

**Автономная некоммерческая организация**  
**«Научно-методический центр образования, воспитания и социальной защиты детей**  
**и молодежи «СУВАГ»**

Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 –  
2020 годах»

*Проект «Повышение квалификации (в том числе по модульным курсам)  
преподавательского состава общеобразовательных учреждений, учреждений  
дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере  
формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении»*

**Учебно-методический комплект, обеспечивающий повышение квалификации (в том  
числе по модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных  
организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных  
образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного  
участия в дорожном движении**

**МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ**

**Москва, 2014**

УДК 378.046.4

ББК 74

*Методические рекомендации.* Учебно-методический комплект, обеспечивающий повышение квалификации (в том числе по модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении – Москва: АНО «СУВАГ», 2014. – 75 с.

Методические рекомендации входят в состав учебно-методического комплекта, разработанного Автономной некоммерческой организацией «Научно-методический центр образования, воспитания и социальной защиты детей и молодежи «СУВАГ» в рамках реализации проекта «Повышение квалификации (в том числе по модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных учреждений, учреждений дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении» Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах».

Рекомендации содержат анализ и проектирование деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении, тексты и извлечения из актуальных нормативно-правовых актов по вопросам формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении, описание технологий и приемов деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении, рекомендации по организации содержательного и технологического обеспечения деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении.

Методические рекомендации адресованы руководящим и педагогическим работникам общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении.

ДК 378.046.4

ББК 74

© АНО НМЦ «СУВАГ», 2014

## **СОДЕРЖАНИЕ**

### **Введение**

**1. Анализ и проектирование деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении**

**1.1. Вопросы формирования профессиональной компетентности педагогов в области безопасности жизнедеятельности, включающей развитие личностных качеств, направленных на бережное отношение к окружающей среде, обеспечение безопасности детей и собственной безопасности, освоение необходимых знаний, умений и практических действий по предупреждению опасных и чрезвычайных ситуаций**

**1.2. Проблемы создания инновационной системы обучения детей и подростков во всех звеньях непрерывного образования, в духе рационального взаимодействия с окружающей средой, развития нового мировоззрения, позволяющей ориентироваться в самой разнообразной обстановке, анализировать опасные явления во всех связях и отношениях, оценивать риски, прогнозировать ближайшие и отдалённые последствия реализации опасных ситуаций**

**1.3. Организация взаимодействия различных социально-педагогических институтов в образовательной среде как условие обеспечения педагогами безопасности жизнедеятельности детей**

**2. Тексты и извлечения из актуальных нормативно-правовых актов по вопросам формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении**

**2.1. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»**

**2.2. Федеральный Закон № 196 от 10.12.1995 «О безопасности дорожного движения»**

**2.3. Письмо МВД России от 21.09.2006г. № 13/4-4738 «Методические рекомендации по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности дорожного движения при перевозке групп детей автомобильным транспортом**

**2.4. Письмо Минобрнауки России № ИК 174/06 и ДОБДД МВД России от 16.03.2009г. №13/8-50 «О взаимодействии по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма»**

**3. Описание технологий и приемов деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении**

**3.1. Технологии и приемы привития навыков безопасного поведения детей**

**3.2. Технологии и приемы, правовые и неправовые формы пропаганды безопасности дорожного движения**

**4. Рекомендации по организации содержательного и технологического обеспечения деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении**

**Список рекомендуемой литературы**

## Введение

В современном мире одной из важнейших социально-общественных проблем является проблема травматизма детей в окружающей среде и, в первую очередь, в сфере дорожного движения.

Согласно данным международной статистики, подавляющее число дорожно-транспортных происшествий возникает из-за ошибок самих пострадавших (водителей или пешеходов). Сегодня наукой выделено 28 ошибочных действий водителей и 180 типичных ситуаций, повлекших дорожно-транспортные происшествия.

Уровень аварийности на транспорте, а также уровень и тяжесть его последствий находятся в определенной зависимости от уровня подготовленности всех без исключения участников процессов в этой сфере. Важную роль играет подготовленность преподавательского состава образовательных организаций, компетентность педагогов в сфере безопасности жизнедеятельности детей в дорожном движении.

В настоящее время осуществляется деятельность по повышению квалификации руководящих и педагогических работников в сфере формирования у детей и подростков навыков безопасного участия в дорожном движении, разрабатываются образовательные программы, методические пособия и т.п.

Настоящие методические рекомендации входят в состав учебно-методического комплекта, разработанного Автономной некоммерческой организацией «Научно-методический центр образования, воспитания и социальной защиты детей и молодежи «СУВАГ» в рамках реализации проекта «Повышение квалификации (в том числе по модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных учреждений, учреждений дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении» Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах».

**Цель методических рекомендаций:** методическое сопровождение повышения квалификации (в том числе по модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении.

Методические рекомендации содержат:

а) анализ и проектирование деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и

дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении:

- вопросы формирования профессиональной компетентности педагогов в области безопасности жизнедеятельности, включающей развитие личностных качеств, направленных на бережное отношение к окружающей среде, обеспечение безопасности детей и собственной безопасности, освоение необходимых знаний, умений и практических действий по предупреждению опасных и чрезвычайных ситуаций;

- проблемы создания инновационной системы обучения детей и подростков во всех звеньях непрерывного образования, в духе рационального взаимодействия с окружающей средой, развития нового мировоззрения, позволяющей ориентироваться в самой разнообразной обстановке, анализировать опасные явления во всех связях и отношениях, оценивать риски, прогнозировать ближайшие и отдалённые последствия реализации опасных ситуаций;

- организация взаимодействия различных социально-педагогических институтов в образовательной среде как условие обеспечения педагогами безопасности жизнедеятельности детей;

б) тексты и извлечения из актуальных нормативно-правовых актов по вопросам формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении:

- Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»;

- Федеральный Закон № 196 от 10.12.1995 «О безопасности дорожного движения»;

- Письмо МВД России от 21.09.2006г. № 13/4-4738 «Методические рекомендации по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности дорожного движения при перевозке групп детей автомобильным транспортом;

- Письмо Минобрнауки России № ИК 174/06 и ДОБДД МВД России от 16.03.2009г. №13/8-50 «О взаимодействии по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма»;

в) описание технологий и приемов деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении:

- технологии и приемы привития навыков безопасного поведения детей;

- технологии и приемы, правовые и неправовые формы пропаганды безопасности дорожного движения;

г) рекомендации по организации содержательного и технологического обеспечения деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении.

## **1. Анализ и проектирование деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении**

### **1.1. Вопросы формирования профессиональной компетентности педагогов в области безопасности жизнедеятельности, включающей развитие личностных качеств, направленных на бережное отношение к окружающей среде, обеспечение безопасности детей и собственной безопасности, освоение необходимых знаний, умений и практических действий по предупреждению опасных и чрезвычайных ситуаций**

В настоящее время развитие педагогической науки происходит в рамках компетентностной парадигмы. Под компетентностным подходом принято понимать интегральную характеристику, определяющую способность решать профессиональные проблемы и типичные профессиональные задачи, возникающие в реальных ситуациях профессиональной педагогической деятельности, с использованием знаний, профессионального и жизненного опыта, ценностей и наклонностей.

Важным условием успешности образовательного процесса выступает профессиональная компетентность педагога. Профессиональная компетентность педагога в области безопасности жизнедеятельности – это:

1) тип образовательного результата, базирующегося на фундаментальном научном образовании, который является условием готовности к творческому решению образовательных задач, познавательной, коммуникативной и ценностно-ориентационной деятельности личности безопасного типа поведения;

2) системная реализация сформированных профессионально значимых установок и личностных качеств, теоретических знаний и практических умений о безопасности жизнедеятельности; способность эффективно организовать образовательный процесс в

области безопасности жизнедеятельности в соответствии с современными принципами и требованиями<sup>1</sup>.

Профессиональная компетентность педагога в области безопасности жизнедеятельности включает в себя компетенции морально-психологической, физической и экологической безопасности, безопасности в чрезвычайных ситуациях, а также правовой, социальной, информационной, политехнической, медицинской, военной безопасности и т.п.

Профессиональная компетентность педагога в области безопасности жизнедеятельности должна включать развитие личностных качеств, направленных на бережное отношение к окружающей среде, обеспечение безопасности детей и собственной безопасности, освоение необходимых знаний, умений и практических действий по предупреждению опасных и чрезвычайных ситуаций.

Социально-педагогическими предпосылками необходимости подготовки педагогов в сфере безопасности жизнедеятельности являются необходимость удовлетворения социального заказа (государства, общества, школы) в образовании педагогов, комплексно решающих задачи обеспечения безопасности жизнедеятельности детей; потребность в формировании социокультурной среды для профессионального становления педагогов.

Для успешного формирования профессиональной компетентности педагогов в области безопасности жизнедеятельности необходимо соблюдение ряда методических условий: мотивационных, информационных, процессуальных, материально-технических, оценочных, коммуникативных.

К содержательному компоненту методических условий, обеспечивающему качество профессиональной компетентности педагогов в сфере безопасности жизнедеятельности следует отнести:

- соблюдение принципов обеспечения качества;
- личностно-ориентированное образование;
- систему междисциплинарной интеграции;
- самостоятельную работу обучающихся;
- идею педагогики успеха;
- подготовку педагогов к компетентному общению с детьми;
- активизацию учебно-методического процесса обучения.

Для формирования профессиональной компетентности педагогов в области безопасности жизнедеятельности преподавателями в процессе профессионального

---

<sup>1</sup> Ребко Э.М. Методические условия обеспечения качества профессиональной компетентности будущего специалиста безопасности жизнедеятельности в педагогическом вузе / Э.М. Ребко: Автореферат дис... канд. пед. наук. – СПб., 2007.



образования и повышения квалификации должен использоваться весь комплекс методических условий. Необходимы непрерывное совершенствование качественных параметров подготовки специалистов, формирование научного подхода к системному определению и повышению качества высшего образования, обеспечение качества образования, определение основных путей и средств обеспечения качества профессиональной компетентности, профессиональное и личностное развитие, формирование профессионализма, определение обеспечения качества профессиональной компетентности специалиста безопасности жизнедеятельности.

Содержание работы по формированию профессиональной компетентности педагогов включает проблемные курсы, заседания методического объединения, самообразование, тьюторство, школу молодого специалиста и т.п.

Рекомендуется применять следующие методы работы: дискуссия, проблемный стол, деловая игра, эстафета, творческая игра, педагогический ринг, банк идей, мастер-класс, моделирование образовательной деятельности, изучение передового педагогического опыта, метод проектов, обмен педагогическим опытом. Среди форм работы рекомендуются посещение образовательных организаций, семинары, лекции, конференции, самостоятельная работа. Средства обучения: учебно-методические пособия, учебные программы, технические средства обучения, наглядные пособия (дидактический материал), журнал повышения профессионального мастерства, инновационные технологии и т.п.<sup>2</sup>.

Профессиональная компетентность педагогов в области безопасности жизнедеятельности, включающей развитие личностных качеств, направленных на бережное отношение к окружающей среде, обеспечение безопасности детей и собственной безопасности, освоение необходимых знаний, умений и практических действий по предупреждению опасных и чрезвычайных ситуаций, имеет социальный эффект – безопасность жизнедеятельности, своевременное предупреждение чрезвычайных ситуаций, устойчивое благосостояние страны.

