

КОМИТЕТ ПО ОБРАЗОВАНИЮ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
(ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ) СПЕЦИАЛИСТОВ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ АКАДЕМИЯ
ПОСТДИПЛОМНОГО ПЕДАГОГИЧЕСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

КАФЕДРА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

**СБОРНИК ДОКУМЕНТОВ
и методических рекомендаций
по вопросам профилактики
детского дорожно-транспортного
травматизма**

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

2013

С о с т а в и т е л и:

Панов Н. А. – заведующий кафедрой профессионального образования Санкт-Петербургской академии постдипломного педагогического образования

Чиклаева В. В. – доцент кафедры профессионального образования Санкт-Петербургской академии постдипломного педагогического образования.

Якушечкина Е. В. – старший преподаватель кафедры профессионального образования Санкт-Петербургской академии постдипломного педагогического образования.

О т в е т с т в е н н ы й з а в ы п у с к

Панов Н. А. – заведующий кафедрой профессионального образования Санкт-Петербургской академии постдипломного педагогического образования.

Сборник содержит нормативные документы Правительства Российской Федерации, Министерства Внутренних дел Российской Федерации, Министерства образования и науки Российской Федерации, Правительства Санкт-Петербурга и методические рекомендации в сфере профилактической работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, воспитанию культуры безопасного поведения детей на дорогах и в транспорте; данные аварийности по Российской Федерации и Санкт-Петербургу.

Сборник адресован педагогическим работникам образовательных учреждений всех типов и видов, родителям, руководителям и специалистам автотранспортных организаций, а также всем тем, кто интересуется вопросами профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и воспитанием культуры безопасного поведения детей на дорогах и в транспорте.

СОДЕРЖАНИЕ:

ВВЕДЕНИЕ	6
1. НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ В СФЕРЕ ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА	
1.1. Конвенция ООН о правах ребёнка (Извлечения)	8
1.2. Федеральный закон “Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации” от 24 июля 1998 г. № 124-ФЗ (с изменениями от 20 июля 2000 г.) (Извлечения)	12
1.3. Федеральный закон “О безопасности дорожного движения” от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. Федеральных законов от 02.03.1999 № 41-ФЗ, от 25.04.2002 № 41-ФЗ, от 10.01.2003 № 15-ФЗ, от 22.08.2004 № 122-ФЗ, от 18.12.2006 № 232-ФЗ, от 08.11.2007 № 257-ФЗ, от 01.12.2007 № 309-ФЗ, от 30.12.2008 № 313-ФЗ, от 25.11.2009 № 267-ФЗ, от 23.07.2010 № 169-ФЗ, от 27.07.2010 № 227-ФЗ) (Извлечения)	19
1.4. Указ Президента Российской Федерации от 22 сентября 2006 года № 1042 “О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения”	33
1.5. Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. №100 “О федеральной целевой программе “Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах” (в ред. Постановлений Правительства Российской Федерации от 18.08.2007 № 528, от 02.06.2008 № 423, от 15.07.2008 № 538, от 14.02.2009 № 132) (Извлечения)	34
1.6. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 2 декабря 2003 г. № 930 “Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения” (Извлечения)	57
1.7. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 28 августа 2006 г. № 678 “Об утверждении положения об управлении реализацией Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и положения о совете по координации реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»	65
1.8. Письмо Департамента государственной политики в образовании Министерства образования и науки РФ от 30 августа 2005 г. № 03-1572 “Об обеспечении безопасности в образовательных учреждениях”	69
	3

1.9. Приказ Министерства образования Российской Федерации от 09.07.96 № 354 “О повышении безопасности дорожного движения детей и учащихся России” (с изменениями и дополнениями по состоянию на ноябрь 2007 года)	71
1.10. Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 19 октября 2009 г. № 427 “О внесении изменений в федеральный компонент государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования, утвержденный приказом Министерства образования Российской Федерации от 5 марта 2004 г. № 1089 «Об утверждении федерального компонента государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования»	72
1.11. Приказ министерства образования и науки Российской Федерации от 28 декабря 2010 г. № 2106 “Об утверждении федеральных требований к образовательным учреждениям в части охраны здоровья обучающихся, воспитанников”	75
1.12. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 2 декабря 2008 года № 1506 “О Плане мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2009–2012 годы” ...	81
1.13. Распоряжение мэра – председателя Правительства Санкт-Петербурга от 27 июля 1994 года № 796-р “О комиссиях по обеспечению безопасности дорожного движения” (с изменениями на 17 ноября 2010 года)	82
1.14. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 29 июня 2007 г. № 721 “Об утверждении плана мероприятий по повышению уровня правосознания и формированию законопослушного поведения участников дорожного движения”	90
1.15. Распоряжение Комитета по образованию от 12.04. 2006 года № 335-р “Об организации деятельности образовательных учреждений по совершенствованию работы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма	94
1.16. Информационно-методическое письмо Комитета по образованию от 03.12.2008 № 04-5389/08 «Об организации деятельности образовательных учреждений по совершенствованию работы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма» ...	96
1.17. Положение о городском конкурсе среди образовательных учреждений на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности»	103
1.18. Распоряжение Комитета по образованию от 17 июня 2010 г. № 1116-р “Об итогах городского смотра-конкурса среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма “Дорога без опасности” в 2009/2010 учебном году”	111

2. НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУПП ДЕТЕЙ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Методические рекомендации по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности дорожного движения при перевозках организованных групп детей автомобильным транспортом (утверждены 21 сентября 2006 года)	117
2.2. “Порядок направления заявок на сопровождение транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции при организованных перевозках групп детей и учащихся”. Совместное письмо Комитета по образованию Санкт-Петербурга, Комитета общего и профессионального образования Правительства Ленинградской области, Главного Управления внутренних дел по Санкт-Петербургу и Ленинградской области	124
2.3. Образец заявки на сопровождение транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции при организованных перевозках групп детей и учащихся	125
2.4. Требования к транспортным средствам для перевозки детей. Извлечения из Приложения № 6 “Дополнительные требования к специализированным и специальным транспортным средствам” к Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств (Постановление Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720)	126

3. МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ФОРМИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ ШКОЛЬНИКОВ

3.1. Психофизиологические особенности детей и подростков	131
3.2. Самое важное в преподавании Правил дорожного движения	140
3.3. Правила перехода дорог для школьников	147
3.4. Работа с родителями по привитию детям навыка безопасного поведения на дороге	150
3.5. Работа по факту ДТП с учащимися. Взаимодействие ОУ и органов ГИБДД	154
3.6. Оформление уголка безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях	158
Приложение 1. История возникновения и изменения ПДД	161
Приложение 2. Основные понятия и термины, используемые в правилах дорожного движения (с пояснениями)	169
Список литературы	175

ВВЕДЕНИЕ

В России сохраняется тенденция снижения числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП), а также погибших и пострадавших в них людей. Этого удалось добиться благодаря реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». Однако, несмотря на значительные успехи, выйти на запланированные показатели программы по сокращению числа погибших в результате ДТП с 35000 до 23000 не удалось. В 2012 году в Российской Федерации было зафиксировано 203597 ДТП, в которых погибло 27953 человека и 258618 человек получили ранения.

В Санкт-Петербурге, к сожалению, показатели аварийности остаются на довольно высоком уровне. В 2012 году в нашем городе произошло 8288 ДТП (увеличение на 9,8% по сравнению с 2011 годом), в которых погибло 445 человек (уменьшение на 5,5% по сравнению с 2011 годом).

21 сентября 2012 года на заседании Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Губернаторе Санкт-Петербурга Председатель Комитета по вопросам законности, правопорядка и безопасности Леонид Богданов отметил, что в Петербурге сохраняется высокий показатель количества ДТП с участием детей. Такая ситуация, к сожалению, характерна и для других регионов. В 2012 году в Российской Федерации число ДТП с участием детей возросло на 3,1% по сравнению с 2011 годом и составило 20879 ДТП, в которых погибло 940 детей и 22016 детей получили ранения.

В 2009–2012 годах Планом мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге годы был предусмотрен целый ряд мер по повышению правового сознания и культуры поведения участников дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, включающих создание учебно-методической а также радио-, видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции.

С этой целью для жителей города на официальном сайте Правительства Санкт-Петербурга (www.gov.spb.ru) на странице Комитета по вопросам законности, правопорядка и безопасности регулярно помещается информация о наиболее значимых форумах и конференциях по вопросам безопасности дорожного движения, проводимых в Санкт-Петербурге. На сайте Комитета по вопросам законности, правопорядка и безопасности (www.zakon.gov.spb.ru) размещена информация о деятельности Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Губернаторе Санкт-Петербурга. Здесь можно узнать обо всех принимаемых Комиссией постановлениях.

В соответствии с п. 6.5 Постановления Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Губернаторе Санкт-Петербурга от 26.06.2008 г. Ситуационным центром Санкт-Петербурга организована

работа по подготовке учебно-методических материалов на основе данных городской системы видеонаблюдения для использования при обучении водителей, а также на занятиях по ОБЖ в общеобразовательных школах.

С осени 2010 года Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности г. Санкт-Петербурга совместно с Управлением ГИБДД организовал выпуск серии коротких учебно-методических фильмов для демонстрации в сети Интернет. Проект получил название «Добрые дороги». В настоящий момент для просмотра доступно 5 фильмов. Фильм «Стой! Смотри! Иди!» рекомендован к показу учащимся 4–11-ых классов общеобразовательных школ, «Добрые дороги» адресован учащимся автошкол. Работа проводится во взаимодействии с Управлением ГИБДД, общественным фондом «Нева», Городским мониторинговым центром. Оба фильма активно используются сотрудниками ГИБДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области на профилактических занятиях и мероприятиях. Фильмы размещены на официальном сайте Комитета по вопросам законности, правопорядка и безопасности. Основная идея данной серии фильмов – использовать в качестве методического материала реальные случаи ДТП на улицах Санкт-Петербурга, запечатленные камерами наружного видеонаблюдения. В дальнейшем планируется выпускать подобные фильмы ежеквартально.

Новой формой информирования населения о проблемах обеспечения безопасности дорожного движения Санкт-Петербурга стало проведение «круглых столов» с участием СМИ. Только постоянная, систематическая работа в данном направлении способна снизить статистику ДТП и сократить число пострадавших на дорогах.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.10.2012 № 1995-р утверждена Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020-ых годах». Реализация мероприятий программы позволит снизить смертность от ДТП к 2020 году на 25% по сравнению с 2010 годом. Такая задача может быть решена только в условиях устойчивого ресурсного обеспечения. Опыт стран Европы, добившихся успехов в снижении аварийности на дорогах, показывает, что решение данной проблемы не может быть сиюминутным (ведь европейские страны шли к этому не один десяток лет), и требует реализации системного подхода, координации совместных действий всех структур, отвечающих за безопасность дорожного движения.

1. НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ В СФЕРЕ ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

Все нормативные документы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма можно разделить на несколько категорий:

– международные, к которым относится Конвенция ООН о правах ребенка, принятая резолюцией 44/25 Генеральной Ассамблеи 20 ноября 1989 года и вступившая в силу 2 сентября 1990 года;

– документы федерального уровня: законы Российской Федерации, указы Президента и постановления Правительства Российской Федерации, приказы Министерств – внутренних дел, образования и науки Российской Федерации;

– документы регионального уровня (постановления Правительства Санкт-Петербурга и Губернатора, распоряжения и информационно-методические письма Комитета по образованию).

1.1. Конвенция ООН о правах ребёнка (Извлечения)

Часть I

Статья 1

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

Статья 3

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

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

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

Статья 5

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

Статья 6

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

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

Статья 13

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

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

- a) для уважения прав и репутации других лиц; или
- b) для охраны государственной безопасности или общественного порядка (*ordre public*), или здоровья или нравственности населения.

Статья 17

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

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

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

c) поощряют выпуск и распространение детской литературы;

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

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

Статья 18

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

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

Статья 28

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

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

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

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

Статья 29

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

а) развитие личности, талантов и умственных и физических способностей ребенка в их самом полном объеме;

б) воспитание уважения к правам человека и основным свободам, а также принципам, провозглашенным в Уставе Организации Объединенных Наций;

в) воспитание уважения к родителям ребенка, его культурной самобытности, языку и ценностям, к национальным ценностям страны, в которой ребенок проживает, страны его происхождения и к цивилизациям, отличным от его собственной;

г) подготовку ребенка к сознательной жизни в свободном обществе в духе понимания, мира, терпимости, равноправия мужчин и женщин и дружбы между всеми народами, этническими, национальными и религиозными группами, а также лицами из числа коренного населения;

е) воспитание уважения к окружающей природе.

2. Никакая часть настоящей статьи или статьи 28 не толкуется как ограничивающая свободу отдельных лиц и органов создавать учебные заведения и руководить ими при условии постоянного соблюдения принципов, изложенных в пункте 1 настоящей статьи, и выполнения требования о том, чтобы образование, даваемое в таких учебных заведениях, соответствовало минимальным нормам, которые могут быть установлены государством.

Статья 31

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

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

Статья 39

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

Статья 40

1. Государства-участники признают право каждого ребенка, который, как считается, нарушил уголовное законодательство, обвиняется или признается виновным в его нарушении, на такое обращение, которое способ-

ствует развитию у ребенка чувства достоинства и значимости, укрепляет в нем уважение к правам человека и основным свободам других и при котором учитывается возраст ребенка и желательность содействия его реинтеграции и выполнению им полезной роли в обществе.

1.2. Федеральный закон “Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации” от 24 июля 1998 г. № 124-ФЗ

(с изменениями от 20 июля 2000 г.) (Извлечения)

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

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

Глава I. Общие положения

Статья 1. Понятия, используемые в настоящем Федеральном законе
ребенок – лицо до достижения им возраста 18 лет (совершеннолетия);

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

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

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

социальные службы для детей – организации независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющие мероприятия по социальному обслуживанию детей (социальной поддержке, оказанию социально-бытовых, медико-социальных, психолого-педагогических, правовых услуг и материальной помощи, социальной реабилитации детей, находящихся в трудной жизненной ситуации, обеспечению занятости таких детей по достижении ими трудоспособного возраста), а также граждане, осуществляющие без образования юридического лица предпринимательскую деятельность по социальному обслуживанию населения, в том числе детей;

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

Статья 4. Цели государственной политики в интересах детей

1. Целями государственной политики в интересах детей являются:

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

– формирование правовых основ гарантий прав ребенка;

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

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

– законодательное обеспечение прав ребенка;

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

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

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

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

Глава II. Основные направления обеспечения прав ребенка в Российской Федерации

Статья 6. Законодательные гарантии прав ребенка в Российской Федерации

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

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

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

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

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

4. Общественные объединения (организации) и иные некоммерческие организации могут осуществлять деятельность по подготовке ребенка к реализации им своих прав и исполнению обязанностей. Такие объединения (организации) имеют право по заявлению ребенка получать от уполномоченных федеральных органов исполнительной власти,

органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации методическую помощь, в том числе на конкурсной основе, иную помощь в объеме и в порядке, которые установлены соответствующей федеральной или региональной программой.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- оказанию квалифицированной юридической помощи.

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

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

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

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

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

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

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

Указанные общественные объединения (организации) осуществляют свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации об общественных объединениях.

3. Обучающиеся, воспитанники образовательных учреждений, за исключением дошкольных учреждений и учреждений начального общего образования, соответствующих им подразделений иных образовательных учреждений вправе самостоятельно или через своих выборных представителей ходатайствовать перед администрацией указанных учреждений о проведении с участием выборных представителей обучающихся, воспитанников дисциплинарного расследования деятельности работников образовательных учреждений, нарушающих и ущемляющих права ребенка.

4. В образовательных учреждениях и иных осуществляющих образовательный и воспитательный процессы учреждениях, а также в местах, доступных для детей и родителей (лиц, их заменяющих), вывешиваются

ваются тексты уставов, правил внутреннего распорядка таких учреждений; списки органов государственной власти, органов местного самоуправления и их должностных лиц (с указанием способов связи с ними) по месту нахождения указанных образовательных и иных учреждений, осуществляющих контроль и надзор за соблюдением, обеспечением и защитой прав ребенка.

Статья 11. Защита прав и законных интересов детей в сфере профессиональной ориентации, профессиональной подготовки и занятости

1. В соответствии с законодательством Российской Федерации федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляют мероприятия по обеспечению профессиональной ориентации, профессиональной подготовки детей, достигших возраста 14 лет.

2. В случае приема на работу детей, достигших возраста 15 лет, им гарантируются вознаграждение за труд, охрана труда, сокращенное рабочее время, отпуск. Работникам моложе 18 лет предоставляются льготы при совмещении работы с обучением, проведении ежегодного обязательного медицинского осмотра, квотировании рабочих мест для трудоустройства, расторжении трудового договора (контракта) и другие льготы, установленные законодательством Российской Федерации.

Статья 14. Защита ребенка от информации, пропаганды и агитации, наносящих вред его здоровью, нравственному и духовному развитию

1. Органы государственной власти Российской Федерации принимают меры по защите ребенка от информации, пропаганды и агитации, наносящих вред его здоровью, нравственному и духовному развитию, в том числе от национальной, классовой, социальной нетерпимости, от рекламы алкогольной продукции и табачных изделий, от пропаганды социального, расового, национального и религиозного неравенства, а также от распространения печатной продукции, аудио- и видеопроизведения, пропагандирующей насилие и жестокость, порнографию, наркоманию, токсикоманию, антиобщественное поведение.

2. В целях обеспечения здоровья, физической, интеллектуальной, нравственной, психической безопасности детей федеральным законом, законами субъектов Российской Федерации устанавливаются нормы распространения печатной продукции, аудио- и видеопроизведения, иной продукции, не рекомендуемой ребенку для пользования в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи до достижения им возраста 16 лет.

3. В целях обеспечения безопасности жизни, охраны здоровья, нравственности ребенка, защиты его от негативных воздействий в порядке, определенном Правительством Российской Федерации, проводится экспертиза (социальная, психологическая, педагогическая, санитарная) настольных, компьютерных и иных игр, игрушек и игровых сооружений для детей.

Статья 15. Защита прав детей, находящихся в трудной жизненной ситуации

1. Дети, находящиеся в трудной жизненной ситуации, имеют право на особую заботу и защиту со стороны федеральных органов государственной власти, органов законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления.

Защита прав детей, находящихся в трудной жизненной ситуации, осуществляется федеральными органами государственной власти, органами законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации. Такая защита должна обеспечивать выживание и развитие детей, их участие в общественной жизни.

Государство гарантирует судебную защиту прав детей, находящихся в трудной жизненной ситуации.

2. В целях защиты прав детей, находящихся в трудной жизненной ситуации, создаются соответствующие социальные службы для детей, которые по поручению компетентного органа исполнительной власти, органа местного самоуправления или на основании решения суда в соответствии с государственными минимальными социальными стандартами основных показателей качества жизни детей разрабатывают индивидуальную программу реабилитации ребенка. Указанная программа включает в себя оценку (экспертизу) состояния ребенка, в том числе проведенную учреждениями здравоохранения оценку состояния здоровья ребенка, психологические и иные антикризисные меры, а также долгосрочные меры по социальной реабилитации ребенка, которые осуществляются социальной службой самостоятельно или совместно с образовательными учреждениями, учреждениями здравоохранения и другими учреждениями.

3. Общественные объединения (организации) и иные некоммерческие организации осуществляют свою деятельность по защите прав детей, находящихся в трудной жизненной ситуации, в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации. Указанные объединения (организации) вправе в судебном порядке оспаривать неправомерные ущемляющие или нарушающие права детей, находящихся в трудной жизненной ситуации, действия должностных лиц органов государственной власти и учреждений, организаций, граждан, в том числе родителей (лиц, их заменяющих), педагогических, медицинских, социальных работников и других специалистов в области работы с детьми.

4. При регулировании внесудебных процедур, связанных с участием детей и защитой их прав, при принятии решений о наказаниях, которые могут применяться к несовершеннолетним, совершившим правонарушения, должностные лица органов государственной власти, местного само-

управления действуют в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, нормами, предусмотренными международными договорами Российской Федерации.

Обязательными являются обеспечение приоритета личного и социального благополучия ребенка, обеспечение специализации правоприменительных процедур (действий) с его участием или в его интересах, учет особенностей возраста и социального положения ребенка.

Если ребенок нуждается в педагогической, психологической, медицинской, юридической помощи, в социальной реабилитации, должностное лицо, осуществляющее правоприменительную процедуру, сообщает в компетентный орган о необходимости принятия соответствующих мер.

Глава IV. Гарантии исполнения настоящего федерального закона

Статья 23. Судебный порядок разрешения споров при исполнении настоящего Федерального закона

1. Родители (лица, их заменяющие), а также лица, осуществляющие мероприятия по образованию, воспитанию, развитию, охране здоровья, социальной защите и социальному обслуживанию ребенка, содействию его социальной адаптации, социальной реабилитации и (или) иные мероприятия с его участием, вправе обратиться в установленном законодательством Российской Федерации порядке в суд с иском о возмещении ребенку вреда, причиненного его здоровью, имуществу, а также морального вреда.

