаума и при его отсутствии). Если светофор выключен, а шлагбаум открыт или его нет, водителю разрешается начинать движение через переезд только после того, как он убедится в отсутствии приближающегося поезда.

- Для пропуска приближающегося поезда и в случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп-линий, знака 2.5, светофора, если их нет - не ближе 5м от шлагбаума, а при отсутствии последнего - не ближе 10м до ближайшего рельса. Перед началом движения после остановки перед переездом водитель должен обязательно убедиться в отсутствии приближающегося поезда.

Запрещается выезжать на переезд, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде».

«Зебра»

«Зебра» для пешеходов - своеобразный мостик, чтобы безопасно перейти проезжую часть. А для водителей транспортных средств это сигнал: «Осторожно, пешеходы!». Разметка «зебра» обозначает нерегулируемый пешеходный переход и может применяться как отдельно, так и вместе со знаком «Пешеходный переход». Особенно много таких переходов устроено в городах, почти на каждом нерегулируемом перекрестке, у школ, кинотеатров, магазинов. Как велосипедисту наиболее безопасно проезжать «зебру»? Если перед переходом остановился автомобиль, не спешите его объезжать – продолжать движение можно, лишь после того, как убедитесь, что впереди нет пешеходов

Воздержитесь от обгона или опережения в зоне перехода, так как ограниченный обзор может скрыть движущихся пешеходов.

Увидев, что с тротуара или обочины на проезжую часть собираются сойти пешеходы, по возможности нужно снизить скорость и предупредить их об опасности звонком.

Если на пешеходном переходе находятся пешеходы, движение можно продолжать, лишь пропустив их и не создавая им помех.

Если впереди ремонтные работы

Зоны ремонтных работ на дорогах относятся к опасным участкам. Обычно эти работы связаны с расширением проезжей части, прокладкой коммуникаций, ремонтом покрытия. Они обозначаются соответствующими дорожными знаками, и их чаще всего огораживают забором с характерной раскраской. Здесь также могут складировать материалы и располагать строительные машины и механизмы.

Какие опасности подстерегают велосипедистов при проезде участков дорог, где проводятся ремонтные работы? Сужение проезжей части приводит к неизбежным перестроениям транспортных средств и общему снижению скорости движения, в результате чего сокращаются боковые интервалы в параллельных рядах. В этой ситуации велосипедистам приходится часто ехать не только рядом с автомобилями, но и в одной колонне с ними. Несоблюдение скоростных режимов и правил перестроения является здесь основными причинами многочисленных мелких столкновений. Но если для водителей автомобилей, защищенных металлическим кузовом, они не опасны, то для велосипедистов любой удар приводит к печальным последствиям.

Как все же безопаснее проезжать на велосипеде зоны ремонтных работ? Конечно, продолжать движение по проезжей части, даже где она снижена, вполне возможно, но при условии, что движение транспорта невелико, имеются большие разрывы между автомобилями. Для этого при изменении направления движения на проезжей части нужно снизить скорость и подать сигнал перестроения. Ехать в зоне производства работ надо как можно правее к краю проезжей части, чтобы другие транспортные средства проезжали слева.

Бывают ситуации, когда сужение дороги вызывает скопление значительного числа автомобилей и они медленно, с частыми остановками проезжают эту зону. В этом случае велосипедисту безопаснее сойти с дороги и пройти опасный участок пешком по тротуару или обочине.

В зоне трамвайных путей

Пересекая трамвайные пути или следуя вдоль них, велосипедист должен выполнять все те требования Правил, что и водители других транспортных средств. Самые ответственные моменты здесь - пересечение путей и проезд в зоне остановки трамвая. На пересечении равнозначных дорог трамваю сделано исключение - при разъезде с ним не действует правило помехи справа и ему нужно уступать дорогу. Даже на светофоре при одновременном праве на движение он имеет преимущество проезда первым. Эти исключения сделаны не случайно. Во-первых, трамвай следует по обособленному пути - рельсам, поэтому он не может маневрировать. Во-вторых, у трамвая плохие динамические качества: движущемуся со скоростью 40 км/ч трамваю с пассажирами нужно пройти расстояние в 45 м, чтобы остановиться.

В зоне трамвайной остановки

Как правильно поступить, если следующий впереди трамвай затормозил у остановки и из него на проезжую часть стали выходить пассажиры? Правила не требуют в этой ситуации обязательной остановки. Можно лишь снизить скорость и пропустить пешеходов, идущих к стоящему на остановке трамваю или от него.

Как вы поступите, когда автобус трогается от остановки, оповещая об этом других участников движения включением указателя поворота? Проедете мимо, подадите сигнал звонком или уступите дорогу автобусу? Верное решение в этой ситуации - выполнение требований Правил, в которых говорится, что «в населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенной остановки».

Зоны остановок общественного транспорта по праву считаются опасными участками на дороге. Здесь происходят частые перестроения, торможения и остановки крупногабаритных автобусов и троллейбусов, пешеходы рискованно выходят на проезжую часть из-за остановившихся транспортных средств.

Как безопасно миновать зоны остановок? Проезжать мимо стоящих транспортных средств нужно осторожно, снижая скорость и будучи всегда готовым к неожиданному появлению пешехода, спешащего к остановке или от нее. Собираясь объехать автобус или троллейбус, и выезжая на вторую полосу, нужно уступить дорогу транспортному средству, следующему по этой полосе, и не забыть подать сигнал перестроения. Не задерживаясь долго в зоне объезда, необходимо вновь занять крайнее правое положение на проезжей части.

Пешеходы

Конфликт между теми, кто передвигается «на своих двоих», и теми, кому в этом помогают колеса, существует давно - с того самого момента, когда первая повозка выехала на дорогу. В конце концов, конфликт был разрешен - пешеходы оттеснены на тротуары и обочины. Неразрешенным он остался лишь в случае, когда пешеходы дорогу пересекают.

Может ли велосипедист травмировать пешехода? Без всякого сомнения - да. И случаев таких много. Причем, чем выше скорость, тем больше эта опасность. В городах наезды транспортных средств на пешеходов составляют половину всех происшествий, в которых люди получают травмы: ведь пешеход, как и велосипедист, ничем не защищен от удара. Чтобы исключить опасность встречи с пешеходами, надо учитывать, как они ведут себя на дороге.

Все пешеходы лучше видят крупногабаритные транспортные средства и больше их опасаются. Дождавшись разрыва в транспортном потоке, они могут рискованно начать переход, не обращая внимания на велосипедиста.

Другой эффект связан с шумом - чем выше он у приближающегося транспорта, тем больше к нему «уважения». Бесшумный велосипед

воспринимается как менее опасный. Пожилые пешеходы требуют к себе еще более внимательного отношения. Они в силу своего физиологического состояния, как правило, имеют слабое зрение и слух, хуже ориентируются в дорожной обстановке, физически не могут быстро перейти дорогу и избежать опасности.

Следуя по городским улицам с оживленным движением пешеходов на тротуарах, необходимо иметь в виду, что чем уже тротуары, тем больше вероятность, что кто-то сойдет на проезжую часть, особенно опасны торопящиеся пешеходы, от них можно ждать самых необдуманных действий.

Таят в себе опасность и так называемые «тихие улицы», где мало машин.

Пешеходы здесь забывают об осторожности и идут прямо по проезжей части или могут выбежать на нее, не посмотрев по сторонам.

Ведя велосипед рядом

Случается и так, что нужно сойти с велосипеда и вести его рядом: велосипедист как бы становится пешеходом. И все же то, что ему приходится вести транспортное средство, вносит свои особенности движения на проезжей части. Эти особенности выделены в Правилах, и о них необходимо знать.

Первое такое отличие состоит в том, что если пешеходам вменяется в обязанность двигаться по тротуару, обочинам, пешеходным дорожкам и разрешается по проезжей части лишь при их отсутствии, то ведущим велосипед, в том числе мопед, мотоцикл, разрешается идти в один ряд по краю проезжей части. Данное исключение сделано потому, что прерванное движение обычно кратковременно и связано либо с технической неполадкой транспортного средства, либо с преодолением какого-либо сложного участка дороги, да и перевозить, например, тяжелый мотоцикл через высокий бортовой камень на тротуар просто трудно, да и пешеходам это будет серьезной помехой.

Другое отличие в поведении пешеходов и велосипедистов, ведущих свои машины, возможно на загородных дорогах. Если, как напоминают Правила, «вне населенных пунктов пешеходы при движении по обочине или краю проезжей части должны идти навстречу движению транспортных средств», то лица, ведущие велосипед, мопед или мотоцикл, «при движении по проезжей части должны следовать по ходу движения транспортных средств». Это требование логичное продолжение первого правила, так как вести транспортное средство по проезжей части навстречу движению было бы еще более опасно.

Говоря о тех требованиях, которые предъявляются Правилами к велосипедистам-пешеходам, можно дать и ряд советов по правилам безопасного ведения по дороге велосипеда.

Ведя велосипед по краю проезжей части, нужно находиться справа от него. В случае наезда автомобиля пусть лучше пострадает велосипед, но не человек.

Переходя проезжую часть при ограниченном обзоре дороги, старайтесь велосипед не выставлять далеко вперед. Для проезжающего мимо водителя он будет мало заметен, и может произойти наезд.

При переходе широкой дороги необходимо выбирать такой интервал между проходящими транспортными средствами, чтобы не останавливаться с велосипедом на середине дороги. Это опасно: велосипед будет занимать часть близлежащих полос движения.

Движение группой

Всегда интереснее и веселее ездить на велосипедах вместе с друзьями и в школу, и на речку, да просто кататься. Между тем, групповая езда на велосипедах имеет свои особенности и таит определенные опасности.

Какие ошибки чаще всего допускаются велосипедистами при езде в группе? Это, прежде всего, движение по двое, по трое и более, когда оказывается занятой значительная часть дороги. Опасна езда наперегонки, когда лихие «короли скорости» обгоняют друг друга, не считаясь с проходящими рядом автомобилями. Порой в группе может скопиться большое число велосипедистов без каких-либо разрывов между собой, не подаются сигналы маневра. Бытует ошибочное мнение, что группа велосипедистов имеет преимущество перед всеми другими автомобилями. Все эти ошибки нередко оборачиваются дорожными происшествиями. Их можно вполне избежать, соблюдая ряд простых правил:

- перед началом поездки о предстоящем маршруте должны быть проинформированы все велосипедисты, едущие в группе. Это позволит избежать нескоординированных действий во время движения;
- велосипедисты должны ехать друг за другом на расстоянии не более 1м от края проезжей части, сохраняя между собой безопасную для выбранной скорости дистанцию с учетом состояния проезжей части;
- подачу сигналов о намерении совершить тот или иной маневр на дороге, например, поворот направо, должны выполнять все участники колонны велосипедистов;
- колонны велосипедистов, как требуют Правила, «при движении по проезжей части должны быть разделены на группы по 10 велосипедистов, расстояние между которыми должно составлять 80-100м».

Совершая групповую поездку на велосипедах, избегайте скученности и не препятствуйте нормальному движению транспорта.



Движение ночью.

Видеть и быть видимым - два самых важных принципа для того, кто едет по дороге в темное время суток. В этот период времени у водителей и велосипедистов риск погибнуть в дорожных авариях увеличивается в 10 раз по сравнению со светлым временем.

Ночная дорога опасна и полна неожиданностей. Редкость автомобилей и пешеходов расхолаживает и располагает к быстрой езде. Главная же опасность ночной дороги - ограниченная видимость.

Для велосипедиста ночь - самая неблагоприятная пора. Малые габариты велосипеда, его неявная окраска, часто отсутствие фонарей и отражателей делают велосипедиста малозаметным на дороге. Если езда по городским освещенным улицам еще как-то терпима, то за городом, где нет стационарного освещения, ехать становится просто опасно. Не случайно, поэтому Правила обязывают водителей механических транспортных средств при движении в темное время суток на неосвещаемых участках дорог обязательно двигаться с включенным дальним или ближним светом фар, а на освещаемых - с ближним светом или включив габаритные огни. Это требование также относится и к велосипедисту, который на любой улице или дороге должен включить приборы освещения. Свет поможет увидеть неровности на дороге и другие препятствия, а также обозначит самого велосипедиста.

Одно из самых опасных явлений ночной дороги - ослепление от фар встречных транспортных средств. Водители обязаны при встрече не только с автомобилями и мотоциклами, но и с велосипедистами переключать дальний свет на ближний не менее чем за 150м. Ослепление может произойти даже от ближнего света фар. Что такое ослепление? Это кратковременная - от нескольких секунд до 3 - 4 мин - «слепота», когда человек перестает различать дорогу. Временная слепота опасна тем, что велосипедист во время движения не видит дорогу и может не только наехать на препятствие или съехать с проезжей части, но, потеряв ориентацию, выехать на полосу встречного движения.

Как избежать возможного ослепления на дороге? У автомобилистов есть такой прием: снизить скорость и отвести взгляд вправо или даже зажмурить глаза на несколько секунд. Этим приемом вполне могут пользоваться и велосипедисты. Но как быть в ситуации, когда ослепление всё же произошло? Нужно постараться, не меняя

направления движения, быстро снизить скорость и, приняв немного вправо к тротуару или выехав на обочину, остановиться. И лишь после того, как последствия ослепления пройдут, вновь возобновить движение.

Все остальные правила движения по ночной дороге сформулируем так:

- велосипед должен быть оборудован спереди фарой белого цвета, а сзади фонарем или световозвращателем красного цвета. С каждой боковой стороны необходимо иметь световозвращатели оранжевого или красного цвета;
- приборы освещения должны быть в исправном состоянии, и их поверхность не загрязнена;
- скорость движения должна быть такой, чтобы затормозить велосипед мог в пределах видимости;
- если это не будет мешать транспорту, держаться от края проезжей
- части нужно немного дальше, чем днем;
- любая остановка или стоянка на неосвещенном участке дороги должна быть только за пределами проезжей части;
- велосипедисты должны одевать по возможности одежду светлых тонов и прикреплять к ней световозвращающие элементы.

В тумане

Видимость на дороге играет важную роль в безопасности движения, так как более 90% информации, необходимой для управления велосипедом, человек получает через зрение. Туман - серьезное препятствие для обеспечения видимости. В европейской части российской Федерации в течение года насчитывается около 40 туманных дней. Из-за плохой видимости при тумане случается 1 - 1,5% всех дорожных происшествий. Самый частый вид аварий в этих условиях - попутные столкновения транспортных средств. Причина в том, что туман, кроме ухудшения общей видимости на дороге, существенно снижает истинные расстояния и скорость движения транспорта. Так, дистанция до встречного автомобиля в тумане кажется больше, а скорость его меньше чем на самом деле. При длительной поездке в тумане устают глаза, снижается острота зрения. Его коварство проявляется и в том, что он способен изменять цвета. Так, желтый сигнал светофора кажется красным, а зеленый желтым.

О чем нужно помнить велосипедисту при езде в тумане? Перечислим основные правила:

- будьте готовы остановить велосипед в пределах видимости. Из практики известно, что если видимость на дороге не более 10м, то скорость движения не должна быть больше 5км/ч;
- включите свет фары. Это поможет не только несколько увеличить дальность видимости, но самое главное обозначить для других водителей и пешеходов ваш велосипед на дороге;

- не выезжайте на середину дороги, держитесь как можно ближе к краю проезжей части. Избегайте перестроений, опережений и обгонов. Такие действия опасны и при хорошей видимости, а в тумане опасны вдвойне;
- если туман спустился настолько, что видимость стала менее 10м, то поездку нужно прервать и сделать остановку.

В дождь и грозу

В средней полосе дождь идет каждый второй - третий день в году. Выезжаешь - светит солнце, но проходит совсем немного времени, и небо может затянуть свинцовыми тучами. При дожде резко ухудшается видимость, увеличивается тормозной путь, проявляются другие негативные факторы. В этой ситуации хорошо, если едешь в городе или населенном пункте, где можно сойти с велосипеда и переждать ненастье. Но порой случается, что ехать волей-неволей надо. Каковы же правила безопасного движения во время дождя?

Наиболее опасным бывает самый начальный период дождя. Первые его капли, смешиваясь с пылью, грязью, масляными каплями, образуют на поверхности дороги тонкий слой пленки - грязевой смеси, из-за чего сцепление колеса с дорогой резко уменьшается. Плохую услугу может оказать и некоторая наша инерция в привычках. Каких-нибудь 5 - 10 мин. до дождя велосипедисту удавалось пройти крутой поворот на высокой скорости, быстро затормозить перед препятствием, а сейчас такая манера езды становится просто опасной. Вот почему в начале дождя необходимо быть более осторожным и снизить скорость.

Проходит не одна минута, прежде чем дождь смоет пыль и грязь с поверхности дороги и коэффициент сцепления покрытия несколько повысится. Но и тогда велосипедиста подстерегает много опасностей. Одна из них: вода, попадая на тормозную накладку ручного тормоза, значительно снижает его эффективность. Поэтому после проезда луж нужно подсушить накладку, слегка притормаживая ручным тормозом на прямолинейном участке дороги.

Лужи - еще одна опасность. Они чаще всего образуются у края проезжей части в пониженных местах, скрывая выбоины, промоины, другие дефекты дороги как раз на пути следования велосипедиста. Конечно, самое лучшее - объехать их по проезжей части или обочине, если этим не помешаешь транспорту и пешеходам. Но если выбора нет, то нужно ехать со скоростью, которая была бы минимальной, но давала возможность преодолеть сопротивление воды и не обрызгать пешеходов.

Самая опасная спутница дождя - гроза. Можно ли ехать на велосипеде в грозу? Практика показывает, что вероятность попадания молнии на велосипедиста очень мала - опасность такая же, как и для пешехода на открытой местности. Но все же лучше не рисковать и переждать грозу в каком-нибудь укрытии, ведь продолжительность грозы всегда меньше дождя.

Зимой на велосипеде

Казалось бы, событие невероятное, но среди велосипедистов встречаются энтузиасты, которые не оставляют своего двухколесного друга и в это время года. Езда на велосипеде зимой возможна лишь на тех улицах и дорогах, которые убираются от снега. Ведь слой в 5 - 7см становится непреодолимым препятствием для велосипедиста.

Какие опасности вас подстерегают зимой? Их много. Но самые серьезные - это сужение дороги из-за неубранного обычно снега у края проезжей части, в результате чего приходится ехать в потоке транспорта, и значительное снижение сцепных качеств колеса с дорогой. Вероятность оказаться в аварии зимой в 3 - 4 раза выше, чем летом. Снежный накат или гололед на дороге во много раз уменьшает устойчивость велосипеда, повышает вероятность «юза» и самое главное - непредсказуемо увеличивает тормозной путь. Вот почему основными правилами движения на велосипеде по зимней дороге должны быть умеренная скорость, осторожность в выполнении маневров, соблюдение безопасных боковых интервалов с другими транспортными средствами, отказ от резких торможений.

На скользкой дороге

Когда дорога становится скользкой, это сразу делает поездку опасной, значительно возрастает тормозной путь, любые резкие повороты руля и торможение могут привести к заносу и падению с велосипеда. Вероятность оказаться в дорожном происшествии в полтора раза выше, чем на сухой дороге.

Скользкой считается дорога с низким коэффициентом сцепления колеса с покрытием. Величина эта зависит от многих факторов, например состояния дорожного покрытия, степени изношенности рисунка протектора шин и т. п. Так, для мокрого покрытия она в 2 раза меньше, чем для сухого, в то же время длина тормозного пути изменяется пропорционально величине данного коэффициента.

Из-за чего дорога может быть скользкой? Наиболее частая причина - мокрая проезжая часть от прошедшего дождя или таяния снега. Водяная пленка резко уменьшает контакт колеса с поверхностью дороги. Спутник мокрой проезжей части - грязь. Она обычно разносится колесами автомобилей в местах их выездов на дорогу со строек, с полей и проселков. Еще одна причина - свежеложенный асфальт. Выступивший на поверхность битум оказывается той смазкой, которая ведет себя так же, как пленка воды или слой грязи. Иногда проходит несколько недель, пока этот вязущий материал стирается колесами.

А какие правила безопасной езды велосипедисту необходимо соблюдать на скользкой дороге? Их несколько:

- скорость движения должна быть выбрана с учетом возможности вовремя остановиться в случае неожиданной возникшей опасности;
- нужно избегать резких торможений и поворотов руля;
- ваши действия должны быть плавными, а сама езда равномерной;

- при заносе, возникшем во время движения на высокой скорости, необходимо руль велосипеда повернуть на некоторый угол в сторону заноса и, как только занос прекратится, вновь вернуться к прямолинейному движению.

**РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ В
ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ ПО
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА**

1. В начале учебного года издать приказ об организации в школе работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, назначить ответственного работника.
2. Приказом назначить школьного инструктора по безопасности движения.
3. Организовать обязательное систематическое изучение Правил дорожного движения.
4. Планировать свою работу по предупреждению детского транспортного травматизма в общешкольных планах и в планах классных руководителей.
5. Оборудовать в школе кабинет или уголок безопасности дорожного движения.
6. Практиковать проведение тематических утреников, сборов, конкурсов, соревнований, игр, викторин и т.п.
7. Привлекать к проведению мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма инспекторов ГИБДД, школьных врачей, инженерно-технический состав шефствующих автотранспортных предприятий.
8. Доводить до сведения родителей и делать предметом широкого обсуждения в классах, на линейках, сборах, в стенгазетах и через школьное радио каждый случай нарушения детьми Правил движения.
9. Учителям начальных классов ежедневно на последнем уроке проводить двух-трехминутные беседы-напоминания о соблюдении Правил движения, обращать внимание детей на погодные условия.
10. Создать отряд юных инспекторов движения и организовать его работу согласно «Положению об отрядах юных инспекторов движения».
11. Оборудовать на территории школы площадку для занятий по Правилам дорожного движения.
12. Сделать разметку перекрестка для практических занятий младших школьников по Правилам движения в одной из рекреаций школы.
13. Оформить маршруты безопасного движения детей.
14. В начале и в конце учебного года провести «Неделю безопасности движения».