**1.2. Проблемы создания инновационной системы обучения детей и подростков во всех звеньях непрерывного образования, в духе рационального взаимодействия с окружающей средой, развития нового мировоззрения, позволяющей ориентироваться в самой разнообразной обстановке, анализировать опасные**

---

<sup>2</sup> Молоткова Н.В. Развитие профессиональной компетентности учителя в системе непрерывного педагогического образования / Н.В. Молоткова, Л.Л. Стахова. URL: [http://vernadsky.tstu.ru/pdf/2009/08/rus\\_12\\_2009\\_08.pdf](http://vernadsky.tstu.ru/pdf/2009/08/rus_12_2009_08.pdf)

**явления во всех связях и отношениях, оценивать риски, прогнозировать ближайшие и отдалённые последствия реализации опасных ситуаций**

В современной педагогической науке понятие «инновационная система обучения» означает «новшество». Главным показателем инновации является прогрессивное начало в развитии образования по сравнению со сложившимися традициями и массовой практикой.

Инновации в системе образования связаны с внесением изменений в цели, содержание, методы и технологии, формы организации и систему управления; в стили педагогической деятельности и организацию учебно-познавательного процесса; в систему контроля и оценки уровня образования; в учебно-методическое обеспечение; в учебный план и программы; в систему финансирования. В качестве источников идей обновления инновационной системы обучения могут выступать потребности страны, региона, города, района как социальный заказ; достижения комплекса наук о человеке, безопасности; передовой педагогический опыт; интуиция и творчество руководителей и педагогов; опытно-экспериментальная работа; зарубежный опыт.

Создание инновационной системы обучения детей и подростков во всех звеньях непрерывного образования интерпретируется как процесс развития личности в образовательных средах.

Проектирование непрерывного образования в духе рационального взаимодействия с окружающей средой, развития нового мировоззрения, позволяющей ориентироваться в самой разнообразной обстановке, анализировать опасные явления во всех связях и отношениях, оценивать риски, прогнозировать ближайшие и отдалённые последствия реализации опасных ситуаций, обоснованное с учетом природы личностного развития, обеспечивает поступательный и целостный характер индивидуального образования и развития, позволяет точнее прогнозировать и быстрее преодолевать дезадаптирующие и дегуманизирующие факторы жизнедеятельности человека, становится своеобразной «гарантией» индивидуальных образовательных достижений.

Процедура проектирования образовательной среды как инновационной системы обучения детей и подростков должна строиться на двух линиях: профилизации и социализации.

Первая линия представляет собой последовательность сред, соответствующих по своему предметному содержанию углубляющимся познавательным потребностям личности и тенденциям цивилизационного развития. Она обеспечивает освоение обучающимся предметно-деятельностных компетенций в области безопасности жизнедеятельности.

Условия учебной деятельности и организации практик в сфере безопасности жизнедеятельности образуют соответствующие среды развития по линии профилизации.

Вторая линия сред репрезентирует коммуникативное, культуропорождающее содержание образования, постепенно расширяющийся диапазон отношений и связей личности с миром. К этой линии относятся те среды, в которых человеком осваиваются социокультурные компетенции. Проектируемые по этой линии образовательные среды чаще всего организуются в нетрадиционных формах: среда автогородка, учебного полигона, среда научной лаборатории, среда компьютерных телекоммуникаций, среда проектной деятельности и т. д.

Выделенные логические линии непрерывного образования позволяют говорить о качественных различиях образовательных сред как объектов проектирования и, как минимум, о шести базовых типах представленного в них содержания образования:

- универсальной предметности;
- конкретно-дисциплинарной предметности;
- узкоспециальной предметности;
- межличностной коммуникации;
- групповой коммуникации;
- глобальной коммуникации.

В цикле взаимодействия личности с конкретной образовательной средой, обеспечивающей внешние условия (то есть стимулы и содержательно-процессуальные возможности) освоения определенной компетенции, необходимо выделять четыре этапа:

1) адаптация к новой образовательной среде, восприятие, понимание и исполнение действующих в ней норм и правил (личностный уровень обучающегося – адаптирующийся индивид, субъект восприятия);

2) выбор в образовательной среде значимых объектов и субъектов, самостоятельная предметная деятельность (личностный уровень обучающегося – субъект деятельности и свободного выбора);

3) ценностно-смысловое самоопределение и презентация собственной позиции в образовательной среде (обучающийся – субъект диалога и рефлексии);

4) экспериментирование и творческая самореализация в образовательной среде (обучающийся – субъект творчества и саморегуляции).

Создание инновационной системы обучения детей и подростков во всех звеньях непрерывного образования, в духе рационального взаимодействия с окружающей средой, развития нового мировоззрения, позволяющей ориентироваться в самой разнообразной обстановке, анализировать опасные явления во всех связях и отношениях, оценивать

риски, прогнозировать ближайшие и отдалённые последствия реализации опасных ситуаций, способствует формированию личностных и человекообразных компетенций.

### **1.3. Организация взаимодействия различных социально-педагогических институтов в образовательной среде как условие обеспечения педагогами безопасности жизнедеятельности детей**

Социальный институт – это образование, созданное для использования ресурсов общества ради удовлетворения конкретной социальной потребности, стабилизации деятельности людей. Определяющими чертами социального института принято считать организованность, предсказуемость образцов социальных ролей и ожиданий, четкость социальных норм.

В современном обществе можно выделить следующие социальные институты:

- экономические, обеспечивающие воспроизводство и распределение материальных благ, организацию труда, денежный оборот и т. д.;
- политические, связанные с выполнением функций власти;
- социальные (в узком смысле этого понятия), организующие добровольные объединения, жизнедеятельность коллективов, регулирующие поведение людей в процессе взаимодействия, социальных отношений;
- религиозные, регламентирующие отношения людей с представителями религиозных структур (служителей церкви);
- воспроизводства (институты брака и семьи).

Понятие «взаимодействие» исследователями используется для объяснения широкого круга явлений социальной действительности.

Взаимодействие социально-педагогических институтов (общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования детей, семьи и т.п.) способствуют повышению эффективности обеспечения педагогами безопасности жизнедеятельности детей. Социальное взаимодействие - процесс непосредственного или опосредованного воздействия социальных субъектов друг на друга, в котором взаимодействующие стороны связаны циклической причинной зависимостью.

Социальное взаимодействие представлено как в симметричных отношениях (союз, консенсус, сотрудничество), так и в несимметричных отношениях между его участниками (гегемония, конфронтация, конфликт, управление).

Основные цели социального взаимодействия в демократическом обществе - достижение оптимального соотношения между интересами различных социальных сил,

консенсуса и сотрудничества между ними, адекватное выражение потребностей всего общества, сохранение и повышение социальной стабильности. В большинстве современных демократических государств указанные цели реализуются с помощью механизма социального партнерства.

В современной педагогической науке межведомственное взаимодействие по обеспечению безопасности жизнедеятельности детей рассматривается как педагогический процесс, то есть ребенок выступает как центр, цель, объект, субъект и главная ценность процесса межведомственного взаимодействия. Безопасность жизнедеятельности ребенка выступает как объект взаимодействия, происходит признание ценности ребенка как личности, как субъекта права<sup>3</sup>.

Межведомственное педагогическое взаимодействие как социальный механизм может быть непосредственным и опосредованным, когда оно организуется, направляется, контролируется руководством образовательной организации. Есть две принципиально различные группы форм взаимодействия образовательной организации и её обучающихся с социальными институтами общества:

- функциональная;
- социосредовая.

Сегодня актуальным является межведомственное педагогическое взаимодействие, подкрепленное законодательной базой.

Принципы межведомственного взаимодействия – это исходные, основополагающие требования, которыми руководствуются взаимодействующие субъекты при организации решения проблем безопасности жизнедеятельности детей. Принципы являются важнейшим основанием механизма управления. Они синтезируют в себе социальные законы и конкретные подходы к их реализации.

Основными принципами межведомственного взаимодействия являются:

- 1) принцип социального партнерства;
- 2) оперативно-управленческие принципы, которые направлены на решение исключительной ситуации, которая может возникнуть и требует безотлагательного решения. Они состоят из:
  - а) конкретной направленности, т.е. оказание ее не всем, а нуждающемуся ребенку;
  - б) гарантированности помощи;
  - в) оперативности;
  - г) комплексности решения проблемы.

---

<sup>3</sup> Аксенов А.М. Система межведомственного педагогического взаимодействия по защите прав воспитанников интернатных учреждений: дис... докт. пед. наук. – М., 2014. – С. 110 – 120.

В научной литературе и на практике социальное партнерство трактуется неоднозначно. Одни исследователи понимают его как тип взаимоотношений между государством, работодателем и работником. Другие понимают социальное партнерство в более широком смысле, а именно как специфический вид общественных отношений между социальными субъектами. Третьи – как мировоззренческую основу согласования и защиты интересов различных социальных групп.

Социальное партнерство - тип социального взаимодействия, ориентирующий участников на равноправное сотрудничество, поиск согласия и достижение консенсуса, оптимизацию отношений. Один из ключевых подходов к социальному партнерству, основой которого является теория социального действия Т. Парсонса, предполагает, что отношения партнерства могут возникать у любого социального института и субъекта в любой сфере общественных отношений.

Для проникновения в сущность социального партнерства важно понимание, что партнеры - вовсе не обязательно друзья и единомышленники, у них могут разниться интересы и возможности, между ними могут быть противоречия.

Главное для партнерства - это осознание, что без другого, без реализации его интереса свой собственный интерес не реализовать. Партнеры всегда взаимообусловлены. Партнеры - это не компаньоны, но и не конкуренты.

Социальное партнерство как тип взаимодействия занимает срединное положение между социальным союзом (содружеством), предполагающим общность ценностей социальных субъектов (а у партнеров могут быть несовпадающие ценности), обязательное суммирование их ресурсов (а партнеры могут и не объединять ресурсы), и социальной конфронтацией - противоборством субъектов.

В основе социального партнерства должны лежать следующие критерии:

- 1) добровольности;
- 2) взаимовыгодности и взаимодополняемости;
- 3) открытости участников партнерства по отношению друг к другу в той степени, которую они считают допустимой для себя и при этом сохраняющей партнерство;
- 4) согласования интересов на основе переговоров и компромисса,
- 5) закрепления отношений в нормативно-правовых и договорных актах, взаимной ответственности и обязательности выполнения субъектами достигнутых договоренностей;
- 6) взаимопомощи (а при необходимости взаимозащиты) участников партнерства в отношениях с иными субъектами за его пределами.

Система партнерства различных социальных субъектов в процессе обеспечения безопасности жизнедеятельности детей должна включать в себя следующие компоненты:

- 1) субъекты социального партнерства;
- 2) цель социального партнерства, которая может рассматриваться как формирование системы добровольных и равноправных взаимоотношений и взаимоподдержки субъектов, приводящих к повышению их воспитательного потенциала;
- 3) задачи, которые решаются партнерами;
- 4) принципы социального партнерства, которые рассматриваются как условие существования партнерских отношений;
- 5) деятельностное содержание социального партнерства (соуправление учебно-воспитательным процессом; обмен ресурсами и кооперация ресурсов в сфере безопасности жизнедеятельности - интеллектуальных, кадровых, информационных, финансовых, материально-технических и др.; предоставление услуг партнеру - консультативных, информационных, технических и др.; разработка и осуществление совместных социальных, образовательных, культурных проектов, отдельных дел и акций, направленных на решение воспитательных задач; взаимообучение; общественно-государственная экспертиза);
- 6) организационные формы социального партнерства (советы, комиссии, временные творческие коллективы, проектные группы, клубы и т.д.);
- 7) механизм социального партнерства (совокупность методов и технологий, в частности, технология переговорного процесса, технология социального проектирования, метод гуманитарной экспертизы, метод рефлексивного управления и др., обеспечивающие развитие партнерских отношений).