1.3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ “О безопасности дорожного движения”

(в ред. Федеральных законов от 02.03.1999 № 41-ФЗ,
от 25.04.2002 № 41-ФЗ, от 10.01.2003 № 15-ФЗ, от 22.08.2004 № 122-ФЗ,
от 18.12.2006 № 232-ФЗ, от 08.11.2007 № 257-ФЗ, от 01.12.2007 № 309-ФЗ,
от 30.12.2008 № 313-ФЗ, от 25.11.2009 № 267-ФЗ, от 23.07.2010 № 169-ФЗ
от 27.07.2010 № 227-ФЗ) (Извлечения)

Глава I. Общие положения

Статья 1. Задачи настоящего Федерального закона

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

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

Статья 2. Основные термины

Для целей настоящего Федерального закона применяются следующие основные термины:

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

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

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

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

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

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

дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;

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

Статья 3. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

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

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

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

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

Статья 4. Законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения

Законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения состоит из настоящего Федерального закона и других федеральных законов, принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации.

Глава II. Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 5. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

- установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации;
- координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;
- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;
- разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;
- осуществления деятельности по организации дорожного движения;
- материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;
- организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;
- проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
- осуществления обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;
- лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;

– осуществления государственного надзора и контроля за выполнением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 6. Полномочия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения

1. В ведении Российской Федерации находятся:

– формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– установление правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения;

– установление единой системы правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

– контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения Конституции Российской Федерации и федеральным законам;

– создание федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– разработка и утверждение федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и их финансовое обеспечение;

– организация и осуществление федеральными органами исполнительной власти или их региональными структурами государственного надзора и контроля за деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– координация деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– заключение международных договоров Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Полномочия федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами Российской Федерации.

Федеральные органы исполнительной власти по соглашению с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации могут передавать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Субъекты Российской Федерации вне пределов ведения Российской Федерации самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Полномочия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами субъектов Российской Федерации.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации по соглашению с федеральными органами исполнительной власти могут передать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Органы местного самоуправления в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации в пределах своей компетенции самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Полномочия органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами муниципальных образований.

Статья 8. Участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения

1. Общественные объединения, созданные для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, в целях объединения коллективных усилий членов этих организаций для предотвращения дорожно-транспортных происшествий, в соответствии с их уставами имеют право в установленном законами порядке:

- вносить в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации предложения по осуществлению мероприятий и совершенствованию правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- проводить по просьбе членов общественных объединений исследования причин и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, передавать материалы в прокуратуру и представлять интересы своих членов в суде;

- проводить мероприятия по профилактике аварийности.

2. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и хозяйствующие субъекты могут привлекать с их согласия общественные объединения к проведению мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Статья 9. Организация государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения

1. На территории Российской Федерации осуществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения. Такими показателями являются количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного дви-

жения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению.

2. Система государственного учета обеспечивает организацию и проведение федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации.

Глава III. Программы обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 10. Программы обеспечения безопасности дорожного движения

1. В целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий.

2. Федеральные программы разрабатываются в соответствии с требованиями к таким программам, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.

3. Федеральные, региональные и местные программы обеспечения безопасности дорожного движения финансируются за счет средств соответствующих бюджетов и внебюджетных источников.

Глава IV. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения

Статья 13. Обустройство дорог объектами сервиса

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, юридические и физические лица, в ведении которых находятся автомобильные дороги, принимают меры к обустройству этих дорог предусмотренными объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов, организуют их работу в целях максимального удовлетворения потребностей участников дорожного движения и обеспечения их безопасности, представляют информацию участникам дорожного движения о наличии таких объектов и расположении ближайших учреждений здравоохранения и связи, а равно информацию о безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог.

Статья 15. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при изготовлении и реализации транспортных средств, их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей

1. Транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации или ввозимые из-за рубежа сроком более чем на шесть месяцев и предназначенные для участия в дорожном движении на ее территории, а также составные части конструкций, предметы дополнительного оборудования, запасные части и принадлежности транспортных средств в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, подлежат обязательной сертификации или декларированию соответствия в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о техническом регулировании.

Статья 16. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств

1. Техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

2. Обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства.

Примечание.

Постановлением Правительства РФ от 07.05.2003 № 263 утверждены Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

3. Владельцы транспортных средств должны осуществлять обязательное страхование своей гражданской ответственности в соответствии с федеральным законом. В отношении транспортных средств, владельцы которых не исполнили данную обязанность, не проводятся государственный технический осмотр и регистрация.

Статья 17. Государственный технический осмотр транспортных средств

1. Находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации и зарегистрированные в установленном порядке транспортные средства подлежат обязательному государственному техническому осмотру.

2. Порядок проведения обязательного государственного технического осмотра устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 18. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств

1. Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в целях содержания их в исправном состоянии должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

2. Нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами-изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации.

3. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами.

4. Транспортные средства, прошедшие техническое обслуживание и ремонт, должны отвечать требованиям, регламентирующим техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, что подтверждается соответствующим документом, выдаваемым исполнителем названных работ и услуг.

Статья 19. Основания и порядок запрещения эксплуатации транспортных средств

1. Запрещается эксплуатация транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

Перечень неисправностей транспортных средств и условия, при которых запрещается их эксплуатация, определяются Правительством Российской Федерации.

2. Запрещается эксплуатация транспортных средств, владельцами которых не исполнена установленная федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности.

2.1. Запрещается эксплуатация транспортных средств лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

3. Запрещение эксплуатации транспортного средства осуществляется уполномоченными на то должностными лицами.

Статья 20. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств

1. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны:

- организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;
- соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей;
- создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения;

– анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;

– организовывать и проводить с привлечением работников органов здравоохранения предрейсовые медицинские осмотры водителей, мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

– обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;

– обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

2. Юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям запрещается в какой бы то ни было форме понуждать или поощрять водителей транспортных средств к нарушению ими требований безопасности дорожного движения.

3. Юридические лица, осуществляющие перевозки автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, с учетом особенностей перевозок и в пределах действующего законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения могут устанавливать специальные правила и предъявлять к водителям транспортных средств дополнительные требования для обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 21. Мероприятия по организации дорожного движения

1. Мероприятия по организации дорожного движения осуществляются в целях повышения его безопасности и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, в ведении которых находятся автомобильные дороги.

2. Разработка и проведение указанных мероприятий осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

Статья 22. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения в процессе его организации

1. Деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации стандартами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

2. Изменения в организации дорожного движения для повышения пропускной способности дорог или для других целей за счет снижения уровня безопасности дорожного движения не допускаются.

3. Изменение организации движения транспортных средств и пешеходов в неотложных случаях при возникновении реальной угрозы безопасности дорожного движения должно осуществляться только уполномоченными на то должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации либо должностными лицами дорожных и коммунальных служб с последующим уведомлением органов внутренних дел Российской Федерации. Распоряжения указанных лиц обязательны для всех участников дорожного движения.

4. Единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации устанавливается Правилами дорожного движения, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.

5. На дорогах Российской Федерации устанавливается правостороннее движение транспортных средств.

Статья 23. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения

1. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения заключается в обязательном медицинском освидетельствовании и пересвидетельствовании кандидатов в водители и водителей транспортных средств, проведении предрейсовых, послерейсовых и текущих медицинских осмотров водителей транспортных средств, оказании медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, обучении участников дорожного движения, должностных лиц органов внутренних дел Российской Федерации и других специализированных подразделений, а также населения приемам оказания первой помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Примечание.

Приказом Минздравсоцразвития РФ от 28.09.2010 № 831н утверждены единый образец Медицинской справки о допуске к управлению транспортными средствами и Инструкция по ее заполнению.

Выданные ранее медицинские справки о годности к управлению транспортными средствами действительны до указанной в них даты очередного пересвидетельствования водителя (кандидата в водители) (письмо Минздравсоцразвития РФ от 03.11.2010 № 14-6/10/2-10176).

2. Целью обязательного медицинского освидетельствования и пересвидетельствования является определение у водителей транспортных средств и кандидатов в водители медицинских противопоказаний или ограничений к водительской деятельности.

3. Пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях оказывается первая помощь, а также медицинская помощь, которая заключается в:
– оказании скорой медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия и в пути следования в лечебно-профилактическое учреждение;

– оказании первичной медико-санитарной помощи и специализированной медицинской помощи.

Примечание.

О периодичности обязательных медицинских освидетельствований, перечне медицинских противопоказаний, при которых гражданину Российской Федерации запрещается управлять транспортными средствами см. Приказ Минздрава СССР от 29.09.1989 № 555, о порядке проведения обязательных предварительных при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров работников см. Приказ Минздравмедпрома РФ от 14.03.1996 № 90.

4. Периодичность обязательных медицинских освидетельствований, порядок их проведения, перечень медицинских противопоказаний, при которых гражданину Российской Федерации запрещается управлять транспортными средствами, а также порядок организации медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях устанавливаются федеральным законом.

Статья 24. Права и обязанности участников дорожного движения

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

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

3. Участники дорожного движения имеют право:

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

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

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

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

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

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

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

Статья 25. Условия получения права на управление транспортными средствами

1. Граждане Российской Федерации, достигшие установленного настоящей статьей возраста и не имеющие ограничений к водительской деятельности, могут после соответствующей подготовки быть допущены к экзаменам на получение права на управление транспортными средствами.

К экзаменам на получение права на управление транспортными средствами категории “В” и категории “С” могут быть допущены лица, достигшие семнадцатилетнего возраста и прошедшие соответствующую подготовку в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального образования, если такая подготовка предусмотрена образовательными программами, специализированных юношеских автомобильных школах, а также в иных организациях, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств по направлениям военных комиссариатов. Водительские удостоверения указанные лица получают по достижении ими восемнадцатилетнего возраста.

2. Право на управление транспортными средствами предоставляется:

– мотоциклами, мотороллерами и другими мототранспортными средствами (категория “А”) – лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста;

– автомобилями, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми (категория “В”), а также автомобилями, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, за исключением относящихся к категории “Д” (категория “С”), – лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста;

– автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими, помимо сиденья водителя, более восьми сидячих мест (категория “Д”), – лицам, достигшим двадцатилетнего возраста;

– составами транспортных средств (категория “Е”) – лицам, имеющим право на управление транспортными средствами категорий “В”, “С” или “Д”, при наличии стажа управления транспортным средством соответствующей категории не менее 12 месяцев;

– трамваями и троллейбусами – лицам, достигшим двадцатилетнего возраста.

Статья 26. Основные требования по подготовке водителей транспортных средств

1. Допускаются к сдаче экзаменов на получение права на управление транспортными средствами граждане, прошедшие соответствующую подготовку в объеме, предусмотренном учебными планами и программами подготовки водителей транспортных средств соответствующей категории.

2. Допускается самостоятельная подготовка водителей на получение права управления транспортными средствами категорий “А” и “В” в объеме соответствующих программ.

3. Типовые программы подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий разрабатываются уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

Статья 27. Получение права на управление транспортными средствами

1. Право на управление транспортными средствами предоставляется гражданам, сдавшим квалификационные экзамены, при условиях, перечисленных в статье 25 настоящего Федерального закона.

2. Право на управление транспортными средствами подтверждается соответствующим удостоверением. На территории Российской Федерации действуют национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации.

3. Порядок сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 28. Основания прекращения действия права на управление транспортными средствами

1. Основаниями прекращения действия права на управление транспортными средствами являются:

– истечение установленного срока действия водительского удостоверения;

– ухудшение здоровья водителя, препятствующее безопасному управлению транспортными средствами, подтвержденное медицинским заключением;

– лишение права на управление транспортными средствами.

2. Виды правонарушений, влекущих в качестве меры ответственности лишение права на управление транспортными средствами либо ограничение такого права, устанавливаются федеральным законом.

Статья 29. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах

1. Обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образо-

вательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке.

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

3. Положения об обязательном обучении граждан правилам безопасного поведения на дорогах включаются в соответствующие федеральные государственные образовательные стандарты.

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

Глава V. Государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 30. Государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения

1. Государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения организуются и осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации.

2. Государственный надзор и контроль осуществляются в целях обеспечения соблюдения законодательства Российской Федерации и законодательства субъектов Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения.

Глава VI. Ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения

Статья 31. Ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения

Нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения влечет за собой в установленном порядке дисциплинарную, административную, уголовную и иную ответственность.

Глава VII. Международные договоры Российской Федерации

Статья 32. Международные договоры Российской Федерации

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные настоящим Федеральным законом, то применяются правила международного договора Российской Федерации.

Глава VIII. Заключительные положения

Статья 33. Вступление в силу настоящего Федерального закона

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

2. Предложить Президенту Российской Федерации и поручить Правительству Российской Федерации привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим Федеральным законом.

Правительству Российской Федерации обеспечить приведение федеральными органами исполнительной власти их нормативных правовых актов в соответствие с настоящим Федеральным законом.

3. Нормативные правовые акты, регулирующие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, действовавшие до вступления настоящего Федерального закона в силу, применяются в части, не противоречащей настоящему Федеральному закону.

Президент Российской Федерации
Б. ЕЛЬЦИН
Москва, Кремль

1.4. Указ Президента Российской Федерации от 22 сентября 2006 года № 1042

“О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения”

(Извлечения)

В целях повышения безопасности дорожного движения, сокращения количества граждан, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, и снижения тяжести их последствий постановляю:

1. Правительству Российской Федерации совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации принять неотложные меры, направленные:

а) на дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы безопасности дорожного движения;

б) на улучшение условий дорожного движения, увеличение пропускной способности улиц и дорог, в первую очередь в городах федерального значения и административных центрах субъектов Российской Федерации; на организацию работ по строительству и обустройству достаточного количества мест для парковки транспортных средств, подземных и надземных переходов, созданию безопасных условий для пешеходов;

в) на создание системы образования и информационно-пропагандистского обеспечения в области безопасности дорожного движения;

г) на повышение эффективности и оперативности оказания экстренной помощи гражданам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

д) на реализацию в установленные сроки федеральной целевой программы “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”;

3. Установить, что:

а) с 1 февраля 2007 г. на территории Российской Федерации не допускается использование особых государственных регистрационных знаков. Мероприятия, связанные с отменой указанных регистрационных знаков, осуществлять поэтапно, начиная со дня вступления в силу настоящего Указа;

б) устройствами для подачи специальных сигналов при наличии специальных цветографических схем на наружных поверхностях транспортных средств оборудуются транспортные средства пожарной охраны, милиции, скорой медицинской помощи, аварийно-спасательных служб и военной автомобильной инспекции, используемые для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан.

4. Настоящий Указ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Президент Российской Федерации

В. ПУТИН

Москва, Кремль

22 сентября 2006 года № 1042

**1.5. Постановление Правительства Российской Федерации
№ 100 от 20 февраля 2006 г. “О федеральной целевой программе
“Повышение безопасности дорожного движения
в 2006–2012 годах”**

(в ред. Постановлений Правительства Российской Федерации
от 18.08.2007 № 528, от 02.06.2008 №423, от 15.07.2008 № 538,
от 14.02.2009 № 132)

(Извлечения)

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемую федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Программа).

2. Создать федеральное государственное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – учреждение) для текущего управления Программой и отнести его к ведению Министерства внутренних дел Российской Федерации.

3. Установить предельную численность работников учреждения в количестве 70 единиц.

4. Министерству внутренних дел Российской Федерации обеспечить выделение в установленном порядке на содержание учреждения ассигно-

ваний в размере 29,7 млн. рублей за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете на 2006 год на реализацию Программы.

5. Министерству внутренних дел Российской Федерации совместно с Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом осуществить необходимые юридические действия по созданию учреждения.

6. Рекомендовать заинтересованным органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления принять участие в финансировании мероприятий Программы за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и внебюджетных источников.

Председатель Правительства
Российской Федерации
М. ФРАДКОВ

Характеристика проблемы

Проблема аварийности, связанной с автомобильным транспортом (далее – аварийность), в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

В 2004 году произошло свыше 208 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 34,5 тыс. человек. По сравнению с 1997 годом число погибших возросло на 27,8 процента. Всего за последние 10 лет в результате дорожно-транспортных происшествий погибли 312,5 тыс. человек, из которых более четверти – люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет).

Коренной перелом в состоянии аварийности произошел после 2000 года. Рост основных показателей аварийности в 2001–2004 годах по отношению к 1 проценту роста количества транспортных средств составил:

- по дорожно-транспортным происшествиям – 3,6 процента;
- по количеству лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий – 2,7 процента;
- по количеству лиц, получивших ранения в результате дорожно-транспортных происшествий, – 4,5 процента.

Начиная с 2000 года устойчиво растут такие относительные показатели аварийности, как количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. единиц транспорта (транспортный риск) и количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения (социальный риск). В 2004 году они достигли своего максимума (более 10 и свыше 24 лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, соответственно).

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России значительный ущерб, составляющий в последние 4 года 2,2–2,6 процента валового внутреннего продукта страны (в 2004 году ущерб составил 369 млрд. рублей, в том числе в результате гибели и ранения людей – 227,7 млрд. рублей).

Основными видами дорожно-транспортных происшествий в России являются наезд на пешехода, препятствие и на стоящее транспортное средство, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения Российской Федерации водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Вследствие выезда на полосу встречного движения регистрируется около 13 процентов дорожно-транспортных происшествий. Каждое восьмое дорожно-транспортное происшествие совершил водитель, находившийся в состоянии опьянения, каждое седьмое – не имевший права на управление транспортным средством. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80 процентов всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения.

Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. За последние 8 лет количество пешеходов, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, увеличилось на треть. Всего за этот период погибли свыше 100 тыс. и ранены свыше 500 тыс. пешеходов.

Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Так, современный уровень обеспечения автомобилями в городах уже превысил 200 штук на 1 тыс. жителей, тогда как дорожно-транспортная инфраструктура соответствует уровню 60–100 штук на 1 тыс. жителей.

Следствием такого положения дел являются ухудшение условий дорожного движения, нарушение экологической обстановки, увеличение количества заторов, расхода топлива, а также рост количества дорожно-транспортных происшествий. В настоящее время в городах и населенных пунктах происходит более 70 процентов всех дорожно-транспортных происшествий. Темпы увеличения количества лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий в городах, опережают темпы увеличения количества дорожно-транспортных происшествий. Почти 60 процентов дорожно-транспортных происшествий в городах

приходится на столицы и административные центры субъектов Российской Федерации.

Изучение особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой степенью тяжести. Неэффективная организация работы по оказанию медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате таких дорожно-транспортных происшествий, является одной из основных причин их высокой смертности. Общая смертность указанных лиц в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других несчастных случаев, инвалидами они становятся в 6 раз чаще, а нуждаются в госпитализации в 7 раз чаще.

Усугубление обстановки с аварийностью и наличие проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуют выработки и реализации долгосрочной государственной стратегии, координации усилий государства и общества, концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов, а также формирования эффективных механизмов взаимодействия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных институтов и негосударственных структур при возможно более полном учете интересов граждан.

Система обеспечения безопасности дорожного движения, сформированная без применения программно-целевого метода, характеризуется недостаточной комплексностью и отсутствием эффективного механизма координации действий федеральных органов исполнительной власти, что ведет к разобщенности при осуществлении деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В ряде нормативных правовых актов дублируются функции федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления. Некоторые сферы общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения не урегулированы. Нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях не обеспечивают в полной мере функцию предупреждения правонарушений. Кроме того, отдельные положения законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения не согласуются с нормами международных договоров, участницей которых является Российская Федерация.

Сложившееся положение дел усугубляется неэффективным использованием реальных рычагов воздействия на негативные процессы, происходящие в области обеспечения безопасности дорожного движения. Меры, принимаемые субъектами Российской Федерации, не носят целенаправленного характера, не подчинены единой задаче и, как следствие, не могут коренным образом изменить существующие негативные тенденции в этой области. Кроме того, в условиях дотационности боль-

шинства субъектов Российской Федерации и их значительных социальных обязательств существенно снижаются возможности для решения задач по обеспечению безопасности дорожного движения.

В России фактически отсутствует система организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах (регламентация скоростных режимов, введение одностороннего движения и т. д.). Реализуемые мероприятия носят эпизодический характер. Не определены полномочия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, связанные с проведением указанных мероприятий. Поэтому в городах постоянно возникают заторы, существенно затрудняющие и ограничивающие дорожное движение.

Система организации прибытия на место дорожно-транспортного происшествия и оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия, неэффективна. Так, по данным Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации, доля лиц, погибших до прибытия в лечебное учреждение, составляет 55 процентов общего количества лиц, погибших вследствие дорожно-транспортных происшествий.

Государственное и общественное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения осуществляется на недостаточном уровне. Ситуация усугубляется всеобщим правовым нигилизмом, осознанием юридической безответственности за совершенные правонарушения, безразличным отношением к возможным последствиям дорожно-транспортных происшествий, отсутствием адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, недостаточным вовлечением населения в деятельность по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Сложившаяся критическая ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях отсутствия программно-целевого метода характеризуется наличием тенденций к ее дальнейшему ухудшению, что определяется следующими факторами:

- высокий уровень аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (в том числе детский травматизм). При этом в 2012 году ожидается увеличение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, до 38–40 тыс. человек и количества дорожно-транспортных происшествий до 212 тысяч;
- значительная доля людей наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет) среди лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- продолжающееся ухудшение условий дорожного движения в городах;
- низкий уровень безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Ожидаемые показатели аварийности в условиях отсутствия программно-целевого метода приведены в приложении № 1 (в данном сборнике не приведено).

Таким образом, необходимость разработки и реализации Программы обусловлена следующими причинами:

- социально-экономическая острота проблемы;
- межотраслевой и межведомственный характер проблемы;
- необходимость привлечения к решению проблемы федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и общественных институтов.