ПАМЯТКА ДЛЯ АДМИНИСТРАЦИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ

При планировании мероприятий должны быть предусмотрены:

1. Работа с субъектами воспитательного процесса: преподавателями ОБЖ, классными руководителями, воспитателями ГПД, педагогами дополнительного образования, руководителями отрядов ЮИД по оказанию им методической помощи в проведении разнообразных форм проведения мероприятий по изучению Правил дорожного движения.

2. Активизация работы по предупреждению несчастных случаев с детьми на улице, организация работы отряда ЮИД по разъяснению среди школьников Правил поведения в общественных местах и предупреждению нарушений Правил дорожного движения.

3. Создание и оборудование уголков (кабинетов) по безопасности движения, изготовление стендов, макетов улиц, перекрестков, светофоров, разработка методических, дидактических материалов и пособий для занятий со школьниками.

4. Создание специальных площадок (атрибутов для занятий в помещении) для практических занятий по Правилам дорожного движения.

5. Включение в программу дополнительного образования работу творческого объединения учащихся по изучению ПДД.

6. Работа с родителями по разъяснению Правил дорожного движения, проведение разных форм: собрания, конференции, совместные игровые программы, выставки-конкурсы творческих работ (рисунки, поделки).

7. Пропаганда Правил дорожного движения через районную печать, школьную стенную печать, телевидение, видеофильмы, участие в районных и городских творческих конкурсах (рисунки, плакаты, сочинения, совместные работы детей и родителей, конспекты тематических уроков и занятий; методических разработок по проведению игровых программ, викторин, игр и др.). Оформление методической копилки по организации и проведению месячника «Внимание, дети!». Постоянный контакт администрации образовательного учреждения с инспектором по пропаганде ОГИБДД своего района – необходимое условие плодотворной работы по изучению Правил дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

**ИНСТРУКЦИЯ
ПЕДАГОГУ, ОТВЕТСТВЕННОМУ ЗА ОРГАНИЗАЦИЮ В
ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНОМ УЧРЕЖДЕНИИ РАБОТЫ
ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО - ТРАНСПОРТНОГО
ТРАВМАТИЗМА**

Педагог, ответственный за организацию профилактики ДДТТ, назначается приказом директора общеобразовательного учреждения перед началом учебного года. Это может быть заместитель директора по воспитательной работе, учитель начальных классов или предмета «ОБЖ», руководитель отряда (кружка) ЮИД или любой педагог (на усмотрение директора), владеющий соответствующими знаниями или прошедший курсы повышения квалификации по обучению школьников правилам дорожного движения.

Педагог (инструктор по безопасности дорожного движения) руководствуется в своей работе Законом Российской Федерации «О безопасности дорожного движения», «Правилами дорожного движения Российской Федерации» (новая редакция с внесенными дополнениями и изменениями), другими нормативными правовыми актами. Работа осуществляется в тесном контакте с инспектором по пропаганде или сотрудником Госавтоинспекции, закрепленным за данным общеобразовательным учреждением приказом начальника Госавтоинспекции.

В обязанности педагога, ответственного за организацию профилактики ДДТТ, входит следующее:

1. Организация работы общеобразовательного учреждения по профилактике ДДТТ в соответствии с планами совместной работы Госавтоинспекции и органа управления образованием. План рассматривается на педагогическом совете и утверждается директором, а совместные планы проведения профилактических мероприятий – еще и руководителями соответствующих организаций.

2. Осуществление контроля за выполнением учебного плана и программы занятий по ПДД в образовательном процессе.

3. Осуществление постоянного контакта с подразделением пропаганды Госавтоинспекции в:

- организации совместных профилактических мероприятий с учащимися и их родителями;
- оформлении «уголка безопасности», кабинета ОБЖ;
- обеспечении учащихся методической литературой и наглядными пособиями;
- техническом оборудовании автоплощадки (автогородка);
- ведении наблюдательного дела на общеобразовательное учреждение.

4. Систематическое информирование педагогического коллектива и родителей о состоянии аварийности: количестве ДТП с участием

детей, анализе причин и условий, способствующих возникновению ДТП, сроках проведения профилактических мероприятий, их участниках.

5. Разработка совместно с сотрудником Госавтоинспекции схемы маршрута безопасного передвижения учащихся по территории, прилегающей к общеобразовательному учреждению. Контроль постоянного обновления информации по данной схеме.

6. Организация работы отряда (кружка) ЮИД, участие в написании положений, инструкций по проведению его работы.

**ПРИМЕРНЫЙ ПЛАН ОБЩЕШКОЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО
ТРАВМАТИЗМА (НА УЧЕБНЫЙ ГОД)**

№ п/ п	Мероприятия	Сроки проведения	Ответствен ные за проведение
1	Семинары с учителями начальных классов и классными руководителями: • о методике обучения учащихся Правилам дорожного движения; • о формах внеклассной работы по профилактике детского травматизма; • об организации работы на школьной транспортной площадке по привитию навыков соблюдения Правил дорожного движения	Август Сентябрь Март	Школьный инструктор по безопасности движения, организатор внеклассной работы
2	Заслушивание отчетов учителей и классных руководителей на педагогических советах о выполнении 10-часовой программы и проведенных профилактических мероприятиях	1 раз в полугодие	Директор школы
3	Беседы на общешкольных родительских собраниях на темы: «Как влияет на безопасность детей поведение родителей на дороге»; «Требования к знаниям и навыкам школьника, которому доверяется самостоятельное движение в школу и обратно»; «Использование положительного примера родителей при движении с детьми по дорогам города (села) для обучения детей навыкам правильного поведения на дороге»	Сентябрь Январь Апрель	Директор школы, инструктор по безопасности движения
4	Беседы по школьному радио: «Знай и соблюдай Правила дорожного движения»; «Про того, кто головой рисковал на мостовой» (по материалам рейда патруля ЮИД).	Сентябрь Октябрь Декабрь	Школьный инспектор по безопасности движения. Штаб отряда ЮИД.

	«Каждому должно быть ясно - на дороге кататься опасно» (на коньках, санках). «Помни это юный велосипедист» «Здравствуй, лето!» (о поведении на дорогах в период летних каникул)	Март Май	
5	Регулярные общешкольные линейки с использованием «Сообщений ГИБДД»	Ежемесячно	Школьный инструктор по безопасности движения
6	Проведение «Недели безопасности дорожного движения» (по отдельному плану)	Сентябрь, май	Штаб ЮИД
7	Создание отряда ЮИД и организация его работы	Сентябрь - октябрь	Штаб ЮИД
8	Общешкольные утренники, праздники «Красный, желтый, зеленый»	В течение года	Организатор внеклассной работы, классный руководитель, штаб ЮИД
9	Выявление детей, имеющих велосипеды, организация с ними занятий и проведение зачетов по Правилам движения	Сентябрь, Апрель	Штаб ЮИД
10	Составление схем безопасных маршрутов детей в школу и обратно, принятие мер к ограждению опасных для движения детей мест	Постоянно	Директор школы, штаб ЮИД, родительский комитет, сотрудники ГИБДД
11	Оборудование кабинета безопасности дорожного движения	В течение года	Директор школы, инструктор по БД, шефы, родители

Мероприятия, проводимые образовательными учреждениями должны подтверждаться разработками, сценариями, отметками в планах работы, записями в школьных журналах.

Приложение 4

**ПРИМЕРНЫЙ ПЛАН РАБОТЫ КЛАССНОГО РУКОВОДИТЕЛЯ ПО
ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО
ТРАВМАТИЗМА**

№ п/п	Мероприятия	Сроки проведени я	Ответственные за проведение
1	Проведение уроков изучения Правил дорожного движения согласно программе	Ежемесячно	Классный руководитель, штаб ЮИД
2	Проведение на родительском собрании беседы «Будьте примером для детей в правильном поведении на дороге»	1 раз в полугодие	Классный руководитель
3	Организация практических занятий на школьной площадке, в детском автогородке	Сентябрь. Май	Классный руководитель
4	Проведение утренника «Мы по улицам идем»	В течение года	Классный руководитель, Совет отряда, штаб ЮИД
5	Организация конкурсов на лучший рисунок, рассказ, исполнение стихотворения по безопасности движения	В течение года	Классный руководитель, Совет отряда, штаб ЮИД
6	Проведение бесед-«минуток» по профилактике несчастных случаев с детьми на дороге (в начальных классах ежедневно на последнем уроке)	В течение года	Классный руководитель
7	Участие в патрулировании отряда ЮИД в микрорайоне школы	В течение года	Родители, классный руководитель
8	Участие в проведении «Недели безопасности» (по плану школы)	Сентябрь, Май	Классный руководитель, Совет отряда

ИНФОРМАЦИОННЫЙ УГОЛОК ДЛЯ ШКОЛЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Информационные и пропагандистские материалы по безопасности дорожного движения должны быть во всех школах. Они оформляются в виде специальных стендов или щитов (один или несколько) и, как правило, располагаются на видном месте в вестибюле школы, желательно на выходе из детского образовательного учреждения.

Примерный перечень материалов, располагаемых на стендах следующий:

1. Выписка из приказа директора школы о назначении лица, ответственного за работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (с указанием должности, фамилии, имени, отчества).
2. Информация (по согласованию с районным отделом ГИБДД) о закреплении за школой сотрудников ГИБДД и дружинников с указанием фамилий.
3. Информация о ДТП, происшедших с участием учащихся школы и краткий разбор причин случившегося. (Можно приложить схему ДТП и указать пункты ПДД, нарушение требований которых привело к происшествию). Сообщение о работе, проведенной с учащимися школы и родителями в связи с происшедшим ДТП.
4. Информация о нарушителях ПДД – учащихся школы, с указанием фамилий, класса, характера нарушения, со ссылкой на ПДД, и о мерах, принятых к нарушителям.
5. Информация о проводимых в школе мероприятиях, связанных с изучением ПДД: проведение игр, конкурсов, соревнований и т.п. с обязательными сообщениями о ходе подготовки к ним.
6. Информация ГИБДД о состоянии ДДТТ в районе (ежемесячные данные).
7. В качестве постоянной, но периодически сменяемой информации можно использовать некоторые учебные материалы по ПДД. Например, по темам: «Причины ДТП», «Бытовым привычкам не место на дороге» («Ловушки»), «Как избежать опасности на дороге» и т.п.
8. Информация для родителей.

Школа обязана четко объяснять свои задачи, рассказывать о проблемах, информировать об актуальных задачах. Все это в полной мере относится и к проблемам ДДТТ.

Внимание родителей должно быть обращено не только на ту информацию, которая относится непосредственно к ним, но и на ту, с которой школа обращается к детям.

Для достижения наибольшей эффективности в обучении детей, родители должны быть ознакомлены с поурочным содержанием проводимых уроков по ПДД. Это необходимо для

того, чтобы не было противоречий в изложении учебного материала учителя на уроке и поведением родителей в реальных дорожных ситуациях, что, к сожалению нередко случается.

9. В качестве информационных материалов, как для родителей, так и для детей могут быть использованы газетные и журнальные вырезки актуального характера по тематике безопасности дорожного движения.
10. Схема безопасного движения учащихся по территории микрорайона школы. Эта схема носит весьма ответственную информационную нагрузку. Как правило, подобные схемы в школах имеются, но к очень большому сожалению, они выполняются формально и никакой полезной работающей информации не несут. Подобные схемы необходимо согласовать с органами ГИБДД.

Сама по себе задача обеспечения безопасности движения учащихся из дома в школу, обратно и в других направлениях в границах микрорайона школы всегда была и остается актуальной и требует гораздо большего внимания, чем это имеет место в реальности. Учитель не может, да и не должен заниматься ее решением, но обратить внимание руководства школы и тем самым привлечь его внимание к решению вопросов безопасности детей на пути в районе школы, он в состоянии и должен это делать. Администрация, в свою очередь, может обратиться в управление образования и в ГИБДД, в муниципальные и другие органы и потребовать принятия необходимых практических мер по обеспечению безопасности детей.

При выполнении схемы надо подобрать приемлемый масштаб и соблюсти его. Схема должна легко читаться, поэтому обозначать надо основные и понятные ориентиры (строения, дороги, зеленые насаждения и т.п.), надписи должны выполняться четко, разборчиво. Обязательно обозначаются все дороги со всеми элементами (проезжая часть, трамвайные пути, тротуар, разделительная полоса, пешеходные переходы, светофоры, дорожные знаки и разметка). Расположение светофоров, дорожных знаков и разметки должно соответствовать их действительным местам расположения. Хорошо видимой линией (при необходимости со стрелками, обозначающими направление движения) должны быть обозначены все основные пути движения учащихся к школе (и обратно) от близлежащих остановок маршрутного транспорта и основных мест проживания учащихся. Должны быть отмечены участки с интенсивным движением транспортных средств.

Следующий этап работы – оценка степени безопасности дорожного движения на участках дорог, прилегающих к школьной территории:

1. Дорожный знак «Дети» (2 шт.): наличие, состояние, правильность установки (расстояние, высота, освещенность).
2. Состояние проезжей части, тротуаров и их освещенность.

3. Наличие остановок и стоянок транспортных средств, объездных путей, влияющих на пешеходное движение.
4. Наличие постоянных и временных сооружений и предметов, захламленность на территории, прилегающей к школе, влекущая ухудшение обзора, вынужденное нарушение маршрутов детей.
5. Наличие (при необходимости) и состояние пешеходных ограждений в местах подходов детей к школе.
6. Наличие и состояние пешеходных переходов и их обозначений (знаки, разметка).
7. Соблюдение скоростного режима водителями транспортных средств, наличие искусственных неровностей.
8. Направление движения транспортных потоков (необходимость переключения на другие направления).
9. Организация дежурства сотрудников ГИБДД, дружинников, учителей, родителей, старших школьников и членов отрядов ЮИД (в пределах целесообразности).

Оценив степень безопасности дорожного движения, состояния школьной территории и всего микрорайона школы, необходимо специальными условными значками (например, красный флажок, а при необходимости с дополнительной надписью) обозначить опасные места на схеме.

Опасность временного характера (ремонт тротуара, складирование какого-либо материала и т.д.) лучше обозначить легкосъёмными значками, например, на булавках, а если схема имеет остекление, то приклеиванием к стеклу.

Если территория школы не имеет своего ограждения, то ее границы (а лучше всю площадь) следует обозначить на схеме.

Все изменения, происходящие на территории микрорайона школы, должны оперативно отражаться на схеме, путем внесения соответствующих поправок, носящих особо серьезный характер (например, вынужденное изменение маршрута движения учащихся), учащиеся должны быть оповещены также специальной информацией, размещаемой рядом со схемой.

Если в микрорайоне школы когда-либо происходили ДТП (с участием или без участия учащихся школы), то места этих ДТП должны быть отмечены на схеме.

Весьма полезно, помимо схемы, вывешиваемой в вестибюле школы, иметь второй ее экземпляр в кабинете ПДД, где она может служить хорошим учебным пособием.

На конкретных примерах дорожной обстановки на дорогах и территории микрорайона школы можно вести занятия по различным темам учебной программы ПДД: перекрестки, пешеходные переходы, сигналы светофора и регулировщика, дорожные знаки и разметка и т.д., а также занятия о безопасном поведении на конкретных путях движения пешеходов в школу, домой и по другим направлениям.

Любые информационные и пропагандистские материалы, вывешиваемые на стендах и щитах, должны нести определенную нагрузку, должны быть работающими на выполнение конкретной задачи. Случайных материалов быть не должно! Прежде чем вывешивать какой-либо материал необходимо решить: зачем он нужен, чем он полезен, насколько он актуален.

Материалы должны обновляться. Даже полезный, но «завесившийся», устаревший материал не работает, а из полезного становится бесполезным и даже вредным.

Интеллектуально-творческая игра по правилам дорожного движения «Крестики-нолики»

Цели и задачи:

- предупреждение детского дорожно - транспортного травматизма;
- организация внеклассной деятельности детей;
- развитие творческих способностей детей.

Время проведения: 60 минут.

Оборудование: интерактивная доска; игровое поле 1х1м, состоящее из 9 клеток; два одинаковых дорожных знака, разрезанных на 9 частей; бумага; карандаши; наборы табличек с изображением «Х» и «О» для жюри; карточки с заданиями; набор карточек зеленого цвета; разбивка.

Условия проведения.

Когда участники игры будут заходить в актовый зал, им раздаются небольшие значки дорожных знаков. С помощью тематической разбивки (по группам нарисованных дорожных знаков) играющие делятся на 2 команды (крестики и нолики) по 20 - 25 человек, выбирается жюри – 10 человек, остальные – болельщики. Перед началом игры вывешивается игровое поле с названием конкурсов. В каждом конкурсе принимают участие обе команды. Жюри оценивает игру и объявляет результат в конце каждого конкурса путем поднятия табличек с изображением «Х» или «О». Та команда, которая побеждает в данном конкурсе, ставит на игровом поле свой знак (крестик, нолик). Следующий конкурс всегда выбирает – проигравшая команда. Игра может длиться до тех пор, пока не будет зачеркнут один ряд со знаками одной команды, или до заполнения всех клеток. Победит та команда, чей знак чаще повторяется на игровом поле.

Конкурс 1. «Разрезной знак»

Каждой команде предлагается конверт, в котором находится разрезанный дорожный знак. Команды должны составить дорожный знак и назвать его. Побеждает та команда, которая соберет знак быстрее.

«Дорожка для велосипедов и пешеходов»

Конкурс 2. «Буриме» (слайд № 2)

Участникам предлагаются карточки с рифмованными словами. Каждая команда должна составить стихотворение, используя данные слова.

Слова для первой команды – «каток», «свисток», «мостовой», «постовой».

Слова для второй команды – «мотор», «светофор», «пешеход», «переход».

Конкурс 3. «Логическая цепочка» (слайд № 3)

Каждой команде ведущий задает по одному тематическому вопросу. Побеждает команда, чей ответ был более интересен и содержателен.

Вопрос первой команде – Почему дети нарушают ПДД?

Вопрос второй команде – Почему взрослые нарушают ПДД?

Конкурс 4. «Эрудит» (слайд № 4)

Ведущий задает вопросы обеим командам одновременно. Команда, давшая правильный ответ быстрее, получает зеленую карточку. Очки присваиваются по количеству заработанных карточек:

Вопросы:

1. Какие виды транспорта вы знаете?
2. Что такое двустороннее движение?
3. Может ли автомобиль моментально остановиться? От чего зависит тормозной путь?
4. С какого возраста можно ездить на велосипеде по улице?
5. Что такое "островок безопасности"?
6. Какой знак «Обгон запрещен» (запрещающий)
7. Какой знак «Пешеходный переход» (предупреждающий)
8. Тянется нитка, среди нив петляя,
Лесом, перелесками.

Без конца и края.

Ни её порвать, ни в клубок смотать. (Дорога)

9. В два ряда дома стоят –
Десять, двадцать, сто подряд,
И квадратными глазами

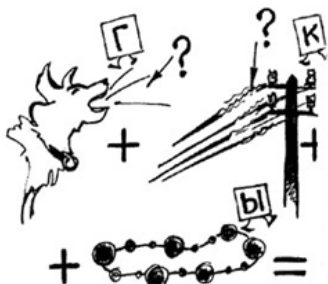
Друг на друга все глядят. (Улица)

Конкурс 5. «Работа по командам»

Прочитайте ребусы. Время выполнения 3 мин., побеждает та команда, которая отгадает быстрее.

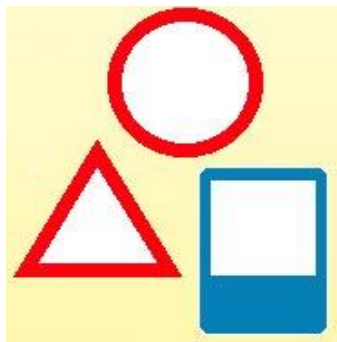
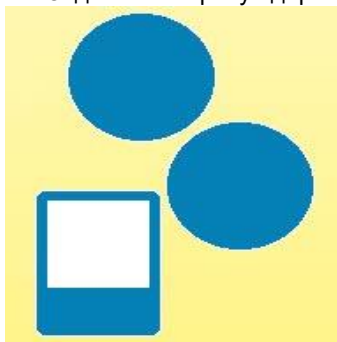


1. Перекресток
2. Автобус



Конкурс 6. «Творческий» (слайд № 5)

Задание: «Нарисуй дорожный знак».



Перед вами заготовки дорожных знаков. Дорисуйте их и расскажите об их назначении.

Конкурс 7. «Составление азбуки улиц и дорог».

Записать для каждой буквы слова, связанные с автомобилем и правилами дорожного движения.