Рекомендуется следующий примерный алгоритм реализации социального партнерства.

Шаг 1. Проведение инициатором партнерства предварительных консультаций с потенциальными участниками и создание переговорной площадки, удобной для всех заинтересованных сторон.

Шаг 2. Выявление на переговорной площадке оснований партнерства, то есть взаимных интересов, потребностей, ресурсов сторон, а также ограничений и рисков партнерства.

Шаг 3. Выявление в процессе переговоров тех направлений деятельности в сфере воспитания, на которых партнеры готовы сосредоточить свои усилия.

Шаг 4. Определение наиболее приемлемых для участников организационных форм социального партнерства.

Шаг 5. Формирование нормативно-правовой базы социального партнерства, обязательная фиксация в договорной форме целей, задач, принципов, критериев и показателей эффективности совместной работы.

Шаг 6. Формирование управляющей системы социального партнерства.

Шаг 7. Разработка правил и процедур экспертизы эффективности социального партнерства.

Шаг 8. Разработка и старт реализации программ, планов, проектов партнерского взаимодействия.

Шаг 9. Текущий анализ и коррекция партнерской деятельности.

Конфигурации социального партнерства могут быть самыми разнообразными: двусубъектными, трехсубъектными, многосубъектными.

Главное, чтобы результаты и эффекты партнерской деятельности превосходили результаты и эффекты, которых субъекты достигают самостоятельно, вне сотрудничества с другими, при этом возможны ограничения и риски взаимодействия различных социально-педагогических институтов:

- правовые ограничения, связанные с соблюдением конституционных норм, норм гражданского права при определении содержания и форм взаимодействия образовательных структур с религиозными организациями, политическими партиями и т.п.;

- мировоззренческие ограничения, связанные с разноплановостью ценностно-целевых векторов различных субъектов социализации и воспитания; с противоречиями обыденного и профессионального восприятия сферы воспитания и социализации;

- ресурсные ограничения, связанные с объективной неравномерностью социальных субъектов воспитания;

- управленческие ограничения, связанные с невозможностью применения привычной ведомственной логики, практики администрирования к многосубъектному социальному взаимодействию;

- культурные ограничения в конструировании социально-педагогической реальности в пределах российского уклада и традиций в образовании, науке, культуре, духовно-нравственных традиций народов и народностей России;

Взаимодействие социально-педагогических институтов становится партнерским, если интерес одного субъекта не может быть реализован без участия другого и одновременного удовлетворения потребностей других субъектов»



Учет перечисленных выше принципов построения системы межведомственного педагогического взаимодействия является приоритетным направлением в обеспечении безопасности жизнедеятельности детей.

Основными путями и средствами оптимизации межведомственного взаимодействия социально-педагогических институтов при обеспечении безопасности жизнедеятельности детей являются:

- обеспечение процессов взаимодействия необходимой законодательной базой;
- научно-методическое обоснование комплексной работы;
- четкое разграничение функций между участниками взаимодействия на всех уровнях совместной работы; предоставление учреждениям полномочий и средств в соответствии с выполняемыми функциями и поставленными задачами;
- обеспечение управленческих структур и учреждений квалифицированными кадрами;
- организация единого информационного пространства;
- создание общей концепции совместных действий;
- оптимизация работы межведомственного координирующего звена.

Формы взаимодействия всех заинтересованных в проблемах безопасности жизнедеятельности детей социально-педагогических институтов разнообразны:

- управленческая кооперация;
- организационно-административное содействие;
- совместное формирование и использование банка данных;
- общие образовательные стратегии;
- профилактика возникновения проблем.

Успешная организация взаимодействия социально-педагогических институтов будет способствовать повышению уровня безопасности жизнедеятельности детей.

## **2. Тексты и извлечения из актуальных нормативно-правовых актов по вопросам формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении**

### **2.1. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» (извлечения)**

#### *1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа (извлечения)*

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как

обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети.

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек. На дорогах за последние 9 лет погибли 9852 ребенка в возрасте до 16 лет, травмированы 209223 ребенка. Демографический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004 - 2011 годы составил 571407 человек.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

В целом ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

Решение проблемы обеспечения безопасности на дорогах России Президент Российской Федерации в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации на 2010 год назвал одной из актуальных задач развития страны.

Целями государственной демографической политики, установленными Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р, являются снижение темпов естественной убыли населения, стабилизация и создание условий для роста его численности, а также повышение качества жизни и увеличение ее ожидаемой продолжительности.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 9 октября 2007 г. № 1351, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе, в результате дорожно-транспортных происшествий.

Одним из инструментов достижения целей демографической политики Российской Федерации, согласно плану мероприятий по реализации в 2011 - 2015 годах Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 марта 2011 г.

№ 367-р, должна стать федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" (далее - Программа).

Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения также решаются в рамках реализации государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 - 2015 годы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 17 марта 2011 г. № 175, которая ставит цель по формированию к 2015 году условий для обеспечения равного доступа инвалидов (наравне с другими) к транспорту, информации и связи, а также объектам и услугам, предоставляемым населению. Мероприятия государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 - 2015 годы носят адаптационный характер и нацелены на решение инфраструктурных проблем пользования людьми с ограниченными возможностями транспортной системой в целом.

В рамках реализации Программы предусматриваются мероприятия, целью реализации которых станет решение организационных и образовательных проблем безопасного участия людей с ограниченными возможностями в дорожном движении (создание системы обучения людей с ограниченными возможностями пользоваться специальными автотранспортными средствами в качестве водителя и пассажира, а также решение ряда организационных проблем, связанных с допуском их к участию в дорожном движении, обучении).

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения (за счет повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.) и, как следствие, сокращения демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение:

снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создания условий для роста его численности;

целевого увеличения к 2020 году валового внутреннего продукта;

высоких стандартов благосостояния граждан России.

Принятие и реализация федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" позволили заложить основы программно-целевого подхода к решению проблем аварийности на дорогах России, в частности:

установлены до 2012 года цель, задачи, измеримые целевые ориентиры снижения числа лиц, ежегодно погибающих в дорожно-транспортных происшествиях;

разработана система программных мероприятий, ориентированных на достижение целей, и определены объемы и источники финансирования этих мероприятий;

во всех субъектах Российской Федерации и более чем в 1500 муниципальных образований приняты и реализуются программы по обеспечению безопасности дорожного движения;

активно работают региональные комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

Существенным результатом реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" стало начавшееся изменение отношения всех органов власти к безопасности дорожного движения как к одному из национальных приоритетов государственной политики Российской Федерации.

Одним из основных факторов, позволивших достичь таких результатов, является успешная реализация программных мероприятий.

В рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» реализовано более 4 тыс. основных мероприятий стоимостью около 24 млрд. рублей, в том числе:

введены в действие 2 федеральных экспериментальных центра «Детский автогород» и 15 детских автогородков, в 1000 общеобразовательных школ всех субъектов Российской Федерации для учащихся и учителей осуществлена рассылка комплектов учебно-методической литературы по безопасному участию детей в дорожном движении;

модернизированы 786 светофорных объектов, включая оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими сигналами и др.;

созданы системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (разработка маршрутов, установка информационно-указательных дорожных знаков) более чем в 180 городах;

изготовлены, смонтированы и переданы в субъекты Российской Федерации 100 передвижных лабораторий для контроля за технико-эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети городов;

оснащены дорожными удерживающими ограждениями для автомобилей и пешеходов наиболее опасные участки улично-дорожной сети в 12 субъектах Российской

Федерации;

построен учебно-тренировочный комплекс для обучения и подготовки спасателей при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

реализован комплекс научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по таким направлениям, как повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приняты организационно-планировочные и инженерные меры по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, развитию системы оказания помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, а также меры по совершенствованию нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения;

создана и активно используется в работе многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Целесообразность решения проблемы программно-целевым методом подтверждена практикой реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах".

Вместе с тем, несмотря на эффективность реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах», движение на дорогах России остается небезопасным по сравнению с наиболее развитыми странами, в частности на 100 тыс. жителей в дорожно-транспортных происшествиях в России гибнет почти в 5 раз больше человек, чем в Нидерландах, и в 2 раза больше, чем в Чехии, уровень автомобилизации в которой почти в 2 раза выше российского.

В настоящее время ситуация относительно аварийности характеризуется следующими параметрами:

основные показатели аварийности в России в несколько раз выше, чем в развитых странах мира, в частности число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2010 году составило 26 567 человек, количество дорожно-транспортных происшествий – 199 431, социальный риск – 18,6 погибших на 100 тыс. населения;

около 70 процентов дорожно-транспортных происшествий в России происходит на территории городов и населенных пунктов, в них погибают более 40 процентов и получают ранения более 65 процентов от общего числа пострадавших;

основными видами дорожно-транспортных происшествий продолжают оставаться происшествия с высокой тяжестью последствий, в частности наезд на пешехода (34,2 процента от всех дорожно-транспортных происшествий и 33 процента погибших);

свыше половины (61,1 процента) погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2010 году составили лица в возрасте 26 - 60 лет, из которых половина наиболее трудоспособного возраста (26 - 40 лет);

в 2010 году зарегистрировано 20 262 дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, в которых погибли 898 детей (уменьшение на 1,8 процента по отношению к уровню 2009 года) и получили ранения 21 149 детей, 47 процентов всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях детей являлись пешеходами (10 016 человек), 40,9 процента - пассажирами транспортных средств (9 019 человек), 6,6 процента - велосипедистами, 5,2 процента - водителями транспортных средств;

каждый второй погибший в дорожно-транспортном происшествии ребенок участвовал в дорожном движении в качестве пассажира. В 7 849 дорожно-транспортных происшествиях с участием детей - пассажиров погибли 489 и получили ранения 8 530 детей. Нарушение правил перевозки детей фиксируется при оформлении каждого десятого дорожно-транспортного происшествия;

в 2010 году зарегистрировано 10 016 наездов на несовершеннолетних пешеходов, в которых погибли 332 ребенка и были ранены 10 028 детей. Переход детьми проезжей части в неустановленном месте или неожиданный выход на проезжую часть из-за транспортных средств, деревьев, сооружений - самые распространенные причины наездов на детей (46,6 процента и 30,8 процента соответственно от всех дорожно-транспортных происшествий по причинам нарушения детьми Правил дорожного движения);

в общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств, при этом удельный вес таких дорожно-транспортных происшествий ежегодно возрастает (от 78,8 процента общего количества дорожно-транспортных происшествий в 2004 году до 85 процентов в 2010 году). В таких дорожно-транспортных происшествиях погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий (83,6 процентов от общего числа погибших и 89,3 процента от общего числа раненых);

три четверти всех дорожно-транспортных происшествий по причине нарушения водителями транспортных средств Правил дорожного движения связаны с водителями легковых автомобилей, каждое четырнадцатое дорожно-транспортное происшествие этой категории совершается водителями в состоянии опьянения;

основной причиной почти каждого пятого дорожно-транспортного происшествия, гибели и ранения каждого пятого участника дорожного движения являются недостатки

эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (в 2010 году – 21 процент дорожно-транспортных происшествий, 22,2 процента погибших, 21 процент раненых);

около 60 процентов летальных исходов при совершении дорожно-транспортных происшествий приходится на догоспитальный период;

количество дорожно-транспортных происшествий, к ликвидации последствий которых в 2010 году привлекались пожарно-спасательные подразделения, составило 128 658 происшествий (увеличение на 97,5 процента по отношению к уровню 2009 года), примерно каждая пятая технологическая операция при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий связана с оказанием первой помощи пострадавшим, каждая восьмая – с деблокированием пострадавших из транспортных средств.