Без государственной поддержки на федеральном уровне в сложившихся условиях субъекты Российской Федерации и муниципальные образования не в состоянии эффективно удовлетворить жизненную потребность в безопасности проживающего на их территории населения.

Применение программно-целевого метода позволит осуществить:

- развитие и использование научного потенциала при исследовании причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также формирование основ и приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;
- координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализацию комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, снижающих количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Вместе с тем применение программно-целевого метода к решению проблемы повышения безопасности дорожного движения сопряжено с определенными рисками. Так, в процессе реализации Программы возможно выявление отклонений в достижении промежуточных результатов из-за несоответствия влияния отдельных мероприятий Программы на ситуацию в сфере аварийности их ожидаемой эффективности, обусловленного использованием новых подходов к решению задач в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также недостаточной скоординированностью деятельности исполнителей Программы на начальных стадиях ее реализации.

В целях управления указанным риском в процессе реализации Программы предусматриваются:

- создание эффективной системы управления на основе четкого распределения функций, полномочий и ответственности основных исполнителей Программы;
- мониторинг выполнения Программы, регулярный анализ и при необходимости ежегодная корректировка и ранжирование индикаторов и показателей, а также мероприятий Программы;

– перераспределение объемов финансирования в зависимости от динамики и темпов достижения поставленных целей, изменений во внешней среде.

Основные цели и задачи Программы

Целью Программы является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза в 2012 году по сравнению с 2004 годом. Это позволит Российской Федерации приблизиться к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снизить показатели аварийности и, следовательно, уменьшить социальную остроту проблемы (в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2009 № 132).

Ожидаемая динамика достижения показателей Программы приведена в приложении № 2 (в данном сборнике не приведено).

Условиями достижения целей Программы является решение следующих задач:

- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;
- сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;
- совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах;
- сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий;
- повышение уровня безопасности транспортных средств;
- повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях управления;
- совершенствование правовых основ деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере.

Реализацию Программы предполагается осуществить в течение 7 лет (2006–2012 годы) в 2 этапа.

На I этапе (2006–2007 годы) планируется осуществление следующих первоочередных мероприятий:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- проведение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения;

- обеспечение вовлечения в профилактическую работу институтов гражданского общества;
- совершенствование системы лицензирования в сфере подготовки водителей, разработка правовой основы контроля за осуществлением гражданами самостоятельной подготовки для получения права на управление транспортными средствами категорий «А» и «В»;
- проработка нормативно-правовых и организационных аспектов внедрения комиссионного принципа приема квалификационных экзаменов у кандидатов на получение права на управление транспортным средством;
- подготовка предложений по введению в отношении автошкол механизмов, позволяющих повысить качество подготовки водителей;
- подготовка предложений об изменении возрастных ограничений при решении вопроса о допуске граждан к управлению транспортными средствами;
- создание федеральной информационной базы данных о водителях транспортных средств, привлеченных к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации;
- повышение уровня активной и пассивной безопасности транспортных средств;
- усиление контроля за наличием, исправностью и применением средств безопасности;
- повышение профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, активное внедрение детских удерживающих устройств;
- реализация пилотных проектов замены постов дорожно-патрульной службы техническими автоматическими системами контроля за соблюдением участниками дорожного движения Правил дорожного движения Российской Федерации и применения вертолетов для ускорения прибытия на место дорожно-транспортного происшествия;
- техническое перевооружение Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;
- значительное увеличение объемов работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;
- предотвращение дорожных заторов, оптимизация скоростных режимов движения на участках улично-дорожной сети, организация стоянок транспортных средств, применение современных инженерных схем организации дорожного движения, современных технических средств (светофоров, дорожных знаков, разметки и т. д.) и автоматизированных систем управления движением;
- строительство и обустройство подземных и надземных пешеходных переходов;
- расширение объема работ по строительству современных автодромов для подготовки водителей, решение вопросов выделения земельных участков для их строительства;

- совершенствование механизма оперативного доведения информации о дорожно-транспортных происшествиях до дежурных служб, участвующих в ликвидации их последствий, введение единого федерального номера для вызова указанных служб на место дорожно-транспортного происшествия;

- внедрение регламента взаимодействия дежурных служб на месте дорожно-транспортного происшествия;

- разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи лицам, пострадавшим на месте дорожно-транспортного происшествия, и обучение этому работников служб, участвующих в проведении работ на месте дорожно-транспортного происшествия, а также участников дорожного движения;

- оснащение стационарных постов дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации средствами оказания первичной медицинской помощи;

- проведение системных исследований, направленных на выявление закономерностей возникновения дорожно-транспортных происшествий, их влияния на социально-экономическое развитие страны, обоснование приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий;

- построение оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях;

- проведение работ по совершенствованию нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- разработка правовых и организационных механизмов повышения роли обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в решении проблемы обеспечения безопасности дорожного движения;

- мониторинг динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения и реализации мероприятий Программы.

На II этапе (2008–2012 годы) предусматривается реализация следующих мероприятий:

- дальнейшее увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе внедрение комплексных схем и проектов организации дорожного движения, управления движением магистрального, районного и общегородского значения;

- расширение объема работ по строительству подземных и надземных пешеходных переходов;

- продолжение работ по созданию современных технических средств и систем нового поколения для переоснащения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

- продолжение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения устойчивых стереотипов законопослушного поведения;
- повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических мероприятий;
- совершенствование работ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- совершенствование форм и методов контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;
- совершенствование форм и методов международного взаимодействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- продолжение мониторинга динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения и реализации мероприятий Программы.

Перечень мероприятий Программы

Комплекс мероприятий Программы формируется и финансируется по статьям расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, капитальные вложения и прочие нужды по следующим направлениям Программы.

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведены в приложении № 3 *(в данном сборнике не приведено)*.

Деятельность в указанном направлении предусматривает совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, других участников дорожного движения, широкое внедрение современных средств контроля за соблюдением Правил дорожного движения Российской Федерации, разработку мер правового воздействия в случае неправомерного поведения, а также совершенствование профилактической работы.

Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, приведены в приложении № 4 *(в данном сборнике не приведено)*.

Деятельность в указанном направлении предусматривает улучшение условий движения транспортных средств и пешеходов, внедрение современных методов регулирования транспортных потоков, комплексных схем организации дорожного движения, совершенствование организации пешеходного движения, снижение влияния дорожных условий на возникновение дорожно-транспортных происшествий, увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, проведение инженерных мероприятий в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий. При этом пилотные проекты будут направлены в первую очередь на реализацию комплекса мероприятий в тех субъектах Российской Федерации,

в которых зафиксировано наибольшее количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, приведены в приложении № 5 *(в данном сборнике не приведено)*.

Деятельность в указанном направлении предусматривает сокращение времени прибытия на место дорожно-транспортного происшествия служб, участвующих в ликвидации их последствий, быстроту и слаженность их действий, повышение эффективности оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий.

Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения, приведены в приложении № 6 *(в данном сборнике не приведено)*.

Деятельность в указанном направлении предусматривает выработку и формирование единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, совершенствование научных основ определения закономерностей возникновения дорожно-транспортных происшествий, обоснование приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий, построение оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения, создание системы управления и мониторинга реализации Программы, совершенствование нормативно-правовой базы в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Ресурсное обеспечение Программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на федеральном и региональном уровнях, состояние аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, а также реальная возможность ее решения при федеральной поддержке.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и внебюджетных источников.

Общий объем финансирования Программы в 2006–2012 годах составляет 54276,9 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 23177,6 млн. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации – 30567 млн. рублей, внебюджетных источников – 532,3 млн. рублей. (в ред. Постановлений Правительства РФ от 18.08.2007 № 528, от 15.07.2008 № 538, от 14.02.2009 № 132)

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по направлениям приведены в приложении № 7 *(в данном сборнике не приведено)*.

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по годам приведены в приложении № 8 (в данном сборнике не приведено).

Распределение средств федерального бюджета, выделяемых на реализацию Программы, между государственными заказчиками Программы приведено в приложении № 9 (в данном сборнике не приведено).

Механизм реализации Программы

Механизм реализации Программы базируется на принципах партнерства федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и организаций, в том числе общественных, а также четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей Программы. Решение задач по формированию и эффективному управлению реализацией Программы будет осуществляться путем обособленного выбора форм и методов управления.

Организационно-правовые аспекты управления реализацией Программы

Управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик-координатор Программы, государственные заказчики Программы, совет по координации Программы, дирекция Программы.

Руководителем Программы является Министр внутренних дел Российской Федерации.

В реализации Программы участвуют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления.

В целях обеспечения взаимодействия государственных заказчиков Программы в установленном порядке создается совет по координации Программы, который является коллегиальным совещательным органом управления реализацией Программы.

Текущее управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик-координатор Программы, государственные заказчики Программы и дирекция Программы.

Дирекция Программы создается Правительством Российской Федерации в форме федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

Дирекция Программы имеет право в установленном порядке осуществлять предпринимательскую и иную приносящую доход деятельность, средства от которой направляются на реализацию Программы.

Дирекция Программы реализует следующие основные функции:

- подготовка проекта ежегодного плана мероприятий Программы на следующий финансовый год и координация деятельности по вопросам, касающимся его согласования с государственными заказчиками Программы;
- выполнение комплекса мероприятий по скоординированному взаимодействию с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации

Федерации, органами местного самоуправления и организациями различной организационно-правовой формы;

- сбор и систематизация статистической и аналитической информации о реализации мероприятий Программы;

- мониторинг результатов реализации мероприятий Программы, формирование аналитической информации о реализации указанных мероприятий и подготовка отчетности о реализации Программы;

- организация независимой оценки показателей результативности, эффективности мероприятий Программы и их соответствия индикаторам и показателям Программы;

- внедрение и обеспечение применения информационных технологий в целях управления реализацией Программы и контроля за реализацией мероприятий Программы;

- осуществление деятельности по информированию общественности о ходе и результатах реализации Программы, в том числе на основе контентного обеспечения специализированного сайта в сети Интернет по Программе;

- иные функции, предусмотренные уставом дирекции Программы.

Полномочия дирекции Программы, а также порядок ее деятельности определяются уставом, утверждаемым в установленном порядке.

Исполнители мероприятий Программы определяются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Государственный заказчик-координатор Программы в установленном порядке представляет в Правительство Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации (в части научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ гражданского назначения) отчетность о ходе и результатах реализации Программы.

Предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование объектов капитального строительства осуществляется в соответствии с Правилами формирования, предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 мая 2008 г. № 392.

Обязательными условиями предоставления субсидий являются:

- (абзац введен Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 132) наличие нормативного правового акта субъекта Российской Федерации, устанавливающего расходные обязательства субъекта Российской Федерации и муниципальных образований, на исполнение которых предоставляется субсидия;

- наличие в консолидированном бюджете субъекта Российской Федерации бюджетных ассигнований на исполнение соответствующего расходного обязательства субъекта Российской Федерации в размере не менее 30 процентов данного расходного обязательства;

– наличие утвержденной в установленном порядке на основании положительного заключения государственной экспертизы проектной документации на строительство и реконструкцию объектов капитального строительства, включенных в Программу;

– наличие утвержденных в установленном порядке и согласованных с Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации планов закупок оборудования по оснащению объектов капитального строительства.

При расчете размера субсидий, выделяемых из федерального бюджета на софинансирование строительства, реконструкции и оснащения объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации и муниципальной собственности, учитываются следующие факторы.

– значимость объектов для экономического и социального развития субъектов Российской Федерации;

– обязательное финансирование за счет средств консолидированного бюджета субъекта Российской Федерации объектов, находящихся в государственной собственности субъекта Российской Федерации или муниципальной собственности;

– в отношении софинансирования из федерального бюджета оснащения оборудованием — гарантия обеспечения своевременной установки и ввода в эксплуатацию предполагаемого к закупке оборудования.

Федеральная служба государственной статистики совместно с государственными заказчиками Программы организует ведение статистической отчетности по реализации Программы.

Государственный заказчик-координатор Программы до начала реализации Программы утверждает положение об управлении реализацией Программы, определяющее порядок формирования организационно-финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий Программы и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры предоставления государственными заказчиками Программы государственному заказчику-координатору Программы отчетности о ходе и результатах реализации Программы, процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях индикаторов и показателей Программы, результатах мониторинга реализации Программы, мероприятиях Программы и об условиях участия в них исполнителей.

Финансовые аспекты управления реализацией Программы

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета и средств бюджетов субъектов Российской Федерации. При этом субъекты Российской Федерации могут разрабатывать собственные региональные программы, финансируемые из средств своих бюджетов, с аналогичным названием и использованием признаков, применяемых для Программы, или отдельные региональные мероприятия. Для реализации Программы привлекаются также средства внебюджетных источников.

Государственный заказчик-координатор Программы совместно с федеральными органами исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы, государственными заказчиками Программы и по согласованию с Министерством экономического развития Российской Федерации и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации ежегодно определяет адресный перечень объектов финансирования.

При софинансировании мероприятий Программы, предусматривающих строительство (реконструкцию, модернизацию) объектов, приобретение оборудования и специальных транспортных средств, доля финансирования из средств федерального бюджета не может превышать 70 процентов стоимости таких мероприятий при условии финансирования начала их реализации за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и организаций.

Государственный заказчик-координатор Программы до 1 мая 2006 г. заключает соглашение (договор) с органами государственной власти субъектов Российской Федерации на весь срок реализации Программы о софинансировании мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников с учетом общей стоимости работ.

Передача субъектам Российской Федерации материально-технических ресурсов (оборудования, не требующего монтажа, специальных транспортных средств), приобретенных за счет средств федерального бюджета, осуществляется государственными заказчиками Программы в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации.

Прекращение действия Программы наступает в случае завершения ее реализации, а досрочное прекращение – в случае признания неэффективности ее реализации в соответствии с решением Правительства Российской Федерации согласно порядку разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденному Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594.

Оценка социально-экономической и бюджетной эффективности Программы.

Справка о работе ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» по вопросу оценки эффективности мероприятий Программы, их соответствия индикаторам и показателям Программы

ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» в соответствии с требованиями методических рекомендаций Программы (разделы II, V, VI), а также Устава Дирекции (п. 20.10), утвержденного приказом МВД РФ от 06.07.2006 г. № 412, проведена работа по расчету социально-экономической и бюджетной эффективности мероприятий Программы, а также получению независимой оценки результативности выполнения директивных указаний Правительства РФ в части снижения демографического ушерба от ДТП.

Основу расчета эффективности реализации мероприятий Программы составляет количественная оценка достижения показателей Программы, т. е. сокращения числа лиц, погибших в результате ДТП на рассматриваемый период (год), а также оценка социально-экономической и бюджетной эффективности, определяемых в соответствии с изложенной в Программе методикой.

Расчет фактической социально-экономической и бюджетной эффективности осуществляется коллективом Дирекции ежегодно, начиная с 2006 г.

Публикация результатов расчетов осуществляется в рамках ежегодных отчетов «О ходе реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», а также при подготовке многочисленных установленных отчетных и справочно-информационных материалов, деловой переписке с заинтересованными органами, в докладах на международных форумах, тематических конференциях, семинарах по проблематике ОБДД.

При расчете указанных выше показателей для определения затрат на реализацию мероприятий Программы правильно учитывались источники финансирования с корректировкой на прогнозные темпы инфляции и коэффициенты дисконтирования. При этом принятый подход при расчете фактических показателей объемов финансирования корректировались только на коэффициент дисконтирования, т. к. коэффициент инфляции в данном случае считается уже заложенным в уровне цен соответствующего года.

При расчете бюджетного эффекта оценивался вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета с учетом понесенных затрат, а при расчете социально-экономического эффекта оценивался общий вклад в формирование внутреннего валового продукта с учетом понесенных затрат.

В результате реализации Программы в 2006–2010 годах социально-экономическая эффективность по сравнению с прогнозным значением увеличилась в 2 раза, бюджетная эффективность в 30 раз [1]. При этом бюджетная эффективность в 2010 году сохранила положительное значение, что характеризует снижение затрат на реализацию мероприятий и накопление эффекта от их реализации (Таблица 1).

Таблица 1

Сравнение прогнозных и фактических значений социально-экономической и бюджетной эффективности (в млн. руб.)

Показатель	Год	План	Факт	Отклонение
Социально-экономическая эффективность	2006 г.	3297,1	9363,2	6066,1
	2007 г.	1357,2	4928,2	3571,0
	2008 г.	5717,6	17502,5	11784,9
	2009 г.	14186,6	31251,2	17064,6
	2010 г.	23014,5	34349,7	11335,2
	2006-2010 г. итого	47573,0	97394,8	49821,8

Показатель	Год	План	Факт	Отклонение
Бюджетная эффективность	2006 г.	-335,7	783,8	1119,5
	2007 г.	-1579,0	-835,1	743,9
	2008 г.	-816,2	840,2	1656,4
	2009 г.	740,7	3338,7	2598,0
	2010 г.	2245,4	4429,5	2184,1
	2006-2010 г. итого	255,2	8557,1	8301,9

[1] Данные приведены в соответствии с действующей редакцией Программы (от 14.02.2009 №132) без учёта сокращения финансирования в 2009 и 2010 годах. С учётом уменьшения финансирования бюджетная эффективность по сравнению с прогнозным значением увеличилась в 5,9 раза.

С целью получения объективной картины изменения ситуации с аварийностью на территории всей страны, а также организации независимой оценки показателей результативности, эффективности мероприятий Программы, их соответствия индикаторам и показателям на федеральном и региональном уровне выполнена следующая работа.

1. Проводилась с привлечением высококвалифицированных специалистов сферы ОБДД экспертная оценка эффективности организационно-профилактических мероприятий в 2009 и 2010 г.г. по достижению директивных установок Правительства РФ в части сокращения числа погибших участников дорожного движения, достижения требуемых значений установленных индикаторов Программы путем подготовки специальных «Аналитических докладов».

Материалы «Докладов» использовались при подготовке аналитических справок, годовых отчетов, формировании предложений по корректировке мероприятий ФЦП, а также определении развития государственной системы ОБДД на ближайшую, среднесрочную и долгосрочную перспективу развития.

2. Проводился также подробный количественный анализ изменения состояния аварийности в субъектах РФ по выполнению целевого показателя и установленных индикаторов Программы, в т. ч. по снижению транспортного риска, социального риска, тяжести последствий ДТП, ликвидации мест концентрации ДТП, сокращению количества ДТП, совершаемых водителями со стажем до 3-х лет, сокращению количества погибших детей, уменьшению количества ДТП с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств.

При проведении проверки указанные выше материалы были представлены аппаратом Дирекции за период 2009–2010 г.г.

3. Следует отметить, что Дирекцией в рамках совершенствования деятельности по уточнению механизма анализа социально-экономической эффективности принимаемых мер по предотвращению ДТП, снижению

тяжести их последствий проведена определенная работа по формированию «Расчета социально-экономического эффекта мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

Выработанные при этом подходы и уточнения базируются на основных требованиях Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г. и определенным образом позволяют получить оценку результативности проводимых в рамках ФЦП мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в стране.

Методика основана на величине фактических значений снижения социально-экономического ущерба от реализации Программы (рассчитанных согласно Приложению 18 Постановления Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 100) и экспертной оценке влияния основных направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, которые выделены в соответствии со ст. 5 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 года.

При расчете фактических значений снижения социально-экономического ущерба от реализации Программы за 2006–2010 г.г. использованы фактические данные. За 2011–2012 г.г. приведены расчетные данные в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100. При разработке данных методических предложений также использовались методы экспертного анализа. При этом в целях получения более полных сведений о результативности каждого из имеющихся и реализуемых мероприятий Программы направления деятельности с учетом действия ФЗ «О безопасности дорожного движения» были увеличены до двенадцати и по каждому из них были вычислены коэффициенты влияния (Таблица 2).

Таблица 2

Перечень основных направлений деятельности по ОБДД в стране в соответствии с действующими нормативными требованиями

№	Направления деятельности по ОБДД (ст. 5 ФЗ 196)	Коэф. влияния, %
1	Установление полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации	3
2	Координация 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	2

№	Направления деятельности по ОБДД (ст. 5 ФЗ 196)	Коэф. влияния, %
3	Регулирование деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве	11
4	Разработка и утверждение в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов	8
5	Осуществление деятельности по организации дорожного движения	12
6	Материальное и финансовое обеспечение мероприятий по безопасности дорожного движения	18
7	Организация подготовки водителей транспортных средств и обучение граждан правилам и требованиям безопасности движения	6
8	Проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения	6
9	Осуществление обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства	1
10	Лицензирование отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации	2
11	Проведение социально ориентированной политики в области страхования на транспорте	14
12	Осуществление государственного надзора и контроля за выполнением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения	17
	Всего	100%

По результатам проведенных расчетов представилась возможность с определенными и обоснованными допущениями, приняв за основу отношение социально-экономического эффекта от отдельных мероприятий к затратам на эти мероприятия, выявить коэффициенты эффективности принимаемых мер.

При этом данные показатели могут быть использованы при проведении расчетов различных обоснований по назначению мероприятий федеральной, региональной и муниципальных программ, а также при экспертном обобщении материалов результативности принятых мер и оценки имеющихся резервов при внедрении программно-целевого подхода в деятельность по ОБДД.