А - _____	П - _____
Б - _____	Р - _____
В - _____	Т - _____
Г - _____	У - _____
Д - _____	Ф - _____
Х - _____	О - _____
Е - _____	Ц - _____
Ж - _____	Ч - _____
З - _____	Ш - _____
И - _____	Щ - _____
К - _____	Э - _____
Л - _____	Ю - _____
М - _____	Я - _____
Н - _____	С - _____

Конкурс 8. «Реши кроссворд» (слайд № 6)



Мы следуем дальше, дорога трудна,
Без отдыха нам невозможна она.
Вы сядете дружно своею командой,
Кроссворд разгадаете быстро и ладно

Задание:

Попробуйте найти слова, связанные с ПДД в этом наборе букв. Все слова читаются только под прямым углом или прямо, по вертикали или горизонтали. Слова в именительном падеже. Например: пешеход

1. Самый недисциплинированный участник дорожного движения – (7 – пешеход).
2. Самый опасный маневр автомобиля – (5 – обгон).
3. Где производится автомобиль «Опель» – (8 – германия).
4. Глаза автомобиля – (4 – фары).
5. Дорожный знак, устанавливаемый на месте ДТП – (9 – опасность).
6. Когда неисправен светофор, движение регулирует: – (12 – регулировщик).
7. Прекращение движения на время более 5 минут – (7 – стоянка).
8. Велосипед с маленьким двигателем – (5 – мопед).
9. Устройство для остановки автомобиля – (6 – тормоз).
10. Спорт, развивающий ноги – (3 – бег).
11. Завод грузовых автомобилей в Беларуси – (3 – МАЗ).
12. Знак дополнительной информации для больных людей – (8 – инвалид).

13. Транспортное средство, имеющее боковой прицеп – (8 – мотоцикл).
14. Дорожный знак для автотуристов – (7 – кемпинг).
15. Японский автомобиль – (8 – мицубиси).
16. Часть грузовика, предназначенная для грузов – (5 – кузов).
17. Символом этого завода является галопирующий конь – (5 – КАМАЗ).
18. Тип автомобильного кузова, означающий в переводе «крепость» – (5 – седан).
19. Боевой клич идущих в атаку – (3 – ура).
20. Африканская лошадка, разрешающая пешеходу перейти проезжую часть – (5 – зебра).
21. Американский грузовик – (4 – форд).
22. Количество сигналов транспортного светофора – (3 – три).
23. Микролитражный гоночный автомобиль – (4 – карт).
24. Машина для уплотнения дорожных покрытий – (5 – каток).
25. Легковой автомобиль, имеющий название великой русской реки – (5 – Волга).

Конкурс 9. «Рассуждалки».

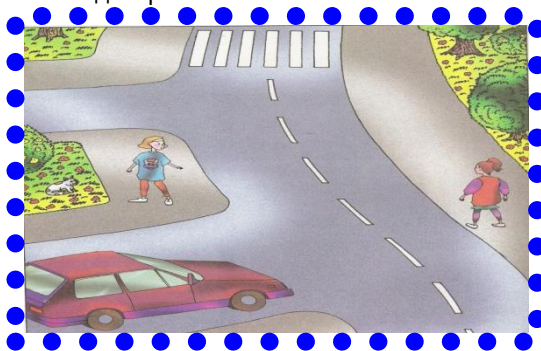
Данный конкурс проводится с помощью интерактивной доски (см. слайд № 7), за правильный ответ команда получает зеленую карточку.

Жюри оценивает более точный и правильный ответ.

Задания: Как поедет машина и что должна сделать девочка, чтобы встретиться с подругой.

В каком порядке должны поехать участники дорожного движения:

- а) велосипед – автомобиль
- б) легковой – велосипед – грузовой
- в) велосипед – трамвай



Подведение итогов игры

Элективный курс
«Государственная Инспекция Безопасности Дорожного Движения. Правила безопасного поведения на дороге»

Пояснительная записка

Сегодня на улицах очень интенсивное дорожное движение. По дорогам мчатся легковые автомобили, автобусы, грузовики. По тротуарам спешат люди. Всё в движении. Мы живем в мире скоростей. Поэтому каждый человек должен очень хорошо знать правила безопасности дорожного движения. Ведь те, кто нарушают правила дорожного движения, представляют опасность на улицах города, создают аварийные ситуации, из-за которых случаются несчастные случаи, влекущие за собой смерть людей. Знания правил позволяют избежать аварий, травм и гибели людей.

Элективный курс «Государственная Инспекция Безопасности Дорожного Движения. Правила безопасного поведения на дороге» преследует следующие цели:

- 1) Ознакомление учащихся с работой Государственной Инспекции Безопасности Дорожного Движения;
- 2) Формирование у учащихся системы знаний, умений и навыков по правилам дорожного движения;
- 3) Развитие наблюдательности, самостоятельности мышления, внимательности на дорогах;
- 4) Воспитание культуры поведения на улице, в общественном транспорте, в жилой зоне;
- 5) Создание условий для профессионального самоопределения учащихся.

Задачи курса:

1. Ознакомить учащихся с системой понятий курса занятий;
2. Развивать умение работать в группе по заданной структуре;
3. Развивать умение выслушивать друг друга;
4. Развивать память, мышление, речь;
5. Познакомить с причинами ДТП;
6. Воспитывать потребность в соблюдении правил безопасности на дороге;
7. Познакомить ребят со службами Госавтоинспекции.

Основные направления работы:

- просвещение;
- консультирование

Формы и методы работы:

- проблемная лекция;
- групповая дискуссия;

- игровые упражнения;
- тестирование;
- экскурсия;
- беседа.

Формы контроля:

- домашнее задание;
- рефлексия.

Материалы и инструменты: листы бумаги А4, рабочие тетради, наглядные материалы, фломастеры, ватман, скотч.

Данный курс предназначен для 8 класса, рассчитан на 34 часа

Тематический план занятий

№ п/п	Тема	Кол. часов	Формы занятий
1	Вводный урок	1	Беседа
2	ГИБДД – структурное подразделение МВД	1	Проблемная лекция
3	Задачи ГИБДД	1	Лекция
4	Принцип деятельности ГИБДД	1	Лекция
5	Правовая основа деятельности ГИБДД	1	Лекция
6	История создания Государственной Автомобильной Инспекции	3	Групповая дискуссия, проблемная лекция, беседа
7	Структура ГИБДД	1	Лекция
8	Дорожно-патрульная служба	1	Проблемная лекция
9	Регистрационно-экзаменационные подразделения	1	Проблемная лекция
10	Службы дорожного и технического надзора	1	Проблемная лекция
11	Розыск угнанного и похищенного транспорта	1	Проблемная лекция
12	Пропаганда и агитация, связь со средствами массовой информации	1	Групповая дискуссия
13	Организация работы в общеобразовательных учреждениях	1	Групповая дискуссия
14	Юные Инспектора Движения	1	Групповая дискуссия
15	Дорожно-транспортные происшествия. Причины и последствия	1	Проблемная лекция
16	Правила дорожного движения. История возникновения	15	Проблемная лекция, экскурсия, беседа, тестирование
17	Право управления транспортным средством. Юридические аспекты	1	Проблемная лекция
18	Заключение	1	Тестирование

Содержание программы:

1. Вводный урок.

Знакомство. Ознакомление учащихся со структурой курса. Беседа о профессиональных намерениях учащихся, о необходимости учета интересов и склонностей при выборе карьеры.

2. ГИБДД – структурное подразделение МВД.

Рассказ о службе на примере Госавтоинспекции территориального подразделения.

3. Задачи ГИБДД.

Обеспечение безопасности дорожного движения.

4. Принцип деятельности ГИБДД.

Права и свободы человека и гражданина, законность, гуманизм и гласность.

5. Правовая основа деятельности ГИБДД.

Нормативные акты и законы, регламентирующие деятельность Госавтоинспекции.

6. История создания Государственной Автомобильной Инспекции.

Госавтоинспекция с момента основания.

7. История создания Государственной Автомобильной Инспекции.

Реформы ГАИ и современная Госавтоинспекция.

8. История создания Государственной Автомобильной Инспекции.

История в документах.

9. Структура ГИБДД.

Службы Госавтоинспекции, структура и подчиненность.

10. Дорожно-патрульная служба.

Особенности несения службы, функциональные обязанности.

11. Регистрационно-экзаменационные подразделения.

Учет и регистрация транспортных средств, прием экзаменов.

12. Службы дорожного и технического надзора.

Функциональные обязанности.

13. Розыск угнанного и похищенного транспорта.

Статистика краж и угонов, специфика работы инспекторов розыска.

14. Пропаганда и агитация, связь со средствами массовой информации.

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. Связи с общественностью. Универсальность инспекторов по пропаганде .

15. Организация работы в общеобразовательных учреждениях.

Беседы, конкурсы, экскурсии. Теория и практика для детей.

16. Юные Инспектора Движения.

Подрастающая смена. ЮИД – незаменимый помощник Госавтоинспекции.

17. Дорожно-транспортные происшествия. Причины и последствия.

Статистика ДТП. Пути и методы решения.

18. Правила дорожного движения. История возникновения.

История с момента зарождения до сегодняшних дней. История ПДД в Великобритании.

19. Правила дорожного движения. История возникновения.

Правила дорожного движения в России.

20. Правила дорожного движения.

Город, микрорайон, в котором мы живем и возможные чрезвычайные ситуации.

21. Правила дорожного движения.

Экскурсия по улицам, прилегающим к школе. Закрепление пройденного материала.

22. Правила дорожного движения.

Правила поведения на улице и дорогах.

23. Правила дорожного движения.

Как правильно переходить улицу. Пешеходный переход. Виды и особенности.

24. Правила дорожного движения.

Светофор и его сигналы. Виды и назначение светофоров.

25. Правила дорожного движения.

Практическое занятие. Закрепление пройденного материала.

26. Правила дорожного движения.

Дорожные знаки. Виды.

27. Правила дорожного движения.

Дорожные ловушки – это ситуации обманчивой безопасности. Работа по методике «Мозаика».

28. Правила дорожного движения.

Безопасность в транспорте. Виды транспортных средств. Правила поведения в транспорте.

29. Правила дорожного движения.

Правила перевозки пассажиров. Обязанности пассажиров.

30. Правила дорожного движения.

Перекрестки. Виды. Опасности, поджидающие на перекрестках.

31. Правила дорожного движения.

Езда на велосипедах. Движение организованных колон.

32. Правила дорожного движения.

Водитель и пешеход. Дорожная этика.

33. Право управления транспортным средством. Юридические аспекты.

Обучение. Возрастная категория курсантов. Автошколы. Теоретические и практические экзамены. Права и обязанности будущего водителя.

34. Заключение.

Закрепление полученных знаний методом тестирования.

**Нормативно-правовая база деятельности по профилактике
и пропаганде безопасности дорожного движения в ОУ
различного типа.**

**Конвенция ООН о правах ребёнка
(Извлечения)**

Часть I

Статья 1

Для целей настоящей Конвенции ребенком является каждое человеческое существо до достижения 18-летнего возраста, если по закону, применимому к данному ребенку, он не достигает совершеннолетия ранее.

Статья 3

1. Во всех действиях в отношении детей, независимо от того, предпринимаются они государственными или частными учреждениями, занимающимися вопросами социального обеспечения, судами, административными или законодательными органами, первоочередное внимание уделяется наилучшему обеспечению интересов ребенка.

2. Государства-участники обязуются обеспечить ребенку такую защиту и заботу, которые необходимы для его благополучия, принимая во внимание права и обязанности его родителей, опекунов или других лиц, несущих за него ответственность по закону, и с этой целью принимают все соответствующие законодательные и административные меры.

3. Государства-участники обеспечивают, чтобы учреждения, службы и органы, ответственные за заботу о детях или их защиту, отвечали нормам, установленным компетентными органами, в частности, в области безопасности и здравоохранения и с точки зрения численности и пригодности их персонала, а также компетентного надзора.

Статья 5

Государства-участники уважают ответственность, права и обязанности родителей и в соответствующих случаях членов расширенной семьи или общины, как это предусмотрено местным обычаем, опекунов или других лиц, несущих по закону ответственность за ребенка, должным образом управлять и руководить ребенком в осуществлении им признанных настоящей Конвенцией прав и делать это в соответствии с развивающимися способностями ребенка.

Статья 6

1. Государства-участники признают, что каждый ребенок имеет неотъемлемое право на жизнь.

2. Государства-участники обеспечивают в максимально возможной степени выживание и здоровое развитие ребенка.

Статья 13

1. Ребенок имеет право свободно выражать свое мнение; это право включает свободу искать, получать и передавать информацию и идеи любого рода, независимо от границ, в устной, письменной или печатной форме, в форме произведений искусства или с помощью других средств по выбору ребенка.

2. Осуществление этого права может подвергаться некоторым ограничениям, однако этими ограничениями могут быть только те ограничения, которые предусмотрены законом и которые необходимы:

а) для уважения прав и репутации других лиц; или

б) для охраны государственной безопасности или общественного порядка (*ordre public*), или здоровья или нравственности населения.

Статья 17

Государства-участники признают важную роль средств массовой информации и обеспечивают, чтобы ребенок имел доступ к информации и материалам из различных национальных и международных источников, особенно к такой информации и материалам, которые направлены на содействие социальному, духовному и моральному благополучию, а также здоровому физическому и психическому развитию ребенка. С этой целью государства-участники:

а) поощряют средства массовой информации к распространению информации и материалов, полезных для ребенка в социальном и культурном отношении, и в духе статьи 29;

б) поощряют международное сотрудничество в области подготовки, обмена и распространения такой информации и материалов из различных культурных, национальных и международных источников;

с) поощряют выпуск и распространение детской литературы;

д) поощряют средства массовой информации к уделению особого внимания языковым потребностям ребенка, принадлежащего к какой-либо группе меньшинств или коренному населению;

е) поощряют разработку надлежащих принципов защиты ребенка от информации и материалов, наносящих вред его благополучию, учитывая положения статей 13 и 18.

Статья 18

1. Государства-участники предпринимают все возможные усилия к тому, чтобы обеспечить признание принципа общей и одинаковой ответственности обоих родителей за воспитание и развитие ребенка. Родители или в соответствующих случаях законные опекуны несут основную ответственность за воспитание и развитие ребенка. Наилучшие интересы ребенка являются предметом их основной заботы.

2. В целях гарантии и содействия осуществлению прав, изложенных в настоящей Конвенции, государства-участники оказывают родителям и законным опекунам надлежащую помощь в выполнении ими своих обязанностей по воспитанию детей и обеспечивают развитие сети детских учреждений.

Статья 28

1. Государства-участники признают право ребенка на образование, и с целью постепенного достижения осуществления этого права на основе равных возможностей они, в частности:

- а) вводят бесплатное и обязательное начальное образование;
- б) поощряют развитие различных форм среднего образования, как общего, так и профессионального, обеспечивают его доступность для всех детей и принимают такие необходимые меры, как введение бесплатного образования и предоставление в случае необходимости финансовой помощи;
- с) обеспечивают доступность высшего образования для всех на основе способностей каждого с помощью всех необходимых средств;
- д) обеспечивают доступность информации и материалов в области образования и профессиональной подготовки для всех детей;
- е) принимают меры по содействию регулярному посещению школ и снижению числа учащихся, покинувших школу.

2. Государства-участники принимают все необходимые меры для обеспечения того, чтобы школьная дисциплина поддерживалась с помощью методов, отражающих уважение человеческого достоинства ребенка и в соответствии с настоящей Конвенцией.

3. Государства-участники поощряют и развивают международное сотрудничество по вопросам, касающимся образования, в частности, с целью содействия ликвидации невежества и неграмотности во всем мире и облегчения доступа к научно-техническим знаниям и современным методам обучения. В этой связи особое внимание должно уделяться потребностям развивающихся стран.

Статья 29

1. Государства-участники соглашаются в том, что образование ребенка должно быть направлено на:

- а) развитие личности, талантов и умственных и физических способностей ребенка в их самом полном объеме;
- б) воспитание уважения к правам человека и основным свободам, а также принципам, провозглашенным в Уставе Организации Объединенных Наций;
- с) воспитание уважения к родителям ребенка, его культурной самобытности, языку и ценностям, к национальным ценностям страны, в которой ребенок проживает, страны его происхождения и к цивилизациям, отличным от его собственной;
- д) подготовку ребенка к сознательной жизни в свободном обществе в духе понимания, мира, терпимости, равноправия мужчин и женщин и дружбы между всеми народами, этническими, национальными и религиозными группами, а также лицами из числа коренного населения;
- е) воспитание уважения к окружающей природе.

2. Никакая часть настоящей статьи или статьи 28 не толкуется как ограничивающая свободу отдельных лиц и органов создавать учебные заведения и руководить ими при условии постоянного соблюдения

принципов, изложенных в пункте 1 настоящей статьи, и выполнения требования о том, чтобы образование, даваемое в таких учебных заведениях, соответствовало минимальным нормам, которые могут быть установлены государством.

Статья 31

1. Государства-участники признают право ребенка на отдых и досуг, право участвовать в играх и развлекательных мероприятиях, соответствующих его возрасту, и свободно участвовать в культурной жизни и заниматься искусством.

2. Государства-участники уважают и поощряют право ребенка на всестороннее участие в культурной и творческой жизни и содействуют предоставлению соответствующих и равных возможностей для культурной и творческой деятельности, досуга и отдыха.

Статья 39

Государства-участники принимают все необходимые меры для того, чтобы содействовать физическому и психологическому восстановлению и социальной реинтеграции ребенка, являющегося жертвой: любых видов пренебрежения, эксплуатации или злоупотребления, пыток или любых других жестоких, бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения, наказания или вооруженных конфликтов. Такое восстановление и реинтеграция должны осуществляться в условиях, обеспечивающих здоровье, самоуважение и достоинство ребенка.

Статья 40

1. Государства-участники признают право каждого ребенка, который, как считается, нарушил уголовное законодательство, обвиняется или признается виновным в его нарушении, на такое обращение, которое способствует развитию у ребенка чувства достоинства и значимости, укрепляет в нем уважение к правам человека и основным свободам других и при котором учитывается возраст ребенка и желательность содействия его реинтеграции и выполнению им полезной роли в обществе.

Федеральный закон
“Об основных гарантиях прав ребенка в Российской
Федерации” от 24 июля 1998г. № 124-ФЗ
(с изменениями от 20 июля 2000г.)
(Извлечения)

Настоящий Федеральный закон устанавливает основные гарантии прав и законных интересов ребенка, предусмотренных Конституцией Российской Федерации, в целях создания правовых, социально-экономических условий для реализации прав и законных интересов ребенка.

Государство признает детство важным этапом жизни человека и исходит из принципов приоритетности подготовки детей к полноценной жизни в обществе, развития у них общественно значимой и творческой активности, воспитания в них высоких нравственных качеств, патриотизма и гражданственности.

Глава I. Общие положения

Статья 1. Понятия, используемые в настоящем Федеральном законе:

ребенок - лицо до достижения им возраста 18 лет (совершеннолетия);

дети, находящиеся в трудной жизненной ситуации, - дети, оставшиеся без попечения родителей; дети-инвалиды; дети, имеющие недостатки в психическом и (или) физическом развитии; дети - жертвы вооруженных и межнациональных конфликтов, экологических и техногенных катастроф, стихийных бедствий; дети из семей беженцев и вынужденных переселенцев; дети, оказавшиеся в экстремальных условиях; дети - жертвы насилия; дети, отбывающие наказание в виде лишения свободы в воспитательных колониях; дети, находящиеся в специальных учебно-воспитательных учреждениях; дети, проживающие в малоимущих семьях; дети с отклонениями в поведении; дети, жизнедеятельность которых объективно нарушена в результате сложившихся обстоятельств и которые не могут преодолеть данные обстоятельства самостоятельно или с помощью семьи;

социальная адаптация ребенка - процесс активного приспособления ребенка, находящегося в трудной жизненной ситуации, к принятым в обществе правилам и нормам поведения, а также процесс преодоления последствий психологической или моральной травмы;

социальная реабилитация ребенка - мероприятия по восстановлению утраченных ребенком социальных связей и функций, восполнению среды жизнеобеспечения, усилению заботы о нем;

социальные службы для детей - организации независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющие мероприятия по социальному обслуживанию детей (социальной поддержке, оказанию социально-бытовых, медико-социальных, психолого-педагогических, правовых услуг и материальной помощи, социальной реабилитации детей, находящихся в трудной

жизненной ситуации, обеспечению занятости таких детей по достижении ими трудоспособного возраста), а также граждане, осуществляющие без образования юридического лица предпринимательскую деятельность по социальному обслуживанию населения, в том числе детей;

социальная инфраструктура для детей - система объектов (зданий, строений, сооружений), необходимых для жизнеобеспечения детей, а также организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, которые оказывают социальные услуги населению, в том числе детям, и деятельность которых осуществляется в целях обеспечения полноценной жизни, охраны здоровья, образования, воспитания, развития детей, удовлетворения их общественных потребностей.

Статья 4. Цели государственной политики в интересах детей

1. Целями государственной политики в интересах детей являются:

- осуществление прав детей, предусмотренных Конституцией Российской Федерации, недопущение их дискриминации, упрочение основных гарантий прав и законных интересов детей, а также восстановление их прав в случаях нарушений;

- формирование правовых основ гарантий прав ребенка;

- содействие физическому, интеллектуальному, психическому, духовному и нравственному развитию детей, воспитанию в них патриотизма и гражданственности, а также реализации личности ребенка в интересах общества и в соответствии с не противоречащими Конституции Российской Федерации и федеральному законодательству традициями народов Российской Федерации, достижениями российской и мировой культуры.