Расчет прогнозных показателей аварийности показывает, что при отказе от продолжения применения программно-целевого метода управления сферой обеспечения безопасности дорожного движения число погибших в дорожно-транспортных происшествиях к 2020 году достигнет 32,5 тыс. человек. Этот показатель превысит аналогичный показатель 2010 года более чем на 22 процента. При этом социальный риск может возрасти до 22,7 погибших на 100 тыс. населения, а транспортный риск - до 6,4 погибших на 10 тыс. транспортных средств.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей до уровня развитых стран мира, необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами. В связи с чем, требует дальнейшего развития институциональное обеспечение реализации комплексных мер по повышению безопасности дорожного движения в целях:

обеспечения баланса понимания обществом опасности дорожного движения, возможностей и мер государства по обеспечению безопасного движения на дорогах;

расширения использования возможности влияния законодательства Российской Федерации и иных мер воздействия на агрессивное и противоправное поведение участников движения;

урегулирования вопросов реализации организационно-правовых и организационно-технических функций в сфере организации движения транспортных средств и пешеходов;

приведения элементов дорожно-транспортной инфраструктуры в соответствие с нормативными требованиями в части безопасности дорожного движения;

системной проработки механизмов вовлечения субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в софинансирование и реализацию мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и их экономической заинтересованности

в достижении результата;

дальнейшей детальной разработки инструментов синхронизации системы программных мероприятий органов управления на федеральном, региональном и местном уровнях;

развития системы показателей и индикаторов деятельности по повышению безопасности дорожного движения для органов управления на федеральном, региональном и местном уровнях.

*II. Основные цели и задачи Программы с указанием сроков и этапов ее реализации, а также целевые индикаторы и показатели, отражающие ход ее выполнения*

Целью Программы является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 25 процентов по сравнению с 2010 годом.

Достижение заявленной цели предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

предотвращение дорожно-транспортных происшествий, вероятность гибели людей в которых наиболее высока;

снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения;

повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения.

Задачи Программы позволят создать скоординированную систему направлений деятельности и детализирующих их мероприятий по снижению дорожно-транспортного травматизма в России, а также обеспечить:

условия для грамотного, ответственного и безопасного поведения участников дорожного движения;

переход от принципа функционального управления ресурсами к проектному финансированию конкретных направлений деятельности;

активное вовлечение в реализацию мероприятий Программы субъектов Российской Федерации, муниципальных образований и негосударственных организаций;

сотрудничество и партнерство с участием всех заинтересованных сторон в государственном, муниципальном и частном секторах с привлечением гражданского общества.

Оценка достижения цели Программы по годам ее реализации осуществляется с



использованием следующих целевых индикаторов и показателей Программы.

число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тысяч населения);

транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тысяч транспортных средств);

тяжесть последствий (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 пострадавших).

Значения целевых индикаторов и показателей Программы по годам ее реализации представлены в приложении № 1. Динамика значений целевых индикаторов и показателей Программы по годам ее реализации представлена в приложении № 2.

Программа рассчитана на 2013 - 2020 годы и будет осуществляться в 2 этапа.

1-й этап - 2013 - 2015 годы;

2-й этап - 2016 - 2020 годы.

На 1-м этапе Программы (2013 - 2015 годы) планируется реализация мероприятий, направленных:

на сокращение влияния наиболее весомых факторов, вызывающих дорожно-транспортную аварийность и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

на изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;

на совершенствование деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по снижению дорожно-транспортной аварийности.

На 1-м этапе Программы планируется реализация следующих мероприятий:

сокращение влияния наиболее весомых факторов, вызывающих дорожно-транспортную аварийность и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;

стимулирование ответственности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления за снижение дорожно-транспортной аварийности;

совершенствование механизмов работы с субъектами Российской Федерации.

На 2-м этапе Программы (2016 - 2020 годы) мероприятия будут направлены преимущественно на достижение целевого состояния аварийности на российских дорогах, преодоление дисбаланса в ситуации с аварийностью в регионах и основываться на дифференцированном подходе к задачам по снижению дорожно-транспортного травматизма для каждого субъекта Российской Федерации и экономически выгодных механизмах софинансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации.

На 2-м этапе Программы предусматривается реализация мероприятий, которые направлены на продолжение поступательного достижения целевого состояния аварийности на российских дорогах и преодоление дисбаланса в ситуации с аварийностью в регионах и основаны на дифференцированном подходе к задачам по снижению дорожно-транспортного травматизма для каждого субъекта Российской Федерации и экономически выгодных механизмах софинансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения за счет средств федерального и бюджетов субъектов Российской Федерации.

### *III. Мероприятия Программы*

На основе ретроспективного анализа изменения в 1996 - 2010 годах значения показателя числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, структурного анализа этого показателя по факторам, вызывающим дорожно-транспортные происшествия, и прогноза динамики аварийности на период до 2020 года определен ряд направлений Программы, способных улучшить ситуацию, связанную с дорожно-транспортной аварийностью в России:

1) развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения.

Деятельность по данному направлению предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дороге, совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, обеспечение соблюдения участниками дорожного движения требований Правил дорожного движения, в том числе с применением систем фиксации административных правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото-

и киносъемки, видеозаписи.

2) обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении.

Деятельность по данному направлению предусматривает обучение детей и подростков Правилам дорожного движения, формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах, укрепление и контроль дисциплины участия детей в дорожном движении и создание условий безопасного участия детей в дорожном движении.

3) повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности.

Деятельность по данному направлению предусматривает стимулирование внедрения и использования новых технологий для минимизации человеческой ошибки при управлении транспортным средством, обеспечение мер поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии, а также внедрение современных средств активной и пассивной безопасности транспортных средств.

4) развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий.

Деятельность по данному направлению предусматривает обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактику возникновения опасных участков дорожного движения, пробок и заторов, организацию транспортного планирования с целью обеспечения безопасного и эффективного трафика, развитие интеллектуальных транспортных систем, обеспечение пассивной и послеаварийной безопасности дорог и дорожной инфраструктуры.

5) развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Деятельность по данному направлению предусматривает обеспечение оперативности и качества оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, обеспечение территориальной доступности медицинских учреждений, повышение уровня координации служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, внедрение новых технологий в сферу оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

6) совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Деятельность по данному направлению предусматривает устранение пробелов в законодательстве, разработку и внедрение практических инструментов реализации государственной политики, продолжение формирования основ институциональных преобразований, повышение имиджа Российской Федерации на мировой арене.

## **2.2. Федеральный Закон № 196 от 10.12.1995 «О безопасности дорожного движения» (извлечения)**

### **Глава I. Общие положения**

#### **Статья 1. Задачи настоящего Федерального закона**

Настоящий Федеральный закон определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

#### **Статья 2. Основные термины**

Для целей настоящего Федерального закона применяются следующие основные термины:

дорожное движение - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;

безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

участник дорожного движения - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства;

организация дорожного движения - комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах;

дорога - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения.

Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;

транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем;

водитель транспортного средства - лицо, управляющее транспортным средством (в том числе обучающее управлению транспортным средством). Водитель может управлять транспортным средством в личных целях либо в качестве работника или индивидуального предпринимателя.

(абзац введен Федеральным законом от 28.12.2013 N 437-ФЗ)

Статья 3. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

## **Глава II. Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения**

Статья 5. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

(в ред. Федерального закона от 11.07.2011 N 192-ФЗ)

координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;

разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;

(в ред. Федерального закона от 19.07.2011 N 248-ФЗ)

осуществления деятельности по организации дорожного движения;

материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;

организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;

проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;

осуществления обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;

(в ред. Федерального закона от 30.12.2008 N 313-ФЗ)

лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;

(в ред. Федерального закона от 10.01.2003 N 15-ФЗ)

проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;

осуществления федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

(в ред. Федерального закона от 18.07.2011 N 242-ФЗ)

#### **Глава IV. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения**

##### **Статья 24. Права и обязанности участников дорожного движения**

1. Права граждан на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации гарантируются государством и обеспечиваются путем выполнения законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и международных договоров Российской Федерации.

2. Реализация участниками дорожного движения своих прав не должна ограничивать или нарушать права других участников дорожного движения.

3. Участники дорожного движения имеют право:

свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил, получать от органов исполнительной власти и лиц, указанных в статье 13 настоящего Федерального закона, достоверную информацию о безопасных условиях дорожного движения;

получать информацию от должностных лиц, указанных в статье 14 настоящего Федерального закона, о причинах установления ограничения или запрещения движения по дорогам;

получать полную и достоверную информацию о качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;

на бесплатную медицинскую помощь, спасательные работы и другую экстренную помощь при дорожно-транспортном происшествии от организаций и (или) должностных лиц, на которых законом, иными нормативными правовыми актами возложена обязанность оказывать такую помощь;

(в ред. Федерального закона от 10.01.2003 N 15-ФЗ)

на возмещение ущерба по основаниям и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации, в случаях причинения им телесных повреждений, а также в случаях повреждения транспортного средства и (или) груза в результате дорожно-транспортного происшествия;

обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, незаконные действия должностных лиц, осуществляющих полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Участники дорожного движения обязаны выполнять требования настоящего Федерального закона и издаваемых в соответствии с ним нормативно-правовых актов в части обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 25. Основные положения, касающиеся допуска к управлению транспортными средствами

(в ред. Федерального закона от 07.05.2013 N 92-ФЗ)

1. В Российской Федерации устанавливаются следующие категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право (далее - право на управление транспортными средствами):

категория "А" - мотоциклы;

категория "В" - автомобили (за исключением транспортных средств категории "А"), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобили категории "В", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не

превышает 750 килограммов; автомобили категории "B", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 килограммов;

категория "C" - автомобили, за исключением автомобилей категории "D", разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов; автомобили категории "C", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

категория "D" - автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили категории "D", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

категория "BE" - автомобили категории "B", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобили категории "B", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств превышает 3500 килограммов;

категория "CE" - автомобили категории "C", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов;

категория "DE" - автомобили категории "D", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов; сочлененные автобусы;

категория "Tm" - трамваи;

категория "Tb" - троллейбусы;

категория "M" - мопеды и легкие квадрициклы;

подкатегория "A1" - мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 кубических сантиметров, и максимальной мощностью, не превышающей 11 киловатт;

подкатегория "B1" - трициклы и квадрициклы;

подкатегория "C1" - автомобили, за исключением автомобилей категории "D", разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, но не превышает 7500 килограммов; автомобили подкатегории "C1", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

подкатегория "D1" - автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более шестнадцати сидячих мест, помимо сиденья



водителя; автомобили подкатегории "D1", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

подкатегория "C1E" - автомобили подкатегории "C1", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов;

подкатегория "D1E" - автомобили подкатегории "D1", сцепленные с прицепом, который не предназначен для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов.