Предложения:

1. В рамках реализации мероприятий Глобального плана ВОЗ на Десятилетие действий по ОБДД (2011–2020 г.г.), подготовки ФЦП на период 2013–2020 г.г. осуществить дополнительно и в плановом порядке разработку методических основ социально-экономической и бюджетной оценки мероприятий по ОБДД с более полным учетом специфики системы ОБДД и их взаимозависимости влияния на конечный результат.

2. Сформировать с учетом накопленного положительного опыта в Российской Федерации, а также результатов деятельности по ОБДД за рубежом устойчивую систему организационно-финансового управления деятельностью в сфере ОБДД, сохранив в качестве основного вектора развития усиление роли государства в организации и повышении эффективности проводимой работы.

3. Целесообразно обеспечить в проекте ФЦП на 2013–2020 г.г. переход от принципа функционального управления ресурсами в сфере ОБДД к проектному финансированию на основе внедрения аналогичных решений в других отраслях народного хозяйства России, а также условия инкорпорирования вопросов ОБДД в системах других ФЦП.

Паспорт ФЦП

«Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

Наименование Программы	Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»
Дата принятия решения о разработке Программы (наименование и номер соответствующего нормативного акта)	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 октября 2005 г. № 1707-р
Государственный заказчик-координатор Программы	Министерство внутренних дел Российской Федерации
Государственные заказчики Программы	Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации, Федеральное агентство по образованию, Федеральное дорожное агентство (в ред. Постановления Правительства РФ от 02.06.2008 № 423)
Основные разработчики Программы	Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации,

Наименование Программы	Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»
Основные разработчики Программы	Министерство транспорта Российской Федерации, государственное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД России»
Цели и задачи Программы	<p>Целями Программы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; – сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. <p>Задачами Программы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – предупреждение опасного поведения участников дорожного движения; развитие системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении; сокращение детского дорожно-транспортного травматизма; – совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах; – сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; – повышение уровня безопасности транспортных средств; – существенное повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях управления; – совершенствование правовых основ деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере
Важнейшие целевые показатели и индикаторы	<p>Важнейшим показателем Программы является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.</p> <p>Важнейшими индикаторами Программы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – снижение транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств); – снижение социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения);;

Наименование Программы	Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»
Важнейшие целевые показатели и индикаторы	<ul style="list-style-type: none"> – снижение тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших); – сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; – сокращение количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тыс. транспортных средств; – сокращение количества детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; – сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств. (в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2009 № 132)
Сроки и этапы реализации Программы	Программа рассчитана на 2006–2012 годы и осуществляется в 2 этапа: I этап – 2006–2007 годы; II этап – 2008–2012 годы
Объемы и источники финансирования Программы	Общий объем финансирования Программы составляет 54276,9 млн. рублей, в том числе: <ul style="list-style-type: none"> – за счет средств федерального бюджета – 23177,6 млн. рублей (из них на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – 2704,5 млн. рублей, капитальные вложения – 16537,55 млн. рублей и прочие нужды – 3935,55 млн. рублей); – за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации – 30567 млн. рублей (из них на капитальные вложения – 25437,7 млн. рублей и прочие нужды – 5129,3 млн. рублей); – за счет средств внебюджетных источников – 532,3 млн. рублей (из них на капитальные вложения – 422,3 млн. рублей и прочие нужды – 110 млн. рублей) (в ред. Постановлений Правительства РФ от 18.08.2007 № 528, от 15.07.2008 № 538, от 14.02.2009 № 132).
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности	Сокращение к 2012 году количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза по сравнению с аналогичным показателем в 2004 году. Социально-экономический эффект от реализации Программы составит 626 059,2 млн. рублей, а бюджетный эффект – 85 079,5 млн. рублей

*Целевые показатели и индикаторы ФЦП
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»
за 2010 год*

№	Наименование целевых показателей и индикаторов	Наименование единицы измерения	Значения показателя и индикаторов за 2010 год, по сравнению с базовым 2004 годом	
			Плановые	Фактические
	Показатель			
	Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий *	человек	5900	9498
	Индикаторы			
1	Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств	условная единица	17,0	16,4
2	Снижение транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств)	условная единица	3,6	4,6
3	Снижение социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения)	условная единица	3,9	6,2
4	Снижение тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших)	условная единица	1,6	3,1
5	Сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий	мест	–	–
6	Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тыс. транспортных средств	условная единица	1,5	1,7
7	Сокращение количества детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий *	человек	200	570

* *Примечание:* в числе погибших учитываются лица, погибшие на месте дорожно-транспортного происшествия или скончавшиеся от его последствий в течение последующих 7 суток.

**1.6. Приказ Министерства внутренних дел
Российской Федерации от 2 декабря 2003 г. № 930
“Об организации работы Государственной инспекции
безопасности дорожного движения
Министерства внутренних дел Российской Федерации
по пропаганде безопасности дорожного движения”
(Извлечения)**

В целях реализации требований Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 “О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения”, по разъяснению законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и в целях совершенствования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий приказываю:

1. Утвердить:

1.1. Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения (Приложение № 1).

1.2. Нормативы штатной численности инспекторов по пропаганде безопасности дорожного движения подразделений ГИБДД управлений (отделов, отделений) внутренних дел районов, городов, районов в городах или иных муниципальных образований, финансируемых за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов (Приложение № 2).

2. ГУК (А.А. Стрельникову), ГУГИБДД СОБ (В.Н. Кирьянову) МВД России внести необходимые изменения и дополнения в программы подготовки, переподготовки и повышения квалификации сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации в соответствии с настоящим Приказом.

3. Министрам внутренних дел, начальникам ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации обеспечить:

3.1. Изучение настоящего Приказа сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и другими сотрудниками органов внутренних дел, привлекаемыми к работе по пропаганде безопасности дорожного движения.

3.2. Оснащение подразделений пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации

оперативно-техническими средствами, служебным транспортом в соответствии с Приказом МВД России от 20 мая 1993 г. № 036.

3.3. Разработку совместно с органами управления образованием соответствующих субъектов Российской Федерации методики организации контроля за обучением учащихся в образовательных учреждениях правилам безопасного поведения на улицах и дорогах.

4. Считать утратившим силу Приказ МВД России от 13 января 1999 г. № 20.

5. Контроль за выполнением настоящего Приказа возложить на заместителя Министра – начальника Службы общественной безопасности генерал-полковника милиции С.Ф. Щадрина.

Вр.и.о. Министра,
генерал-полковник
Р.Г. НУРГАЛИЕВ

Приложение № 1
к Приказу МВД России
от 2 декабря 2003 г. № 930

Наставление
по организации деятельности Государственной инспекции
безопасности дорожного движения
Министерства внутренних дел Российской Федерации
по пропаганде безопасности дорожного движения

I. Общие положения

1. Настоящее Наставление определяет порядок организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения (далее – “пропаганда”), основные направления деятельности по пропаганде, формы и методы осуществления деятельности по пропаганде, особенности деятельности подразделений пропаганды Госавтоинспекции, а также цели и задачи, стоящие перед Госавтоинспекцией в области социально-профилактической и воспитательно-пропагандистской деятельности по укреплению дисциплины участников дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортных происшествий (далее – “ДТП”) и снижению тяжести их последствий.

2. Госавтоинспекция при осуществлении пропаганды в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, Законом Российской Федерации “О милиции”, Кодексом Российской Федерации об административных

правонарушениях, Федеральным законом “О безопасности дорожного движения”, другими федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, других федеральных органов исполнительной власти, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и настоящим Наставлением.

3. Пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой целенаправленную деятельность, осуществляемую субъектами пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения.

Субъектами пропаганды являются подразделения Госавтоинспекции, средства массовой информации (далее – “СМИ”), автотранспортные предприятия, общественные объединения, деятельность которых связана с дорожным движением, а также дошкольные и иные образовательные учреждения.

4. Основными задачами Госавтоинспекции по пропаганде являются:

- информирование населения о состоянии безопасности дорожного движения;

- формирование у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, уважительного отношения к действующим правилам, нормативам и стандартам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции;

- воспитание дисциплинированности граждан, чувства долга и личной ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения.

Подразделения Госавтоинспекции решают стоящие перед ними задачи по пропаганде во взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел, федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными учреждениями и организациями, общественными объединениями, СМИ.

5. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде осуществляется в соответствии с принципами научности, оперативности, конкретности, наступательности.

5.1. Научность пропаганды выражается в использовании достижений науки в деятельности Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения, повышению информированности и культуры участников дорожного движения.

5.2. Оперативность пропаганды заключается в своевременности реагирования на изменение обстановки по обеспечению безопасности дорожного движения.

5.3. Конкретность пропаганды выражает связь теории с практикой, нацеленность пропаганды на практические действия.

5.4. Наступательный характер пропаганды проявляется в формировании отрицательного общественного мнения к нарушителям Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – “Правила дорожного движения”), используя при этом все новое и передовое в работе по обеспечению безопасности дорожного движения.

6. С целью организации работы по пропаганде в управлениях (отделах) Госавтоинспекции создаются подразделения пропаганды безопасности дорожного движения (далее – “подразделения пропаганды”), функции которых определяются соответствующими положениями о подразделениях Госавтоинспекции, утверждаемыми в установленном порядке.

Координация работы подразделений пропаганды возлагается на руководителей подразделений Госавтоинспекции соответствующего уровня.

7. Материально-техническое обеспечение подразделений пропаганды осуществляется в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России.

8. Финансирование мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения производится за счет ассигнований федерального и местного бюджетов, иных внебюджетных источников.

9. Учет работы подразделений пропаганды ведется по установленной нормативным правовым актом МВД России форме отчетности.

II. Основные направления деятельности подразделений Госавтоинспекции по пропаганде

10. Деятельность подразделений Госавтоинспекции по пропаганде осуществляется по следующим основным направлениям:

10.1. Разъяснение законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения с целью предупреждения ДТП и правонарушений, воспитание дисциплинированности граждан, ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения.

10.2. Информирование участников дорожного движения о проблемах обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе о ДТП и причинах их возникновения, дорожных заторах, а также иных актуальных вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.

10.3. Проведение мероприятий, направленных на профилактику ДТП и снижение тяжести их последствий.

При проведении массовых мероприятий, направленных на профилактику безопасности дорожного движения (смотров, конкурсов, рейдов, операций), основное внимание уделяется:

- разработке планов по их проведению;
- оповещению населения о целях и задачах мероприятий, ходе и результатах их проведения;

- разработке и изданию печатных материалов, информирующих о проводимых мероприятиях;
- проведению целевых профилактических пробегов;
- привлечению к активному участию в проведении массовых мероприятий заинтересованных государственных и общественных организаций и объединений.

10.4. Укрепление авторитета и доверия среди населения к деятельности Госавтоинспекции, а также привлечение внимания широких слоев населения к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения. В этих целях подразделениям Госавтоинспекции необходимо:

- объективно и всесторонне отражать деятельность Госавтоинспекции по предупреждению ДТП, профилактике нарушений законности сотрудниками Госавтоинспекции, а также освещать характерные примеры задержаний, розыска транспортных средств, изъятия оружия, наркотических средств и психотропных веществ, предотвращения террористических актов, проведение профилактических акций с детьми и подростками;
- оказывать помощь представителям СМИ в подготовке информационных материалов по всем направлениям деятельности Госавтоинспекции;
- анализировать публикуемые материалы, вносить предложения по дальнейшему улучшению деятельности Госавтоинспекции;
- своевременно информировать население через СМИ о мерах, принятых по критическим выступлениям;
- проводить целенаправленную пропаганду участия общественных организаций в мероприятиях по предупреждению аварийности.

III. Формы и методы осуществления деятельности подразделениями Госавтоинспекции по пропаганде

11. При осуществлении деятельности по пропаганде подразделения Госавтоинспекции используют следующие формы и методы:

- организация проведения в субъектах Российской Федерации автомотобипробегов, конкурсов, выставок, викторин и других массовых профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения;
- организация издания и распространения брошюр, плакатов, листовок, памяток, рисунков и обращений к населению по безопасности дорожного движения, деятельности Госавтоинспекции;
- организация проведения конкурсов-смотров на лучшие издания, пропагандирующие безопасность дорожного движения;
- участие в качестве консультантов и рецензентов изданий, кино-, видеопроизведений, социальной рекламы, сценических постановок по безопасности дорожного движения, а также содействие в организации дальнейшего их использования;
- использование возможностей СМИ, социальной рекламы, печатной и сувенирной продукции;

- организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством радиостановок (громкоговорящих установок) на вокзалах, предприятиях, в общественном транспорте, крупных торговых центрах, а также в иных общественных местах;
- проведение лекций и бесед с различными категориями участников дорожного движения в организациях и общественных формированиях;
- принятие участия в организации и проведении конференций и методических семинаров по безопасности дорожного движения;
- обобщение передового опыта работы и внедрение новых форм пропаганды безопасности дорожного движения.

IV. Особенности деятельности подразделений пропаганды

12. Особенности деятельности подразделений пропаганды заключаются в необходимости их тесного взаимодействия со СМИ, а также осуществлении деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

13. Взаимодействие со СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется по следующим направлениям:

13.1. Анализ информации, размещенной в СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, подготовка ежедневных обзоров и аннотаций к критическим выступлениям с предложениями по решению затрагиваемых проблем и мерами, принятыми по критическим выступлениям.

13.2. Подготовка опровержений по недостоверной или искаженной информации по вопросам безопасности дорожного движения.

13.3. Выражение в СМИ официальной позиции руководства Госавтоинспекции и распространение информации о деятельности Госавтоинспекции, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения.

13.4. Подготовка ежедневных информационных материалов для СМИ об изменениях в организации, условиях дорожного движения, наличии препятствий, автомобильных заторов и других проблемах безопасности дорожного движения.

13.5. Привлечение представителей СМИ для осуществления информационного обеспечения мероприятий, организованных Госавтоинспекцией.

13.6. Организация и проведение совместно со СМИ тематических рейдов и различных акций.

13.7. Осуществление деловых контактов с редакциями СМИ, творческими объединениями и отдельными авторами, оказание им консультативной помощи в профилактике аварийности и правонарушений в области дорожного движения, правовой пропаганде.

13.8. Организация и проведение для представителей СМИ встреч, пресс-конференций, брифингов, “круглых столов”, “прямых линий” с участием руководства Госавтоинспекции по наиболее актуальным вопросам деятельности.

13.9. Организация выступлений руководителей Госавтоинспекции в СМИ, как в плановом порядке, так и по запросам СМИ.

13.10. Консультация и обеспечение необходимыми информационными материалами представителей СМИ, освещающих проблемы безопасности дорожного движения.

13.11. Организация в СМИ специальных тематических рубрик для систематического освещения проблемных вопросов, отражения положительного опыта работы Госавтоинспекции.

13.12. Организация и проведение тематических конкурсов публикаций в СМИ, фотовыставок, телевизионных и радиопередач по безопасности дорожного движения и работе Госавтоинспекции.

13.13. Организация и проведение совместно с представителями СМИ репортажей с мест ДТП, улиц и дорог, автотранспортных предприятий, лечебных учреждений, залов судов.

13.14. Формирование постоянного состава журналистов, специализирующихся на подготовке материалов по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение с ними семинаров, привлечение их к участию в целевых профилактических мероприятиях.

13.15. Организация через СМИ ответов на вопросы по безопасности дорожного движения читателей и телерадиослушателей.

14. Деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется в тесном взаимодействии с подразделениями по делам несовершеннолетних, участковыми уполномоченными милиции, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными учреждениями и организациями, общественными объединениями, СМИ и ведется по следующим основным направлениям:

14.1. Планирование и организация деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на основе дифференцированного анализа его состояния по категориям участников (пешеход, пассажир, велосипедист, водитель), возрасту, месту жительства (город, район, сельская местность), времени, месту (рядом со школой, в зоне спортивного или культурно-оздоровительного учреждения и другие) и причинам совершения ДТП.

14.2. Ведение наблюдательного дела на каждое дошкольное и общеобразовательное учреждение, содержащее информационные данные об учреждении, фактах ДТП и принимаемых по ним оперативных мерах, организации обучения и профилактической работы (акты обследования, приказы по школе, схемы безопасного маршрута движения учащихся на участках дорог, прилегающих к образовательному учреждению и другие) с целью поиска новых форм и методов работы, учета деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

14.3. Контроль за организацией обучения детей и подростков Правилам дорожного движения, навыкам безопасного поведения на улицах

и дорогах, созданием дорожных условий, обеспечивающих безопасность детей (инспектирование образовательных учреждений).

14.4. Участие в организации и проведении конференций, совещаний и семинаров по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

14.5. Оказание методической помощи в создании и организации работы базовых школ и детских садов, кабинетов по безопасности дорожного движения, автоплощадок и автогородков, юношеских автомобильных школ, автомотвелоклубов, разработке учебных программ и пособий, сценариев и постановке детских игр, спектаклей и викторин по тематике дорожного движения.

14.6. Выпуск методических рекомендаций и другой печатной продукции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

14.7. Организация и проведение конкурсов и соревнований по знанию Правил дорожного движения, целевых профилактических мероприятий перед началом и по окончании учебного года, соревнований юношеских автомобильных школ, автовеломотоклубов.

14.8. Оказание содействия в создании региональных методических центров по подготовке преподавателей школ, работников детских дошкольных учреждений к обучению детей и подростков навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.

14.9. Привлечение детей к проведению профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма среди сверстников, развитие сети отрядов юных инспекторов движения, иных профильных объединений учащихся.

14.10. Организация профилактической работы во время школьных каникул (проведение бесед, массовых мероприятий, специальных профильных смен в оздоровительных лагерях).

14.11. Обобщение опыта работы школ по изучению правил безопасного поведения на улицах и дорогах, в разработке примерных планов общешкольных мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на предстоящий учебный год, обеспечении наглядными пособиями.

14.12. Проведение занятия на курсах повышения квалификации педагогических работников.

14.13. Оказание содействия в оборудовании уголков и школьных кабинетов безопасности дорожного движения, организации и проведении занятий на автоплощадках и в автогородках по обучению детей навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.

14.14. Участие в заседаниях совета органа управления образования, педагогических советов школ и других образовательных учреждений, в проведении занятий с классными руководителями, целевых родительских собраний по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

**1.7. Приказ Министерства внутренних дел
Российской Федерации
от 28 августа 2006 г. № 678
“Об утверждении положения об управлении реализацией
Федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения
в 2006–2012 годах»
и положения о совете по координации реализации
Федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения
в 2006–2012 годах»”.**
(Извлечения)

В целях реализации постановления Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить:

1.1. Положение об управлении реализацией федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (приложение № 1).

1.2. Состав Совета по координации реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (приложение № 2).

1.3. Положение о Совете по координации реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (приложение № 3).

2. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Министр
генерал армии Р. Нурғалиев

УТВЕРЖДАЮ

Председатель Совета
по координации федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения
в 2006–2012 годах» –
главный государственный инспектор
безопасности дорожного движения
Российской Федерации
В.Н. Кирьянов
«16» октября 2009 г.

Состав

*Совета по координации реализации федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения
в 2006–2012 годах»*

	Ф. И. О.	Должность
Заместитель председателя Совета по координации:	Швецов Владимир Владимирович	первый заместитель начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
Члены Совета по координации:	Нилов Виктор Иванович	заместитель начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
	Виноградов Дмитрий Иванович	заместитель начальника Центра оперативного реагирования и специальных мероприятий в области безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
	Войтенков Алексей Иванович	начальник управления Департамента ОБДД МВД России
	Кондратьев Виктор Дмитриевич	начальник Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
	Циклис Борис Евгеньевич	генеральный директор ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»
	Калина Исаак Иосифович	заместитель Министра образования и науки Российской Федерации

	Ф. И. О.	Должность
Члены Совета по координации:	Белов Владимир Сергеевич	заместитель Министра здравоохранения и социального развития Российской Федерации
	Белозеров Олег Валентинович	заместитель Министра транспорта Российской Федерации
	Булаев Николай Иванович	руководитель Федерального агентства по образованию
	Чабунин Анатолий Михайлович	руководитель Федерального дорожного агентства
Секретарь Совета по координации:	Рыжов Сергей Александрович	начальник 2 отдела Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

Приложение № 3
к приказу МВД России
от 28. 08. 2006 № 678

*Положение о Совете по координации реализации ФЦП
“Повышение безопасности дорожного движения
в 2006–2012 годах”*

1. Совет по координации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» является совещательным органом и создается государственным заказчиком-координатором федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» по согласованию с государственными заказчиками Программы и федеральными органами исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы, с целью осуществления координации и взаимодействия федеральных министерств, ведомств и других заинтересованных организаций по вопросам реализации Программы.

2. Совет осуществляет свою деятельность в соответствии с Конституцией Российской Федерации, общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Феде-

рации, нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, настоящим Положением.

3. Совет осуществляет следующие функции:

3.1. Определяет стратегию реализации Программы и обеспечение выполнения мероприятий Программы.

3.2. Согласовывает документы, связанные с Программой.

3.3. Разрабатывает предложения по совершенствованию процесса управления Программой.

3.4. Ежегодно согласовывает выполнение планов реализации мероприятий Программы.

3.5. Рассматривает вопросы о внесении государственным заказчиком-координатором Программы, государственным заказчиком Программы предложений по корректировке Программы, продлению срока реализации Программы.

4. Председателем Совета является Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации.

5. Персональный состав Совета формируется на основании письменных предложений соответствующих федеральных органов исполнительной власти – основных участников реализации Программы и утверждается председателем Совета.

6. Председатель Совета и заместитель председателя Совета осуществляют оперативное руководство деятельностью Совета, контроль выполнения решений Совета, координацию работы членов Совета и привлекаемых к работе специалистов.

