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 5
2. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: причины, цели, задачи, содержание 19
2.1.Причины детского дорожно-транспортного травматизма, цели, задачи и содержание профилактики и предупреждения ДДТТ. 20
2.2.Цели и задачи профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. 22
2.3.Содержание деятельности по предупреждению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.23
3. Основные направления и условия повышения эффективности системы профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма 25
3.1.Система профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. 25
3.2.Направления педагогической профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. 28
3.3.Эффективность профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма и его критерии.....28
3.4.Направления и условия повышения эффективности. 30
4. Организация профилактической деятельности по предупреждению детского дорожно–транспортного травматизма в учреждениях дополнительного образования 33
5. Организация профилактической деятельности по предупреждению ДДТТ в учреждениях общего образования.....45
6. Осуществление государственного контроля в области обеспечения безопасности дорожного движения**Ошибка! Закладка не определена.**
7. Типичные ошибки в преподавании ПДД детям48
8. Анализ привычек детей, безобидных возле дома, но опасных на проезжей части улицы. Вот некоторые из них. 52
9. Организация и проведение массовых мероприятий по БДД 56
10. Организация и проведение лекций и бесед по БДД **Ошибка! Закладка не определена.**
11. Типовые дорожно-транспортные ситуации с участием велосипедистов **Ошибка! Закладка не определена.**
Приложение 2 **Ошибка! Закладка не определена.**
Приложение 3 **Ошибка! Закладка не определена.**
Приложение 4 **Ошибка! Закладка не определена.**
Приложение 5 **Ошибка! Закладка не определена.**
Приложение 6 **Ошибка! Закладка не определена.**
Приложение 7 **Ошибка! Закладка не определена.**
Приложение 8 **Ошибка! Закладка не определена.**

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 безопасном 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». [1]Эта 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.

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 поведения[2].

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

---

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

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

частой причиной детского дорожно-транспортного травматизма является их игровая или иная увлеченность. Концентрация внимания на увлекающих 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 прогнозированное 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.

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 ребенка[3], младший подростковый возраст (11-13 лет) является временем, когда они:

1) обладают незрелой нервной системой (импульсивностью, неуравновешенностью);
2) обладают гетерохронностью психического развития[4] (неустойчивость внимания и логичность мышления, конвергентость 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]);
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»

[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.

[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.

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 будущее[7];
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

[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.

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.

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 распознание признаков опасности, дефекты оценочной деятельности, принятия решений, недостаточная развитость процессов торможения. Некоторые правонарушения характеризуются либо недовыполнением 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 поведения[9].

Психологические аспекты явлений противоправности связаны с проблемой ответственности личности. Принято считать, что набор ролевых

---

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

обязанностей личности в системе социальных отношений характеризует весь диапазон ее ответственности. Однако, поскольку процесс осознания личностью своей ответственности определяется многими факторами, субъективная ответственность иногда расходится с объективной. Подлинная внутренняя ответственность личности подразумевает ее активную жизненную позицию и усиление удельного веса самоуправления в обществе[10].

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.

---

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

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 состоянии. Такой психологический феномен повышает аварийность в условиях дорожного движения[11].

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.

---

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

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 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, дезорганизующий работу воли и сознания[12].

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 поступками[13].

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 субъекту[14].

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,

---

[12] Корчагин А.Г. Неосторожный преступник: субъект и личность. Владивосток, 1990. С. 76.

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

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

влияющие на его поведение в обществе[15]. 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.

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 года[16]. 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 40000км[17]. Конечно, такой

---

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

[16] 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.

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

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 движения[18].

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, 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 обстановке[19].

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 удаль, 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%)[20].

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

---

[18] Там же

[19] Романов А.Н. Автотранспортная психология. М.: Академия, 2002. С. 173, 174.

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

беспечность, легкомыслие стали причиной правонарушений у 64%; излишняя самоуверенность — у 90%; неумение правильно оценить ситуацию — у 43%; явная неосторожность — у 4,4%[21].