2. Государственная политика в интересах детей является приоритетной областью деятельности органов государственной власти Российской Федерации и основана на следующих принципах:

- законодательное обеспечение прав ребенка;

- государственная поддержка семьи в целях обеспечения полноценного воспитания детей, защиты их прав, подготовки их к полноценной жизни в обществе;

- установление и соблюдение государственных минимальных социальных стандартов основных показателей качества жизни детей с учетом региональных различий данных показателей;

- ответственность должностных лиц, граждан за нарушение прав и законных интересов ребенка, причинение ему вреда;

- государственная поддержка органов местного самоуправления, общественных объединений и иных организаций, осуществляющих деятельность по защите прав и законных интересов ребенка.

Глава II. Основные направления обеспечения прав ребенка в Российской Федерации

Статья 6. Законодательные гарантии прав ребенка в Российской Федерации

Ребенку от рождения принадлежат и гарантируются государством права и свободы человека и гражданина в соответствии с Конституцией Российской Федерации, общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, Семейным кодексом Российской Федерации и другими нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Статья 7. Содействие ребенку в реализации и защите его прав и законных интересов

1. Органы государственной власти Российской Федерации, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, должностные лица указанных органов в соответствии со своей компетенцией содействуют ребенку в реализации и защите его прав и законных интересов с учетом возраста ребенка и в пределах установленного законодательством Российской Федерации объема дееспособности ребенка посредством принятия соответствующих нормативных правовых актов, проведения методической, информационной и иной работы с ребенком по разъяснению его прав и обязанностей, порядка защиты прав, установленных законодательством Российской Федерации, а также посредством поощрения исполнения ребенком обязанностей, поддержки практики правоприменения в области защиты прав и законных интересов ребенка.

2. Родители ребенка (лица, их заменяющие) содействуют ему в осуществлении самостоятельных действий, направленных на реализацию и защиту его прав и законных интересов, с учетом возраста ребенка и в пределах установленного законодательством Российской Федерации объема дееспособности ребенка.

3. Педагогические, медицинские, социальные работники, психологи и другие специалисты, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации несут ответственность за работу по воспитанию, образованию, охране здоровья, социальной защите и социальному обслуживанию ребенка, по поручению органов опеки и попечительства и других компетентных органов могут участвовать в мероприятиях по обеспечению защиты прав и законных интересов ребенка в органах образования, здравоохранения, труда и социального развития, правоохранительных и других органах, занимающихся защитой прав ребенка.

4. Общественные объединения (организации) и иные некоммерческие организации могут осуществлять деятельность по подготовке ребенка к реализации им своих прав и исполнению обязанностей. Такие объединения (организации) имеют право по заявлению ребенка получать от уполномоченных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации методическую помощь, в том числе на конкурсной основе, иную помощь в объеме и в порядке, которые

установлены соответствующей федеральной или региональной программой.

Статья 8. Установление государственных минимальных социальных стандартов основных показателей качества жизни детей

1. Государственная политика в интересах детей осуществляется на основе государственных минимальных социальных стандартов основных показателей качества жизни детей, установленных законодательством Российской Федерации и являющихся составной частью государственных минимальных социальных стандартов.

Государственные минимальные социальные стандарты основных показателей качества жизни детей включают в себя установленный минимальный объем социальных услуг по:

- гарантированному, общедоступному бесплатному начальному общему, основному общему, среднему (полному) общему образованию, начальному профессиональному, на конкурсной основе среднему профессиональному, высшему профессиональному образованию, воспитанию в образовательных учреждениях;

- бесплатному медицинскому обслуживанию детей, обеспечению их питанием в соответствии с минимальными нормами питания;

- гарантированному обеспечению детям по достижении ими возраста 15 лет права на профессиональную ориентацию, выбор сферы деятельности, трудоустройство, охрану труда, оплату труда в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

- социальному обслуживанию, социальной защите детей, в том числе обеспечению гарантированной материальной поддержки путем выплаты государственных пособий гражданам, имеющим детей, в связи с их рождением и воспитанием, а также меры по социальной адаптации и социальной реабилитации детей, находящихся в трудной жизненной ситуации;

- обеспечению права на жилище в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- организации оздоровления и отдыха детей, в том числе детей, проживающих в экстремальных условиях, а также на территориях, неблагоприятных в экологическом отношении и признанных таковыми в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

- оказанию квалифицированной юридической помощи.

2. Государственные минимальные социальные стандарты основных показателей качества жизни детей определяются с учетом региональных различий в условиях их проживания.

Органы государственной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с законодательством субъектов Российской Федерации могут устанавливать дополнительные социальные стандарты основных показателей качества жизни детей.

3. Дети, находящиеся в соответствующем образовательном учреждении, специальном учебно-воспитательном учреждении,

учреждении здравоохранения, учреждении социального обслуживания или ином учреждении, в котором осуществляются уход за ними, образовательный и воспитательный процессы, их защита или лечение, имеют право на периодическую оценку соответствия предоставляемых им услуг государственным минимальным социальным стандартам основных показателей качества жизни детей. Данная оценка проводится уполномоченным органом исполнительной власти, органом местного самоуправления на основании обращений детей и (или) их законных представителей в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Должностные лица указанных учреждений обязаны устранить выявленные нарушения и информировать об этом соответствующий уполномоченный орган в сроки, предусмотренные соответствующими нормативными актами об оценке предоставляемых детям услуг в области образования, воспитания, лечения, социальных и иных услуг. Неисполнение должностными лицами предписаний об устранении нарушений влечет за собой административную ответственность.

Статья 9. Меры по защите прав ребенка при осуществлении деятельности в области его образования и воспитания

1. При осуществлении деятельности в области образования и воспитания ребенка в семье, образовательном учреждении, специальном учебно-воспитательном учреждении или ином оказывающем соответствующие услуги учреждении не могут ущемляться права ребенка.

2. В соответствии с принципами государственной политики в интересах детей администрация образовательных учреждений не вправе препятствовать созданию по инициативе обучающихся, воспитанников в возрасте старше восьми лет общественных объединений (организаций) обучающихся, воспитанников, за исключением детских общественных объединений (организаций), учреждаемых либо создаваемых политическими партиями, детских религиозных организаций.

Указанные общественные объединения (организации) осуществляют свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации об общественных объединениях.

3. Обучающиеся, воспитанники образовательных учреждений, за исключением дошкольных учреждений и учреждений начального общего образования, соответствующих им подразделений иных образовательных учреждений вправе самостоятельно или через своих выборных представителей ходатайствовать перед администрацией указанных учреждений о проведении с участием выборных представителей обучающихся, воспитанников дисциплинарного расследования деятельности работников образовательных учреждений, нарушающих и ущемляющих права ребенка.

4. В образовательных учреждениях и иных осуществляющих образовательный и воспитательный процессы учреждениях, а также в

местах, доступных для детей и родителей (лиц, их заменяющих), вывешиваются тексты уставов, правил внутреннего распорядка таких учреждений; списки органов государственной власти, органов местного самоуправления и их должностных лиц (с указанием способов связи с ними) по месту нахождения указанных образовательных и иных учреждений, осуществляющих контроль и надзор за соблюдением, обеспечением и защитой прав ребенка.

Статья 11. Защита прав и законных интересов детей в сфере профессиональной ориентации, профессиональной подготовки и занятости

1. В соответствии с законодательством Российской Федерации федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляют мероприятия по обеспечению профессиональной ориентации, профессиональной подготовки детей, достигших возраста 14 лет.

2. В случае приема на работу детей, достигших возраста 15 лет, им гарантируются вознаграждение за труд, охрана труда, сокращенное рабочее время, отпуск. Работникам моложе 18 лет предоставляются льготы при совмещении работы с обучением, проведении ежегодного обязательного медицинского осмотра, квотировании рабочих мест для трудоустройства, расторжении трудового договора (контракта) и другие льготы, установленные законодательством Российской Федерации.

Статья 14. Защита ребенка от информации, пропаганды и агитации, наносящих вред его здоровью, нравственному и духовному развитию

1. Органы государственной власти Российской Федерации принимают меры по защите ребенка от информации, пропаганды и агитации, наносящих вред его здоровью, нравственному и духовному развитию, в том числе от национальной, классовой, социальной нетерпимости, от рекламы алкогольной продукции и табачных изделий, от пропаганды социального, расового, национального и религиозного неравенства, а также от распространения печатной продукции, аудио- и видеопроductии, пропагандирующей насилие и жестокость, порнографию, наркоманию, токсикоманию, антиобщественное поведение.

2. В целях обеспечения здоровья, физической, интеллектуальной, нравственной, психической безопасности детей федеральным законом, законами субъектов Российской Федерации устанавливаются нормативы распространения печатной продукции, аудио- и видеопроductии, иной продукции, не рекомендуемой ребенку для пользования в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи до достижения им возраста 16 лет.

3. В целях обеспечения безопасности жизни, охраны здоровья, нравственности ребенка, защиты его от негативных воздействий в порядке, определенном Правительством Российской Федерации, проводится экспертиза (социальная, психологическая, педагогическая,

санитарная) настольных, компьютерных и иных игр, игрушек и игровых сооружений для детей.

Статья 15. Защита прав детей, находящихся в трудной жизненной ситуации

1. Дети, находящиеся в трудной жизненной ситуации, имеют право на особую заботу и защиту со стороны федеральных органов государственной власти, органов законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления.

Защита прав детей, находящихся в трудной жизненной ситуации, осуществляется федеральными органами государственной власти, органами законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации. Такая защита должна обеспечивать выживание и развитие детей, их участие в общественной жизни.

Государство гарантирует судебную защиту прав детей, находящихся в трудной жизненной ситуации.

2. В целях защиты прав детей, находящихся в трудной жизненной ситуации, создаются соответствующие социальные службы для детей, которые по поручению компетентного органа исполнительной власти, органа местного самоуправления или на основании решения суда в соответствии с государственными минимальными социальными стандартами основных показателей качества жизни детей разрабатывают индивидуальную программу реабилитации ребенка. Указанная программа включает в себя оценку (экспертизу) состояния ребенка, в том числе проведенную учреждениями здравоохранения оценку состояния здоровья ребенка, психологические и иные антикризисные меры, а также долгосрочные меры по социальной реабилитации ребенка, которые осуществляются социальной службой самостоятельно или совместно с образовательными учреждениями, учреждениями здравоохранения и другими учреждениями.

3. Общественные объединения (организации) и иные некоммерческие организации осуществляют свою деятельность по защите прав детей, находящихся в трудной жизненной ситуации, в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации. Указанные объединения (организации) вправе в судебном порядке оспаривать неправомерные ущемляющие или нарушающие права детей, находящихся в трудной жизненной ситуации, действия должностных лиц органов государственной власти и учреждений, организаций, граждан, в том числе родителей (лиц, их заменяющих), педагогических,

медицинских, социальных работников и других специалистов в области работы с детьми.

4. При регулировании внесудебных процедур, связанных с участием детей и защитой их прав, при принятии решений о наказаниях, которые могут применяться к несовершеннолетним, совершившим правонарушения, должностные лица органов государственной власти, местного самоуправления действуют в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, нормами, предусмотренными международными договорами Российской Федерации.

Обязательными являются обеспечение приоритета личного и социального благополучия ребенка, обеспечение специализации правоприменительных процедур (действий) с его участием или в его интересах, учет особенностей возраста и социального положения ребенка.

Если ребенок нуждается в педагогической, психологической, медицинской, юридической помощи, в социальной реабилитации, должностное лицо, осуществляющее правоприменительную процедуру, сообщает в компетентный орган о необходимости принятия соответствующих мер.

Глава IV. Гарантии исполнения настоящего федерального закона

Статья 23. Судебный порядок разрешения споров при исполнении настоящего Федерального закона

1. Родители (лица, их заменяющие), а также лица, осуществляющие мероприятия по образованию, воспитанию, развитию, охране здоровья, социальной защите и социальному обслуживанию ребенка, содействию его социальной адаптации, социальной реабилитации и (или) иные мероприятия с его участием, вправе обратиться в установленном законодательством Российской Федерации порядке в суд с иском о возмещении ребенку вреда, причиненного его здоровью, имуществу, а также морального вреда.

Федеральный закон от 10 декабря 1995г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"

(в ред. Федеральных законов от 02.03.1999 № 41-ФЗ, от 25.04.2002 № 41-ФЗ, от 10.01.2003 № 15-ФЗ, от 22.08.2004 № 122-ФЗ, от 18.12.2006 № 232-ФЗ, от 08.11.2007 № 257-ФЗ, от 01.12.2007 № 309-ФЗ, от 30.12.2008 № 313-ФЗ, от 25.11.2009 № 267-ФЗ, от 23.07.2010 № 169-ФЗ, от 27.07.2010 № 227-ФЗ от 21.04.2011 N 69-ФЗ, от 01.07.2011 N 170-ФЗ, от 11.07.2011 N 192-ФЗ, от 18.07.2011 N 242-ФЗ, от 19.07.2011 "N 248-ФЗ", от 14.06.2012 N 78-ФЗ, от 28.07.2012 N 131-ФЗ, от 26.04.2013 N 65-ФЗ, от 07.05.2013 N 92-ФЗ (ред. 02.07.2013), от 02.07.2013 N 185-ФЗ, от 23.07.2013 N 196-ФЗ, от 25.11.2013 N 317-ФЗ, от 28.12.2013 N 437-ФЗ, от 14.10.2014 N 307-ФЗ, от 08.06.2015 N 143-ФЗ, от 13.07.2015 N 233-ФЗ, от 28.11.2015 N 340-ФЗ, от 28.11.2015 N 357-ФЗ, от 05.04.2016 N 104-ФЗ, от 01.05.2016 N 126-ФЗ, от 03.07.2016 N 259-ФЗ, от 03.07.2016 N 296-ФЗ))

(Извлечения)

Глава I. Общие положения

Статья 1. Задачи настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Статья 2. Основные термины

Для целей настоящего Федерального закона применяются следующие основные термины:

дорожное движение - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;

безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

участник дорожного движения - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве

водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства;

организация дорожного движения - комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах;

дорога - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;

транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Статья 3. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Статья 4. Законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения

Законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения состоит из настоящего Федерального закона и других федеральных законов, принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации.

Глава II. Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 5. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

- установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации;
- координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных

объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;

- разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;

- осуществления деятельности по организации дорожного движения;

- материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;

- организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;

- проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;

- осуществления обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;

- лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;

- осуществления государственного надзора и контроля за выполнением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 6. Полномочия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения

1. В ведении Российской Федерации находятся:

- формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- установление правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения;

- установление единой системы правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

- контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения Конституции Российской Федерации и федеральным законам;

- создание федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- разработка и утверждение федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и их финансовое обеспечение;
- организация и осуществление федеральными органами исполнительной власти или их региональными структурами государственного надзора и контроля за деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- координация деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- заключение международных договоров Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Полномочия федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами Российской Федерации.

Федеральные органы исполнительной власти по соглашению с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации могут передавать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Субъекты Российской Федерации вне пределов ведения Российской Федерации самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Полномочия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами субъектов Российской Федерации.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации по соглашению с федеральными органами исполнительной власти могут передать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Органы местного самоуправления в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации в пределах своей компетенции самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Полномочия органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами муниципальных образований.

Статья 8. Участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения

1. Общественные объединения, созданные для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, в целях объединения коллективных усилий членов этих организаций для

предотвращения дорожно-транспортных происшествий, в соответствии с их уставами имеют право в установленном законами порядке:

- вносить в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации предложения по осуществлению мероприятий и совершенствованию правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- проводить по просьбе членов общественных объединений исследования причин и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, передавать материалы в прокуратуру и представлять интересы своих членов в суде;

- проводить мероприятия по профилактике аварийности.

2. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и хозяйствующие субъекты могут привлекать с их согласия общественные объединения к проведению мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Статья 9. Организация государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения

1. На территории Российской Федерации осуществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения. Такими показателями являются количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению.

2. Система государственного учета обеспечивает организацию и проведение федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации.

Глава III. Программы обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 10. Программы обеспечения безопасности дорожного движения

1. В целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на

сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий.

2. Федеральные программы разрабатываются в соответствии с требованиями к таким программам, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.

3. Федеральные, региональные и местные программы обеспечения безопасности дорожного движения финансируются за счет средств соответствующих бюджетов и внебюджетных источников.

Глава IV. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения

Статья 13. Обустройство дорог объектами сервиса

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, юридические и физические лица, в ведении которых находятся автомобильные дороги, принимают меры к обустройству этих дорог предусмотренными объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов, организуют их работу в целях максимального удовлетворения потребностей участников дорожного движения и обеспечения их безопасности, представляют информацию участникам дорожного движения о наличии таких объектов и расположении ближайших учреждений здравоохранения и связи, а равно информацию о безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог.

Статья 15. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при изготовлении и реализации транспортных средств, их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей

1. Транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации или ввозимые из-за рубежа сроком более чем на шесть месяцев и предназначенные для участия в дорожном движении на ее территории, а также составные части конструкций, предметы дополнительного оборудования, запасные части и принадлежности транспортных средств в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, подлежат обязательной сертификации или декларированию соответствия в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о техническом регулировании.

Статья 16. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств

1. Техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

2. Обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства.

Примечание.

Постановлением Правительства РФ от 07.05.2003 № 263 утверждены Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

3. Владельцы транспортных средств должны осуществлять обязательное страхование своей гражданской ответственности в соответствии с федеральным законом. В отношении транспортных средств, владельцы которых не исполнили данную обязанность, не проводятся государственный технический осмотр и регистрация.

Статья 17. Государственный технический осмотр транспортных средств

1. Находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации и зарегистрированные в установленном порядке транспортные средства подлежат обязательному государственному техническому осмотру.

2. Порядок проведения обязательного государственного технического осмотра устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 18. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств

1. Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в целях содержания их в исправном состоянии должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

2. Нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами-изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации.

3. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами.

4. Транспортные средства, прошедшие техническое обслуживание и ремонт, должны отвечать требованиям, регламентирующим техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, что подтверждается соответствующим документом, выдаваемым исполнителем названных работ и услуг.

Статья 19. Основания и порядок запрещения эксплуатации транспортных средств

1. Запрещается эксплуатация транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

Перечень неисправностей транспортных средств и условия, при которых запрещается их эксплуатация, определяются Правительством Российской Федерации.

2. Запрещается эксплуатация транспортных средств, владельцами которых не исполнена установленная федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности.

2.1. Запрещается эксплуатация транспортных средств лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

3. Запрещение эксплуатации транспортного средства осуществляется уполномоченными на то должностными лицами.

Статья 20. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств

1. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны:

- организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;

- соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей;

- создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения;

- анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;

- организовывать и проводить с привлечением работников органов здравоохранения предрейсовые медицинские осмотры водителей, мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;

- обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

2. Юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям запрещается в какой бы то ни было форме понуждать или поощрять водителей транспортных средств к нарушению ими требований безопасности дорожного движения.

3. Юридические лица, осуществляющие перевозки автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, с учетом особенностей перевозок и в пределах действующего законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения могут устанавливать специальные правила и предъявлять к водителям транспортных средств дополнительные требования для обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 21. Мероприятия по организации дорожного движения

1. Мероприятия по организации дорожного движения осуществляются в целях повышения его безопасности и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, в ведении которых находятся автомобильные дороги.

2. Разработка и проведение указанных мероприятий осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

Статья 22. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения в процессе его организации

1. Деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации стандартами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

2. Изменения в организации дорожного движения для повышения пропускной способности дорог или для других целей за счет снижения уровня безопасности дорожного движения не допускаются.

3. Изменение организации движения транспортных средств и пешеходов в неотложных случаях при возникновении реальной угрозы безопасности дорожного движения должно осуществляться только уполномоченными на то должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации либо должностными лицами дорожных и коммунальных служб с последующим уведомлением органов внутренних дел Российской Федерации. Распоряжения указанных лиц обязательны для всех участников дорожного движения.

4. Единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации устанавливается Правилами дорожного движения, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.

5. На дорогах Российской Федерации устанавливается правостороннее движение транспортных средств.

Статья 23. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения

1. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения заключается в обязательном медицинском освидетельствовании и

переосвидетельствовании кандидатов в водители и водителей транспортных средств, проведении предрейсовых, послерейсовых и текущих медицинских осмотров водителей транспортных средств, оказании медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, обучении участников дорожного движения, должностных лиц органов внутренних дел Российской Федерации и других специализированных подразделений, а также населения приемам оказания первой помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Примечание.

Приказом Минздравсоцразвития РФ от 28.09.2010 № 831н утверждены единый образец Медицинской справки о допуске к управлению транспортными средствами и Инструкция по ее заполнению.

Выданные ранее медицинские справки о годности к управлению транспортными средствами действительны до указанной в них даты очередного переосвидетельствования водителя (кандидата в водители) (письмо Минздравсоцразвития РФ от 03.11.2010 № 14-6/10/2-10176).

2. Целью обязательного медицинского освидетельствования и переосвидетельствования является определение у водителей транспортных средств и кандидатов в водители медицинских противопоказаний или ограничений к водительской деятельности.

3. Пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях оказывается первая помощь, а также медицинская помощь, которая заключается в:

- оказании скорой медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия и в пути следования в лечебно-профилактическое учреждение;
- оказании первичной медико-санитарной помощи и специализированной медицинской помощи.

Примечание.

О периодичности обязательных медицинских освидетельствований, перечне медицинских противопоказаний, при которых гражданину Российской Федерации запрещается управлять транспортными средствами, см. Приказ Минздрава СССР от 29.09.1989 № 555, о порядке проведения обязательных предварительных при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров работников, см. Приказ Минздравмедпрома РФ от 14.03.1996 № 90.