7. По отдельным направлениям деятельности Совета могут разрабатываться регламенты, которые утверждаются председателем Совета.

8. Заседание Совета проводит председатель Совета, а в его отсутствие – заместитель председателя Совета.

9. Заседание Совета считается правомочным, если на нем присутствуют более половины его членов.

10. Решения Совета принимаются открытым голосованием и считаются принятыми, если за них проголосовали более половины членов Совета, присутствующих на заседании. При равенстве голосов членов Совета голос председательствующего на заседании является решающим.

11. Решения Совета оформляются протоколами заседаний, которые подписывает председательствующий на заседании.

12. Совет образует Научно-техническую секцию Программы. НТС является постоянно действующим совещательным и экспертно-консультативным органом для рассмотрения и выработки рекомендаций по наиболее значимым вопросам научно-технической политики в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы. Деятельность НТС регламентируется Положением, утверждаемым председателем Совета.

13. Совет может создавать рабочие группы для рассмотрения и выработки рекомендаций по наиболее значимым вопросам в рамках реализации Программы.

**1.8. Письмо Департамента государственной политики
в образовании Министерства образования и науки РФ
от 30 августа 2005 г. № 03-1572
“Об обеспечении безопасности
в образовательных учреждениях”**

В современных условиях проблема обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности в образовательных учреждениях остается актуальной. Ее решение возможно только путем применения комплексного подхода, сочетающего в себе основные мероприятия по противодействию терроризму, меры по развитию общей культуры обучающихся в области безопасности жизнедеятельности, обучение безопасному поведению в различных опасных и чрезвычайных ситуациях природного, техногенного и социального характера.

Решению проблемы обеспечения безопасности посвящен ряд законов Российской Федерации: от 5 марта 1992 г. № 2446-1 “О безопасности”, от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ “О пожарной безопасности”, от 9 января 1996 г. № 3-ФЗ “О радиационной безопасности”, от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ “О безопасности дорожного движения”, от 12 февраля 1998 г. № 28-ФЗ “О гражданской обороне”, от 25 июля 1998 г. № 130-ФЗ “О борьбе с терроризмом” с изменениями от 7 августа 2002 г. и от 30 июня 2003 г.

На формирование сознательного ответственного отношения к личной безопасности и безопасности окружающих, приобретения ими способности сохранить жизнь и здоровье в неблагоприятных, угрожающих жизни условиях ориентированы учебные курсы “Основы безопасности жизнедеятельности” и “Безопасность жизнедеятельности”.

Распоряжением Президента Российской Федерации от 18 февраля 2005 г. № Пр-258 утвержден План мероприятий по информационно-пропагандистскому сопровождению борьбы с терроризмом и обеспечению общественной безопасности.

В целях обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности во время общешкольных массовых мероприятий, в том числе и посвященных началу нового учебного года, Департамент государственной политики в образовании Минобрнауки России рекомендует органам управления образованием субъектов Российской Федерации провести комплекс мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности в образовательных учреждениях.

1. Провести совещания с руководителями органов управления образованием подведомственных территорий по вопросам обеспечения безопасности в образовательных учреждениях. Особое внимание уделить вопросам безопасности при проведении массовых мероприятий, посвященных началу учебного года.

2. Усилить внимание к вопросам безопасности жизнедеятельности при изучении учебных предметов базисного учебного плана и занятий во внеурочное время (разбор практических ситуаций, обсуждение правовых норм, проведение тренингов и т. д.).

3. Рассмотреть возможность введения дополнительных часов на изучение обучающимися курса “Основы безопасности жизнедеятельности” (личной безопасности в повседневной жизни, безопасного поведения в чрезвычайных ситуациях природного, техногенного и социального характера, при возникновении террористических актов и др.) за счет времени вариативной части базисного учебного плана (регионального (национально-регионального) компонента).

4. Разработать комплексные планы безопасности образовательного учреждения на период с 2006 по 2010 год с учетом примерной структуры (приложение).

Заместитель директора
И.М. Реморенко

Приложение
к письму Департамента
государственной политики в образовании
Министерства образования и науки РФ
от 30 августа 2005 г. № 03-1572

*Примерная структура комплексного плана
“Безопасность образовательного учреждения на 2006-2010 годы”*

1. Организационные мероприятия

1. Разработка правил внутреннего распорядка образовательного учреждения.

2. Определение порядка обеспечения безопасности, антитеррористической защищенности образовательного учреждения при проведении праздников, спортивных состязаний и иных культурно-массовых мероприятий.

3. Проверка учебных и производственных помещений образовательного учреждения.

4. Организация контроля за соблюдением правил регистрации и проживания лиц в общежитиях.

5. Создание и организация деятельности антитеррористической рабочей группы образовательного учреждения.

6. Обеспечение системного контроля деятельности организаций, арендующих помещения в образовательном учреждении.

7. Определение порядка контроля и ответственных за ежедневный осмотр состояния ограждений, закреплённой территории, зданий, сооружений. Контроль завоза продуктов и имущества.

8. Организация взаимодействия коллектива образовательного учреждения с представителями правоохранительных органов, местного самоуправления.

9. Организация контроля выполнения мероприятий комплексного плана “Безопасность образовательного учреждения на 2006–2010 годы”.

II. Обучение сотрудников и обучающихся

1. Обучение учащихся (студентов), сотрудников образовательного учреждения по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям.
2. Обучение учащихся по курсу “Основы безопасности жизнедеятельности”.
3. Обучение студентов по курсу “Безопасность жизнедеятельности”.

III. Создание учебно-материальной базы

1. Подготовка и выпуск в образовательном учреждении инструкций, памяток, брошюр на тему “Действия обучающихся и сотрудников при возникновении экстремальных и чрезвычайных ситуаций”.
2. Приобретение учебно-методической литературы, учебно-наглядных пособий, оборудования и приборов.
3. Установка системы звонкового и громкоговорящего оповещения сотрудников и обучающихся для доведения сигналов и соответствующих команд, системы аварийной подсветки указателей маршрутов эвакуации.
4. Монтаж систем противопожарной сигнализации.

1.9. Приказ Министерства образования Российской Федерации от 09.07.96 № 354 “О повышении безопасности дорожного движения детей и учащихся России”

(Текст документа с изменениями и дополнениями по состоянию
на ноябрь 2007 года)

Объявляю Постановление Правительства Российской Федерации от 7 июня 1996 г. № 653 “О Федеральной целевой программе “Повышение безопасности дорожного движения в России” на 1996–1998 годы”.

Учитывая особо опасную ситуацию с детским дорожно-транспортным травматизмом, в целях его профилактики и формирования у детей “транспортной культуры” приказываю:

1. Органам управления образованием (профтехобразованием):

1.1. Принять к руководству и исполнению Постановление Правительства Российской Федерации от 7 июня 1996 г. № 653 “О Федеральной целевой программе “Повышение безопасности дорожного движения в России” на 1996–1998 годы”.

1.2. Обратить особое внимание на обучение учащихся образовательных учреждений разделу: “Правила дорожного движения и поведение на дорогах и улице” в курсе ОБЖ и других дисциплинах, изучающих вопросы безопасности дорожного движения.

1.3. Проводить совместно с органами Госавтоинспекции, дорожно-транспортными организациями массовые мероприятия с учащимися по профилактике безопасности детей на дорогах: декады и недели безопасности дорожного движения, соревнования юных велосипедистов “Безопасное колесо”, отрядов юных инспекторов движения.

1.4. Усилить взаимодействие с органами Госавтоинспекции и другими заинтересованными ведомствами и организациями в вопросах материально-технического, методического оснащения профилактической работы по безопасности дорожного движения.

1.5. Усилить контроль за выполнением учебных программ, а также за профилактической учебной и внеучебной работой по безопасности движения.

2. Управлению развития общего среднего образования (М.Р. Леонтьева), Департаменту профессионального образования (А.В. Елистратов), отделу дополнительного образования (А.К. Бруднов), отделу дошкольного образования (Р.Б. Стеркина) обеспечить выполнение Федеральной целевой программы на 1996–1998 годы.

3. Республиканскому институту повышения квалификации работников образования Минобразования России, институтам повышения квалификации работников образования областей и городов скорректировать программы повышения квалификации учителей с учетом проблем безопасности дорожного движения и формирования у детей “транспортной культуры”.

4. Контроль за выполнением данного Приказа возложить на заместителя Министра А.Г. Асмолова.

Министр
Е.В. ТКАЧЕНКО

**1.10. Приказ Министерства образования и науки
Российской Федерации от 19 октября 2009 г. № 427
“О внесении изменений в федеральный компонент
государственных образовательных стандартов
начального общего, основного общего
и среднего (полного) общего образования, утвержденный приказом
Министерства образования Российской Федерации
от 5 марта 2004 г. № 1089
«Об утверждении федерального компонента
государственных образовательных стандартов
начального общего, основного общего
и среднего (полного) общего образования»”**

ПРИКАЗЫВАЮ:

Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в федеральный компонент государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования, утвержденный приказом Министерства образования Российской Федерации от 5 марта 2004 г. № 1089 «Об утверждении федерального компонента государственных образовательных стандартов начального обще-

го, основного общего и среднего (полного) общего образования» (с изменениями, внесенными приказами Министерства образования и науки Российской Федерации от 3 июня 2008 г. № 164 и от 31 августа 2009 г. № 320).

Министр А. Фурсенко

Приложение
Утверждены
приказом Министерства образования
и науки Российской Федерации
от «19» октября 2009 г. № 427

Изменения, которые вносятся в федеральный компонент государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования, утвержденный приказом Министерства образования Российской Федерации от 5 марта 2004 г. № 1089 «Об утверждении федерального компонента государственных образовательных стандартов начального общего, основного общего и среднего (полного) общего образования»

1. В части I «Начальное общее образование. Основное общее образование»:

а) в разделе «Стандарт начального общего образования по окружающему миру»:

подраздел «Обязательный минимум содержания основных образовательных программ» дополнить абзацем следующего содержания: «Правила и безопасность дорожного движения (в части, касающейся пешеходов и пассажиров транспортных средств)»;

в подразделе «Требования к уровню подготовки окончивших начальную школу»:

позицию «знать/понимать» дополнить абзацем следующего содержания: « – правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов и пассажиров транспортных средств)»;

позицию «уметь» дополнить абзацем следующего содержания: « – соблюдать правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов и пассажиров транспортных средств)»;

б) в подразделе «Требования к уровню подготовки выпускников» раздела «Стандарт основного общего образования по основам безопасности жизнедеятельности»:

позицию «знать/понимать» дополнить абзацем следующего содержания: « – правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, пассажиров транспортных средств и велосипедистов)»;

позицию «уметь» дополнить абзацами следующего содержания:

– «– соблюдать правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, пассажиров транспортных средств и велосипедистов);

– адекватно оценивать ситуацию на проезжей части и тротуаре с точки зрения пешехода и (или) велосипедиста;

– прогнозировать последствия своего поведения в качестве пешехода, пассажира транспортного средства и (или) велосипедиста в различных дорожных ситуациях для жизни и здоровья (своих и окружающих людей)»).

2. В части II «Среднее (полное) общее образование»:

а) в разделе «Стандарт среднего (полного) общего образования по основам безопасности жизнедеятельности» (базовый уровень):

позицию «Сохранение здоровья и обеспечение личной безопасности» подраздела «Обязательный минимум содержания основных образовательных программ» дополнить абзацем следующего содержания: «Правила и безопасность дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств)»;

в подразделе «Требования к уровню подготовки выпускников»:

позицию «знать/понимать» дополнить абзацем следующего содержания: « – правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств)»;

позицию «уметь» дополнить абзацами следующего содержания:

– «– соблюдать правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств);

– адекватно оценивать транспортные ситуации, опасные для жизни и здоровья;

– прогнозировать последствия своего поведения в качестве пешехода и (или) велосипедиста и (или) водителя транспортного средства в различных дорожных ситуациях для жизни и здоровья (своих и окружающих людей)»;

б) в разделе «Стандарт среднего (полного) общего образования по основам безопасности жизнедеятельности» (профильный уровень):

позицию «Сохранение здоровья и обеспечение личной безопасности» подраздела «Обязательный минимум содержания основных образовательных программ» дополнить абзацем следующего содержания: «Правила и безопасность дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств)»;

в подразделе «Требования к уровню подготовки выпускников»:

позицию «знать/понимать» дополнить абзацем следующего содержания: « – правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств)»;

позицию «уметь» дополнить абзацами следующего содержания:

- « – соблюдать правила безопасности дорожного движения (в части, касающейся пешеходов, велосипедистов, пассажиров и водителей транспортных средств);
- адекватно оценивать транспортные ситуации, опасные для жизни и здоровья;
- прогнозировать последствия своего поведения в качестве пешехода и (или) велосипедиста и (или) водителя транспортного средства в различных дорожных ситуациях для жизни и здоровья (своих и окружающих людей)».

**1.11. Приказ министерства образования и науки
Российской Федерации от 28 декабря 2010 г. № 2106
“Об утверждении федеральных требований
к образовательным учреждениям в части охраны здоровья
обучающихся, воспитанников”**

В соответствии с пунктом 5.2.58 Положения о Министерстве образования и науки Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 15 мая 2010 г. № 337 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 21, ст. 2603; № 26 ст. 3350), приказываю:

Утвердить прилагаемые федеральные требования к образовательным учреждениям в части охраны здоровья обучающихся, воспитанников.

Министр
А.А. Фурсенко

Приложение
Утверждены
Приказом Министерства образования
и науки Российской Федерации
от 9 декабря 2010 г. № 1639

*Федеральные требования
к образовательным учреждениям в части охраны здоровья
обучающихся, воспитанников*

1. Федеральные требования к образовательным учреждениям в части охраны здоровья обучающихся, воспитанников (далее – Требования) представляют собой систему необходимых условий, обеспечивающих сохранение и укрепление физического и психологического здоровья обучающихся, воспитанников.

2. Образовательное учреждение создает условия, гарантирующие охрану и укрепление здоровья обучающихся, воспитанников.

3. Требования сформированы с учетом факторов, оказывающих влияние на состояние здоровья обучающихся, воспитанников:

– социальные, экономические и экологические условия окружающей действительности;

– факторы риска, имеющие место в образовательных учреждениях, которые приводят к ухудшению здоровья обучающихся, воспитанников;

– фактор значительного временного разрыва между воздействием и негативным популяционным сдвигом в здоровье обучающихся, воспитанников и всего населения страны в целом;

– система знаний, установок, правил поведения, привычек, формируемых у обучающихся, воспитанников в процессе обучения;

– особенности отношения обучающихся, воспитанников к своему здоровью, существенно отличающиеся от таковых у взрослых, связанные с отсутствием у них опыта «нездоровья» (за исключением детей с хроническими заболеваниями), неспособностью прогнозировать последствия своего отношения к здоровью, невосприимчивостью к деятельности, связанной с укреплением здоровья и профилактикой его нарушений, как актуальной и значимой.

4. Настоящие Требования включают восемь групп требований:

1) целостность системы формирования культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников;

2) соответствие инфраструктуры образовательного учреждения условиям здоровьесбережения обучающихся, воспитанников;

3) рациональная организация образовательного процесса;

4) организация физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы в образовательном учреждении;

5) организация системы просветительской и методической работы с участниками образовательного процесса по вопросам здорового и безопасного образа жизни;

6) организация профилактики употребления психоактивных веществ обучающимися, воспитанниками;

7) комплексное сопровождение системы формирования культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников;

8) мониторинг сформированности культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников.

5. Требования к целостности системы формирования культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников включают:

1) системность деятельности по вопросам здоровьесбережения (отражение в основной образовательной программе образовательного учреждения, уставе и локальных актах образовательного учреждения направлений деятельности, обеспечивающих сохранение и укрепление здоровья, безопасный образ жизни обучающихся, воспитанников);

2) взаимодействие образовательного учреждения с органами исполнительной власти, правоохранительными органами, научными учрежде-

ниями, учреждениями дополнительного образования детей, культуры, физической культуры и спорта, здравоохранения и другими заинтересованными организациями по вопросам охраны и укрепления здоровья, безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников;

3) преемственность и непрерывность обучения здоровому и безопасному образу жизни (здоровью) на различных ступенях, уровнях образования;

4) комплексный подход в оказании психолого-педагогической, медико-социальной поддержки различных групп обучающихся, воспитанников;

5) непрерывность отслеживания сформированности здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников.

6. Требования к соответствию инфраструктуры образовательного учреждения условиям здоровьесбережения обучающихся, воспитанников включают:

1) соответствие состояния и содержания территории, здания и помещений, а также и их оборудования (для водоснабжения, канализации, вентиляции, освещения) требованиям санитарных правил, требованиям пожарной безопасности, требованиям безопасности дорожного движения;

2) наличие и необходимое оснащение помещений для питания обучающихся, воспитанников, а также для хранения и приготовления пищи в соответствии с требованиями санитарных правил;

3) оснащение учебных кабинетов, спортивных сооружений необходимым оборудованием и инвентарем в соответствии с требованиями санитарных правил для освоения основных и дополнительных образовательных программ;

4) обеспечение учебных кабинетов, спортивных залов и других помещений для пребывания обучающихся, воспитанников естественной и искусственной освещенностью, воздушно-тепловым режимом в соответствии с требованиями санитарных правил;

5) оснащение в соответствии с требованиями санитарных правил помещений для работы медицинского персонала оборудованием для проведения профилактических осмотров, профилактических мероприятий различной направленности, иммунизации, первичной диагностики заболеваний, оказания первой медицинской помощи;

6) наличие в учебных помещениях здоровьесберегающего оборудования, используемого в профилактических целях, информационного оборудования по безопасности жизнедеятельности в соответствии с требованиями санитарных правил;

7) наличие в образовательном учреждении квалифицированных специалистов, обеспечивающих проведение оздоровительной работы с обучающимися, воспитанниками (медицинские работники, учителя (преподаватели) физической культуры, логопеды, психологи, педагоги дополнительного образования, социальные педагоги, тьюторы);

8) сформированность культуры здоровья педагогических и научно-педагогических работников образовательного учреждения (наличие знаний и умений по вопросам использования здоровьесберегающих методов

и технологий; здоровьесберегающий стиль общения; образ жизни и наличие ответственного отношения к собственному здоровью).

7. Требования к рациональной организации образовательного процесса содержат:

1) включение в основную общеобразовательную программу разделов по формированию культуры здорового и безопасного образа жизни, включение в основную профессиональную образовательную программу учебных модулей по формированию культуры здорового и безопасного образа жизни;

2) реализацию дополнительных образовательных программ, ориентированных на формирование ценности здоровья и здорового образа жизни, которые могут быть реализованы как в урочной (аудиторной), так и во внеурочной (внеаудиторной) деятельности;

3) наличие и реализацию проектов (целевая программа, программа экспериментальной работы) спортивно-оздоровительной направленности;

4) соблюдение санитарных норм, предъявляемых к организации образовательного процесса (объем нагрузки по реализации основных и дополнительных образовательных программ, время на самостоятельную учебную работу, время отдыха, удовлетворение потребностей обучающихся в двигательной активности), в том числе при введении в образовательный процесс педагогических инноваций;

5) использование форм, методов обучения и воспитания, педагогических технологий, адекватных возрастным возможностям и особенностям обучающихся, воспитанников;

6) использование в образовательном процессе здоровьесберегающих приемов, методов, форм, технологий;

7) соблюдение норм двигательной активности при организации образовательного процесса в соответствии с требованиями санитарных правил;

8) соблюдение здоровьесберегающего режима обучения и воспитания, в том числе при использовании технических средств обучения, информационно-коммуникационных технологий, в соответствии с требованиями санитарных правил;

9) учет индивидуальных особенностей развития обучающихся, воспитанников при организации образовательного процесса;

10) обеспечение благоприятных психологических условий образовательной среды (демократичность и оптимальная интенсивность образовательной среды, благоприятный эмоционально-психологический климат, содействие формированию у обучающихся адекватной самооценки, познавательной мотивации).

8. Требования к организации физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы в образовательном учреждении включают:

1) организацию физкультурно-оздоровительной работы с обучающимися, воспитанниками всех групп здоровья;

2) организацию занятий по лечебной физкультуре для обучающихся, воспитанников в соответствии с медицинскими показаниями по результатам медицинского профилактического осмотра;

3) выполнение комплекса упражнений во время регламентированных перерывов для снижения нервно-эмоционального напряжения, утомления зрительного анализатора, устранения влияния гиподинамии, гипокинезии, а также предотвращения развития познотонического утомления;

4) организацию динамических пауз (динамических перемен), физкультминуток на уроках, занятиях, способствующих эмоциональной разгрузке и повышению двигательной активности;

5) организацию работы спортивных секций, кружков, клубов и создание условий, соблюдение режима их (секций, кружков, клубов) работы в соответствии с требованиями санитарных правил;

6) организацию воспитательной, внеурочной (внеаудиторной) деятельности физкультурно-оздоровительной направленности на каждой ступени общего образования и в системе профессионального образования;

7) организацию физкультурных и спортивных мероприятий с обучающимися, воспитанниками по видам спорта и комплексных мероприятий (спартакиад, универсиад, олимпиад, соревнований, дней спорта, дней здоровья);

8) обеспечение участия обучающихся, воспитанников в региональных, межрегиональных, всероссийских физкультурных мероприятиях и спортивных мероприятиях.