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 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

[21] Романов А.Н. Автотранспортная психология. М.: Академия, 2002. С. 173, 174.

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 придание 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 приближающейся 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 включается 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 дрожно-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 соответствии, 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 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 Центре 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; в**о-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.

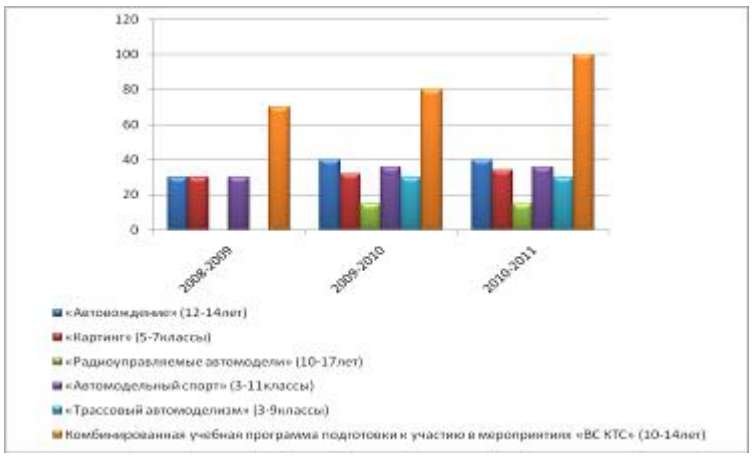

Рисунок 1. Динамика роста учащихся по направлениям в период с 2008 по 2011гг.

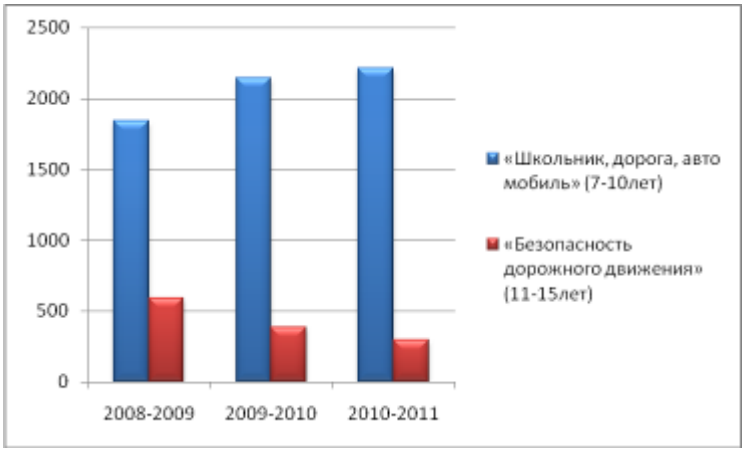

Рисунок 2. Динамика изменения количества участников учебных программ в период с 2008 по 2011гг.

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, автомодельный 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 автомодели» 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 пополнят ряды автомобилистов страны. 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 «3М», 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

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, напольными играми по правилам дорожного движении «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 ВАЗ-2109; 3 тренажера рулевого

управления автомобиля; трасса для автомоделизма; 2 автомобиля ОКА; 7 картов; 4 велосипеда; гаражные боксы; мастерские с деревообрабатывающими и металлорежущими станками.

На территории Центра имеются: асфальтированная площадка №1 площадью 2000м^2 с разметкой для проведения тренировочного процесса и соревнований по автомодельному 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 мо 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 «3М», 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. Организовываются 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.

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.

Типичные ошибки в преподавании ПДД детям

Рассмотрим наиболее распространенные ошибки, которые допускаю 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 учить!

Красный сигнал светофора – запрещающий, так как с другой стороны горит зеленый для автомобилей. Желтый – не только приготовится, 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.

Анализ привычек детей, безобидных 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 убедится 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 остановится 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 перебегать 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, приятелей, 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 приятелей, 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 подстерегать 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 загораживает 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 сосредоточенны 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.

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.)
- Совещания, 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 подшивается 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.