2. Право на управление транспортными средствами предоставляется лицам, сдавшим соответствующие экзамены, при соблюдении условий, перечисленных в статье 26 настоящего Федерального закона.

Проведение экзаменов на право управления транспортными средствами (далее - экзамены), определение состава технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, требований к указанным техническим средствам и условий их применения, а также выдача водительских удостоверений осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Экзамены принимаются на транспортных средствах с механической или автоматической трансмиссией с учетом имеющихся медицинских ограничений и (или) медицинских показаний.

(в ред. Федерального закона от 28.12.2013 N 437-ФЗ)

Лицам, сдавшим экзамены на транспортных средствах с механической трансмиссией, предоставляется право на управление транспортными средствами соответствующей категории или подкатегории с любым видом трансмиссии.

Лицам, сдавшим экзамены на транспортных средствах с автоматической трансмиссией, предоставляется право на управление транспортными средствами соответствующей категории или подкатегории только с автоматической трансмиссией.

3. Экзамены проводятся уполномоченными должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации.

Экзамены могут проводиться с применением технических средств контроля теоретических знаний и практических навыков экзаменуемых.

4. Право на управление транспортными средствами подтверждается водительским удостоверением, а в предусмотренных настоящим Федеральным законом и Кодексом

Российской Федерации об административных правонарушениях случаях временным разрешением на право управления транспортными средствами.

5. В Российской Федерации выдаются российские национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации.

6. Российское национальное водительское удостоверение выдается на срок десять лет, если иное не предусмотрено федеральными законами.

7. Российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление транспортными средствами категории "А", подтверждает также право на управление транспортными средствами подкатегории "А1" и подкатегории "В1" с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, категории "В" - подкатегории "В1" (кроме транспортных средств с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа), категории "С" - подкатегории "С1", категории "D" - подкатегории "D1", категории "СЕ" - подкатегории "С1Е", категории "DE" - подкатегории "D1Е".

Российское национальное водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортными средствами, подтверждающие право на управление транспортными средствами любой из категорий или подкатегорий, перечисленных в настоящей статье, подтверждает право на управление транспортными средствами категории "М".

8. Международное водительское удостоверение выдается на срок до трех лет, но не более чем на срок действия российского национального водительского удостоверения.

Выданное в Российской Федерации международное водительское удостоверение признается недействительным для управления транспортными средствами на территории Российской Федерации.

9. Выдача российских национальных и международных водительских удостоверений взамен утраченных (похищенных) иностранных национальных и международных водительских удостоверений, выданных в других государствах, не производится.

10. Образцы российских национальных водительских удостоверений и образцы международных водительских удостоверений утверждаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

11. В случае, если в водительском удостоверении указаны ограничения допуска к управлению транспортными средствами, данное водительское удостоверение признается действительным при условии соблюдения указанных в нем ограничений.

12. Лица, постоянно или временно проживающие либо временно пребывающие на

территории Российской Федерации, допускаются к управлению транспортными средствами на основании российских национальных водительских удостоверений, а при отсутствии таковых - на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при соблюдении ограничений, указанных в пункте 13 настоящей статьи.

13. Не допускается управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами.

14. Лица, не являющиеся гражданами Российской Федерации, допускаются к управлению транспортными средствами на территории Российской Федерации на основании международного водительского удостоверения при условии, если оно предъявляется вместе с национальным водительским удостоверением.

15. Национальное водительское удостоверение, выданное в иностранном государстве, не являющемся совместно с Российской Федерацией участником международных договоров в области обеспечения безопасности дорожного движения, признается действительным для управления транспортными средствами на территории Российской Федерации на основе взаимности при условии, если оно предъявляется вместе с заверенным в установленном порядке переводом на русский язык, за исключением случаев, если в данном водительском удостоверении все записи произведены или дублируются буквами, совпадающими по написанию с буквами русского или латинского алфавита.

16. Иностранные национальные и международные водительские удостоверения признаются действительными для управления транспортными средствами на территории Российской Федерации по достижении владельцами указанных водительских удостоверений возраста, предусмотренного статьей 26 настоящего Федерального закона для соответствующих категорий и подкатегорий транспортных средств.

18. Порядок обмена иностранных национальных и международных водительских удостоверений на российские национальные и международные водительские удостоверения устанавливается Правительством Российской Федерации.

Иностранные национальные и международные водительские удостоверения, не соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации, обмену на российские национальные и международные водительские удостоверения не подлежат.

19. К транспортным средствам категорий "B", "C" и подкатегории "C1" приравниваются самоходные шасси транспортных средств, используемых для перевозки

грузов и относящихся к соответствующим категориям и подкатегории.

20. Классификация транспортных средств и их самоходных шасси, перечисленных в настоящей статье, определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании.

Статья 26. Условия получения права на управление транспортными средствами  
(в ред. Федерального закона от 07.05.2013 N 92-ФЗ (ред. 02.07.2013))

1. К сдаче экзаменов допускаются лица, достигшие установленного настоящей статьей возраста, имеющие медицинское заключение об отсутствии противопоказаний к управлению транспортными средствами, прошедшие в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение.

Примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий разрабатываются уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

2. Право на управление транспортными средствами предоставляется:

транспортными средствами категории "М" и подкатегории "А1" - лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста;

транспортными средствами категорий "А", "В", "С" и подкатегорий "В1", "С1" - лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста;

транспортными средствами категорий "D", "Tm", "Tb" и подкатегории "D1" - лицам, достигшим двадцатиоднолетнего возраста;

составами транспортных средств категорий "BE", "CE", "DE" - лицам, имеющим право на управление транспортными средствами соответственно категорий "В", "С", "D" в течение не менее двенадцати месяцев;

составами транспортных средств подкатегорий "C1E", "D1E" - лицам, имеющим право на управление транспортными средствами соответственно категорий "С", "D" либо подкатегорий "C1", "D1" в течение не менее двенадцати месяцев.

3. Лица, достигшие семнадцатилетнего возраста, допускаются к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категорий "В" и "С" при соблюдении условий, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи.

Российские национальные водительские удостоверения выдаются указанным лицам по достижении ими восемнадцатилетнего возраста.

4. Лица, проходящие военную службу, после соответствующего профессионального обучения допускаются к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категории "D" и подкатегории "D1" по достижении

девятнадцатилетнего возраста.

До достижения указанными лицами двадцатиоднолетнего возраста выданные им по результатам сдачи экзаменов российские национальные водительские удостоверения подтверждают право на управление транспортными средствами категории "D" и подкатегории "D1", принадлежащими только Вооруженным Силам Российской Федерации, другим войскам, воинским формированиям и органам, в которых федеральными законами предусмотрена военная служба.

Статья 29. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах

1. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется организациями, осуществляющими образовательную деятельность, в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, предусматривающими такое обучение.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 02.07.2013 N 185-ФЗ)

2. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется на основании методических рекомендаций, разрабатываемых совместно федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление соответственно в области транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения.

(в ред. Федерального закона от 02.07.2013 N 185-ФЗ)

3. Утратил силу с 1 сентября 2013 года. - Федеральный закон от 02.07.2013 N 185-ФЗ.

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

(в ред. Федерального закона от 02.07.2013 N 185-ФЗ)

**2.3. Письмо МВД России от 21.09.2006г. № 13/4-4738 «Методические рекомендации по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности дорожного движения при перевозке групп детей автомобильным транспортом»**

1. Настоящие Методические рекомендации (МР) разработаны в целях формирования единого подхода к организации и осуществлению перевозок организованных групп детей.

2. Главными задачами настоящих МР являются:

- инкорпорация правовых норм в обеспечение безопасности при перевозке организованных групп детей автомобильным транспортом;

- распространение положительного опыта по предотвращению неблагоприятного воздействия на организм детей вредных факторов и условий, связанных с пребыванием в стационарных условиях зон обслуживания пассажиров и в пути следования автомобильным транспортом.

3. Настоящие МР применяются при осуществлении перевозок автобусами групп общей численностью **восемь и более детей**.

4. В настоящих МР используются следующие термины и определения:

**заказчик** — организация, юридическое или физическое лицо, являющаяся потребителем транспортной услуги по перевозке детей;

**исполнитель** — организация, юридическое или физическое лицо, выполняющая услугу по перевозке детей по заявке Заказчика. Функции Заказчика и Исполнителя могут быть исполнены одной организацией, либо юридическим лицом, которые обладают одновременно потребностью и возможностью осуществления услуги.

5. В соответствии с Федеральным законом «О защите прав потребителей» Заказчик транспортной услуги имеет право получить информацию от Исполнителя о качестве и полноте подготовки транспортных средств и водителей к перевозке детей.

6. Нормальная продолжительность рабочего времени водителей не может превышать **40 часов в неделю**.

Для водителей, работающих по календарю пятидневной рабочей недели с двумя выходными днями, нормальная продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать **8 часов**, а для работающих по календарю шестидневной рабочей недели с одним выходным днем - **7 часов**.

7. В тех случаях, когда по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная нормальная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, водителям устанавливается суммированный учет рабочего времени с продолжительностью учетного периода **один месяц**.

На перевозках пассажиров в курортной местности в летне-осенний период и на других перевозках, связанных с обслуживанием сезонных работ, учетный период может устанавливаться продолжительностью до **6 месяцев**. Продолжительность рабочего времени за учетный период не должна превышать нормального числа рабочих часов. Суммированный учет рабочего времени вводится работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

8. При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителей не может превышать **10 часов**.

9. В случае, когда при осуществлении междугородной перевозки водителю необходимо дать возможность доехать до соответствующего места отдыха, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до **12 часов**. Если пребывание водителя в автомобиле предусматривается продолжительностью **более 12 часов**, в рейс направляются два водителя. При этом автомобиль должен быть оборудован спальным местом для отдыха водителя.

10. Перевозки детей дошкольного возраста автомобильным транспортом при нахождении в пути более 4-х часов не рекомендуются.

11. В случае, если Заказчиком выступает детское учреждение, туристско-экскурсионные и разовые перевозки детей, как правило, организуются только при наличии письменного разрешения вышестоящей организации.

12. В случаях осуществления нерегулярной (разовой) поездки в пригородную зону или в междугородном сообщении Заказчик вправе потребовать, чтобы автобус накануне поездки был предъявлен для внеочередной проверки технического состояния в ГИБДД.

#### **Основные требования по организации перевозок детей**

13. Для организации перевозки детей Заказчик должен заключить договор с Исполнителем. При этом Исполнитель в случаях предусмотренных законодательством Российской Федерации обязан иметь лицензию на данный вид деятельности.

14. Если хозяйствующий субъект, в том числе и детское учреждение, имеет собственный(е) автобус(ы), то на него также распространяются требования всех нормативных документов, касающиеся обеспечения безопасности перевозок детей.

15. К перевозкам групп детей допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя автобуса не менее трех последних лет.