9. Требования к организации системы просветительской и методической работы с участниками образовательного процесса по вопросам здорового и безопасного образа жизни включают:

1) организацию взаимодействия образовательного учреждения с организациями (учреждениями) физической культуры и спорта, туризма, культуры, здравоохранения, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, правоохранительными органами по проведению физкультурных мероприятий, спортивных мероприятий, мероприятий по формированию безопасного образа жизни, занятий по профилактике вредных привычек, массовых мероприятий здоровьесберегающей направленности;

2) организацию взаимодействия образовательного учреждения с общественностью по вопросам сохранения и укрепления здоровья обучающихся, воспитанников, профилактики у них вредных привычек, формирования безопасного образа жизни;

3) наличие в фонде информационно-библиотечного центра (библиотеки, медиатеки) образовательного учреждения детской, научно-публицистической, научно-методической литературы, периодических изданий, информационных ресурсов по вопросам здоровья, здоровьесбережения, ведения здорового образа жизни, занятий физической культурой и массовым спортом, организации подвижных игр, выбора оптимальной двигательной нагрузки;

4) наличие и периодическое обновление информации, посвященной проблемам сохранения здоровья, организации и ведения здорового образа жизни на различных информационных носителях, информационных стендах и (или) на сайте образовательного учреждения;

5) наличие и реализацию плана методических мероприятий, повышения квалификации педагогических и научно-педагогических работников по различным вопросам возрастной психологии и физиологии, развития человека, его здоровья, факторов, положительно и отрицательно влияющих на здоровье и безопасность обучающихся, воспитанников, здоровьесберегающих технологий.

10. Требования к организации профилактики употребления психоактивных веществ обучающимися, воспитанниками включают:

1) реализацию превентивных программ, направленных на предотвращение употребления психоактивных веществ (далее – ПАВ) обучающимися, воспитанниками;

2) выявление факторов риска распространения в подростковой, молодежной среде ПАВ и оценку эффективности реализуемых в образовательном учреждении превентивных программ;

3) наличие безопасной поддерживающей образовательной среды (благоприятный психологический климат, реализация тезиса «образовательное учреждение – территория, свободная от ПАВ», система работы с педагогическими и научно-педагогическими работниками образовательного учреждения по повышению компетентности в области создания условий, предупреждающих закрепление зависимых форм поведения).

11. Требования к комплексному сопровождению системы формирования культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников включают:

1) использование рекомендованных и утвержденных методов профилактики заболеваний, не требующих постоянного наблюдения врача;

2) организацию в соответствии с требованиями санитарных правил качественного горячего питания обучающихся, воспитанников, соответствующего их энергозатратам, с учетом энергетической ценности продуктов и сбалансированности рациона;

3) наличие системы комплексной педагогической, психологической и социальной помощи обучающимся, воспитанникам с ограниченными возможностями здоровья;

4) привлечение педагогических и медицинских работников к реализации всех направлений работы по сохранению и укреплению здоровья обучающихся, воспитанников, просвещению родителей (законных представителей);

5) привлечение педагогических работников и сотрудников правоохранительных органов к реализации направлений работы по формированию безопасного образа жизни, просвещению родителей (законных представителей).

12. Требования к мониторингу сформированности культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников содержат:

1) наличие аналитических данных о формировании ценности здорового и безопасного образа жизни у обучающихся, воспитанников;

2) отслеживание динамики показателей здоровья обучающихся, воспитанников (общего показателя здоровья; показателей заболеваемости

органов зрения и опорно-двигательного аппарата; травматизма в образовательном учреждении, в том числе дорожно-транспортного травматизма; показателя количества пропусков занятий по болезни; эффективности оздоровления часто болеющих обучающихся, воспитанников);

3) включение в ежегодный отчет образовательного учреждения, доступный широкой общественности, обобщенных данных о сформированности культуры здорового и безопасного образа жизни обучающихся, воспитанников;

4) наличие инструментария мониторинга здоровья и физического развития обучающихся, воспитанников образовательного учреждения;

5) проведение социологических исследований на предмет удовлетворенности обучающихся, воспитанников, родителей (законных представителей), педагогических и научно-педагогических работников образовательного учреждения, социальных партнеров образовательного учреждения комплексностью и системностью работы образовательного учреждения по сохранению и укреплению здоровья; а также на предмет наличия благоприятного мнения об образовательном учреждении.

**1.12. Постановление Правительства Санкт-Петербурга
от 2 декабря 2008 года № 1506
“О Плане мероприятий по обеспечению безопасности
дорожного движения в Санкт-Петербурге
на 2009–2012 годы”**

В соответствии с Федеральным законом “О безопасности дорожного движения”, статьей 79 Бюджетного кодекса Российской Федерации, статьей 10 Закона Санкт-Петербурга от 04.07.2007 № 371-77 “О бюджетном процессе в Санкт-Петербурге” и в целях обеспечения безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге, снижения количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий Правительство Санкт-Петербурга

постановляет:

1. Утвердить План мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2009-2012 годы (далее – План) согласно приложению.

2. Установить, что финансирование мероприятий Плана осуществляется за счет и в пределах средств, предусмотренных бюджетом Санкт-Петербурга на соответствующий финансовый год.

3. Исполнительным органам государственной власти Санкт-Петербурга, являющимся исполнителями мероприятий Плана (далее – исполнительные органы), осуществлять мероприятия, предусматривающие капитальные вложения в основные средства исполнительных органов,

государственных учреждений и государственных унитарных предприятий, находящихся в ведении исполнительных органов, путем выделения бюджетных ассигнований из бюджета Санкт-Петербурга на осуществление бюджетных инвестиций в объекты государственной собственности Санкт-Петербурга.

4. Комитету по вопросам законности, правопорядка и безопасности осуществлять координацию деятельности исполнительных органов в части, касающейся реализации мероприятий Плана.

5. Контроль за выполнением постановления возложить на вице-губернатора Санкт-Петербурга Тихонова В.В.

Губернатор Санкт-Петербурга
В.И. Матвиенко

Примечание: План мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2009-2012 годы в данном сборнике не приводится.

**1.13. Распоряжение Мэр-Председателя
Правительства Санкт-Петербурга
от 27 июля 1994 года № 796-р
“О комиссиях по обеспечению безопасности
дорожного движения
(с изменениями на 17 ноября 2010 года)**

1. Образовать комиссию по обеспечению безопасности дорожного движения (Комиссию по ОБДД) при Губернаторе Санкт-Петербурга в составе согласно приложению 1 (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг).

2. Утвердить Положение о комиссиях по ОБДД согласно приложению 2.

3. Считать утратившими силу распоряжения мэра: от 30.04.92 № 407-р “О комиссиях по обеспечению безопасности дорожного движения”, от 30.03.93 № 206-р “О внесении изменений в распоряжение мэра от 30.04.92 № 407-р” и от 13.07.93 № 534-р “О внесении изменений в приложение к распоряжению мэра от 30.03.93 № 206-р”.

4. Контроль за выполнением распоряжения возложить на первого заместителя Председателя Правительства Санкт-Петербурга председателя Комитета по управлению городским хозяйством.

Мэр-Председатель Правительства
Санкт-Петербурга
А.А. Собчак

Приложение 1
к распоряжению мэра от 27.07.94 № 796-р
(в редакции постановления Губернатора Санкт-Петербурга
от 21 января 2004 года № 45-пг)

Состав
комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения
*при Губернаторе Санкт-Петербурга**
(с изменениями на 17 ноября 2010 года)

Название в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг.

Председатель	
Тихонов Валерий Владимирович	вице-губернатор Санкт-Петербурга (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 23 августа 2004 года № 708-пг)
Заместители председателя:	
Агошков Анатолий Иванович	заместитель начальника Главного управления внутренних дел по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, начальника милиции общественной безопасности (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 1 декабря 2008 года № 65-пг)
Богданов Леонид Павлович	председатель Комитета по вопросам законности, правопорядка и безопасности
Члены комиссии:	
Асеев Александр Александрович	заместитель председателя Комитета по градостроительству и архитектуре (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Бабаев Сергей Александрович	начальник Государственной административно-технической инспекции
Баранов Сергей Николаевич	директор Санкт-Петербургского государственного учреждения “Дирекция по организации дорожного движения Санкт-Петербурга” (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Бибенин Александр Борисович	генеральный директор Санкт-Петербургского государственного унитарного предприятия пассажирского автомобильного транспорта (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Беляев Леонид Анатольевич	начальник Главного управления МЧС России по Санкт-Петербургу (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 1 декабря 2008 года № 65-пг)

Члены комиссии:	
Беляев Леонид Анатольевич	начальник Главного управления МЧС России по Санкт-Петербургу (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 1 декабря 2008 года № 65-пг)
Бугров Сергей Иванович	начальник Управления государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления внутренних дел Санкт-Петербурга и Ленинградской области, главный государственный автомобильный инспектор Санкт-Петербурга и Ленинградской области
Григорьев Игорь Александрович	начальник Государственной инспекции Санкт-Петербурга по надзору за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники
Зенцов Виталий Николаевич	директор Санкт-Петербургского государственного унитарного предприятия "Проектный институт по проектированию городских инженерных сооружений "Ленгипроинжпроект" (по согласованию) (должность в редакции постановления Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Козлов Денис Григорьевич	директор Санкт-Петербургского государственного унитарного предприятия городского электрического транспорта (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Константинов Владимир Александрович	председатель регионального отделения общероссийской общественно-государственной организации "Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России" Санкт-Петербурга (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Кондрашов Лев Николаевич	президент закрытого акционерного общества "Еврознак АГ Санкт-Петербург" (по согласованию)
Кравченко Павел Александрович	директор Научно-образовательного центра безопасности дорожного движения (на правах факультета) государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет" (по согласованию)
Куликов Валерий Вячеславович	начальник Северо-Западного межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Левакин Андрей Юрьевич	первый заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Левиев Владимир Львович	ответственный секретарь комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Губернаторе Санкт-Петербурга, советник вице-губернатора Санкт-Петербурга (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг)

Члены комиссии:	
Плыгун Андрей Витальевич	заместитель начальника Главного управления МЧС России по Санкт-Петербургу (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 1 декабря 2008 года № 65-пг)
Подобед Андрей Владимирович	председатель Комитета по благоустройству Санкт-Петербурга (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Путиловская Наталья Геннадьевна	первый заместитель председателя Комитета по образованию (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 1 декабря 2008 года № 65-пг)
Сединин Сергей Иванович	главный специалист Комитета по вопросам законности, правопорядка и безопасности (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Семенов Сергей Викторович	начальник управления – главный государственный инспектор Госжелдорнадзора Северо-Западного управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (должность в редакции постановления Губернатора Санкт-Петербурга от 17 мая 2007 года № 23-пг)
Солдунов Валерий Михайлович	председатель Санкт-Петербургского городского и Ленинградского областного отделения общественной организации “Всероссийское общество автомобилистов” (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Танаев Валерий Фаритович	заместитель начальника железной дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов Октябрьской железной дороги – филиала открытого акционерного общества “Российские железные дороги” (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Третьяков Юрий Валентинович	заместитель председателя Общественного совета Санкт-Петербурга (по согласованию) (должность в редакции постановления Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг)
Федосеев Георгий Константинович	директор автобазы скорой и неотложной помощи Комитета по здравоохранению
Щербук Юрий Александрович	председатель Комитета по здравоохранению
Секретариат комиссии:	
Иванов Юрий Васильевич	водитель-инструктор (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 1 декабря 2008 года № 65-пг)

Секретариат комиссии:	
Плаксин Александр Георгиевич	старший инспектор (по согласованию) (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 1 декабря 2008 года № 65-пг)
Степанов Анатолий Семенович	старший инспектор (дополнительно включен постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 23 августа 2004 года № 708-пг)

Приложение 2
к распоряжению мэра
от 27.07.94 № 796-р

Положение
о комиссиях по обеспечению безопасности дорожного движения
при Губернаторе Санкт-Петербурга, районных
и городских администраций
(с изменениями на 17 ноября 2010 года)

Слова “мэрия” и “мэрия Санкт-Петербурга” заменены словами “Администрация Санкт-Петербурга” в соответствующем падеже – распоряжение губернатора Санкт-Петербурга от 18 февраля 1997 года № 145-р.

Слова “Администрации Санкт-Петербурга” заменены словами “при Губернаторе Санкт-Петербурга” – постановление Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг.

Название в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг.

1. Порядок организации комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения

1.1. Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения при Губернаторе Санкт-Петербурга (далее – Комиссия по ОБДД) образуется Губернатором Санкт-Петербурга, Комиссии по ОБДД администраций районов Санкт-Петербурга – администрациями соответствующих районов Санкт-Петербурга (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг).

1.2. Состав Комиссии по ОБДД при Губернаторе Санкт-Петербурга утверждается Губернатором Санкт-Петербурга (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг).

1.3. Состав Комиссий по ОБДД администраций районов Санкт-Петербурга утверждается соответствующими администрациями районов Санкт-Петербурга (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля

2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг)

1.4. Комиссия по ОБДД при Губернаторе Санкт-Петербурга в своей деятельности подчинена Губернатору Санкт-Петербурга, районные – главам администраций (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг).

1.5. Комиссия по ОБДД при Губернаторе Санкт-Петербурга действует в составе председателя Комиссии (вице-губернатора Санкт-Петербурга), двух заместителей председателя, членов Комиссии, ответственного секретаря и рабочей группы (секретариата) (пункт в редакции постановления Губернатора Санкт-Петербурга от 17 ноября 2010 года № 73-пг).

1.6. Районные комиссии действуют в составе председателя (заместителя главы районной, городской администрации), заместителя председателя, секретаря и членов комиссии.

В состав комиссий входят работники органов внутренних дел, здравоохранения, народного образования, руководители транспортных, дорожных и проектных организаций, дорожного и жилищно-коммунального хозяйства и представители других организаций.

1.7. Выполнение текущей работы и контроль за принятыми решениями осуществляется секретариатом Комиссии по ОБДД при Губернаторе Санкт-Петербурга.

1.8. Комиссия в своей деятельности взаимодействует с Управлением государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления внутренних дел Санкт-Петербурга и Ленинградской области, транспортными организациями, обществами ВОА ОСТО, профсоюзами, Управлением Октябрьской железной дороги – филиалом открытого акционерного общества “Российские железные дороги”, средствами массовой информации и другими организациями (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года N 19-пг).

1.9. Постановления Комиссии по ОБДД, связанные с вопросами безопасности дорожного движения, являются обязательными для исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга и подведомственных им организаций.

Для органов местного самоуправления в Санкт-Петербурге, иных организаций независимо от форм собственности постановления Комиссии по ОБДД имеют рекомендательный характер (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг).

1.10. Руководители исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга и подведомственных им организаций обязаны в двухнедельный срок сообщать в Комиссию о мерах, принятых во исполнение постановлений Комиссии (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг).

2. Основные функции и права Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения

2.1. Комиссия по ОБДД:

– разрабатывает и осуществляет как непосредственно, так и через соответствующие государственные органы, общественные организации мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, повышению дорожно-транспортной дисциплины участников движения, созданию условий для безаварийной работы автомобильного и городского электротранспорта;

– обеспечивает координацию деятельности государственных и общественных организаций, предприятий, учреждений по вопросам, связанным с безопасностью движения транспорта, организацией борьбы с аварийностью, комплексное решение этих вопросов на территории города, района;

– организует и осуществляет пропаганду безопасности дорожного движения через средства массовой информации, уделяя внимание воспитанию у населения уважительного отношения к Правилам дорожного движения, укреплению транспортной дисциплины, предупреждению дорожно-транспортных происшествий;

2.2. Комиссия по ОБДД при Губернаторе Санкт-Петербурга контролирует и координирует деятельность комиссий районных и городских администраций, оказывает им методическую помощь, обобщает и распространяет положительный опыт их работы.

2.3. Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения имеет право:

– входить с представлениями в вышестоящие органы об усилении ответственности руководителей подведомственных им предприятий, организаций и учреждений, неудовлетворительно выполняющих возложенные на них обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и Постановления Комиссии по ОБДД при Губернаторе Санкт-Петербурга, вплоть до освобождения от занимаемой должности. О результатах рассмотрения указанного представления вышестоящие органы обязаны сообщить Комиссии по ОБДД в месячный срок;

– вносить на рассмотрение глав районных и городских администраций вопросы по усилению безопасности дорожного движения.

3. Организация работы Комиссии по ОБДД

3.1. Председатель Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения:

– руководит работой Комиссии и ее рабочим секретариатом;

– обеспечивает регулярный созыв заседаний Комиссии, но не реже одного раза в квартал, определяет круг вопросов, подлежащих рассмотрению на очередном заседании Комиссии;

– готовит для рассмотрения на заседаниях планы работы Комиссии и отчеты о ее деятельности;

– в период между заседаниями Комиссии дает поручения секретариату и членам Комиссии, проверяет их исполнение.

3.2. Секретариат Комиссии по ОБДД при Губернаторе Санкт-Петербурга:

- принимает участие в подготовке материалов по вопросам, включенным в план работы Комиссии на очередном заседании;
- подготавливает проекты планов работы Комиссии на очередном заседании и отчеты о ее деятельности;
- ведет делопроизводство Комиссии, организует и проводит очередное заседание Комиссии;

3.3. Работа Комиссии осуществляется в соответствии с годовым и комплексным планами, которые утверждаются на заседаниях Комиссии. Протоколы заседаний Комиссии подписываются председательствующим на заседании и ответственным секретарем.

3.4. Заседания Комиссии являются правомочными, если на них присутствует большинство ее членов, постановления Комиссии принимаются простым большинством голосов и подписываются председательствующим и ответственным секретарем.

3.5. Для подготовки материалов на рассмотрение Комиссии по отдельным вопросам обеспечения безопасности дорожного движения могут быть созданы рабочие группы из числа членов Комиссии и представителей заинтересованных ведомств, предприятий, организаций и учреждений.

На заседание Комиссии в зависимости от характера рассматриваемых вопросов приглашаются представители государственных органов и общественных организаций.

3.6. Секретариат Комиссии осуществляет методическое руководство по основным направлениям:

- работа комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения районных администраций;
- эксплуатация и содержание автомобильных дорог и технических средств регулирования движения;
- состояние транспортных средств; подготовка водительских кадров и медицинские вопросы;
- профилактика детского транспортного травматизма;
- работа ведомственных служб безопасности дорожного движения, общественных организаций, укрепление дисциплины водительского состава.

3.7. Пункт исключен с 28 апреля 2006 года – постановление Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг.

3.8. Материально-техническое обеспечение Комиссии по ОБДД при Губернаторе Санкт-Петербурга осуществляет Администрация Губернатора Санкт-Петербурга (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг).

3.9. Постановления Комиссии по ОБДД могут быть обжалованы в порядке, определенном действующим законодательством (пункт в редакции, введенной в действие с 28 апреля 2006 года постановлением Губернатора Санкт-Петербурга от 3 апреля 2006 года № 19-пг).

**1.14. Постановление Правительства Санкт-Петербурга
от 29 июня 2007 г. № 721
“Об утверждении плана мероприятий
по повышению уровня правосознания
и формированию законопослушного поведения
участников дорожного движения”**

В целях сохранения жизни и здоровья детей и подростков, сокращения числа дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий и во исполнение пункта 5 Плана мероприятий по реализации Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2006-2008 годы, одобренной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 25.10.2006 № 1274, Правительство Санкт-Петербурга постановляет:

1. Утвердить План мероприятий по повышению уровня правосознания и формированию законопослушного поведения участников дорожного движения (далее – План) согласно приложению.

2. Установить, что:

2.1. Финансирование мероприятий Плана осуществляется за счет средств, предусмотренных законом Санкт-Петербурга о бюджете Санкт-Петербурга на соответствующий финансовый год.

2.2. Объемы финансирования мероприятий Плана подлежат ежегодной корректировке.

3. Контроль за выполнением постановления возложить на вице-губернатора Санкт-Петербурга Тарасова С.Б. и вице-губернатора Санкт-Петербурга Тихонова В.В. по принадлежности вопросов.