4. Периодичность обязательных медицинских освидетельствований, порядок их проведения, перечень медицинских противопоказаний, при которых гражданину Российской Федерации запрещается управлять транспортными средствами, а также порядок

организации медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях устанавливаются федеральным законом.

Статья 24. Права и обязанности участников дорожного движения

1. Права граждан на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации гарантируются государством и обеспечиваются путем выполнения законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и международных договоров Российской Федерации.

2. Реализация участниками дорожного движения своих прав не должна ограничивать или нарушать права других участников дорожного движения.

3. Участники дорожного движения имеют право:

- свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил, получать от органов исполнительной власти и лиц, указанных в статье 13 настоящего Федерального закона, достоверную информацию о безопасных условиях дорожного движения;

- получать информацию от должностных лиц, указанных в статье 14 настоящего Федерального закона, о причинах установления ограничения или запрещения движения по дорогам;

- получать полную и достоверную информацию о качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;

- на бесплатную медицинскую помощь, спасательные работы и другую экстренную помощь при дорожно-транспортном происшествии от организаций и (или) должностных лиц, на которых законом, иными нормативными правовыми актами возложена обязанность оказывать такую помощь;

- на возмещение ущерба по основаниям и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации, в случаях причинения им телесных повреждений, а также в случаях повреждения транспортного средства и (или) груза в результате дорожно-транспортного происшествия;

- обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, незаконные действия должностных лиц, осуществляющих полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Участники дорожного движения обязаны выполнять требования настоящего Федерального закона и издаваемых в соответствии с ним нормативно-правовых актов в части обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 25. Условия получения права на управление транспортными средствами

1. Граждане Российской Федерации, достигшие установленного настоящей статьей возраста и не имеющие ограничений к водительской деятельности, могут после соответствующей подготовки быть допущены к экзаменам на получение права на управление транспортными средствами.

К экзаменам на получение права на управление транспортными средствами категории "В" и категории "С" могут быть допущены лица, достигшие семнадцатилетнего возраста и прошедшие соответствующую подготовку в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального образования, если такая подготовка предусмотрена образовательными программами, специализированных юношеских автомобильных школах, а также в иных организациях, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств по направлениям военных комиссариатов. Водительские удостоверения указанные лица получают по достижении ими восемнадцатилетнего возраста.

2. Право на управление транспортными средствами предоставляется:

- мотоциклами, мотороллерами и другими мототранспортными средствами (категория "А") - лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста;

- автомобилями, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми (категория "В"), а также автомобилями, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, за исключением относящихся к категории "Д" (категория "С"), - лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста;

- автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими, помимо сиденья водителя, более восьми сидячих мест (категория "Д"), - лицам, достигшим двадцатилетнего возраста;

- составами транспортных средств (категория "Е") - лицам, имеющим право на управление транспортными средствами категорий "В", "С" или "Д", - при наличии стажа управления транспортным средством соответствующей категории не менее 12 месяцев;

- трамваями и троллейбусами - лицам, достигшим двадцатилетнего возраста.

Статья 26. Основные требования по подготовке водителей транспортных средств

1. Допускаются к сдаче экзаменов на получение права на управление транспортными средствами граждане, прошедшие соответствующую подготовку в объеме, предусмотренном учебными планами и программами подготовки водителей транспортных средств соответствующей категории.

2. Допускается самостоятельная подготовка водителей на получение права управления транспортными средствами категорий "А" и "В" в объеме соответствующих программ.

3. Типовые программы подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий разрабатываются уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

Статья 27. Получение права на управление транспортными средствами

1. Право на управление транспортными средствами предоставляется гражданам, сдавшим квалификационные экзамены, при условиях, перечисленных в статье 25 настоящего Федерального закона.

2. Право на управление транспортными средствами подтверждается соответствующим удостоверением. На территории Российской Федерации действуют национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации.

3. Порядок сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 28. Основания прекращения действия права на управление транспортными средствами

1. Основаниями прекращения действия права на управление транспортными средствами являются:

- истечение установленного срока действия водительского удостоверения;
- ухудшение здоровья водителя, препятствующее безопасному управлению транспортными средствами, подтвержденное медицинским заключением;
- лишение права на управление транспортными средствами.

2. Виды правонарушений, влекущих в качестве меры ответственности лишение права на управление транспортными средствами либо ограничение такого права, устанавливаются федеральным законом.

Статья 29. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах

1. Обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке.

2. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах проводится в соответствии с типовыми программами и методическими рекомендациями, разрабатываемыми совместно федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление соответственно в области транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения.

3. Положения об обязательном обучении граждан правилам безопасного поведения на дорогах включаются в соответствующие федеральные государственные образовательные стандарты.

4. Органы внутренних дел Российской Федерации и государственные средства массовой информации обязаны оказывать помощь соответствующим органам исполнительной власти в проведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на дорогах.

Глава V. Государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 30. Государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения

1. Государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения организуются и осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации.

2. Государственный надзор и контроль осуществляются в целях обеспечения соблюдения законодательства Российской Федерации и законодательства субъектов Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения.

Глава VI. Ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения

Статья 31. Ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения

Нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения влечет за собой в установленном порядке дисциплинарную, административную, уголовную и иную ответственность.

Глава VII. Международные договоры Российской Федерации

Статья 32. Международные договоры Российской Федерации

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные настоящим Федеральным законом, то применяются правила международного договора Российской Федерации.

Глава VIII. Заключительные положения

Статья 33. Вступление в силу настоящего Федерального закона

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

2. Предложить Президенту Российской Федерации и поручить Правительству Российской Федерации привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим Федеральным законом.

Правительству Российской Федерации обеспечить приведение федеральными органами исполнительной власти их нормативных правовых актов в соответствие с настоящим Федеральным законом.

3. Нормативные правовые акты, регулирующие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, действовавшие до вступления настоящего Федерального закона в силу, применяются в части, не противоречащей настоящему Федеральному закону.

Президент Российской Федерации
Б. ЕЛЬЦИН
Москва, Кремль

Указ Президента Российской Федерации от 22 сентября 2006 года
№1042

**“О первоочередных мерах по обеспечению безопасности
дорожного движения”**

(Извлечения)

В целях повышения безопасности дорожного движения, сокращения количества граждан, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, и снижения тяжести их последствий постановляю:

1. Правительству Российской Федерации совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации принять неотложные меры, направленные:

а) на дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы безопасности дорожного движения;

б) на улучшение условий дорожного движения, увеличение пропускной способности улиц и дорог, в первую очередь в городах федерального значения и административных центрах субъектов Российской Федерации; на организацию работ по строительству и обустройству достаточного количества мест для парковки транспортных средств, подземных и надземных переходов, созданию безопасных условий для пешеходов;

в) на создание системы образования и информационно-пропагандистского обеспечения в области безопасности дорожного движения;

г) на повышение эффективности и оперативности оказания экстренной помощи гражданам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

д) на реализацию в установленные сроки федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах";

2. Установить, что:

а) с 1 февраля 2007 г. на территории Российской Федерации не допускается использование особых государственных регистрационных знаков. Мероприятия, связанные с отменой указанных регистрационных знаков, осуществлять поэтапно, начиная со дня вступления в силу настоящего Указа;

б) устройствами для подачи специальных сигналов при наличии специальных цветографических схем на наружных поверхностях транспортных средств оборудуются транспортные средства пожарной охраны, милиции, скорой медицинской помощи, аварийно-спасательных служб и военной автомобильной инспекции, используемые для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан.

3. Настоящий Указ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Президент Российской Федерации
В. ПУТИН

Москва, Кремль
22 сентября 2006 года № 1042

**Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации
от 2 декабря 2003 г. № 930 "Об организации работы
Государственной инспекции безопасности дорожного движения
Министерства внутренних дел Российской Федерации по
пропаганде безопасности дорожного движения"
(Извлечения)**

В целях реализации требований Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения", по разъяснению законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и в целях совершенствования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий приказываю:

1. Утвердить:

1.1. Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения (Приложение № 1).

1.2. Нормативы штатной численности инспекторов по пропаганде безопасности дорожного движения подразделений ГИБДД управлений (отделов, отделений) внутренних дел районов, городов, районов в городах или иных муниципальных образований, финансируемых за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов (Приложение № 2).

2. ГУК (А.А. Стрельникову), ГУГИБДД СОБ (В.Н. Кирьянову) МВД России внести необходимые изменения и дополнения в программы подготовки, переподготовки и повышения квалификации сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации в соответствии с настоящим Приказом.

3. Министрам внутренних дел, начальникам ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации обеспечить:

3.1. Изучение настоящего Приказа сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и другими сотрудниками органов внутренних дел, привлекаемыми к работе по пропаганде безопасности дорожного движения.

3.2. Оснащение подразделений пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации оперативно-техническими средствами, служебным

транспортом в соответствии с Приказом МВД России от 20 мая 1993 г. № 036.

3.3. Разработку совместно с органами управления образованием соответствующих субъектов Российской Федерации методики организации контроля за обучением учащихся в образовательных учреждениях правилам безопасного поведения на улицах и дорогах.

4. Считать утратившим силу Приказ МВД России от 13 января 1999 г. № 20.

5. Контроль за выполнением настоящего Приказа возложить на заместителя Министра - начальника Службы общественной безопасности генерал-полковника милиции С.Ф. Щадрина.

Вр.и.о. Министра,
генерал-полковник
Р.Г.НУРГАЛИЕВ

*Наставление
по организации деятельности Государственной инспекции
безопасности дорожного движения Министерства внутренних
дел Российской Федерации по пропаганде безопасности
дорожного движения*

1. Общие положения

1. Настоящее Наставление определяет порядок организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения (далее – “пропаганда”), основные направления деятельности по пропаганде, формы и методы осуществления деятельности по пропаганде, особенности деятельности подразделений пропаганды Госавтоинспекции, а также цели и задачи, стоящие перед Госавтоинспекцией в области социально-профилактической и воспитательно-пропагандистской деятельности по укреплению дисциплины участников дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортных происшествий (далее – “ДТП”) и снижению тяжести их последствий.

2. Госавтоинспекция при осуществлении пропаганды в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, Законом Российской Федерации “О милиции”, Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральным законом “О безопасности дорожного движения”, другими федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, других федеральных органов исполнительной власти, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и настоящим Наставлением.

3. Пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой целенаправленную деятельность, осуществляемую субъектами пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения.

Субъектами пропаганды являются подразделения Госавтоинспекции, средства массовой информации (далее – “СМИ”), автотранспортные предприятия, общественные объединения, деятельность которых связана с дорожным движением, а также дошкольные и иные образовательные учреждения.

4. Основными задачами Госавтоинспекции по пропаганде являются:

- информирование населения о состоянии безопасности дорожного движения;

- формирование у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, уважительного отношения к действующим правилам, нормативам и стандартам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции;

- воспитание дисциплинированности граждан, чувства долга и личной ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения.

Подразделения Госавтоинспекции решают стоящие перед ними задачи по пропаганде во взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел, федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными учреждениями и организациями, общественными объединениями, СМИ.

5. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде осуществляется в соответствии с принципами научности, оперативности, конкретности, наступательности.

5.1. Научность пропаганды выражается в использовании достижений науки в деятельности Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения, повышению информированности и культуры участников дорожного движения.

5.2. Оперативность пропаганды заключается в своевременности реагирования на изменение обстановки по обеспечению безопасности дорожного движения.

5.3. Конкретность пропаганды выражает связь теории с практикой, нацеленность пропаганды на практические действия.

5.4. Наступательный характер пропаганды проявляется в формировании отрицательного общественного мнения к нарушителям Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – “Правила дорожного движения”), используя при этом все новое и передовое в работе по обеспечению безопасности дорожного движения.

6. С целью организации работы по пропаганде в управлениях (отделах) Госавтоинспекции создаются подразделения пропаганды безопасности дорожного движения (далее - “подразделения пропаганды”), функции которых определяются соответствующими положениями о подразделениях Госавтоинспекции, утверждаемыми в установленном порядке.

Координация работы подразделений пропаганды возлагается на руководителей подразделений Госавтоинспекции соответствующего уровня.

7. Материально-техническое обеспечение подразделений пропаганды осуществляется в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России.

8. Финансирование мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения производится за счет ассигнований федерального и местного бюджетов, иных внебюджетных источников.

9. Учет работы подразделений пропаганды ведется по установленной нормативным правовым актом МВД России форме отчетности.

II. Основные направления деятельности подразделений Госавтоинспекции по пропаганде

10. Деятельность подразделений Госавтоинспекции по пропаганде осуществляется по следующим основным направлениям:

10.1. Разъяснение законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения с целью предупреждения ДТП и правонарушений, воспитание дисциплинированности граждан, ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения.

10.2. Информирование участников дорожного движения о проблемах обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе о ДТП и причинах их возникновения, дорожных заторах, а также иных актуальных вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.

10.3. Проведение мероприятий, направленных на профилактику ДТП и снижение тяжести их последствий.

При проведении массовых мероприятий, направленных на профилактику безопасности дорожного движения (смотров, конкурсов, рейдов, операций), основное внимание уделяется:

- разработке планов по их проведению;
- оповещению населения о целях и задачах мероприятий, ходе и результатах их проведения;
- разработке и изданию печатных материалов, информирующих о проводимых мероприятиях;
- проведению целевых профилактических пробега;
- привлечению к активному участию в проведении массовых мероприятий заинтересованных государственных и общественных организаций и объединений.

10.4. Укрепление авторитета и доверия среди населения к деятельности Госавтоинспекции, а также привлечение внимания широких слоев населения к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения. В этих целях подразделениям Госавтоинспекции необходимо:

- объективно и всесторонне отражать деятельность Госавтоинспекции по предупреждению ДТП, профилактике нарушений законности сотрудниками Госавтоинспекции, а также освещать

характерные примеры задержаний, розыска транспортных средств, изъятия оружия, наркотических средств и психотропных веществ, предотвращения террористических актов, проведение профилактических акций с детьми и подростками;

- оказывать помощь представителям СМИ в подготовке информационных материалов по всем направлениям деятельности Госавтоинспекции;

- анализировать публикуемые материалы, вносить предложения по дальнейшему улучшению деятельности Госавтоинспекции;

- своевременно информировать население через СМИ о мерах, принятых по критическим выступлениям;

- проводить целенаправленную пропаганду участия общественных организаций в мероприятиях по предупреждению аварийности.

III. Формы и методы осуществления деятельности подразделениями Госавтоинспекции по пропаганде

11. При осуществлении деятельности по пропаганде подразделения Госавтоинспекции используют следующие формы и методы:

- организация проведения в субъектах Российской Федерации автомотвелопробегов, конкурсов, выставок, викторин и других массовых профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения;

- организация издания и распространения брошюр, плакатов, листовок, памяток, рисунков и обращений к населению по безопасности дорожного движения, деятельности Госавтоинспекции;

- организация проведения конкурсов-смотров на лучшие издания, пропагандирующие безопасность дорожного движения;

- участие в качестве консультантов и рецензентов изданий, кино-, видеопродукции, социальной рекламы, сценических постановок по безопасности дорожного движения, а также содействие в организации дальнейшего их использования;

- использование возможностей СМИ, социальной рекламы, печатной и сувенирной продукции;

- организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством радиоустановок (громкоговорящих установок) на вокзалах, предприятиях, в общественном транспорте, крупных торговых центрах, а также в иных общественных местах;

- проведение лекций и бесед с различными категориями участников дорожного движения в организациях и общественных формированиях;

- принятие участия в организации и проведении конференций и методических семинаров по безопасности дорожного движения;

- обобщение передового опыта работы и внедрение новых форм пропаганды безопасности дорожного движения.

IV. Особенности деятельности подразделений пропаганды

12. Особенности деятельности подразделений пропаганды заключаются в необходимости их тесного взаимодействия со СМИ, а

также осуществлении деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

13. Взаимодействие со СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется по следующим направлениям:

13.1. Анализ информации, размещенной в СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, подготовка ежедневных обзоров и аннотаций к критическим выступлениям с предложениями по решению затрагиваемых проблем и мерами, принятыми по критическим выступлениям.

13.2. Подготовка опровержений по недостоверной или искаженной информации по вопросам безопасности дорожного движения.

13.3. Выражение в СМИ официальной позиции руководства Госавтоинспекции и распространение информации о деятельности Госавтоинспекции, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения.

13.4. Подготовка ежедневных информационных материалов для СМИ об изменениях в организации, условиях дорожного движения, наличии препятствий, автомобильных заторов и других проблемах безопасности дорожного движения.

13.5. Привлечение представителей СМИ для осуществления информационного обеспечения мероприятий, организованных Госавтоинспекцией.

13.6. Организация и проведение совместно со СМИ тематических рейдов и различных акций.

13.7. Осуществление деловых контактов с редакциями СМИ, творческими объединениями и отдельными авторами, оказание им консультативной помощи в профилактике аварийности и правонарушений в области дорожного движения, правовой пропаганде.

13.8. Организация и проведение для представителей СМИ встреч, пресс-конференций, брифингов, "круглых столов", "прямых линий" с участием руководства Госавтоинспекции по наиболее актуальным вопросам деятельности.

13.9. Организация выступлений руководителей Госавтоинспекции в СМИ, как в плановом порядке, так и по запросам СМИ.

13.10. Консультация и обеспечение необходимыми информационными материалами представителей СМИ, освещающих проблемы безопасности дорожного движения.

13.11. Организация в СМИ специальных тематических рубрик для систематического освещения проблемных вопросов, отражения положительного опыта работы Госавтоинспекции.

13.12. Организация и проведение тематических конкурсов публикаций в СМИ, фотовыставок, телевизионных и радиопередач по безопасности дорожного движения и работе Госавтоинспекции.

13.13. Организация и проведение совместно с представителями СМИ репортажей с мест ДТП, улиц и дорог, автотранспортных предприятий, лечебных учреждений, залов судов.

13.14. Формирование постоянного состава журналистов, специализирующихся на подготовке материалов по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение с ними семинаров, привлечение их к участию в целевых профилактических мероприятиях.

13.15. Организация через СМИ ответов на вопросы по безопасности дорожного движения читателей и телерадиослушателей.

14. Деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется в тесном взаимодействии с подразделениями по делам несовершеннолетних, участковыми уполномоченными милиции, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными учреждениями и организациями, общественными объединениями, СМИ и ведется по следующим основным направлениям:

14.1. Планирование и организация деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на основе дифференцированного анализа его состояния по категориям участников (пешеход, пассажир, велосипедист, водитель), возрасту, месту жительства (город, район, сельская местность), времени, месту (рядом со школой, в зоне спортивного или культурно-оздоровительного учреждения и другие) и причинам совершения ДТП.

14.2. Ведение наблюдательного дела на каждое дошкольное и общеобразовательное учреждение, содержащее информационные данные об учреждении, фактах ДТП и принимаемых по ним оперативных мерах, организации обучения и профилактической работы (акты обследования, приказы по школе, схемы безопасного маршрута движения учащихся на участках дорог, прилегающих к образовательному учреждению и другие) с целью поиска новых форм и методов работы, учета деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

14.3. Контроль за организацией обучения детей и подростков Правилам дорожного движения, навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах, созданием дорожных условий, обеспечивающих безопасность детей (инспектирование образовательных учреждений).

14.4. Участие в организации и проведении конференций, совещаний и семинаров по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

14.5. Оказание методической помощи в создании и организации работы базовых школ и детских садов, кабинетов по безопасности дорожного движения, автоплощадок и автогородков, юношеских автомобильных школ, автомототелоклубов, разработке учебных

программ и пособий, сценариев и постановке детских игр, спектаклей и викторин по тематике дорожного движения.

14.6. Выпуск методических рекомендаций и другой печатной продукции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

14.7. Организация и проведение конкурсов и соревнований по знанию Правил дорожного движения, целевых профилактических мероприятий перед началом и по окончании учебного года, соревнований юношеских автомобильных школ, автовеломотоклубов.

14.8. Оказание содействия в создании региональных методических центров по подготовке преподавателей школ, работников детских дошкольных учреждений к обучению детей и подростков навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.

14.9. Привлечение детей к проведению профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма среди сверстников, развитие сети отрядов юных инспекторов движения, иных профильных объединений учащихся.

14.10. Организация профилактической работы во время школьных каникул (проведение бесед, массовых мероприятий, специальных профильных смен в оздоровительных лагерях).

14.11. Обобщение опыта работы школ по изучению правил безопасного поведения на улицах и дорогах, в разработке примерных планов общешкольных мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на предстоящий учебный год, обеспечении наглядными пособиями.

14.12. Проведение занятия на курсах повышения квалификации педагогических работников.

14.13. Оказание содействия в оборудовании уголков и школьных кабинетов безопасности дорожного движения, организации и проведении занятий на автоплощадках и в автогородках по обучению детей навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.

14.14. Участие в заседаниях совета органа управления образования, педагогических советов школ и других образовательных учреждений, в проведении занятий с классными руководителями, целевых родительских собраний по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

**Приказ Министерства образования Российской
федерации от 09.07.96 № 354 "О повышении безопасности
дорожного движения детей и учащихся России"**

(Текст документа с изменениями и дополнениями по состоянию на
ноябрь 2007 года)

Объявляю Постановление Правительства Российской Федерации от 7 июня 1996 г. № 653 "О Федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в России" на 1996 - 1998 годы".