16. Перевозка детей осуществляется при условии сопровождения группы преподавателями или специально назначенными взрослыми. В процессе перевозки, сопровождающие должны находиться у каждой двери автобуса. Для сопровождения детей, перевозимых колонной автобусов, выделяются медицинские работники. Перед поездкой полномочным представителем Исполнителя, либо, как исключение, руководителем Заказчика проводится специальный инструктаж сопровождающих и водителей на основе Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами и настоящих МР.

17. Каждый автобус перед выездом на линию должен пройти проверку технического состояния и соответствия требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации.

18. При выезде на линию к месту посадки водитель должен лично проверить состояние автобуса.

19. При перевозке организованных групп детей руководителем Исполнителя назначаются:

- из числа допущенных к перевозке детей водителей - старший водитель;
- из числа специалистов работников Исполнителя - старший автомобильной колонны.

Старший водитель, как правило, управляет последним автобусом колонны.

**20. Перед выполнением перевозок Заказчик, не позднее 3-х суток до назначенного срока начала перевозки представляет в управления (отделы) ГИБДД МВД, УВД, УВД субъектов Российской Федерации официальную заявку на обеспечение безопасности дорожного движения с указанием:**

- даты и маршрута движения;
- графика движения, отвечающего требованиям режима труда и отдыха водителей, включающего в себя определение времени прохождения контрольных пунктов маршрута, места остановок и отдыха, оборудованных в соответствии с требованиями санитарного законодательства;
- схемы трассы движения с обозначением на них пунктов медицинской помощи, больниц и др.;
- подтверждения выделения медицинского работника;
- марки и государственного номера автобуса (автобусов), фамилии водителей, которые будут выполнять перевозку детей, с приложением списков детей и лиц, их сопровождающих, утвержденных территориальными управлениями образования.

21. Заказчик обязан обеспечить организованные группы детей, находящиеся в пути следования более 3-х часов, наборами пищевых продуктов («сухими пайками») с согласованием их ассортимента с территориальными управлениями Роспотребнадзора по субъектам Российской Федерации в установленном порядке, а также предусмотреть во время движения соблюдение питьевого режима, в соответствии с санитарным законодательством.

22. Режим работы водителя автобуса должен предусматривать после первых 3 часов непрерывного управления автомобилем предоставление водителю специального перерыва для отдыха от управления автомобилем в пути, продолжительностью не менее



15 минут. В дальнейшем перерывы такой продолжительности предусматриваются не более, чем через каждые 2 часа. В том случае, когда время предоставления специального перерыва совпадает со временем предоставления перерыва для отдыха и питания, специальный перерыв не предоставляется. При направлении в рейс 2-х водителей на один автобус, они меняются не реже, чем через 3 часа.

23. Перед началом массовых перевозок детей в оздоровительные лагеря, органом исполнительной власти в области образования, назначается специальная комиссия, которая проводит предварительное обследование подъездных дорог к оздоровительным лагерям и, исходя из состояния дорог, определяет возможность осуществления перевозок детей в оздоровительные лагеря и в специальные зоны отдыха, о чем составляется соответствующий акт.

#### **Требования по выполнению перевозок**

24. Уполномоченное лицо Исполнителя, вносит в путевой лист автобуса отметку о прохождении водителем специального инструктажа.

25. Водитель, осуществляющий перевозки, должен выполнять указания старшего водителя, в случае, если они не противоречат Положению об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, Правилам дорожного движения и не связаны с изменением маршрута движения автобуса.

26. Автомобильная перевозка групп детей автобусами в период с 23.00 до 07.00 часов, а также в условиях недостаточной видимости (туман, снегопад, дождь и др.) запрещается. В период суток с 23.00 до и 07.00 часов, в порядке исключения, допускается перевозка детей к железнодорожным вокзалам и аэропортам и от них.

27. Перевозка детей автобусом осуществляется только в светлое время суток, с включенным ближним светом фар. Перевозка детей **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**, когда дорожные или метеорологические условия представляют угрозу безопасности перевозки.

28. Скорость движения автобуса выбирается водителем (а при сопровождении колонны патрульными автомобилями Госавтоинспекции старшим наряда сопровождения) в зависимости от дорожных метеорологических и других условий, но при этом не должна превышать 60 км/час.

29. В пути следования остановка автобуса(ов) может производиться только на специальных площадках, а при их отсутствии - за пределами дороги, чтобы исключить внезапный выход ребенка (детей) на дорогу.

30. При вынужденной остановке автобуса, вызванной технической неисправностью, водитель должен остановить автобус так, чтобы не создавать помех

для движения других транспортных средств, включить аварийную сигнализацию и выставить позади автобуса знак аварийной остановки, на расстояние не менее 15 метров от автобуса в населенном пункте и 30 метров - вне населенного пункта. Первым из автобуса выходит сопровождающий и, располагаясь у передней части автобуса, руководит высадкой детей.

31. В случае получения ребенком в пути следования травмы, наступления внезапного заболевания, кровотечения, обморока и пр., водитель автобуса обязан немедленно принять меры по доставке ребенка в ближайший медицинский пункт (учреждение, больницу), для оказания ребенку квалифицированной медицинской помощи.

32. Водителю автобуса при перевозке детей ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- перевозить в салоне автобуса, в котором находятся дети, любой груз, багаж или инвентарь, кроме ручной клади и личных вещей детей;
- при следовании в автомобильной колонне производить обгон впереди идущего автобуса;
- выходить из салона автобуса при наличии детей в автобусе, в том числе при посадке и высадке детей;
- осуществлять движение автобуса задним ходом.

33. В пути следования водитель обязан строго выполнять Правила дорожного движения, плавно трогаться с места, выдерживать дистанцию между впереди идущим автотранспортным средством, без необходимости резко не тормозить, принимать меры предосторожности, быть внимательным к окружающей обстановке.

34. По прибытии к пункту высадки детей из автобуса водитель должен осмотреть салон автобуса. При обнаружении в салоне личных вещей детей передать их сопровождающему.

35. При наличии каких-либо замечаний (недостатков) по организации дорожного движения, в состоянии автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов, паромных переправ, их обустройства, угрожающих безопасности дорожного движения, водитель обязан сообщить диспетчеру Исполнителя.

#### **2.4. Письмо Минобрнауки России № ИК 174/06 и ДОБДД МВД России от 16.03.2009г. №13/8-50 «О взаимодействии по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма»**

В 2008 году в Российской Федерации удалось сохранить сложившуюся на протяжении последних трех лет тенденцию снижения основных показателей детского

дорожно-транспортного травматизма. Так, по сравнению с 2007 годом количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием детей снизилось на 7,9% и составило 21970 происшествий, при этом число погибших и раненых в ДТП детей снизилось на 8,8% (1018) и 7,8% (22785) соответственно.

В среднем по Российской Федерации выполнен целевой индикатор федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" (далее - Программа), "снижение числа детей, пострадавших в ДТП по собственной неосторожности", который составил по сравнению с 2004 годом (принятым в качестве базового года отсчета Программы) 29,9%.

Причем в некоторых субъектах Российской Федерации снижение указанного показателя составило более 40%: Магаданская область (-61,9%), Ставропольский край (-54,8%), Ямало-Ненецкий автономный округ (-51,4%), Сахалинская область (-50,0%), Пензенская область (-46,4%), Республика Алтай (-45,7%), Кемеровская область (-45,7%), Орловская область (-44,6%), Тюменская область (-44,1%), Республика Северная Осетия - Алания (-42,9%), Краснодарский край (-42,6%), Московская область (-42,6%), Красноярский край (-42,1%), Ярославская область (-41,7%), Республика Адыгея (-41,2%), Свердловская область (-41,0%), Калужская область (-40,7%).

Основным видом дорожно-транспортных происшествий с участием детей в 2008 году являются наезды на пешеходов - 11362 ДТП, их удельный вес составил более половины (51,7%) ото всех происшествий с участием детей. Причем в 8051 (36%) ДТП несовершеннолетние участвовали в качестве пассажиров, в 1595 (7%) ДТП - в качестве велосипедистов. Также зарегистрировано 714 (3,2%) ДТП с участием детей - водителей мопедов, 355 (1,6%) ДТП с участием детей - водителей мотоциклов и 106 ДТП с участием несовершеннолетних водителей механических транспортных средств.

По вине водителей транспортных средств в 2008 году совершено 16960 ДТП, в результате чего 886 детей погибли и 17820 получили ранения.

Сохраняющаяся на протяжении последних трех лет положительная динамика снижения основных показателей детского дорожно-транспортного травматизма является результатом совместных усилий, предпринимаемых органами образования и органами внутренних дел всех уровней. В частности, МВД России и Минобрнауки России ежегодно проводят Всероссийскую профилактическую акцию "Внимание - дети!", Всероссийский конкурс-фестиваль юных инспекторов движения "Безопасное колесо". На региональном уровне на межведомственной основе проводятся такие массовые мероприятия с детьми, как акция "Посвящение в пешеходы" (Свердловская область), акция "Уважаемый водитель!" (Удмуртская Республика), смотр-конкурс "Законы дорог уважай!"

(Ставропольский край), конкурс сочинений "Письмо водителю" (Республика Карелия) и др.

В большинстве субъектов Российской Федерации в образовательных учреждениях разработаны планы мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, в реализации которых активное участие принимают работники органов внутренних дел; созданы отряды юных инспекторов движения.

В то же время несмотря на снижение основных показателей аварийности с участием детей в целом по России в ряде регионов в 2008 году количество ДТП с участием детей возросло: Республика Тыва (+23,5%), Республика Хакасия (+15,6%), Карачаево-Черкесская Республика (+13,6%), Республика Саха (Якутия) (+12,8%), Калининградская область (+9,8%), Еврейская автономная область (+9,3%), Новгородская область (+9,2%), Республика Калмыкия (+7,7%), Владимирская область (+0,6%), что свидетельствует о недостаточной профилактической работе в этом направлении.

В целях дальнейшего повышения эффективности деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, совершенствования межведомственного взаимодействия органов образования и подразделений Госавтоинспекции на всех уровнях считаем целесообразным:

**1. Руководителям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих управление в сфере образования, главным государственным инспекторам безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации:**

1.1. Провести совместные совещания по итогам реализации мер по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в 2008 году, определить направления совместной работы по снижению в регионе основных показателей аварийности с участием детей;

1.2. Разработать совместные планы проведения мероприятий с детьми по безопасности дорожного движения, предусмотрев в том числе организацию и проведение региональных этапов всероссийских массовых мероприятий в рамках реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах";

1.3. Выносить на рассмотрение территориальных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения вопросы предупреждения аварийности с участием несовершеннолетних;

1.4. Способствовать привлечению средств массовой информации для освещения наиболее актуальных проблем в сфере детского дорожно-транспортного травматизма.