Губернатор Санкт-Петербурга
В. И. Матвиенко

*План мероприятий по повышению уровня правосознания
и формированию законопослушного поведения
участников дорожного движения*

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Объемы финанси- рования, тыс. руб.	Исполнители
1	2	3	4	5
1	Подготовка методических рекомендаций и учебных пособий по обучению детей правилам безопасности дорожного движения	2007 год	ВПТФ	Комитет по образованию, Управление ГИБДД
2	Обеспечение государственных образовательных учреждений, подведомственных Комитету по образованию, а также автошкол различных форм собственности перечнем нормативно-правовой документации, регламентирующей деятельность образовательных учреждений, по обеспечению безопасности дорожного движения и снижению детского дорожно-транспортного травматизма	До 01.09.2007	ВПТФ	Комитет по образованию, Управление ГИБДД
3	Организация и проведение уроков правовых знаний в государственных образовательных учреждениях, подведомственных Комитету по образованию, в рамках Всероссийской акции "Внимание – дети!"	Май, сентябрь 2007 года, май, сентябрь 2008 года	ВПТФ	Комитет по образованию, Управление ГИБДД
4	Организация и проведение в государственных школьных и дошкольных образовательных учреждениях, подведомственных Комитету по образованию, и в учреждениях дополнительного образования детей акции "Неделя безопасности" в рамках Международной недели безопасности на дорогах	23–29 апреля 2007 года	ВПТФ	Комитет по образованию, Управление ГИБДД
5	Организация и проведение в государственных образовательных учреждениях, подведомственных Комитету по образованию, а также в автошколах различных форм собственности занятий, направленных	2007–2008 годы	ВПТФ	Комитет по образованию, Комитет по науке и высшей школе

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Объемы финансирования, тыс. руб.	Исполнители
1	2	3	4	5
	на повышение у участников дорожного движения уровня правосознания, в том числе стереотипа законопослушного поведения и негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения			
6	Разработка методических рекомендаций по работе с детскими и молодежными общественными объединениями в части, касающейся обеспечения безопасности дорожного движения	Сентябрь 2007 года	236,6	Комитет по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями
7	Проведение соревнований, игр, конкурсов творческих работ среди детей по безопасности дорожного движения (городские соревнования "Безопасное колесо", "Дорога и мы", конкурсы и викторины по ПДД в летних детских оздоровительных лагерях, участие во всероссийских соревнованиях "Безопасное колесо")	2007 год	ВПТФ	Комитет по образованию, Управление ГИБДД
		2008 год	330	
8	Проведение лекций, семинаров и практических занятий для членов общественных организаций Санкт-Петербурга "Ю-Питер" и "Исторический скаутский центр "Царское Село" по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения	2007 год	1283,3	Комитет по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями
		2008 год	90,7	
9	Проведение научно-практической конференции по актуальным вопросам обеспечения безопасности дорожного движения	2008 год	500,0	Комитет по науке и высшей школе, Комитет по образованию, Управление ГИБДД, Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности, Комитет по транспорту

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Объемы финансирования, тыс. руб.	Исполнители
1	2	3	4	5
10	Ежемесячное проведение интернет-конференций по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения	2007 год	198,0	Комитет по информатизации и связи, Комитет по образованию, Управление ГИБДД
		2008 год	ВПТФ	
11	Разработка и размещение социальной рекламы (на радио и телевидении, в печатных и электронных СМИ), направленной на повышение правосознания и формирования законопослушного поведения участников дорожного движения	2008 год	10000,0	Комитет по печати и взаимодействию со средствами массовой информации, Комитет по образованию, Управление ГИБДД
12	Проведение проверок качества обучения в автошколах различных форм собственности	2007–2008 годы	ВПТФ	Комитет по образованию
13	Издание для жителей Санкт-Петербурга литературы по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и ее распространение	2007 год	ВПТФ	Комитет по образованию, Управление ГИБДД, Комитет по транспорту
		2008 год	2500,0	

Принятые сокращения:

Автошколы – образовательные учреждения независимо от их организационно-правовой формы и подчиненности, имеющие лицензию на осуществление образовательной деятельности и осуществляющие подготовку водителей транспортных средств.

ВПТФ – в порядке текущего финансирования за счет средств бюджета Санкт-Петербурга.

ПДД – Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090.

СМИ – средства массовой информации.

Управление ГИБДД – Управление государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления внутренних дел по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области.

**1.15. Распоряжение Комитета по образованию
Правительства Санкт-Петербурга
от 12.04.2006 года № 335-р**

**“Об организации деятельности образовательных учреждений
по совершенствованию работы в сфере профилактики
детского дорожно-транспортного травматизма”**

В целях улучшения организации деятельности образовательных учреждений по совершенствованию работы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, на основании комплексных проверок, проводимых межведомственной комиссией Комитета по образованию и на основании постановления Правительства № 1 от 17.01.2005 «Об основных мероприятиях по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в Санкт-Петербурге на 2005-2007 годы»:

1. Руководителям органов управления образованием администраций районов:

Издать соответствующие документы о создании в каждом административном районе учреждений, курирующих вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма 01.05.2006.

Информировать Комитет по образованию о проведенном совместно с государственной инспекцией безопасности дорожного движения инспектирования образовательного учреждения, ученик которого стал участником дорожно-транспортного происшествия в течение 10 дней с момента регистрации дорожно – транспортного происшествия и о проделанной в этом направлении работе.

Обязать все образовательные учреждения планировать и участвовать в течение года в массовых мероприятиях по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в соответствии с положениями о них.

Включить в годовой план образовательного учреждения план по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на текущий год.

Рекомендовать определить ответственных за организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма руководителям образовательных учреждений, учреждений дополнительного образования детей в начале учебного года соответствующими приказами по отделам образования.

Поручить разработать и внедрить программы элективных курсов для предпрофильной (9 класс) и профильной подготовки старших школьников (10–11 класс) по проблемам дорожной безопасности районным научно-методическим центрам совместно с опорными учреждениями дополнительного образования детей в срок до 01.09.2006.

2. Санкт-Петербургской Академии постдипломного педагогического образования:

Провести экспертизу учебных программ на предмет изучения правил дорожного движения в 1–9 классах образовательных учреждений до 01.07.2006.

Разработать региональную программу ОБЖ с включением обязательного изучения правил дорожного движения в 1–9 классах до 01.12.2006.

Разработать программу обучения навыкам безопасного поведения на дорогах для дошкольных образовательных учреждений до 01.12.2006.

Разработать учебные планы по обучению правилам дорожного движения для опорных учреждений дополнительного образования детей до 01.09.2006.

Организовать обучение и повышение квалификации учителей, преподающих ОБЖ по региональной программе, правилам дорожного движения в течение 2006–2007 учебного года.

3. Государственному образовательному учреждению дополнительного образования детей городскому центру детского технического творчества:

Создать городской учебно-методический центр по безопасности дорожного движения.

Организовать и провести в течение года следующие мероприятия согласно положениям о них:

– смотр-конкурс на лучшее ОУ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

– городской тур конкурса «Дорога и мы»;

– городской финал детско-юношеских соревнований «Безопасное колесо»;

– профилактические операции «Внимание – дети!»;

– соревнования старших школьников «Школьник-дорога-автомобиль»;

Проводить методические объединения с ответственными за безопасность дорожного движения в школах с приглашением сотрудников отдела (отделения) государственной инспекции по безопасности дорожного движения ежемесячно.

Подготовить и направить в образовательные учреждения список нормативно-правовой документации, регламентирующей деятельность учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма до 01.04.2006.

Разработать единые для всех типов образовательных учреждений инструкции по обеспечению безопасности при перевозке организованных групп детей автомобильным транспортом (на основе Методических рекомендаций по обеспечению безопасности при перевозке организованных групп детей автомобильным транспортом от 14.01.2005 г.).

3.6. Организовать проведение обучающих курсов, семинаров повышения квалификации специалистов, ответственных за профилактику детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях.

4. Руководителям образовательных учреждений:

Организовать свою работу в соответствии с нормативно-правовой базой по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и планом работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма своего учреждения.

Ежегодно издавать приказ о назначении ответственного за работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Проводить инструктажи по соблюдению правил дорожного движения с учащимися, выходящими на каждое мероприятие за территорию образовательного учреждения с записью в классном журнале по технике безопасности и подписью каждого ученика.

Разработать и поместить в дневник каждого ученика начальной школы схему индивидуального и безопасного маршрута следования от дома до школы и обратно в срок до 01.04.2006.

Один раз в полугодие обновлять стенды по безопасности дорожного движения с информацией об ответственных за профилактику детского дорожно-транспортного травматизма в данном образовательном учреждении, о плане работы данного образовательного учреждения, об основных маршрутах движения «Дом-школа-дом» с опасными местами на них.

5. Контроль за выполнением возложить на заместителя председателя Комитета С.В. Жолована.

Председатель Комитета по образованию
О.В. Иванова

1.16. Информационно-методическое письмо Комитета по образованию Правительства Санкт-Петербурга от 03.12.2008 № 04-5389/08 «Об организации деятельности образовательных учреждений по совершенствованию работы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма»

В целях дальнейшего развития системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, на основании анализа состояния профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в административных районах Санкт-Петербурга и в соответствии с основными направлениями реализации «Программы совершенствования системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, формирования у детей навыков безопасного поведения на дорогах на 2007–2012 гг», утвержденной 29.06.2007:

1. Рекомендуем руководителям органов управления образованием администраций районов:

– обеспечить деятельность «Районных опорных центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности

дорожного движения» в соответствии с примерным Положением, утвержденным Распоряжением Комитета по образованию № 986 от 26.06.07 «Об организации деятельности образовательных учреждений по совершенствованию работы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма», внести соответствующие изменения в Уставы учреждений;

- обеспечить каждое образовательное учреждение нормативно-правовой документацией, регулирующей его деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

- информировать Комитет по образованию о проводимых инспектированиях образовательного учреждения, ученик которого стал виновником дорожно-транспортного происшествия, в течение 10 дней с момента регистрации дорожно-транспортного происшествия и о проделанной в этом направлении работе;

- обеспечивать организацию перевозок групп детей и учащихся строго в соответствии с «Методическими рекомендациями по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности дорожного движения при перевозках организованных групп детей автомобильным транспортом» от 21.09.2006 года, утвержденными руководителем Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека – Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации и начальником Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, а также «Порядком направления заявок на сопровождение транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции при организованных перевозках групп детей и учащихся» от 17.04.08;

- планировать и проводить в течение года массовые мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в соответствии с Календарем городских, районных массовых мероприятий и положениями о них; провести в 2008–2009 учебном году районный тур городского конкурса среди образовательных учреждений на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности» согласно Положению;

- внедрить в 2008–2009 учебном году программу учебного модуля «Дорожная безопасность» по курсу ОБЖ для учащихся 1–9 классов, используя в работе с обучающимися 5–9 классов Учебных пособий по правилам и безопасности дорожного движения (авт. Мельникова Т.В., Данченко С.П., к.п.н., Форштат М.Л.) и Методических рекомендаций по правилам и безопасности дорожного движения для учителей (авт. Григорян Н.В., Данченко С.П., к.п.н., Форштат М.Л.);

- поручить районному научно-методическому центру разработать и внедрить программы элективных курсов для предпрофильной (9 класс) и профильной подготовки старших школьников (10–11 класс) по проблемам дорожной безопасности;

- поручить районному научно-методическому центру совместно с районным опорным центром по профилактике детского дорожно-тран-

портного травматизма и безопасности дорожного движения организовать и провести годичные, краткосрочные или целевые курсы повышения квалификации «Дорожная безопасность» для ответственных за организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с выдачей документа соответствующего образца;

- содействовать организации в каждом административном районе отрядов юных инспекторов движения и проведению слетов участников движения;

- обеспечить участие педагогических работников района в городских профессиональных педагогических конкурсах авторских программ, методических разработок по обучению детей безопасному поведению на дорогах, конкурсе педагогических достижений «Учитель года»;

- содействовать созданию в каждом районе клубов картингистов, детско-юношеских автошкол для обучения навыкам вождения и безопасному поведению на дорогах;

- содействовать оборудованию школьных автогородков, кабинетов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма для практических занятий по обучению детей ПДД при общеобразовательных учреждениях;

- содействовать оборудованию в дошкольных образовательных учреждениях площадок с разметкой и игровых зон с оборудованием по обучению детей дошкольного возраста правилам дорожного движения.

2. Санкт-Петербургской академии постдипломного педагогического образования:

- организовать повышение квалификации учителей ОБЖ, воспитателей групп продленного дня по внедрению учебного модуля «Дорожная безопасность» по курсу ОБЖ для учащихся 1–9 классов на основании новых «Учебных пособий по правилам и безопасности дорожного движения» для учащихся 5–9 классов;

- организовать ежегодное проведение мониторинговых исследований эффективности работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма государственных образовательных учреждений Санкт-Петербурга;

- разработать учебную программу обучения основам безопасного поведения на дорогах для дошкольных образовательных учреждений;

- обеспечить разработку учебных пособий по правилам и безопасности дорожного движения для воспитанников дошкольных образовательных учреждений и методических рекомендаций для воспитателей по обучению детей дошкольного возраста основам безопасного поведения на дороге;

- обеспечить разработку учебных пособий по правилам и безопасности дорожного движения» для учащихся 1–4 классов и методических рекомендаций для учителей по обучению детей младшего школьного возраста основам безопасного поведения на дороге;

- организовать разработку образовательных программ и проведение курсов повышения квалификации преподавателей и инструкторов по воз-

дению (автодела) учреждений начального профессионального, среднего профессионального образования и межшкольных учебных комбинатов;

- расширить круг вопросов по тематике правил дорожного движения при проведении городских олимпиад по предмету ОБЖ;

- организовать проведение городской научно-практической конференции по проблемам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- принимать участие в проведении плановых проверок работы образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в составе межведомственных комиссий.

3. Государственному образовательному учреждению дополнительного образования детей Санкт-Петербургскому центру детского технического творчества:

- обеспечить координацию деятельности и методическое сопровождение районных опорных центров Санкт-Петербурга по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения;

- организовать проведение целевых курсов повышения квалификации педагогов и методистов районных опорных центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения совместно с государственным образовательным учреждением Санкт-Петербургским городским дворцом творчества юных, Санкт-Петербургской академией постдипломного педагогического образования (по План-заказу Комитета по образованию);

- обеспечить проведение по заявкам школ индивидуальных и групповых консультаций, обучающих семинаров, открытых занятий, мастер-классов для педагогических кадров, ответственных за профилактику детского дорожно-транспортного травматизма;

- активизировать научно-методическую работу (аналитическую, прогностическую, экспертную, опытно-экспериментальную, издательскую) по обобщению и распространению лучшего опыта работы учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в административных районах Санкт-Петербурга;

- обеспечить оказание методической помощи отделениям дополнительного образования детей общеобразовательных учреждений в разработке образовательных, досуговых и игровых программ, программ элективных курсов профильной и предпрофильной подготовки старших школьников;

- обеспечить организацию подготовки сборных команд школьников Санкт-Петербурга для участия во Всероссийских и Международных соревнованиях юных инспекторов движения «Безопасное колесо», в первенствах России по картингу, автомногоборью;

- обеспечить реализацию досуговых и игровых программ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в рамках летней оздоровительной кампании;

- оказывать содействие в создании и деятельности детских и юношеских общественных объединений (организаций) юных инспекторов дорожного движения;
- разработать Положение о детско-юношеской автошколе и примерную комплексную образовательную программу деятельности;
- подготовить сборник материалов и методических рекомендаций по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганде безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях Санкт-Петербурга;
- проводить методические объединения с ответственными за безопасность дорожного движения в школах с приглашением сотрудников отдела (отделения) государственной инспекции по безопасности дорожного движения;
- организовывать освещение в средствах массовой информации вопросов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях Санкт-Петербурга;
- принимать участие в составе межведомственных комиссий по проведению плановых проверок работы образовательных учреждений всех типов и видов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- организовать и провести в течение учебного года следующие мероприятия согласно положениям о них:
 - городской конкурс среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности»;
 - городской открытый конкурс детского творчества «Дорога и мы»;
 - городской финал детско-юношеских соревнований «Безопасное колесо»;
 - городскую олимпиаду по ОБЖ и ПДД;
 - уроки правовых знаний в образовательных учреждениях в рамках Всероссийской профилактической операции «Внимание – дети!»;
 - соревнования по автомногоборью «Школьник–дорога–автомобиль»;
 - первенство Санкт-Петербурга по картингу;
 - участие сборной команды обучающихся Санкт-Петербурга во Всероссийской профильной смене ЮИД;
 - участие команды-победительницы финала городских детско-юношеских соревнований во Всероссийском финальном конкурсе-фестивале юных инспекторов движения «Безопасное колесо»;
 - участие в открытом финале детско-юношеских оборонно-спортивных и туристических игр «Зарница» и соревнованиях «Школа безопасности»;
 - участие в автопробегах, посвященных Дню Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 г.г.

4. Рекомендовать руководителям образовательных учреждений:

- проводить обучение детей навыкам безопасного поведения на дороге в соответствии с Распоряжением Комитета по образованию № 335-р от 12.04.2006 г. «Об организации деятельности образовательных учреж-

дений по совершенствованию работы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма);

- организовать работу подведомственного учреждения в соответствии с нормативно-правовыми документами, регламентирующими деятельность образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

- координировать работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с районным опорным центром по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения;

- ежегодно издавать приказ о назначении ответственного за работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, обеспечивать повышение его квалификации;

- обеспечить внедрение программы учебного модуля «Дорожная безопасность» по курсу ОБЖ для учащихся 1–9 классов (авт. Мельникова Т.В., Данченко С.П., к.п.н., Форштат М.Л.), эффективное использование учебных пособий для 5-9 классов и методических рекомендаций для учителей;

- обеспечивать организацию перевозок групп детей и учащихся строго в соответствии с «Методическими рекомендациями по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности дорожного движения при перевозках организованных групп детей автомобильным транспортом» от 21.09.2006 года, утвержденными руководителем Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека – Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации и начальником Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, а также «Порядком направления заявок на сопровождение транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции при организованных перевозках групп детей и учащихся» от 17.04.08;

- проводить целевые инструктажи о мерах безопасности при следовании на автомобильном транспорте, регулярно издавать приказы о возложении ответственности за жизнь и здоровье учащихся при проведении походов, экскурсий с соответствующими подписями в журналах инструктажа;

- регулярно обновлять стенды по безопасности дорожного движения «Дорога и мы» с учетом методических рекомендаций Комитета по образованию;

- организовывать, по возможности, подписку на газету «Добрая Дорога Детства»;

- планировать этапы школьных и участвовать в районных этапах детско-юношеских соревнований «Безопасное колесо», городском конкурсе среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности»; конкурсе творческих работ «Дорога и мы», Недели безопасности, профилактических акций «Внима-

ние – дети» и других мероприятий, включенных в планы работы образовательных учреждений;

– рекомендовать оборудовать школьные автогородки, кабинеты по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма или площадки для практических занятий по обучению детей ПДД, проведения соревнований и массовых мероприятий.

5. Руководителям учреждений дополнительного образования детей, на базах которых созданы районные опорные центры по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения:

– обеспечить разработку и реализацию дополнительных образовательных программ (авторских, интегрированных или комплексных) по воспитанию культуры безопасного поведения на дорогах и обучению правилам дорожного движения на собственной базе (в том числе в автогородках) по договорам с образовательными учреждениями всех типов и видов;

– осуществлять организационно-методические функции по организации и проведению соревнований, олимпиад, выставок, профилактических акций, конкурсов по безопасности дорожного движения;

– обеспечивать проведение конкурсных и игровых программ по безопасности дорожного движения в каникулярные дни по заявкам школ, дошкольных образовательных учреждений, детских оздоровительных лагерей;

– обеспечивать оказание методической помощи образовательным учреждениям в:

оформлении стендов по ПДД и безопасности дорожного движения, разработке дополнительных образовательных программ и учебно-методических комплексов, разработке досуговых и игровых программ;

информационно-методическом сопровождении конкурсов и соревнований («Дорога без опасности», «Безопасное колесо», «Дорога и мы»), «Неделя безопасности», профилактических акций («Внимание – дети», «Дни правовых знаний») и других массовых мероприятий;

проведении индивидуальных и групповых консультаций для ответственных за профилактику ДДТТ в образовательных учреждениях (по согласованному графику);

проведении семинаров, открытых занятий, мастер-классов и других мероприятий по повышению квалификации педагогических кадров в образовательных учреждениях (по заявкам школ);

организации и деятельности детских, юношеских и молодежных общественных объединений (организаций) юных инспекторов дорожного движения и др.;

– содействовать участию педагогов дополнительного образования и методистов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в районных и городских профессиональных конкурсах авторских образовательных программ дополнительного образования детей, конкурсах методических разработок, конкурсах педагогических достижений «Сердце отдаю детям»;

– содействовать участию учреждения в районном и городском конкурсах среди образовательных учреждений на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности».

**1.17. Положение о городском конкурсе
среди образовательных учреждений
на лучшую организацию работы по профилактике
детского дорожно-транспортного травматизма
«Дорога без опасности»**

(Утверждено Председателем Комитета по образованию О.В. Ивановой
в марте 2010 г.)

1. Общие положения

1.1. Городской конкурс среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности» (далее – Конкурс) проводится в рамках Всероссийского конкурса среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности» и направлен на активизацию деятельности образовательных учреждений по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

2. Цель и задачи Конкурса

2.1. Целью Конкурса является формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах, сокращение детского дорожно-транспортного травматизма.

2.2. Задачами Конкурса являются:

2.2.1. Активизация деятельности образовательных учреждений по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ).

2.2.2. Повышение безопасности дорожного движения за счет совершенствования системы подготовки и воспитания у обучающихся культуры поведения на дорогах.

2.2.3. Обобщение и распространение современных педагогических технологий, опыта наиболее эффективной работы по организации образовательного процесса в области безопасности дорожного движения.

2.2.4. Создание системы массовых мероприятий с обучающимися по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

2.2.5. Повышение эффективности урочных и внеурочных занятий по обучению детей безопасности на дорогах, расширение внеурочной работы и дополнительного образования детей по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

2.2.6. Организация методической помощи педагогам общеобразовательных и дошкольных учреждений, родителям и общественным организациям по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

2.2.7. Определение рейтинга образовательных учреждений, имеющих наилучшие результаты качества подготовки и воспитания обучающихся в образовательных учреждениях по тематике Конкурса.

2.2.8. Развитие форм сотрудничества и взаимодействия педагогических коллективов образовательных учреждений с родителями, подразделениями ГИБДД, транспортными предприятиями, общественными организациями по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

3. Участники Конкурса

3.1. К участию в Конкурсе приглашаются государственные общеобразовательные учреждения, учреждения дополнительного образования детей, дошкольные образовательные учреждения. В Конкурсе могут принимать участие государственные образовательные учреждения различных типов и видов (далее – Учреждение). Победители предыдущих двух лет могут стать только участниками Конкурса.