Учитывая особо опасную ситуацию с детским дорожно - транспортным травматизмом, в целях его профилактики и формирования у детей "транспортной культуры" приказываю:

1. Органам управления образованием (профтехобразованием):

1.1. Принять к руководству и исполнению Постановление Правительства Российской Федерации от 7 июня 1996 г. № 653 "О Федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в России" на 1996 - 1998 годы".

1.2. Обратить особое внимание на обучение учащихся образовательных учреждений разделу: "Правила дорожного движения и поведение на дорогах и улице" в курсе ОБЖ и других дисциплинах, изучающих вопросы безопасности дорожного движения.

1.3. Проводить совместно с органами Госавтоинспекции, дорожно - транспортными организациями массовые мероприятия с учащимися по профилактике безопасности детей на дорогах: декады и недели безопасности дорожного движения, соревнования юных велосипедистов "Безопасное колесо", отрядов юных инспекторов движения.

1.4. Усилить взаимодействие с органами Госавтоинспекции и другими заинтересованными ведомствами и организациями в вопросах материально - технического, методического оснащения профилактической работы по безопасности дорожного движения.

1.5. Усилить контроль за выполнением учебных программ, а также за профилактической учебной и внеучебной работой по безопасности движения.

2. Управлению развития общего среднего образования (М.Р. Леонтьева), Департаменту профессионального образования (А.В. Елистратов), отделу дополнительного образования (А.К. Бруднов), отделу дошкольного образования (Р.Б. Стеркина) обеспечить выполнение Федеральной целевой программы на 1996 - 1998 годы.

3. Республиканскому институту повышения квалификации работников образования Минобразования России, институтам повышения квалификации работников образования областей и городов скорректировать программы повышения квалификации учителей с учетом проблем безопасности дорожного движения и формирования у детей

"транспортной культуры".

4. Контроль за выполнением данного Приказа возложить на заместителя Министра А.Г. Асмолова.

Министр Е.В.ТКАЧЕНКО

Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 19 октября 2009 г. № 427 “О внесении изменений в федеральный компонент государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования, утвержденный приказом Министерства образования Российской Федерации от 5 марта 2004 г. № 1089 «Об утверждении федерального компонента государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования»”

ПРИКАЗЫВАЮ:

Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в федеральный компонент государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования, утвержденный приказом Министерства образования Российской Федерации от 5 марта 2004 г. № 1089 «Об утверждении федерального компонента государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования» (с изменениями, внесенными приказами Министерства образования и науки Российской Федерации от 3 июня 2008 г. № 164 и от 31 августа 2009 г. № 320).

Министр А. Фурсенко

Приложение

Утверждены приказом Министерства образования
и науки Российской Федерации
от «19» октября 2009 г. № 427

Изменения, которые вносятся в федеральный компонент государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования, утвержденный приказом Министерства образования Российской Федерации от 5 марта 2004 г. N 1089 «Об утверждении федерального компонента государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования»

1. В части I «Начальное общее образование. Основное общее образование»:

а) в разделе «Стандарт начального общего образования по окружающему миру»:

подраздел «Обязательный минимум содержания основных образовательных программ» дополнить абзацем следующего содержания: «Правила и безопасность дорожного движения (в части, касающейся пешеходов и пассажиров транспортных средств)»;

в подразделе «Требования к уровню подготовки окончивших начальную школу»:

позицию «знать/понимать» дополнить абзацем следующего содержания: « - правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов и пассажиров транспортных средств)»;

позицию «уметь» дополнить абзацем следующего содержания: - соблюдать правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов и пассажиров транспортных средств)»;

б) в подразделе «Требования к уровню подготовки выпускников» раздела «Стандарт основного общего образования по основам безопасности жизнедеятельности»:

позицию «знать/понимать» дополнить абзацем следующего содержания: « - правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, пассажиров транспортных средств и велосипедистов)»;

позицию «уметь» дополнить абзацами следующего содержания:

- « — соблюдать правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, пассажиров транспортных средств и велосипедистов);

- адекватно оценивать ситуацию на проезжей части и тротуаре с точки зрения пешехода и (или) велосипедиста;

- прогнозировать последствия своего поведения в качестве пешехода, пассажира транспортного средства и (или) велосипедиста в различных дорожных ситуациях для жизни и здоровья (своих и окружающих людей)».

2. В части II «Среднее (полное) общее образование»:

а) в разделе «Стандарт среднего (полного) общего образования по основам безопасности жизнедеятельности» (базовый уровень):

позицию «Сохранение здоровья и обеспечение личной безопасности» подраздела «Обязательный минимум содержания основных образовательных программ» дополнить абзацем следующего содержания: «Правила и безопасность дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств)»;

в подразделе «Требования к уровню подготовки выпускников»:

позицию «знать/понимать» дополнить абзацем следующего содержания: « - правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств)»;

позицию «уметь» дополнить абзацами следующего содержания:

- « - соблюдать правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств);

- адекватно оценивать транспортные ситуации, опасные для жизни и здоровья;

- прогнозировать последствия своего поведения в качестве пешехода и (или) велосипедиста и (или) водителя транспортного средства в различных дорожных ситуациях для жизни и здоровья (своих и окружающих людей)»;

б) в разделе «Стандарт среднего (полного) общего образования по основам безопасности жизнедеятельности» (профильный уровень):

позицию «Сохранение здоровья и обеспечение личной безопасности» подраздела «Обязательный минимум содержания основных образовательных программ» дополнить абзацем следующего содержания: «Правила и безопасность дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств)»;

в подразделе «Требования к уровню подготовки выпускников»:

позицию «знать/понимать» дополнить абзацем следующего содержания: « - правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств)»;

позицию «уметь» дополнить абзацами следующего содержания:

- « - соблюдать правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств);

- адекватно оценивать транспортные ситуации, опасные для жизни и здоровья;

- прогнозировать последствия своего поведения в качестве пешехода и (или) велосипедиста и (или) водителя транспортного средства в различных дорожных ситуациях для жизни и здоровья (своих и окружающих людей)».

**Приказ министерства образования и науки Российской
Федерации от 28 декабря 2010 г. № 2106
“Об утверждении федеральных требований
к образовательным учреждениям в части охраны здоровья
обучающихся, воспитанников”**

В соответствии с пунктом 5.2.58 Положения о Министерстве образования и науки Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 15 мая 2010 г. № 337 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 21, ст. 2603; № 26 ст. 3350), приказываю:

Утвердить прилагаемые федеральные требования к образовательным учреждениям в части охраны здоровья обучающихся, воспитанников.

Министр
А.А. Фурсенко

*Федеральные требования
к образовательным учреждениям в части охраны здоровья
обучающихся, воспитанников*

1. Федеральные требования к образовательным учреждениям в части охраны здоровья обучающихся, воспитанников (далее - Требования) представляют собой систему необходимых условий, обеспечивающих сохранение и укрепление физического и психологического здоровья обучающихся, воспитанников.

2. Образовательное учреждение создает условия, гарантирующие охрану и укрепление здоровья обучающихся, воспитанников.

3. Требования сформированы с учетом факторов, оказывающих влияние на состояние здоровья обучающихся, воспитанников:

- социальные, экономические и экологические условия окружающей действительности;

- факторы риска, имеющие место в образовательных учреждениях, которые приводят к ухудшению здоровья обучающихся, воспитанников;

- фактор значительного временного разрыва между воздействием и негативным популяционным сдвигом в здоровье обучающихся, воспитанников и всего населения страны в целом;

- система знаний, установок, правил поведения, привычек, формируемых у обучающихся, воспитанников в процессе обучения;

- особенности отношения обучающихся, воспитанников к своему здоровью, существенно отличающиеся от таковых у взрослых, связанные с отсутствием у них опыта «нездоровья» (за исключением детей с хроническими заболеваниями), неспособностью прогнозировать последствия своего отношения к здоровью, невосприятием деятельности, связанной с укреплением здоровья и профилактикой его нарушений, как актуальной и значимой.

4. Настоящие Требования включают восемь групп требований:

- 1) целостность системы формирования культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников;

- 2) соответствие инфраструктуры образовательного учреждения условиям здоровьесбережения обучающихся, воспитанников;

- 3) рациональная организация образовательного процесса;

- 4) организация физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы в образовательном учреждении;

- 5) организация системы просветительской и методической работы с участниками образовательного процесса по вопросам здорового и безопасного образа жизни;

6) организация профилактики употребления психоактивных веществ обучающимися, воспитанниками;

7) комплексное сопровождение системы формирования культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников;

8) мониторинг сформированности культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников.

5. Требования к целостности системы формирования культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников включают:

1) системность деятельности по вопросам здоровьесбережения (отражение в основной образовательной программе образовательного учреждения, уставе и локальных актах образовательного учреждения направлений деятельности, обеспечивающих сохранение и укрепление здоровья, безопасный образ жизни обучающихся, воспитанников);

2) взаимодействие образовательного учреждения с органами исполнительной власти, правоохранительными органами, научными учреждениями, учреждениями дополнительного образования детей, культуры, физической культуры и спорта, здравоохранения и другими заинтересованными организациями по вопросам охраны и укрепления здоровья, безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников;

3) преемственность и непрерывность обучения здоровому и безопасному образу жизни (здоровью) на различных ступенях, уровнях образования;

4) комплексный подход в оказании психолого-педагогической, медико-социальной поддержки различных групп обучающихся, воспитанников;

5) непрерывность отслеживания сформированности здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников.

6. Требования к соответствию инфраструктуры образовательного учреждения условиям здоровьесбережения обучающихся, воспитанников включают:

1) соответствие состояния и содержания территории, здания и помещений, а также и их оборудования (для водоснабжения, канализации, вентиляции, освещения) требованиям санитарных правил, требованиям пожарной безопасности, требованиям безопасности дорожного движения;

2) наличие и необходимое оснащение помещений для питания обучающихся, воспитанников, а также для хранения и приготовления пищи в соответствии с требованиями санитарных правил;

3) оснащение учебных кабинетов, спортивных сооружений необходимым оборудованием и инвентарем в соответствии с требованиями санитарных правил для освоения основных и дополнительных образовательных программ;

4) обеспечение учебных кабинетов, спортивных залов и других помещений для пребывания обучающихся, воспитанников

естественной и искусственной освещенностью, воздушно-тепловым режимом в соответствии с требованиями санитарных правил;

5) оснащение в соответствии с требованиями санитарных правил помещений для работы медицинского персонала оборудованием для проведения профилактических осмотров, профилактических мероприятий различной направленности, иммунизации, первичной диагностики заболеваний, оказания первой медицинской помощи;

6) наличие в учебных помещениях здоровьесберегающего оборудования, используемого в профилактических целях, информационного оборудования по безопасности жизнедеятельности в соответствии с требованиями санитарных правил;

7) наличие в образовательном учреждении квалифицированных специалистов, обеспечивающих проведение оздоровительной работы с обучающимися, воспитанниками (медицинские работники, учителя (преподаватели) физической культуры, логопеды, психологи, педагоги дополнительного образования, социальные педагоги, тьюторы);

8) сформированность культуры здоровья педагогических и научно-педагогических работников образовательного учреждения (наличие знаний и умений по вопросам использования здоровьесберегающих методов и технологий; здоровьесберегающий стиль общения; образ жизни и наличие ответственного отношения к собственному здоровью).

7. Требования к рациональной организации образовательного процесса содержат:

1) включение в основную общеобразовательную программу разделов по формированию культуры здорового и безопасного образа жизни, включение в основную профессиональную образовательную программу учебных модулей по формированию культуры здорового и безопасного образа жизни;

2) реализацию дополнительных образовательных программ, ориентированных на формирование ценности здоровья и здорового образа жизни, которые могут быть реализованы как в урочной (аудиторной), так и во внеурочной (внеаудиторной) деятельности;

3) наличие и реализацию проектов (целевая программа, программа экспериментальной работы) спортивно-оздоровительной направленности;

4) соблюдение санитарных норм, предъявляемых к организации образовательного процесса (объем нагрузки по реализации основных и дополнительных образовательных программ, время на самостоятельную учебную работу, время отдыха, удовлетворение потребностей обучающихся в двигательной активности), в том числе при введении в образовательный процесс педагогических инноваций;

5) использование форм, методов обучения и воспитания, педагогических технологий, адекватных возрастным возможностям и особенностям обучающихся, воспитанников;

6) использование в образовательном процессе здоровьесберегающих приемов, методов, форм, технологий;

7) соблюдение норм двигательной активности при организации образовательного процесса в соответствии с требованиями санитарных правил;

8) соблюдение здоровьесберегающего режима обучения и воспитания, в том числе при использовании технических средств обучения, информационно-коммуникационных технологий, в соответствии с требованиями санитарных правил;

9) учет индивидуальных особенностей развития обучающихся, воспитанников при организации образовательного процесса;

10) обеспечение благоприятных психологических условий образовательной среды (демократичность и оптимальная интенсивность образовательной среды, благоприятный эмоционально-психологический климат, содействие формированию у обучающихся адекватной самооценки, познавательной мотивации).

8. Требования к организации физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы в образовательном учреждении включают:

1) организацию физкультурно-оздоровительной работы с обучающимися, воспитанниками всех групп здоровья;

2) организацию занятий по лечебной физкультуре для обучающихся, воспитанников в соответствии с медицинскими показаниями по результатам медицинского профилактического осмотра;

3) выполнение комплекса упражнений во время регламентированных перерывов для снижения нервно-эмоционального напряжения, утомления зрительного анализатора, устранения влияния гиподинамии, гипокинезии, а также предотвращения развития познотонического утомления;

4) организацию динамических пауз (динамических перемен), физкультминуток на уроках, занятиях, способствующих эмоциональной разгрузке и повышению двигательной активности;

5) организацию работы спортивных секций, кружков, клубов и создание условий, соблюдение режима их (секций, кружков, клубов) работы в соответствии с требованиями санитарных правил;

6) организацию воспитательной, внеурочной (внеаудиторной) деятельности физкультурно-оздоровительной направленности на каждой ступени общего образования и в системе профессионального образования;

7) организацию физкультурных и спортивных мероприятий с обучающимися, воспитанниками по видам спорта и комплексных мероприятий (спартакиад, универсиад, олимпиад, соревнований, дней спорта, дней здоровья);

8) обеспечение участия обучающихся, воспитанников в региональных, межрегиональных, всероссийских физкультурных мероприятиях и спортивных мероприятиях.

9. Требования к организации системы просветительской и методической работы с участниками образовательного процесса по вопросам здорового и безопасного образа жизни включают:

1) организацию взаимодействия образовательного учреждения с организациями (учреждениями) физической культуры и спорта, туризма, культуры, здравоохранения, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, правоохрнительными органами по проведению физкультурных мероприятий, спортивных мероприятий, мероприятий по формированию безопасного образа жизни, занятий по профилактике вредных привычек, массовых мероприятий здоровьесберегающей направленности;

2) организацию взаимодействия образовательного учреждения с общественностью по вопросам сохранения и укрепления здоровья обучающихся, воспитанников, профилактики у них вредных привычек, формирования безопасного образа жизни;

3) наличие в фонде информационно-библиотечного центра (библиотеки, медиатеки) образовательного учреждения детской, научно-публицистической, научно-методической литературы, периодических изданий, информационных ресурсов по вопросам здоровья, здоровьесбережения, ведения здорового образа жизни, занятий физической культурой и массовым спортом, организации подвижных игр, выбора оптимальной двигательной нагрузки;

4) наличие и периодическое обновление информации, посвященной проблемам сохранения здоровья, организации и ведения здорового образа жизни на различных информационных носителях, информационных стендах и (или) на сайте образовательного учреждения;

5) наличие и реализацию плана методических мероприятий, повышения квалификации педагогических и научно-педагогических работников по различным вопросам возрастной психологии и физиологии, развития человека, его здоровья, факторов, положительно и отрицательно влияющих на здоровье и безопасность обучающихся, воспитанников, здоровьесберегающих технологий.

10. Требования к организации профилактики употребления психоактивных веществ обучающимися, воспитанниками включают:

1) реализацию превентивных программ, направленных на предотвращение употребления психоактивных веществ (далее - ПАВ) обучающимися, воспитанниками;

2) выявление факторов риска распространения в подростковой, молодежной среде ПАВ и оценку эффективности реализуемых в образовательном учреждении превентивных программ;

3) наличие безопасной поддерживающей образовательной среды (благоприятный психологический климат, реализация тезиса «образовательное учреждение - территория, свободная от ПАВ», система работы с педагогическими и научно-педагогическими

работниками образовательного учреждения по повышению компетентности в области создания условий, предупреждающих закрепление зависимых форм поведения).

11. Требования к комплексному сопровождению системы формирования культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников включают:

1) использование рекомендованных и утвержденных методов профилактики заболеваний, не требующих постоянного наблюдения врача;

2) организацию в соответствии с требованиями санитарных правил качественного горячего питания обучающихся, воспитанников, соответствующего их энергозатратам, с учетом энергетической ценности продуктов и сбалансированности рациона;

3) наличие системы комплексной педагогической, психологической и социальной помощи обучающимся, воспитанникам с ограниченными возможностями здоровья;

4) привлечение педагогических и медицинских работников к реализации всех направлений работы по сохранению и укреплению здоровья обучающихся, воспитанников, просвещению родителей (законных представителей);

5) привлечение педагогических работников и сотрудников правоохранительных органов к реализации направлений работы по формированию безопасного образа жизни, просвещению родителей (законных представителей).

12. Требования к мониторингу сформированности культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников содержат:

1) наличие аналитических данных о формировании ценности здорового и безопасного образа жизни у обучающихся, воспитанников;

2) отслеживание динамики показателей здоровья обучающихся, воспитанников (общего показателя здоровья; показателей заболеваемости органов зрения и опорно-двигательного аппарата; травматизма в образовательном учреждении, в том числе дорожно-транспортного травматизма; показателя количества пропусков занятий по болезни; эффективности оздоровления часто болеющих обучающихся, воспитанников);

3) включение в ежегодный отчет образовательного учреждения, доступный широкой общественности, обобщенных данных о сформированности культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников;

4) наличие инструментария мониторинга здоровья и физического развития обучающихся, воспитанников образовательного учреждения;

5) проведение социологических исследований на предмет удовлетворенности обучающихся, воспитанников, родителей (законных представителей), педагогических и научно-педагогических работников образовательного учреждения, социальных партнеров

образовательного учреждения комплексностью и системностью работы образовательного учреждения по сохранению и укреплению здоровья; а также на предмет наличия благоприятного мнения об образовательном учреждении.

**Распоряжение Комитета по образованию Правительства
Санкт-Петербурга от 12.04.2006 года № 335-р “Об
организации деятельности образовательных учреждений по
совершенствованию работы в сфере профилактики
детского дорожно-транспортного травматизма”**

В целях улучшения организации деятельности образовательных учреждений по совершенствованию работы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, на основании комплексных проверок, проводимых межведомственной комиссией Комитета по образованию и на основании постановления Правительства № 1 от 17.01.2005 «Об основных мероприятиях по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в Санкт-Петербурге на 2005-2007 годы»:

1. Руководителям органов управления образованием администраций районов:

Издать соответствующие документы о создании в каждом административном районе учреждений, курирующих вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма 01.05.2006.

Информировать Комитет по образованию о проведенном совместно с государственной инспекцией безопасности дорожного движения инспектирования образовательного учреждения, ученик которого стал участником дорожно-транспортного происшествия в течение 10 дней с момента регистрации дорожно - транспортного происшествия и о проделанной в этом направлении работе.

Обязать все образовательные учреждения планировать и участвовать в течение года в массовых мероприятиях по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в соответствии с положениями о них.

Включить в годовой план образовательного учреждения план по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на текущий год.

Рекомендовать определить ответственных за организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма руководителям образовательных учреждений, учреждений дополнительного образования детей в начале учебного года соответствующими приказами по отделам образования.

Поручить разработать и внедрить программы элективных курсов для предпрофильной (9 класс) и профильной подготовки старших школьников (10-11 класс) по проблемам дорожной безопасности районным научно-методическим центрам совместно с опорными учреждениями дополнительного образования детей в срок до 01.09.2006.

2. Санкт-Петербургской Академии постдипломного педагогического образования:

Провести экспертизу учебных программ на предмет изучения правил дорожного движения в 1-9 классах образовательных учреждений до 01.07.2006.

Разработать региональную программу ОБЖ с включением обязательного изучения правил дорожного движения в 1-9 классах до 01.12.2006.

Разработать программу обучения навыкам безопасного поведения на дорогах для дошкольных образовательных учреждений до 01.12.2006.

Разработать учебные планы по обучению правилам дорожного движения для опорных учреждений дополнительного образования детей до 01.09.2006.

Организовать обучение и повышение квалификации учителей, преподающих ОБЖ по региональной программе, правилам дорожного движения в течение 2006-2007 учебного года.

3. *Государственному образовательному учреждению дополнительного образования детей городскому центру детского технического творчества:*

Создать городской учебно-методический центр по безопасности дорожного движения.

Организовать и провести в течение года следующие мероприятия согласно положениям о них:

- смотр-конкурс на лучшее ОУ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- городской тур конкурса «Дорога и мы»;
- городской финал детско-юношеских соревнований «Безопасное колесо»;
- профилактические операции «Внимание - дети!»;
- соревнования старших школьников «Школьник-дорога-автомобиль»;

Проводить методические объединения с ответственными за безопасность дорожного движения в школах с приглашением сотрудников отдела (отделения) государственной инспекции по безопасности дорожного движения ежемесячно.