2. Главным государственным инспекторам безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации:

2.1. Обеспечить проведение служебных проверок по фактам ДТП, в результате которых погибли или получили ранения дети в возрасте до 16 лет;

2.2. Информацию по фактам ДТП, в которых погибли или получили ранения дети, направлять в органы местного самоуправления, осуществляющие управление в сфере образования;

2.3. Оказывать содействие органам, осуществляющим управление в сфере образования на региональном и муниципальном уровнях, в организации и проведении конференций, совещаний, конкурсов, соревнований, целевых профилактических мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

**3. Руководителям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих управление в сфере образования:**

3.1. Принять дополнительные меры по разработке и реализации региональных и муниципальных программ, направленных на совершенствование профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

3.2. Определить ответственных лиц, осуществляющих координацию работы в регионе по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

**3.3. На основании информации по фактам ДТП с участием детей, поступившей из подразделений Госавтоинспекции, принимать соответствующие меры по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в конкретных образовательных учреждениях, о чем информировать подразделения ГИБДД в течение 30 дней;**

3.4. Организовывать проведение семинаров и конференций по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма для заместителей директоров по обеспечению безопасности и воспитательной работе, руководителей методических объединений учителей по курсу "Основы безопасности жизнедеятельности";

3.5. Обеспечивать подготовку, переподготовку и повышение квалификации специалистов, планирующих и осуществляющих деятельность по обучению детей основам безопасного поведения на улицах и дорогах;

3.6. Рекомендовать органам местного самоуправления, осуществляющим управление в сфере образования, активнее использовать материалы Всероссийской газеты "Добрая Дорога Детства" в работе общеобразовательных школ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

**3.7. При проведении инспекционных проверок деятельности органов образования, образовательных учреждений включать в план-задание на инспектирование состояние работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди обучающихся (воспитанников);**

**3.8. Принять меры по созданию во всех общеобразовательных учреждениях субъекта Российской Федерации уголков по безопасности дорожного движения.**

Информацию о совершенствовании профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на межведомственном уровне направить в Минобрнауки России и Департамент ОБДД МВД России до 1 июня 2009 года (с указанием контактных телефонов и адресов электронной почты ответственных лиц, осуществляющих координацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в субъекте Российской Федерации).

### **3. Описание технологий и приемов деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении**

#### **3.1. Технологии и приемы привития навыков безопасного поведения детей**

Деятельность по привитию навыков безопасного поведения детей должна осуществляться на основе следующих направлений:

1) социально-психологического, направленного на формирование потребности к освоению навыков безопасного поведения и здорового образа жизни. Для этого используются различные игровые методы и приёмы, физкультурно-театрализованные представления и стандартные формы работы;

2) интеллектуального, предполагающего получение комплекса теоретических знаний. Необходимо в доступной форме дать детям знания о правилах дорожного движения, пожарной безопасности, опасных ситуациях и нормах здорового образа жизни;

3) оздоровительного, направленного на развитие физических качеств, повышение сопротивляемости организма неблагоприятным факторам внешней и внутренней среды. В этом направлении используются традиционные и нетрадиционные методы оздоровления.

При знакомстве детей с правилами безопасности необходимо делать акцент на формирование у них определённой модели поведения:

- предвидеть опасность;
- уметь принять меры во избежание опасности;
- уметь обращаться за помощью к другим, старшим;

- уметь действовать так, чтобы обеспечить свою безопасность, защитить себя в опасных ситуациях.

### *1. Социально-психологическое направление деятельности.*

1. Подвижные игры. Подвижные игры помогают дать детям знания по правилам движения в занимательной форме, привить им умения и навыки правильного поведения на улице, вызвать интерес к движению транспорта и пешеходов, к самому транспорту, уважение к труду водителей транспортных средств, к работе сотрудников ГИБДД.

В процессе игр у детей закрепляются и совершенствуются навыки и умения действовать в непрерывно изменяющихся условиях, наилучшим образом реагировать на неожиданную новую ситуацию. Игра приучает ребенка при взаимодействии со сверстниками в коллективе, подчинять свои интересы интересам окружающих.

2. Метод проектов. Проектирование маршрутов. Дети вместе с родителями составили дома план безопасной, а значит, наилучшей дороги из дома в школу. Учителю вместе с ребенком необходимо «оживить» его план, превратить в настоящий дорожный маршрут и пройти его вместе с каждым ребенком и не один раз.

Для учителя проще начать работать с планом с пункта окончания маршрута. Это школа. У каждого ребенка в классе эта точка одна и та же. Необходимо нарисовать ее на доске (это может сделать и помощник учителя - закрепленный за классом юный инспектор движения).

Перед каждым учеником лежит его маршрут. Учитель должен включать детей поочередно в разговор о дороге из дома в школу. Нужно узнать, кто с какой стороны подходит к зданию. По итогам опроса (Тыходишь прямо со стороны главного входа или с обратной стороны? А кто справа? Кто слева?..) легко разделить класс на потоки движения. Дальше каждый поток называет основные улицы, по которым ученики идут к школе. Учитель, который знает схему микрорайона, где расположено его учебное заведение, легко ориентируется в названиях и наносит на общую схему (она рисуется на доске) улицы, перекрестки, пешеходные переходы, зебры, остановки общественного транспорта, лесные массивы, парки - словом, все, что встречается ученикам по пути.

Обобщение и закрепление выработанных маршрутов должно осуществляться в ходе цикла уроков или занятий.

### *II. Интеллектуальное направление деятельности.*

В условиях постоянного роста числа машин на дорогах даже в небольших городах уличное движение становится все более и более оживленным. И особенно важно в данной ситуации всеми средствами обеспечивать безопасность детей на дорогах. Все участники дорожного движения в равной степени ответственны за происходящее на дороге, поэтому

позаботиться стоит не только о том, чтобы водители четко следовали правилам, но и о том, чтобы дети также являлись грамотными участниками дорожного движения и не создавали аварийных ситуаций. Поэтому каждая школа обязана включать уроки по безопасности дорожного движения в программу.

Пособия по Правилам дорожного движения для детей можно начинать использовать с самого раннего возраста, поскольку безопасность дорожного движения для детей дошкольного возраста особенно актуальна. Само собой, занятия Правилам дорожного движения в детском саду не должны преподносить правила дорожного движения для детей исключительно в виде пособий. Такие занятия быстро наскучат детям, и часть необходимой информации не будет усвоена.

Самой продуктивной формой проведения занятий для дошкольников станут специально разработанные детские игры по Правилам дорожного движения. В ходе таких занятий можно разыгрывать разные дорожные ситуации, используя в качестве опорного материала объемные макеты и плакаты по Правилам дорожного движения для детей.

В начальной школе уроки по безопасности дорожного движения также играют важную роль. Чем старше становятся дети, тем чаще они перемещаются по улице самостоятельно, а значит, тем чаще подвергаются риску, оказываясь вблизи оживленных транспортных магистралей. Эффективность изучения Правил дорожного движения в школе напрямую зависит от того, насколько наглядно и интересно преподносится информация.

Помимо изучения правил Правил дорожного движения в детском саду и школе, следует предпринимать дополнительные меры, обеспечивающие безопасность дорожного движения для школьников (или дошкольников). В данный период времени этой мерой являются - светоотражающие браслеты или светоотражатели, нашитые на куртку или рюкзак, которые позволят водителю вовремя заметить ребенка на дороге и дадут ему время притормозить.

### *III. Оздоровительное направление деятельности.*

К общеоздоровительным методам и приемам можно отнести правильное грамотное питание, динамическую аутогенную тренировку, физические нагрузки (бег, ходьба, аэробика, шейпинг и т.п.).

В образовательном процессе, в том числе и при привитии детям навыков безопасного поведения, широко применяются здоровьесберегающие технологии.

Основной показатель, отличающий все здоровьесберегающие образовательные технологии, - регулярная экспресс-диагностика состояния обучающихся и отслеживание



основных параметров развития организма в динамике (начало - конец учебного года), что позволяет сделать соответствующие выводы о состоянии здоровья детей и подростков.

Здоровьесберегающие технологии предполагают правильную, рациональную организацию учебной деятельности:

- строгая дозировка учебной нагрузки;
- построение урока с учетом работоспособности обучающихся;
- соблюдение гигиенических требований (свежий воздух, оптимальный тепловой режим, хорошая освещенность, чистота);
- благоприятный эмоциональный настрой;
- проведение физкультминуток и динамических пауз на уроках.

Ещё один организационный момент начала урока связан с проверкой состояния кабинета, учебного оборудования, рабочих мест и проверкой отсутствующих. Учитель ещё на перемене должен проверить подготовку кабинета к работе: состояние парт, доски, освещённость, а также при необходимости - проветрить помещение.

Огромное значение в предупреждении утомления является четкая организация учебного труда. Не всем учащимся легко дается предмет «технология», поэтому необходимо проводить работу по профилактике стрессов. Хорошие результаты дает работа в парах, в группах как на местах, так и у доски, где ведомый, более «слабый» ученик чувствует поддержку товарища. Хорошим антистрессовым моментом на уроке является стимулирование обучающихся к использованию различных способов решения, без боязни ошибиться, получить неправильный ответ. При оценке такой работы необходимо учитывать не только полученный результат, но и степень усердия ученика.

Не нужно забывать и о том, что отдых - это смена видов деятельности. Поэтому при планировании урока нужно не допускать однообразия работы. В норме должно быть 4-6 смен видов деятельности на уроке.

Внедрение в практическую деятельность и использование учителем описанных выше технологий и приемов будет способствовать привитию у детей навыков безопасного поведения, в том числе и безопасного участия в дорожном движении.

### **3.2. Технологии и приемы, правовые и неправовые формы пропаганды безопасности дорожного движения**

Суть пропаганды безопасности дорожного движения сводится к систематическому разноплановому информационному воздействию на участников дорожного движения и имеет целью формирование у широкого круга участников дорожного движения как

стереотипов допустимого и возможного поведения, так и стереотипов безоговорочного отказа от возможных неправомерных поступков.

На начальных этапах автомобилизации нашей страны методы пропаганды безопасности дорожного движения ограничивались проведением разъяснительных бесед в средних школах сотрудниками Госавтоинспекции, организацией специальных тематических выставок, проведением занятий с трудовыми коллективами автотранспортных организаций.

С увеличением количества транспортных средств в целом и ростом доли владельцев автомобилей стали применяться несколько иные формы работы - тематические публикации в печатных изданиях, привлечение для работы в данном направлении специальных агитмашин, организация радиопередач.

В последние годы инструментарий для реализации различных форм пропаганды безопасности дорожного движения существенно расширился.

В современных условиях, когда информационные технологии за последние 20 лет фактически совершили качественный рывок вперед, а степень вовлеченности общества в участие в дорожном движении продолжает расти, требуется пересмотр подходов к решению вопросов пропаганды безопасности дорожного движения.

Информационное воздействие на общество в рамках пропаганды безопасности дорожного движения должно носить систематический, разноплановый и инновационный характер, при этом должен быть достигнут разумный компромисс между внедрением дорогостоящих современных технологий и рациональностью расходования бюджетных средств.

При этом видится перспективным и разумным на современном этапе развития общества приступить к долгосрочной программе формирования правосознания граждан в духе соблюдения предписания правовых норм в области безопасности дорожного движения. Вот только несколько актуальных направлений работы в этой области. Крайне важным представляется формирование азов правовой культуры граждан на более раннем этапе развития личности. Для этого специальные образовательные программы могут быть реализованы уже на уровне начальной и средней школы в целях воспитания младшего поколения.

В рамках подготовки начинающих водителей и курсантов автошкол представляется целесообразным внести изменения в существующие программы обучения, дополнив их дополнительными учебными блоками по правовому воспитанию обучающихся, а также демонстрации наглядных фото - и видеоматериалов с мест дорожно-транспортных

происшествий для формирования у учеников установки на недопустимость нарушения Правил дорожного движения.