Подготовить и направить в образовательные учреждения список нормативно-правовой документации, регламентирующей деятельность учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма до 01.04.2006.

Разработать единые для всех типов образовательных учреждений инструкции по обеспечению безопасности при перевозке организованных групп детей автомобильным транспортом (на основе Методических рекомендаций по обеспечению безопасности при перевозке организованных групп детей автомобильным транспортом от 14.01.2005г.).

3.6. Организовать проведение обучающих курсов, семинаров повышения квалификации специалистов, ответственных за

профилактику детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях.

4. *Руководителям образовательных учреждений:*

Организовать свою работу в соответствии с нормативно-правовой базой по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и планом работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма своего учреждения.

Ежегодно издавать приказ о назначении ответственного за работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Проводить инструктажи по соблюдению правил дорожного движения с учащимися, выходящими на каждое мероприятие за территорию образовательного учреждения с записью в классном журнале по технике безопасности и подписью каждого ученика.

Разработать и поместить в дневник каждого ученика начальной школы схему индивидуального и безопасного маршрута следования от дома до школы и обратно в срок до 01.04.2006.

Один раз в полугодие обновлять стенды по безопасности дорожного движения с информацией об ответственных за профилактику детского дорожно-транспортного травматизма в данном образовательном учреждении, о плане работы данного образовательного учреждения, об основных маршрутах движения «Дом-школа-дом» с опасными местами на них.

5. Контроль за выполнением возложить на заместителя председателя Комитета С.В. Жолована.

Председатель Комитета
по образованию
О.В. Иванова

**Информационно-методическое письмо Комитета по
образованию Правительства Санкт-Петербурга
от 03.12.2008 № 04-5389/08**

**«Об организации деятельности образовательных
учреждений по совершенствованию работы в сфере
профилактики детского дорожно-транспортного
травматизма»**

В целях дальнейшего развития системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, на основании анализа состояния профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в административных районах Санкт-Петербурга и в соответствии с основными направлениями реализации «Программы совершенствования системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, формирования у детей навыков безопасного поведения на дорогах на 2007-2012гг», утвержденной 29.06.2007:

1. Рекомендуем руководителям органов управления образованием администраций районов:

- обеспечить деятельность «Районных опорных центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения» в соответствии с примерным Положением, утвержденным Распоряжением Комитета по образованию № 986 от 26.06.07 «Об организации деятельности образовательных учреждений по совершенствованию работы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма», внести соответствующие изменения в Уставы учреждений;

- обеспечить каждое образовательное учреждение нормативно-правовой документацией, регулирующей его деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

- информировать Комитет по образованию о проводимых инспектированиях образовательного учреждения, ученик которого стал виновником дорожно-транспортного происшествия, в течение 10 дней с момента регистрации дорожно-транспортного происшествия и о проделанной в этом направлении работе;

- обеспечивать организацию перевозок групп детей и учащихся строго в соответствии с «Методическими рекомендациями по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности дорожного движения при перевозках организованных групп детей автомобильным транспортом» от 21.09.2006 года, утвержденными руководителем Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека – Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации и начальником Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, а

также «Порядком направления заявок на сопровождение транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции при организованных перевозках групп детей и учащихся» от 17.04.08;

- планировать и проводить в течение года массовые мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в соответствии с Календарем городских, районных массовых мероприятий и положениями о них; провести в 2008-2009 учебном году районный тур городского конкурса среди образовательных учреждений на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности» согласно Положению;

- внедрить в 2008-2009 учебном году программу учебного модуля «Дорожная безопасность» по курсу ОБЖ для учащихся 1-9 классов, используя в работе с обучающимися 5-9 классов Учебных пособий по правилам и безопасности дорожного движения (авт. Мельникова Т.В., Данченко С.П., к.п.н., Форштат М.Л.) и Методических рекомендаций по правилам и безопасности дорожного движения для учителей (авт. Григорян Н.В., Данченко С.П., к.п.н., Форштат М.Л.);

- поручить районному научно-методическому центру разработать и внедрить программы элективных курсов для предпрофильной (9 класс) и профильной подготовки старших школьников (10-11 класс) по проблемам дорожной безопасности;

- поручить районному научно-методическому центру совместно с районным опорным центром по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения организовать и провести годичные, краткосрочные или целевые курсы повышения квалификации «Дорожная безопасность» для ответственных за организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с выдачей документа соответствующего образца;

- содействовать организации в каждом административном районе отрядов юных инспекторов движения и проведению слетов участников движения;

- обеспечить участие педагогических работников района в городских профессиональных педагогических конкурсах авторских программ, методических разработок по обучению детей безопасному поведению на дорогах, конкурсе педагогических достижений «Учитель года»;

- содействовать созданию в каждом районе клубов картингистов, детско-юношеских автошкол для обучения навыкам вождения и безопасному поведению на дорогах;

- содействовать оборудованию школьных автогородков, кабинетов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма для практических занятий по обучению детей ПДД при общеобразовательных учреждениях;

- содействовать оборудованию в дошкольных образовательных учреждениях площадок с разметкой и игровых зон с оборудованием по обучению детей дошкольного возраста правилам дорожного движения.

2. Санкт-Петербургской академии постдипломного педагогического образования:

- организовать повышение квалификации учителей ОБЖ, воспитателей групп продленного дня по внедрению учебного модуля «Дорожная безопасность» по курсу ОБЖ для учащихся 1 - 9 классов на основании новых «Учебных пособий по правилам и безопасности дорожного движения» для учащихся 5-9 классов;

- организовать ежегодное проведение мониторинговых исследований эффективности работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма государственных образовательных учреждений Санкт-Петербурга;

- разработать учебную программу обучения основам безопасного поведения на дорогах для дошкольных образовательных учреждений;

- обеспечить разработку учебных пособий по правилам и безопасности дорожного движения для воспитанников дошкольных образовательных учреждений и методических рекомендаций для воспитателей по обучению детей дошкольного возраста основам безопасного поведения на дороге;

- обеспечить разработку учебных пособий по правилам и безопасности дорожного движения» для учащихся 1-4 классов и методических рекомендаций для учителей по обучению детей младшего школьного возраста основам безопасного поведения на дороге;

- организовать разработку образовательных программ и проведение курсов повышения квалификации преподавателей и инструкторов по вождению (автодела) учреждений начального профессионального, среднего профессионального образования и межшкольных учебных комбинатов;

- расширить круг вопросов по тематике правил дорожного движения при проведении городских олимпиад по предмету ОБЖ;

- организовать проведение городской научно-практической конференции по проблемам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- принимать участие в проведении плановых проверок работы образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в составе межведомственных комиссий.

3. Государственному образовательному учреждению дополнительного образования детей Санкт-Петербургскому центру детского технического творчества:

- обеспечить координацию деятельности и методическое сопровождение районных опорных центров Санкт-Петербурга по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения;

- организовать проведение целевых курсов повышения квалификации педагогов и методистов районных опорных центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения совместно с государственным образовательным учреждением Санкт-Петербургским городским дворцом творчества юных, Санкт-Петербургской академией постдипломного педагогического образования (по План-заказу Комитета по образованию);

- обеспечить проведение по заявкам школ индивидуальных и групповых консультаций, обучающих семинаров, открытых занятий, мастер-классов для педагогических кадров, ответственных за профилактику детского дорожно-транспортного травматизма;

- активизировать научно-методическую работу (аналитическую, прогностическую, экспертную, опытно-экспериментальную, издательскую) по обобщению и распространению лучшего опыта работы учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в административных районах Санкт-Петербурга;

- обеспечить оказание методической помощи отделениям дополнительного образования детей общеобразовательных учреждений в разработке образовательных, досуговых и игровых программ, программ элективных курсов профильной и предпрофильной подготовки старших школьников;

- обеспечить организацию подготовки сборных команд школьников Санкт-Петербурга для участия во Всероссийских и Международных соревнованиях юных инспекторов движения «Безопасное колесо», в первенствах России по картингу, автомногоборью;

- обеспечить реализацию досуговых и игровых программ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в рамках летней оздоровительной кампании;

- оказывать содействие в создании и деятельности детских и юношеских общественных объединений (организаций) юных инспекторов дорожного движения;

- разработать Положение о детско-юношеской автошколе и примерную комплексную образовательную программу деятельности;

- подготовить сборник материалов и методических рекомендаций по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганде безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях Санкт-Петербурга;

- проводить методические объединения с ответственными за безопасность дорожного движения в школах с приглашением сотрудников отдела (отделения) государственной инспекции по безопасности дорожного движения;

- организовывать освещение в средствах массовой информации вопросов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях Санкт-Петербурга;

- принимать участие в составе межведомственных комиссий по проведению плановых проверок работы образовательных учреждений всех типов и видов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

- организовать и провести в течение учебного года следующие мероприятия согласно положениям о них:

- городской конкурс среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности»;

- городской открытый конкурс детского творчества «Дорога и мы»;

- городской финал детско-юношеских соревнований «Безопасное колесо»;

- городскую олимпиаду по ОБЖ и ПДД;

- уроки правовых знаний в образовательных учреждениях в рамках Всероссийской профилактической операции «Внимание - дети!»;

- соревнования по автомногоборью «Школьник-дорога-автомобиль»;

- первенство Санкт-Петербурга по картингу;

- участие сборной команды обучающихся Санкт-Петербурга во Всероссийской профильной смене ЮИД;

- участие команды-победительницы финала городских детско-юношеских соревнований во Всероссийском финальном конкурсе-фестивале юных инспекторов движения «Безопасное колесо»;

- участие в открытом финале детско-юношеских оборонно-спортивных и туристических игр «Зарница» и соревнованиях «Школа безопасности»;

- участие в автопробегах, посвященных Дню Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945г.г.

4.Рекомендовать руководителям образовательных учреждений:

- проводить обучение детей навыкам безопасного поведения на дороге в соответствии с Распоряжением Комитета по образованию № 335-р от 12.04.2006г. «Об организации деятельности образовательных учреждений по совершенствованию работы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма»;

- организовать работу подведомственного учреждения в соответствии с нормативно-правовыми документами, регламентирующими деятельность образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

- координировать работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с районным опорным центром по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения;

- ежегодно издавать приказ о назначении ответственного за работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, обеспечивать повышение его квалификации;

- обеспечивать внедрение программы учебного модуля «Дорожная безопасность» по курсу ОБЖ для учащихся 1 - 9 классов (авт. Мельникова Т.В., Данченко С.П., к.п.н., Форштат М.Л.), эффективное использование учебных пособий для 5-9 классов и методических рекомендаций для учителей;

- обеспечивать организацию перевозок групп детей и учащихся строго в соответствии с «Методическими рекомендациями по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности дорожного движения при перевозках организованных групп детей автомобильным транспортом» от 21.09.2006 года, утвержденными руководителем Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека – Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации и начальником Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, а также «Порядком направления заявок на сопровождение транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции при организованных перевозках групп детей и учащихся» от 17.04.08;

- проводить целевые инструктажи о мерах безопасности при следовании на автомобильном транспорте, регулярно издавать приказы о возложении ответственности за жизнь и здоровье учащихся при проведении походов, экскурсий с соответствующими подписями в журналах инструктажа;

- регулярно обновлять стенды по безопасности дорожного движения «Дорога и мы» с учетом методических рекомендаций Комитета по образованию;

- организовывать, по возможности, подписку на газету «Добрая Дорога Детства»;

- планировать этапы школьных и участвовать в районных этапах детско-юношеских соревнований «Безопасное колесо», городском конкурсе среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности»; конкурсе творческих работ «Дорога и мы», Недели безопасности, профилактических акций «Внимание-дети» и других мероприятий, включенных в планы работы образовательных учреждений;

- рекомендовать оборудовать школьные автогородки, кабинеты по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма или площадки для практических занятий по обучению детей ПДД, проведения соревнований и массовых мероприятий.

5. Руководителям учреждений дополнительного образования детей, на базах которых созданы районные опорные центры по

профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения:

- обеспечить разработку и реализацию дополнительных образовательных программ (авторских, интегрированных или комплексных) по воспитанию культуры безопасного поведения на дорогах и обучению правилам дорожного движения на собственной базе (в том числе в автогородках) по договорам с образовательными учреждениями всех типов и видов;

- осуществлять организационно-методические функции по организации и проведению соревнований, олимпиад, выставок, профилактических акций, конкурсов по безопасности дорожного движения;

- обеспечивать проведение конкурсных и игровых программ по безопасности дорожного движения в каникулярные дни по заявкам школ, дошкольных образовательных учреждений, детских оздоровительных лагерей;

- обеспечивать оказание методической помощи образовательным учреждениям в:

- оформлении стендов по ПДД и безопасности дорожного движения, разработке дополнительных образовательных программ и учебно-методических комплексов, разработке досуговых и игровых программ;

- информационно-методическом сопровождении конкурсов и соревнований («Дорога без опасности», «Безопасное колесо», «Дорога и мы»), «Неделя безопасности», профилактических акций («Внимание - дети», «Дни правовых знаний») и других массовых мероприятий;

- проведении индивидуальных и групповых консультаций для ответственных за профилактику ДДТТ в образовательных учреждениях (по согласованному графику);

- проведении семинаров, открытых занятий, мастер-классов и других мероприятий по повышению квалификации педагогических кадров в образовательных учреждениях (по заявкам школ);

- организации и деятельности детских, юношеских и молодежных общественных объединений (организаций) юных инспекторов дорожного движения и др.;

- содействовать участию педагогов дополнительного образования и методистов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в районных и городских профессиональных конкурсах авторских образовательных программ дополнительного образования детей, конкурсах методических разработок, конкурсах педагогических достижений «Сердце отдаю детям»;

- содействовать участию учреждения в районном и городском конкурсах среди образовательных учреждений на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности».

2.1 Методические рекомендации по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности перевозок организованных групп детей автомобильным транспортом

Утверждаю
Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере
защиты прав потребителей и благополучия человека,
Главный государственный санитарный врач Российской Федерации
Г.Г.ОНИЩЕНКО
21 сентября 2006 года
Главный государственный инспектор безопасности
дорожного движения Российской Федерации
В.Н.КИРЬЯНОВ
21 сентября 2006 года

Общие положения

1. Настоящие Методические рекомендации определяют порядок организации и осуществления перевозок детей, основные обязанности и ответственность должностных лиц и водителей автобусов, осуществляющих организацию и перевозку детей к местам отдыха и обратно по разовому заказу или туристско-экскурсионному маршруту. Данные рекомендации разработаны для всех юридических и физических лиц, участвующих в перевозках организованных детских коллективов.

2. Главными задачами настоящих Методических рекомендаций являются:

- обобщение требований по обеспечению безопасности перевозки организованных групп детей в одном документе;

- предотвращение неблагоприятного воздействия на организм детей вредных факторов и условий, связанных с пребыванием в стационарных условиях зон обслуживания пассажиров и в пути следования автомобильным транспортом;

- создание документа, который используется при разработке стандартов и рабочих инструкций юридическими и физическими лицами, занимающимися организацией и осуществлением перевозок детских коллективов.

3. Настоящие Методические рекомендации применяются при осуществлении перевозок автобусами групп общей численностью восемь и более детей.

4. В настоящих Методических рекомендациях используются следующие термины и определения:

Заказчик - организация, юридическое или физическое лицо, являющееся потребителем транспортной услуги по перевозке детей;

Исполнитель - организация, юридическое или физическое лицо, выполняющее услугу по перевозке детей по заявке Заказчика.

Функции Заказчика и Исполнителя могут быть исполнены одной организацией либо юридическим лицом, которые обладают одновременно потребностью и возможностью осуществления услуги.

5. В соответствии с Законом РФ от 07.02.92 № 2300-1 "О защите прав потребителей" Заказчик транспортной услуги имеет право получить информацию от Исполнителя о качестве и полноте подготовки транспортных средств и водителей к перевозке детей.

6. Массовые перевозки детей автомобильной колонной (3 автобуса и более) осуществляются только при наличии у Заказчика уведомления ГИБДД о выделении автомобильной колонне специального автомобиля сопровождения. Уведомление ГИБДД предъявляется Заказчиком вместе с заявкой на перевозку детей автомобильной колонной Исполнителю.

7. Экскурсионные автобусные поездки детей организуются по маршрутам продолжительностью до 12 часов с одним водителем и до 16 часов - с двумя водителями.

Туристические поездки организуются с более длительной продолжительностью с обязательным использованием двух водителей, в данном случае при организации поездки предусматриваются условия для полноценного отдыха (в гостиницах, кемпингах и т.п.) водителей и пассажиров не менее 8 часов после 16 часов движения.

Перевозка детей при экскурсионных и туристических поездках осуществляется в светлое время суток. Движение автобуса в период с 23.00 до 7.00 часов не разрешается.

Туристско-экскурсионные перевозки детей дошкольного возраста не рекомендуются.

В случае, если Заказчиком выступает детское учреждение, туристско-экскурсионные и разовые перевозки детей, как правило, организуются только при наличии письменного разрешения вышестоящей организации.

Осуществлять перевозки детей автомобильным транспортом (кроме экскурсионных и туристических) при нахождении в пути не более четырех часов и в случаях, когда невозможно организовать доставку детей другим видом транспорта.

8. В случаях осуществления нерегулярной (разовой) поездки в пригородную зону или в междугородном сообщении Заказчик вправе потребовать, чтобы автобус накануне поездки был предъявлен для внеочередной проверки технического состояния в ГИБДД.

Основные требования по организации перевозок детей

1. Для организации перевозки детей Заказчик должен заключить договор с Исполнителем. При этом Исполнитель обязан иметь лицензию на данный вид деятельности и лицензионную карточку на эксплуатируемое транспортное средство, за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд.

Передача лицензии или лицензионной карточки другому перевозчику запрещена.

2. Если хозяйствующий субъект, в том числе и детское учреждение, имеет собственный (собственные) автобус (автобусы), то на него также распространяются требования всех нормативных документов, касающиеся обеспечения безопасности перевозок. В случае отсутствия таких возможностей автобус должен базироваться и обслуживаться у Исполнителя, который имеет возможность обеспечивать выполнение всех необходимых требований по обеспечению безопасности перевозок.

3. К перевозкам групп детей допускаются водители, имеющие непрерывный трехлетний и более стаж работы на автомобильных транспортных средствах категории "Д" и не имеющие на протяжении последних трех лет нарушений действующих Правил дорожного движения.

4. Перевозка организованных групп детей осуществляется при обязательном сопровождении на весь период поездки на каждое транспортное средство взрослого сопровождающего, а если число перевозимых детей более двадцати - двух сопровождающих. Перед поездкой сопровождающие проходят специальный инструктаж совместно с водителем, проводимый полномочным представителем Исполнителя либо, как исключение, руководителем Заказчика на основе настоящих Методических рекомендаций.

Заказчик несет ответственность за безопасность перевозки детей в части, его касающейся.

5. Автомобильная колонна с детьми до пункта назначения сопровождается машиной "скорой помощи". При количестве автобусов менее трех необходимо наличие квалифицированного медицинского работника в каждом автобусе.

6. Техническое состояние автобусов Исполнителя должно отвечать требованиям основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации. Водитель обязан иметь при себе действующий талон о прохождении государственного технического осмотра автобуса.

7. Автобус должен быть оборудован:

- двумя легкосъёмными огнетушителями ёмкостью не менее двух литров каждый (один - в кабине водителя, другой - в пассажирском салоне автобуса);

- квадратными опознавательными знаками жёлтого цвета с каймой красного цвета (сторона квадрата - не менее 250 мм, ширина каймы - 1/10 стороны квадрата), с чёрным изображением символа дорожного знака 1.21 "Дети", которые должны быть установлены спереди и сзади автобуса;

- двумя аптечками первой помощи (автомобильными);
- двумя противоткатными упорами;
- знаком аварийной остановки;

- при следовании в колонне - информационной табличкой с указанием места автобуса в колонне, которая устанавливается на лобовом стекле автобуса справа по ходу движения;

- автобусы с числом мест более 20, изготовленные после 01.01.98 и используемые в туристических поездках, должны быть оборудованы тахографами - контрольными устройствами для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя. В этом случае владелец транспортного средства обязан выполнять требования Правил использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 07.07.98 № 86.

8. Класс автобуса должен соответствовать виду осуществляемой перевозки детей. Каждый автобус перед выездом на линию должен пройти проверку технического состояния и соответствия экипировки требованиям, установленным Правилами дорожного движения.

9. При выезде на линию к месту посадки водитель должен лично проверить состояние экипировки автобуса.

10. Автомобильная колонна с детьми сопровождается специальным автомобилем ГИБДД, двигающимся впереди колонны. Если количество автобусов в колонне составляет более 10 единиц, ГИБДД дополнительно выделяет автомобиль, замыкающий колонну.

При осуществлении перевозки групп детей одним или двумя автобусами сопровождение специальным автомобилем ГИБДД не обязательно.

Сопровождение колонны автобусов при автомобильной перевозке групп детей осуществляется от места формирования до конечного пункта назначения.

11. При массовой перевозке детей руководителем Исполнителя назначаются:

- из числа допущенных к перевозке детей водителей - старший водитель;
- из числа специалистов работников Исполнителя - старший автомобильной колонны.

Старший водитель, как правило, управляет последним автобусом колонны.

12. Перед выполнением перевозок организованных детских коллективов Исполнитель совместно с Заказчиком не позднее трех суток до назначенного срока начала перевозки представляет в соответствующие отделы ГИБДД официальное уведомление о планируемой перевозке с указанием:

- даты и маршрута движения;
- графика движения, отвечающего требованиям режима труда и отдыха водителей, включающего в себя определение времени прохождения контрольных пунктов маршрута, мест остановок и отдыха, оборудованных в соответствии с требованиями санитарного законодательства;

- схемы трассы движения и маневрирования с обозначением на ней опасных участков, постов ГИБДД, пунктов медицинской помощи, больниц и др.;

- подтверждения выделения медицинского сопровождения;

- марки и государственного номера автобуса (автобусов), фамилий водителей, которые будут осуществлять перевозку детей, с приложением списков детей и лиц, их сопровождающих, утвержденных территориальными управлениями образования.

13. Заказчик обязан обеспечить организованные группы детей, находящиеся в пути следования более трех часов, наборами пищевых продуктов (сухими пайками) с согласованием их ассортимента с территориальными управлениями Роспотребнадзора по субъектам РФ в установленном порядке, а также предусмотреть во время движения соблюдение питьевого режима в соответствии с действующим санитарным законодательством.

14. Режим работы водителя автобуса должен предусматривать после первых трех часов непрерывного управления автомобилем предоставление водителю специального перерыва для отдыха от управления автомобилем в пути продолжительностью не менее 15 минут. В дальнейшем перерывы такой продолжительности предусматриваются не более чем через каждые два часа. В том случае, когда время предоставления специального перерыва совпадает со временем предоставления перерыва для отдыха и питания, специальный перерыв не предоставляется. При направлении в рейс двух водителей на один автобус они меняются не реже чем через три часа.

15. Перед началом массовых перевозок детей в оздоровительные лагеря приказом руководителя Исполнителя назначается специальная комиссия, которая проводит предварительное обследование подъездных дорог к оздоровительным лагерям и, исходя из состояния дорог, определяет возможность осуществления перевозок детей в оздоровительные лагеря и в специальные зоны отдыха, о чем составляется соответствующий акт.

16. При организации регулярных перевозок детей, связанных с учебно-воспитательным процессом (например, в школу и обратно), необходимо согласование трасс маршрутов и графиков движения автобусов с органами ГИБДД.

Требования по выполнению перевозок

1. Водители автобуса, допущенные к перевозке детей, должны иметь продолжительность междусменного отдыха перед поездкой не менее 12 часов, а также пройти инструктаж.

Уполномоченное лицо Исполнителя вносит в путевой лист автобуса отметку о прохождении водителем специального инструктажа.

2. Водитель, осуществляющий перевозки, должен выполнять указания старшего, в случае если они не противоречат Правилам

перевозки пассажиров, Правилам дорожного движения, не связаны с изменением маршрута движения автобуса.

3. Автомобильная перевозка групп детей автобусами в период суток с 23.00 до 05.00 часов, а также в условиях недостаточной видимости (туман, снегопад, дождь и др.) запрещается. В период суток с 23.00 до 05.00 часов, в порядке исключения, допускается перевозка детей к железнодорожным вокзалам и аэропортам и от них, а также при задержках в пути до ближайшего места отдыха (ночлега).

4. Перевозка детей автобусом осуществляется только с включенным ближним светом фар. Перевозка детей запрещается, когда дорожные или метеорологические условия представляют угрозу безопасности перевозки.

5. Скорость движения автобуса выбирается водителем в зависимости от дорожных, метеорологических и других условий, но при этом не должна превышать 60 - 70 км/час.

6. Перед отправлением автобуса в рейс водитель (при движении колонной - старший колонны) должен лично убедиться в соответствии количества отъезжающих детей и сопровождающих количеству посадочных мест (для сидения), в отсутствии вещей и инвентаря в проходах, на накопительных площадках, в включении ближнего света фар. Окна в салоне автобуса при движении должны быть закрыты. На верхних полках могут находиться легкие личные вещи.

7. В пути следования остановку автобуса (автобусов) можно производить только на специальных площадках, а при их отсутствии - за пределами дороги, чтобы исключить внезапный выход ребенка (детей) на дорогу.

8. При вынужденной остановке автобуса, вызванной технической неисправностью, водитель должен остановить автобус так, чтобы не создавать помех для движения других транспортных средств, включить аварийную сигнализацию, а при ее отсутствии или неисправности - выставить позади автобуса знак аварийной остановки на расстоянии не менее 15 метров от автобуса в населенном пункте и 30 метров - вне населенного пункта. Первым из автобуса выходит старший и, располагаясь у передней части автобуса, руководит высадкой детей.

9. В случае получения ребенком в пути следования травмы, наступления внезапного заболевания, кровотечения, обморока и пр. водитель автобуса обязан немедленно принять меры по доставке ребенка в ближайший медицинский пункт (учреждение, больницу) для оказания ребенку квалифицированной медицинской помощи.

10. Водителю автобуса при перевозке детей запрещается:

- следовать со скоростью более 60 км/час;
- изменять маршрут следования;
- перевозить в салоне автобуса, в котором находятся дети, любой груз, багаж или инвентарь, кроме ручной клади и личных вещей детей;
- оставлять автобус или покидать свое место, если в салоне автобуса находятся дети;

- при следовании в автомобильной колонне производить обгон впереди идущего автобуса;
- выходить из салона автобуса при наличии детей в автобусе, в том числе при посадке и высадке детей;
- осуществлять движение автобуса задним ходом;
- покидать свое место или оставлять транспортное средство, если им не приняты меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства или использование его в отсутствие водителя.

11. В пути следования водитель обязан строго выполнять Правила дорожного движения, плавно трогаться с места, выдерживать дистанцию между впереди идущим транспортным средством, без необходимости резко не тормозить, принимать меры предосторожности, быть внимательным к окружающей обстановке.

12. По прибытии к пункту высадки детей из автобуса водитель должен осмотреть салон автобуса. При обнаружении в салоне личных вещей детей передать их сопровождающему.

13. При наличии каких-либо замечаний (недостатков) по организации дорожного движения, состоянию автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов, паромных переправ, их обустройству, угрожающих безопасности дорожного движения, водитель обязан сообщить диспетчеру Исполнителя.

Перечень нормативных правовых актов, использованных при составлении Методических рекомендаций

1. Федеральный закон от 10.12.95 № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения".

2. Закон РФ от 07.02.92 № 2300-1 "О защите прав потребителей".

3. Федеральный закон от 30.03.99 № 52-ФЗ "О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения".

4. Федеральный закон от 08.08.2001 № 128-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности".

5. Приказ Минтранса России от 08.01.97 № 2 "Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами" (зарегистрирован в Минюсте России 14.05.97, рег. № 1302).

6. Приказ Минтранса России от 09.03.95 № 27 "Об утверждении Положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов" (зарегистрирован в Минюсте России 09.06.95, рег. № 868).

7. Приказ Минтранса России от 20.08.2004 № 15 "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей" (зарегистрирован в Минюсте России 01.11.2004, рег. № 6094).

8. Постановление Правительства РФ от 23.10.93 № 1090 "О Правилах дорожного движения" (с изменениями).

9. Приказ Минтранса России от 07.07.98 № 86 "Об утверждении Правил использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации".

10. Постановление Правительства РФ от 10.06.2002 № 402 "О лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом".

11. Приказ МВД России от 06.07.95 № 260 "О мерах по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения".

Методические рекомендации по обеспечению безопасности при перевозке организованных групп детей автомобильным транспортом для хозяйствующих субъектов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области приведены в Сборнике материалов и методических рекомендаций по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганде безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях Санкт-Петербурга, изданном в 2008 году.

2.4 Требования к транспортным средствам для перевозки детей

Извлечения из Приложения № 6 "Дополнительные требования к специализированным и специальным транспортным средствам" к техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств (утвержден Постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09. 2009 г. № 720)

1.16. Требования к транспортным средствам для перевозки детей

1.16.1. Общие требования

1.16.1.1. Транспортные средства (автобусы) для перевозки детей должны соответствовать общим требованиям безопасности к транспортным средствам категорий M_2 и M_3 с учетом требований настоящего пункта.

1.16.1.2. Автобус, максимальная конструктивная скорость которого превышает 60 км/ч, должен быть оборудован устройством ограничения скорости, отвечающим требованиям Правил ЕЭК ООН № 89.

1.16.1.3. Спереди и сзади автобуса должны быть установлены опознавательные знаки "Перевозка детей" в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации

1.16.1.4. На наружных боковых сторонах кузова, а также спереди и сзади по оси симметрии автобуса должны быть нанесены контрастные надписи "ДЕТИ" прямыми прописными буквами высотой не менее 25 см и толщиной, не менее 1/10 ее высоты.

В непосредственной близости к указанным надписям (на расстоянии не менее 1/2 их высоты) не должны наноситься какие-либо обозначения или надписи.

1.16.1.5. Кузов автобуса должен иметь окраску желтого цвета.

1.16.1.6. Автобус должен быть оснащен устройством, обеспечивающим автоматическую подачу звукового сигнала при движении задним ходом.

1.16.1.7. Элементы всех устройств непрямого обзора, установленных на автобусе, должны иметь электрообогрев.

1.16.1.8. Изготовителем автобуса должна быть предусмотрена периодичность осмотра, регулировок и технического обслуживания механизмов, узлов и деталей, определяющих безопасность эксплуатации автобуса (рулевое управление, тормозная система, шины, огнетушители, механизмы управления аварийными выходами и др.), уменьшенная вдвое по сравнению с автобусом, на базе которого изготовлен автобус для перевозки детей. Соответствующее указание должно быть сделано в эксплуатационной документации на автобус.

1.16.2. Требования к планировке

1.16.2.1. В автобусе должны быть предусмотрены только места для сиденья.

1.16.2.2. Сиденья, предназначенные для детей, должны быть обращены вперед по ходу автобуса.

1.16.2.3. В каждом поперечном ряду сидений должна быть предусмотрена сигнальная кнопка "Просьба об остановке".

Сигнальные кнопки должны устанавливаться на внутренней боковине автобуса под нижней кромкой окна.

1.16.2.4. Рабочее место водителя не должно иметь каких-либо глухих перегородок, отделяющих его от пассажирского помещения.

1.16.2.5. Рабочее место водителя должно быть оборудовано:

1.16.2.5.1. звуковым и световым сигналами о необходимости остановки, включаемыми с мест размещения детей;

1.16.2.5.2. внутренней и наружной автомобильной громкоговорящей установкой.

1.16.2.6. Водитель, находящийся на своем сиденье, должен иметь возможность контролировать процесс входа детей в автобус и выхода из него в зоне от уровня дороги до поверхности пола автобуса. Если непосредственная обзорность является недостаточной, то должны устанавливаться устройства (система "видеокамера-монитор", система зеркал, другие оптические устройства), позволяющие осуществлять такой контроль.

1.16.2.7. При наличии форточек боковых окон пассажирского помещения их высота по отношению к общей высоте окна не должна превышать 25 процентов. Форточки должны располагаться в верхней части окна.

1.16.2.8. В автобусе должны быть предусмотрены отсек в задней части и (или) полки над окнами или другие места для размещения ручной клади и (или) багажа, рассчитанные по норме не менее 0,1 кв.м и не менее 20 куб.дм на каждое место пассажира.

1.16.2.9. Для варианта конструкции автобуса, предназначенного, в том числе, для перевозки детей, имеющих нарушения опорно-двигательных функций, в автобусе должно быть предусмотрено специальное место для размещения не менее двух кресел-колясок в сложенном состоянии. Это место может быть совмещено с отсеком для размещения багажа.

1.16.2.10. Багажный отсек должен быть оборудован устройствами, препятствующими смещению багажа и кресел-колясок в сложенном состоянии при движении автобуса.

1.16.2.11. Перегородка багажного отсека должна выдерживать статическую нагрузку 200 Н на 100 кг массы багажа и (или) кресел-колясок.

1.16.2.12. В пассажирском помещении автобусов при наличии полок для ручной клади над окнами ширина полок должна быть не менее 30 см, а высота свободного пространства над ними - не менее 20 см. Полки должны иметь наклон в направлении стенок автобусов, к которым они прилегают. Величина наклона, измеренная от горизонтальной поверхности, должна быть не менее 10°.

Конструкция полок должна исключать падение с них ручной клади при движении автобуса.

1.16.2.13. Материал покрытия пола автобуса и ступеней не должен быть скользким.

1.16.2.14. Автобус должен быть укомплектован двумя медицинскими аптечками.

1.16.2.15. В автобусе должны быть предусмотрены места для установки не менее двух огнетушителей, при этом одно из мест должно находиться вблизи сиденья водителя.

1.16.3. *Требования к сиденьям* (см. рисунок 1.16.1)

1.16.3.1. Для сидений, расположенных в одном направлении, расстояние между передней поверхностью спинки сиденья и задней поверхностью спинки впереди расположенного сиденья, измеренное по горизонтали в интервале от горизонтальной плоскости, касательной от поверхности подушки сиденья, до горизонтальной плоскости, расположенной на высоте 55 см над участком пола для ног сидящего ребенка (Н), должно быть не менее 60 см.

1.16.3.2. Ширина подушки одноместного сиденья (2F) должна быть не менее 32 см.

1.16.3.3. Ширина свободного пространства (G) одноместного сиденья, измеренная в каждую сторону от средней вертикальной плоскости места для сидения по горизонтали вдоль спинки сиденья на высоте от 20 до 60 см над несжатой подушкой сиденья, должна быть не менее 17 см.

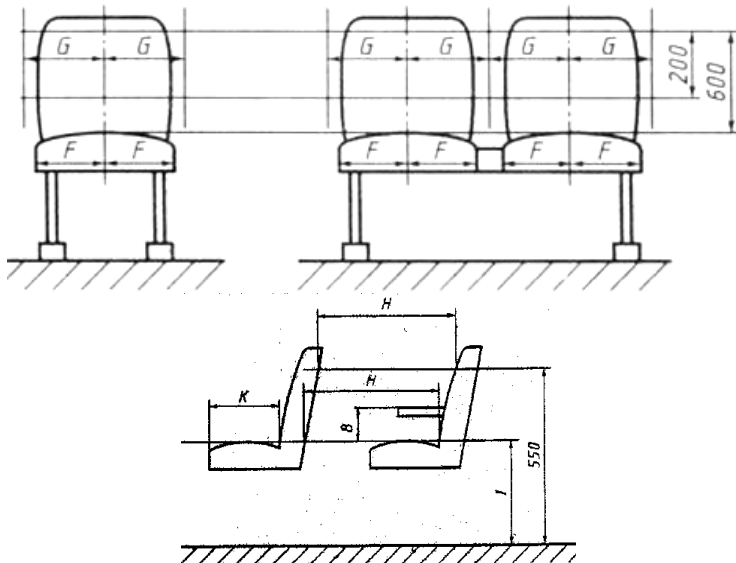


Рисунок 1.16.1. Размеры и расположение сидений

1.16.3.4. Ширина подушки двух- и многоместных нераздельных сидений должна быть определена с учетом величин F и G, указанных в пунктах 1.16.3.2 и 1.16.3.3.

1.16.3.5. Глубина подушки (K) сиденья должна быть не менее 35 см.

1.16.3.6. Высота подушки сиденья в несжатом состоянии относительно уровня пола (I), на котором расположены ноги сидящего ребенка, должна быть такой, чтобы высота горизонтальной плоскости, касательной к поверхности подушки сиденья, над этим участком составляла от 35 до 40 см.

1.16.3.7. Сиденье, обращенное к перегородке, должно иметь свободное пространство перед ним соответствии с требованиями Правил ЕЭК ООН №№ 36, 52 или 107.

1.16.3.8. Край сиденья, который обращен к проходу, должен иметь подлокотник или поручень. Высота расположения подлокотника или поручня от подушки сиденья (B) должна составлять 18 ± 2 см.

1.16.3.9. В автобусе должно быть предусмотрено не менее одного сиденья для взрослого пассажира, сопровождающего детей. Указанные сиденья должны отвечать требованиям Правил ЕЭК ООН №№ 36 или 107 для автобусов класса I либо Правил ЕЭК ООН №№ 52 или 107 для автобусов класса A.

Расположение сидений должно позволять взрослым пассажирам осуществлять контроль за детьми во время движения автобуса.

1.16.3.10. Сиденья для перевозки детей должны обладать прочностными свойствами, позволяющими выдержать испытательную нагрузку:

1.16.3.10.1. 1180 Н, приложенную к спинке сиденья на высоте 0,75 м над базовой поверхностью. Смещение центральной точки приложения нагрузки должно составлять не менее 100 мм и не более 400 мм;

1.16.3.10.2. 3140 Н, приложенную к спинке сиденья на высоте 0,45 м над базовой поверхностью. Смещение центральной точки приложения нагрузки должно составлять не менее 50 мм

1.16.3.11. Конфигурация подушки и спинки сиденья, а также материал их обивки, должны обеспечивать безопасность проезда детей, в том числе при торможении и поворотах автобуса.

1.16.3.12. Сиденья должны быть оборудованы удерживающими устройствами для детей, которые представляют совокупность поясного ремня безопасности и устройств регулирования и крепления. Эти устройства должны соответствовать:

1.16.3.12.1. в отношении прочности мест крепления ремней безопасности - Правилам ЕЭК ООН №14;

1.16.3.12.2. в отношении используемых ремней безопасности - Правилам ЕЭК ООН №16.

1.16.4. *Требования к обеспечению входа и выхода*

1.16.4.1. Автобусы с общим числом пассажиров (включая сопровождающих) не более 22 человек, должны иметь одну дверь, а автобусы с общим числом пассажиров (включая сопровождающих)

свыше 22 человек должны иметь не менее двух служебных дверей, предназначенных для входа и выхода.

1.16.4.2. Дверь (или одна из дверей) должна располагаться в непосредственной близости от рабочего места водителя.

1.16.4.3. Автобус должен быть оборудован устройством, препятствующим началу движения при открытых или не полностью закрытых служебных дверях.

1.16.4.4. Автобус должен быть оборудован освещением проемов служебных дверей, позволяющим водителю видеть вход и выход детей в(из) автобус(а) в любое время суток.

1.16.4.5. Для служебной двери, предназначенной для входа и выхода детей:

1.16.4.5.1. Высота первой ступеньки от уровня дороги должна быть не более 25см. Для обеспечения указанной высоты, в случае необходимости, должна быть установлена убирающаяся ступенька (подножка), отвечающая требованиям Правил ЕЭК ООН №№36, 52 или 107, либо применена система опускания и (или) наклона пола;

1.16.4.5.2. Высота последующих ступенек должна быть не более 20см;

1.16.4.5.3. Глубина ступенек должна быть не менее 20см.

1.16.4.6. Поручни или ручки в проходах служебных дверей, предназначенных для выхода детей:

1.16.4.6.1. Проходы должны быть оснащены поручнями или ручками с обеих сторон.

1.16.4.6.2. Поручни или ручки должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечивать ребенку возможность держаться за них, стоя на дороге у служебной двери или на любой ступеньке.

1.16.4.6.3. Высота расположения поручней или ручек должна составлять от 60 до 110см от поверхности дороги или от поверхности каждой ступеньки.

1.16.4.6.4. Глубина расположения (по горизонтали) поручней или ручек для ребенка, стоящего на дороге, по отношению к внешнему краю первой ступеньки, не должна превышать 30см.

1.16.4.6.5. Глубина расположения (по горизонтали) поручней или ручек для ребенка, стоящего на какой-либо ступеньке, не должна превышать 30 см по отношению к внутреннему краю этой же ступеньки.

1.16.4.7. В случае регулярных перевозок детей с нарушениями опорно-двигательных функций и передвигающихся в креслах-колясках, в боковой или задней части автобуса должна быть предусмотрена дверь, имеющая размер проема не менее 150см по высоте и 90см по ширине, используемая для доступа в автобус детей в креслах-колясках.

1.16.4.8. Устройства, обеспечивающие доступ в автобус и безопасность перевозки детей с нарушениями опорно-двигательных функций, передвигающихся в креслах-колясках, должны отвечать требованиям Правил ЕЭК ООН №107.

Литература

1. Данилова Т. И. Программа «Светофор» Обучение детей дошкольного возраста ПДД – СПб: ООО Издательство «Детство-Пресс, 2011-208с.
2. Гарнишева Т. П. Как научить детей ПДД? Планирование занятий, конспекты, дидактические игры. – СПб: ООО Издательство «Детство-Пресс, 2011-64с.
3. Вдовиченко Л. А. ребенок на улице. Цикл занятий для старших дошкольников по обучению правилам дорожного движения. – СПб: ООО Издательство «Детство-Пресс, 2011-96с.
4. Обучаем воспитанников ДОУ правилам дорожного движения: Практическое пособие (под редакцией Сорокиной Л. А. – М.: АРКТИ. 2011-64с. Ил. /растем гражданами и патриотами/
5. Балыко Д. НЛП для родителей. 11 законов эффективного воспитания подростка /Диана Балыко-М.: Эксмо, 2009-256с. /НЛП-допинг/

Авторский коллектив:

А. В. Вашкевич

кандидат педагогических наук
Санкт-Петербургский университет МВД России

Е. И. Толочко

руководитель РОЦ БДД ЦДЮТТ «Охта»
Красногвардейского района Санкт-Петербурга

М. М. Исхаков

Оренбургский государственный университет

**Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма
в образовательных учреждениях**

Учебное пособие

При подготовке издания использованы материалы из опыта работы
подразделений Госавтоинспекций МВД РФ и субъектов РФ