Безусловно, важным и наиболее массовым инструментом информационного воздействия на население является внедрение различных форм социальной рекламы, которая может быть реализована в виде специализированных видеороликов в кинотеатрах и на телевидении, различных мультимедийных решений, реализованных на интернет-сайтах государственных органов, а также путем размещения различной печатной продукции<sup>4</sup>.

Все представленные выше технологии и приемы, правовые и неправовые формы пропаганды безопасности дорожного движения способствуют снижению детского дорожно-транспортного травматизма, формированию у детей и подростков навыков безопасного участия в дорожном движении.

#### **4. Рекомендации по организации содержательного и технологического обеспечения деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении**

Содержательное обеспечение деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении должно подразумевать определение целей и задач, направлений деятельности педагогов по обучению детей безопасности жизнедеятельности в дорожном движении.

*Цель деятельности:* формирование у детей навыков безопасного участия в дорожном движении, снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

Для реализации цели должны быть поставлены следующие *задачи*:

- формировать у детей знания, умения и навыки безопасного поведения в окружающей среде, в дорожном движении не ниже уровня воспроизведения;
- формировать базовые умения и навыки безопасного участия в дорожном движении (выполнение социальных ролей пешехода, пассажира, велосипедиста и т.п.);
- обеспечить социально задаваемые нормы безопасности жизнедеятельности в дорожном движении;

---

<sup>4</sup> Войтенков Е.А. Пропаганда безопасности дорожного движения: обзор форм и методов деятельности / Е.А. Войтенков // Административное право и процесс. – 2011. - № 7. URL: <http://www.center-bereg.ru/k1001.html>

- формировать у детей потребность в безопасном поведении в дорожном движении, соблюдении норм безопасности жизнедеятельности.

*Деятельность по формированию у детей навыков безопасного участия в дорожном движении, профилактике детского дорожно-транспортного травматизма должна включать:*

- разработку и реализацию педагогами программ по изучению Правил дорожного движения;
- методическую работу;
- организационную работу;
- повышение квалификации педагогов;
- взаимодействие с образовательными, общественными организациями города (села), района;
- просветительскую работу.

*Направления деятельности с детьми:* уроки Основ безопасности жизнедеятельности (ОБЖ), интегрированные уроки и занятия, тематические праздники и воспитательные мероприятия, библиотечные уроки, встречи с сотрудниками ГИБДД, организация выставок творческих работ обучающихся, конференции, выполнение проектных и научно-исследовательских работ, взаимодействие с родителями, организация деятельности автоплощадок, детских автогородков. Особое место в процессе формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении должна занимать организация Отрядов юных инспекторов движения (ЮИД), координация педагогами деятельности отрядов.

*Примерный перечень дидактических единиц для изучения детьми:*

- История и развитие Правил дорожного движения. Информация о первом светофоре, автотранспорте, велосипеде, дорожных знаках;
- Правила дорожного движения в Российской Федерации. Обязанности пешеходов, водителей, велосипедистов и пассажиров. Проблемы безопасности движения, причины дорожно-транспортных происшествий.
- Правила дорожного движения для пешеходов – правостороннее движение, правила перехода дороги, места перехода проезжей части дороги. Обход стоящего транспорта у обочины. Движение пешеходных групп и колонн. Регулируемые и нерегулируемые перекрестки. Средства регулирования движения. Элементы улицы. Формы регулирования движением: светофорное и регулировщиком. Виды перекрестков.
- Железнодорожные переезды: правила перехода и проезда.

- Правила дорожного движения для пассажиров – виды общественного транспорта, посадочные площадки и дорожные знаки, правила поведения в салоне транспорта, перевоз грузов. Отношения пассажиров и водителя.

- Правила дорожного движения для велосипедистов – дорожные знаки, техническое состояние велосипеда, движение групп велосипедистов. Разметка проезжей части дороги. Остановка и стоянка транспортных средств. Влияние погодных условий на движение транспортных средств. Тормозной и остановочный пути.

- Дорожные знаки и их группы: предупреждающие, запрещающие, предписывающие, информационно-указательные. Значение отдельных дорожных знаков.

- Элементы загородной дороги. Дорога с односторонним и двусторонним движением. Дорожная разметка, ее значение для регулирования движения транспортных средств и пешеходов. Горизонтальная и вертикальная разметки.

- Причины дорожно-транспортных происшествий. Разбор дорожно-транспортных происшествий.

- Основы оказания первой медицинской помощи: информация, которую должен сообщить свидетель дорожно-транспортного происшествия. Аптечка автомобиля и ее содержимое. Раны, их виды, оказание первой помощи. Вывихи, переломы, их виды, ожоги, степени ожогов и оказание первой медицинской помощи. Виды повязок и способы их наложения. Обморок, оказание помощи. Правила оказания первой помощи при солнечном и тепловом ударах, при сотрясении мозга. Транспортировка пострадавшего, иммобилизация. Оказание первой помощи при обморожении, при сердечном приступе.

- Понятие «страхование», «страхователь», «страховой случай», «страховщик».

- Виды, формы, отрасли страхования. Крупные страховые компании. Страховой полис.

- Договор по страхованию. Страхование от несчастных случаев. Страхование автогражданской ответственности.

*Технологическое обеспечение деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении должно представлять собой системный подход к организации процесса обучения детей безопасности жизнедеятельности в дорожном движении.*

Функционирование данной системы должно включать разработку и внедрение программы, предусматривающей формирование у детей навыков безопасного участия в дорожном движении.

Образовательная программа - сложная и открытая система компонентов и связи между ними, объединенных приоритетными учебно-воспитательными целями и взаимообусловленными задачами, содержанием, формами и методами организации педагогического процесса, которая показывает, как в образовательной организации осуществляется формирование у детей навыков безопасного участия в дорожном движении.

Изучением Правил дорожного движения, основ безопасности жизнедеятельности в дорожном движении должен быть охвачен весь контингент дошкольной образовательной, общеобразовательной организации или организации дополнительного образования детей.

Реализация образовательной программы должна предусматривать возможность использования в образовательном процессе инновационных образовательных технологий: ИКТ-технологий, проектных, игровых технологий, проблемного обучения и т.п. Должны применяться разнообразные методы обучения (в том числе интерактивные), индивидуальные, парные, групповые, коллективные формы работы.

Должно быть подготовлено материально-техническое обеспечение образовательных программ, направленных на формирование у детей навыков безопасного участия в дорожном движении (оформление уголка безопасности дорожного движения, оснащение специализированного учебного кабинета, автоплощадки, детского автогородка и т.п.)

Деятельность по реализации программ формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении не должна нарушать учебного процесса школы, а наоборот, помогать самообразованию, развитию кругозора, развитию лидерских качеств.

Практическая реализация рекомендаций по организации содержательного и технологического обеспечения деятельности преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении, будет способствовать снижению уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

### **Список рекомендуемой литературы**

Аксенов А.М. Система межведомственного педагогического взаимодействия по защите прав воспитанников интернатных учреждений: дис... докт. пед. наук. – М., 2014.

Борисова М. Подвижные игры как средство закрепления знаний детей о правилах дорожного движения [Текст] : [в дет. саду] / М. Борисова, М. Бараненко // Дошкольное воспитание : ежемес. науч.-метод. журн. - 2013. - № 10. - С. 15-22.

Войтенков Е.А. Пропаганда безопасности дорожного движения: обзор форм и методов деятельности / Е.А. Войтенков // Административное право и процесс. – 2011. - № 7.

Дорожная безопасность: обучение и воспитание младшего школьника [Текст] : учеб.-метод. пособие для общеобразоват. учреждений и системы доп. образования / под общ. ред. В. Н. Кирьянова. - М. : ИДТР, 2009. - 85, [1] с.

Кузнецов, Ю. А. Методика преподавания безопасности дорожного движения в начальной школе / Ю. А. Кузнецов // Начальная школа. – 2014. - № 9. - С. 61.

Лиходей Н. Повышаем безопасность во взаимодействии с сотрудниками полиции [Текст] : [проект "Юные друзья полиции" для кружковой работы подростков ст. возраста в сред. шк.-интернате № 23 ОАО РЖД г. Слюдянка Иркут. обл.] / Н. Лиходей // Основы безопасности жизнедеятельности : информ.-метод. изд. для преподавателей. - 2013. - № 1. - С. 49-54.

Мельникова Т.В. Учебный модуль "Дорожная безопасность" [Текст] : [авт. разработ. для 1-9 кл. сред. шк.] / Т. В. Мельникова, С. П. Данченко, М. Л. Форштат // ОБЖ. ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНИ : ежемес. информ. и науч.-метод. журн. - 2009. - № 2. - С. 19-29

Минутки безопасности и профилактические беседы по правилам дорожного движения [Текст] : [метод. пособие] / Департамент образования г. Москвы, Сев.-Зап. окр. упр. образования, ГБОУ Метод. центр ; [авт.-сост. Т. А. Батяева, Л. А. Радкевич]. - М. : ГБОУ МЦ СЗОУО ДОГМ, 2013. - 72 с.

Правила дорожного движения [Текст] : система обучения дошкольников / авт.-сост.: Т. Г. Кобзева, И. А. Холодова, Г. С. Александрова. - Волгоград : Учитель, 2011. - 219 с.

Ребко Э.М. Методические условия обеспечения качества профессиональной компетентности будущего специалиста безопасности жизнедеятельности в педагогическом вузе / Э.М. Ребко: Автореферат дис... канд. пед. наук. – СПб., 2007.

Рубцова Е.В. Внеклассные занятия по изучению правил дорожного движения [Текст] / Е. В. Рубцова // Начальная школа : ежемес. науч.-метод. журн. - 2013. - № 8. - С. 81-86

Соколова Т.Б. Социально-культурное развитие дошкольников при формировании культуры безопасности участников дорожного движения в дошкольных образовательных

учреждениях [Текст] : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.05 / Т. Б. Соколова. - Челябинск, 2013. - 23 с.

Старцева О.Ю. Школа дорожных наук [Текст] : дошкольникам о правилах дорожного движения / О. В. Старцева. - 3-е изд., доп. и испр. - М. : ТЦ Сфера, 2012. - 61, [3] с.

Таранин А.Б. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма [Текст] / А. Б. Таранин // Народное образование: журнал. - 2011. - № 3. - С. 81-87

Теоретические и практические проблемы современного образования [Текст] : материалы Междунар. науч.-пед. конф., 14 июня 2012 г. / М-во образования и науки Рос. Федерации, Кубан. соц.-экон. ин-т, Науч. центр пропаганды и внедрения инноваций. - Краснодар : Изд-во КСЭИ, 2012. - 244 с.

Школа - территория здоровья. Роль интегрированных уроков ОБЖ, физкультуры, русского языка и литературы, географии в пропаганде здорового образа жизни [Текст] / С. А. Веденеева [и др.] // Теория и практика образования в современном мире : междунар. заоч. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, февр. 2012 г.). - СПб. : Реноме, 2012. - С. 3-5.

Якупов А.М. Современный подход к решению проблемы профилактики детского транспортного травматизма путем формирования транспортной культуры школьников [Текст] / А. М. Якупов // ЗДОРОВЬЕСБЕРЕГАЮЩЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ : культура - здоровье - образование : науч.-практ. журн. - 2011. - № 2(14). - С. 61-70.

Якупов А.М. Формирование транспортной культуры школьников [Текст] : автореф. дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.01 / А. М. Якупов . - Магнитогорск, 2009. - 43 с