4. Руководство и организаторы

4.1. Организаторы конкурса: Комитет по образованию Санкт-Петербурга, Управление Госавтоинспекции ГУВД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области. ГОУ ДОД детский оздоровительно-образовательный центр «Балтийский берег» при поддержке государственных и общественных организаций Санкт-Петербурга.

4.2. Общее руководство по подготовке и проведению конкурса осуществляет Оргкомитет (Приложение 1), который формируется из представителей организаторов, а также педагогических и научных работников, сотрудников Управления Госавтоинспекции ГУВД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области, представителей общественных организаций и других заинтересованных организаций и ведомств.

4.3. Победителей конкурса определяет Жюри конкурса, состав которого утверждает Оргкомитет.

5. Порядок и условия проведения Конкурса

5.1. Конкурс проводится в три этапа:

5.1.1. Первый этап – районный, проводится в органах управления образованием администраций районов совместно с районными опорными центрами по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения.

5.1.2. Второй этап – городской, отборочный, предоставление образовательными Учреждениями заявок (Приложение № 2) и материалов на участие в Конкурсе. Органы управления образованием администраций районов представляют в Оргкомитет протокол районного этапа Конкурса.

5.1.3. Третий этап – финальный. По итогам отборочного этапа Жюри конкурса определяет 9 лучших работ, которые попадают в состав финалистов Конкурса. Финалисты Конкурса непосредственно в образовательном учреждении по согласованному с учреждением графику, демонстрируют Жюри работу Учреждения по обучению детей безопасному поведению на дороге и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

5.2. Церемония награждения победителей проходит после подведения итогов Конкурса. От каждого образовательного учреждения, ставшего финалистом Конкурса, приглашаются не более 5 участников.

6. Заявка и материалы для участия в Конкурсе

6.1. К заявке обязательно должны быть приложены следующие документы:

6.1.1. Копия лицензии Учреждения на образовательную деятельность.

6.1.2. Информационный лист из подразделения ГИБДД района о состоянии ДДТТ в районе по месту расположения Учреждения.

6.2. На конкурсе оцениваются следующие материалы, прилагаемые к заявке:

6.2.1. Информация с описанием профилактической работы по предупреждению ДДТТ, проводимая Учреждением. Описание профилактической работы по предупреждению ДДТТ, проводимой Учреждением, представляет собой доклад объемом не менее четырех машинописных страниц через 1,5 интервала и фотографии (не более 10 фото). В нем должна быть представлена следующая информация:

- организация и управление процессом обучения детей ПДД, деятельность отрядов ЮИД, совместная работа с педагогическим составом, родителями, ГИБДД, другими образовательными учреждениями и ведомствами;

- формы и методы дифференцированной профилактической работы по профилактике ДДТТ с учащимися начальных, средних и старших классов;

- инновации в работе педагогического коллектива (отдельных педагогов);

- интеграция деятельности образовательного учреждения с другими учреждениями города (района);

- внедрение в образовательный процесс 5–9 классов образовательного учреждения по курсу «Основы безопасности жизнедеятельности» учебного модуля «Дорожная безопасность», разработанного Санкт-Петербургской академией постдипломного педагогического образования.

6.2.2. Годовой план работы по предупреждению ДДТТ.

6.2.3. Развернутый план и конспект одного из лучших мероприятий по профилактике ДДТТ (на бумажном и электронном носителях).

6.2.4. «Визитная карточка Учреждения». Визитная карточка Учреждения должна содержать следующую информацию:

- полное наименование образовательного учреждения;

- адрес и контактная информация;

– общая характеристика Учреждения, год открытия, место расположения и инфраструктура; количество детей (классов, групп, объединений), охваченных изучением Правил дорожного движения (ПДД); традиции и инновации Учреждения; опытно-экспериментальная работа и т. д.;

– программно-методическое обеспечение образовательного процесса по обучению детей ПДД;

– предметная среда: описание предметной среды для обучения ПДД в Учреждении с фотографиями (кабинет по БДД, стенды, плакаты, макеты, уголки безопасности и др., не более 10 фото);

– педагогические кадры: краткая характеристика педагогов (базовая специальность, педагогический стаж, квалификационная категория и др.), преподающих ПДД, с указанием возраста детей, с которыми они работают, а также проходили ли обучение на курсах повышения квалификации по методике преподавания ПДД (время прохождения);

– достижения учреждения, его воспитанников, педагогических работников в мероприятиях по профилактике ДДТТ различных уровней.

6.2.5. Видеоматериалы с фрагментами лучших мероприятий по изучению ПДД, проводимых Учреждением, с указанием автора разработки:

– видеoinформация о направлениях и формах работы Учреждения по пропаганде БДД и профилактике ДДТТ (не более 10–15 минут);

– фрагменты лучших мероприятий по изучению ПДД, проведенных Учреждением (не более 10–15 минут каждый), такие как внеклассное мероприятие, общешкольное мероприятие, урок по ПДД (желательно на DVD-диске.)

6.3. Авторские разработки участников финала конкурса могут быть использованы:

– для издания сборников, брошюр по изучению ПДД в помощь педагогическим работникам образовательных учреждений;

– создания передвижных выставок с сохранением авторских прав конкурсанта.

6.4. Материалы, представленные на Конкурс, не возвращаются.

7. Сроки и место проведения Конкурса

7.1. Конкурс проводится в период с января по май 2011 года.

7.1.1. Первый этап – районный, проводится в период с января по февраль 2011 года

Дата и время окончания подачи заявок на участие в городском этапе Конкурса – 31 марта 2011 года. Жюри не рассматривает конкурсные материалы, поступившие позже назначенного срока, а также материалы, не отвечающие требованиям, указанным в пункте 6 настоящего Положения.

7.1.2. Второй этап – городской отборочный, проводится в апреле 2011 года. Обработка материалов Жюри – с 4 по 8 апреля 2011 года. Жюри оставляет за собой право выборочного посещения Учреждений, вошедших в финал Конкурса, по согласованному с учреждениями графику.

7.1.3. Финал конкурса и награждение победителей – май 2011 года (точная дата и место проведения будут опубликованы на сайте www.patriotcentr.spb.ru).

7.2. Заявки на участие в Конкурсе (Приложение № 2) и материалы направляются в Оргкомитет Конкурса по адресу: ГОУ «Балтийский берег» ул. Черныховского 49-а.

Контактные телефоны: 764-43-59, E-mail: patriot-spb1@yandex.ru

Контактные лица: Уличев Михаил Васильевич, Максач Елена Трофимовна.

8. Награждение победителей конкурса

8.1. Главные призы конкурса:

- «Лучшее общеобразовательное учреждение Санкт-Петербурга по профилактике ДДТТ», диплом 1-й степени и ценный приз;
- «Лучшее дошкольное образовательное учреждение Санкт-Петербурга по профилактике ДДТТ», диплом 1-й степени и ценный приз;
- «Лучшее учреждение дополнительного образования детей Санкт-Петербурга по профилактике ДДТТ», диплом 1-й степени и ценный приз.

8.2. Жюри и Оргкомитет имеют право присудить дополнительные, поощрительные и специальные призы конкурса, если конкурсанты продемонстрировали:

- активную работу с органами ГИБДД, совместную работу с педагогическим составом, родителями, другими образовательными учреждениями и ведомствами, деятельность отрядов ЮИД;
- высокую инновационную и практическую значимость выполняемой работы по обучению детей правилам безопасного поведения на дороге;
- систематическую, многолетнюю работу по предупреждению ДДТТ по всем необходимым направлениям.

8.3. Учреждения, вышедшие в финал, но не занявшие призовые места, будут отмечены дипломами Лауреата.

8.4. Каждое образовательное учреждение, принявшее участие в городском (отборочном) этапе Конкурса, получает диплом Участника.

8.5. В случае участия в Конкурсе учреждений других типов и видов для них Оргкомитетом может быть выделена отдельная номинация.

9. Финансовое обеспечение Конкурса

9.1. Финансирование мероприятий, связанных с проведением городского конкурса среди образовательных учреждений на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности», осуществляется за счет бюджетных средств выделенных Комитетом по образованию ГОУ ДООД детский оздоровительно-образовательный центр «Балтийский берег» на проведение городских массовых мероприятий, а также привлеченных средств.

9.2. Расходы, связанные с командированием финалистов на Всероссийский конкурс среди общеобразовательных учреждений по профилак-

тике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности» (проезд к месту проведения очного этапа Конкурса в г. Москву и обратно), несут направляющие организации.

10. Оценка результатов Конкурса

10.1. В Конкурсе учитываются:

10.1.1. Количественные показатели эффективности профилактической работы (снижение детского дорожно-транспортного травматизма, процент классов, где проведены занятия по изучению Правил дорожного движения и безопасного поведения на дорогах, основ медицинских знаний, внеурочные занятия и мероприятия: викторины, конкурсы, игры, утренняя гимнастика, соревнования по тематике конкурса);

10.1.2. Наличие материальной базы для проведения профилактической работы (автогородок или разметка на площадке, оформленный кабинет по БДД, стенды, плакаты, макеты, уголки безопасности, аудиовизуальные, компьютерные средства и т. д.);

10.1.3. Наличие системы профилактической работы:

– уровень управленческой аналитической деятельности по выявлению причин детского дорожно-транспортного травматизма (проведение мониторинга, тестирование, анкетирование);

– наличие методического уголка, библиотеки, средств обучения и т. д.;

– опыт совместной работы с родителями по предупреждению дорожно-транспортного травматизма детей;

– уровень взаимодействия с органами ГИБДД, районным опорным центром по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и БДД, транспортной инспекцией, дорожной службой, общественными организациями, уровень совместно проведенных с ними мероприятий;

– участие в районных, городских и всероссийских мероприятиях («Безопасное колесо», слеты и смотры ЮИД и т. п.);

– деятельность детских объединений юных инспекторов движения, других профильных объединений учащихся.

10.2. Основными критериями оценки материалов, поданных на Конкурс, являются:

– наличие авторских разработок;

– проработанность, наглядность и детализация информационных материалов;

– практическая значимость и применимость предлагаемой разработки в массовой педагогической практике общеобразовательных учреждений.

10.3. Оценка результатов конкурса осуществляется по 5-балльной системе, согласно утвержденным критериям.

*ОРГКОМИТЕТ
городского конкурса среди образовательных учреждений
Санкт-Петербурга
на лучшую организацию работы по профилактике
детского дорожно-транспортного травматизма
«Дорога без опасности»*

Сопредседатели:

- Кузнецова С.Е. – начальник отдела воспитательной работы и дополнительного образования Комитета по образованию Санкт-Петербурга;
- Зыбина Т.Н. – начальник 5-го отдела Управления Госавтоинспекции ГУВД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области (по согласованию).

Члены Оргкомитета:

- Фукалов С.В. – ведущий специалист отдела воспитательной работы и дополнительного образования Комитета по образованию Санкт-Петербурга;
- Зубрилова Н.А. – Генеральный директор ГОУ «Балтийский берег»;
- Вичужанина Т.М. – педагог-организатор Межшкольного учебного комбината Центрального района Санкт-Петербурга;
- Уличев М.В. – Начальник Центра гражданского и патриотического воспитания ГОУ «Балтийский Берег»;
- Максач Е.Т. – Руководитель городского методического объединения ГОУ «Балтийский берег»;
- Артеменко В.И. – Заведующая сектором Гражданского и патриотического воспитания;
- Шаров С.А. – методист кафедры окружающей среды, безопасности и здоровья человека СПБАППО;
- Якушечкина Е.В. – Старший преподаватель кафедры технологий образования взрослых СПБАППО;
- Широкова Е.П. – директор дома детского творчества «Союз» Выборгского района Санкт-Петербурга;
- Якушина Л.М. – инспектор 5-го отдела Управления Госавтоинспекции ГУВД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области (по согласованию).

*Заявка на участие
в городском конкурсе среди образовательных учреждений
по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма
«Дорога без опасности»*

Административный район

Полное наименование образовательного учреждения

Почтовый адрес

ФИО директора образовательного учреждения:

ФИО ответственного представителя от образовательного учреждения:

Контактные телефоны: _____

E-mail: _____

дата

подпись Директора

м.п.

расшифровка подписи

**1.18. Распоряжение Комитета по образованию
Правительства Санкт-Петербурга
от 17 июня 2010 года № 1116-р
“Об итогах городского смотра-конкурса
среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга
на лучшую организацию работы по профилактике
детского дорожно-транспортного травматизма
“Дорога без опасности”
в 2009/2010 учебном году”**

В соответствии с планом работы Комитета по образованию на 2009/2010 учебный год и Положением о городском конкурсе среди образовательных учреждений на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма “Дорога без опасности”, утвержденного председателем Комитета 27.01.2010, в 2010 году проведен третий городской конкурс среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма “Дорога без опасности” (далее – Городской конкурс).

1. По итогам Городского конкурса наградить:

1.1. Грамотами Комитета по образованию образовательные учреждения с присуждением звания “Лучшее образовательное учреждение Санкт-Петербурга по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма – 2010” согласно приложению 1.

1.2. Грамотами Комитета по образованию образовательные учреждения с присуждением звания “Лауреат городского конкурса среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма “Дорога без опасности” – 2010” согласно приложению 2.

1.3. Грамотами Комитета по образованию в специальных номинациях образовательные учреждения согласно приложению 3.

1.4. Благодарностями Комитета по образованию образовательные учреждения с присуждением звания “Участнику городского конкурса среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма “Дорога без опасности” – 2010” согласно приложению 4.

2. Контроль за выполнением распоряжения возложить на заместителя председателя Комитета Ю.В.Соляникова.

Председатель Комитета
О.В. Иванова

*Образовательные учреждения с присуждением звания
“Лучшее образовательное учреждение Санкт-Петербурга
по профилактике детского
дорожно-транспортного травматизма – 2010”*

№ п/п	Название образовательного учреждения	Ф.И.О. директора образовательного учреждения
1	Государственное дошкольное образовательное учреждение Центр развития ребенка – детский сад № 1 с осуществлением физического и психического развития, коррекции и оздоровления всех воспитанников Выборгского района Санкт-Петербурга	Тугушева Галина Павловна
2	Государственное образовательное учреждение дополнительного образования детей Центр детского (юношеского) технического творчества “Охта” Красногвардейского района Санкт-Петербурга	Иванова Наталья Леонидовна
3	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 211 с углубленным изучением французского языка им. Пьера де Кубертена Центрального района Санкт-Петербурга	Бабаева Людмила Александровна
4	Государственное общеобразовательное учреждение лицей № 64 Приморского района Санкт-Петербурга	Иванова Галина Ивановна

*Образовательные учреждения с присуждением звания
“Лауреат городского конкурса
среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга
на лучшую организацию работы
по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма
“Дорога без опасности” – 2010”*

№ п/п	Название образовательного учреждения	Ф.И.О. директора образовательного учреждения
1	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная начальная школа – детский сад № 624 Адмиралтейского района Санкт-Петербурга	Антоненкова Татьяна Николаевна
2	Государственное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 109 “Центр развития ребенка с осуществлением физического и психического развития, коррекции и оздоровления всех воспитанников” Фрунзенского района Санкт-Петербурга	Барлет Галина Васильевна
3	Государственное специальное (коррекционное) образовательное учреждение для обучающихся воспитанников с ограниченными возможностями здоровья специальная (коррекционная) общеобразовательная школа-интернат (VI вида) № 69 Курортного района Санкт-Петербурга	Шатохина Наталья Борисовна

Приложение 3
к распоряжению Комитета по образованию
от 17 июня 2010 года № 1116-р

Образовательные учреждения с присуждением звания в специальных номинациях

№ п/п	Название образовательного учреждения	Ф.И.О. директора образовательного учреждения	Вид награждения
1	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 282 с углубленным изучением французского языка Кировского района Санкт-Петербурга	Хмелева Татьяна Михайловна	Грамота “За активную работу с органами ГИБДД, совместную работу с педагогическим составом, родителями, другими образовательными учреждениями и ведомствами, деятельность отрядов ЮИД”.
2	Государственное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 31 с приоритетным направлением интеллектуального и физического развития воспитанников Московского района Санкт-Петербурга	Сафонова Ирина Викторовна	Грамота “За систематическую, многолетнюю работу по воспитанию культуры безопасного поведения на дороге и профилактике детского дорожного транспортного травматизма”.
3	Государственное специальное (коррекционное) образовательное учреждение для обучающихся воспитанников с ограниченными возможностями здоровья специальная (коррекционная) общеобразовательная школа (VII вида) № 131 Красносельского района Санкт-Петербурга	Смирнова Татьяна Васильевна	Грамота “За систематическую, многолетнюю работу по воспитанию культуры безопасного поведения на дороге и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в дошкольном образовательном учреждении”.
4	Государственное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 10 Петровского района Санкт-Петербурга	Минькова Лариса Николаевна	Грамота “За высокую инновационную и практическую значимость выполняемой работы по обучению детей правилам безопасного поведения на дороге”.

*Образовательные учреждения с присуждением звания
“Участнику городского конкурса
среди образовательных учреждений Санкт-Петербурга
на лучшую организацию работы по профилактике
детского дорожно-транспортного травматизма
“Дорога без опасности” – 2010”*

№ п/п	Название образовательного учреждения	Ф.И.О. директора образовательного учреждения
1	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 235 им. Д.Д. Шостаковича Адмиралтейского района Санкт-Петербурга	Королькова Светлана Николаевна
2	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа с углубленным изучением английского языка № 35 Василеостровского района Санкт-Петербурга	Кусок Оксана Анатольевна
3	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 2 Василеостровского района Санкт-Петербурга	Любская Елена Викторовна
4	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 88 Калининского района Санкт-Петербурга	Клименко Мария Владимировна
5	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 454 Колпинского района Санкт-Петербурга	Ларионова Татьяна Викторовна
6	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 541 Курортного района Санкт-Петербурга	Клименко Наталья Александровна
7	Государственное специальное (коррекционное) образовательное учреждение для обучающихся воспитанников с ограниченными возможностями здоровья специальная (коррекционная) общеобразовательная школа (VII вида) № 131 Красносельского района Санкт-Петербурга	Смирнова Татьяна Васильевна
8	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 164 Красногвардейского района Санкт-Петербурга	Миронова Юлия Семеновна
9	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 570 Невского района Санкт-Петербурга	Фомина Надежда Юрьевна

№ п/п	Название образовательного учреждения	Ф.И.О. директора образовательного учреждения
10	Государственное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 16 общеразвивающего вида с осуществлением физического развития воспитанников Петродворцового района Санкт-Петербурга	Вербицкая Ольга Николаевна
11	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 429 Петродворцового района Санкт-Петербурга	Лаврук Надежда Анатольевна
12	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 602 Петродворцового района Санкт-Петербурга	Шарга Лариса Николаевна
13	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 411 “Гармония” с углубленным изучением английского языка Петродворцового района Санкт-Петербурга	Носаева Ирина Владимировна
14	Государственное образовательное учреждение гимназия № 426 Петродворцового района Санкт-Петербурга	Стогова Елена Анатольевна
15	Государственное образовательное учреждение МУК “Перспектива” Петродворцового района Санкт-Петербурга	Скворцова Татьяна Анатольевна
16	Государственное специальное (коррекционное) образовательное учреждение для обучающихся воспитанников с ограниченными возможностями здоровья специальная (коррекционная) общеобразовательная школа-интернат (VI вида) № 49 СПб “Школа здоровья” Петродворцового района Санкт-Петербурга	Полонина Татьяна Михайловна
17	Государственное дошкольное образовательное учреждение центр развития ребенка детский сад № 7 с осуществлением физического и психического [развития], коррекции и оздоровления всех воспитанников Петродворцового района Санкт-Петербурга	Тихомирова Наталья Николаевна
18	Государственное дошкольное образовательное учреждение детский сад № 14 комбинированного вида Петродворцового района Санкт-Петербурга	Рябцева Нина Александровна
19	Государственное образовательное учреждение лицей № 408 Пушкинского района Санкт-Петербурга	Кураченкова Изабелла Ханоновна
20	Государственное образовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 464 Пушкинского района Санкт-Петербурга	Киселева Любовь Анатольевна
21	Государственное специальное (коррекционное) образовательное учреждение для обучающихся воспитанников с ограниченными возможностями здоровья специальная (коррекционная) общеобразовательная школа (VII вида) № 3 Петроградского района Санкт-Петербурга	Сушкина Лариса Леонидовна

2. НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУПП ДЕТЕЙ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Методические рекомендации по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности перевозок организованных групп детей автомобильным транспортом

Утверждаю
Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере
защиты прав потребителей и благополучия человека,
Главный государственный санитарный врач
Российской Федерации
Г.Г. ОНИЩЕНКО
21 сентября 2006 года

Главный государственный инспектор безопасности
дорожного движения Российской Федерации
В.Н. КИРЬЯНОВ
21 сентября 2006 года

Общие положения

1. Настоящие Методические рекомендации определяют порядок организации и осуществления перевозок детей, основные обязанности и ответственность должностных лиц и водителей автобусов, осуществляющих организацию и перевозку детей к местам отдыха и обратно по разовому заказу или туристско-экскурсионному маршруту. Данные рекомендации разработаны для всех юридических и физических лиц, участвующих в перевозках организованных детских коллективов.

2. Главными задачами настоящих Методических рекомендаций являются:

- обобщение требований по обеспечению безопасности перевозки организованных групп детей в одном документе;
- предотвращение неблагоприятного воздействия на организм детей вредных факторов и условий, связанных с пребыванием в стационарных условиях зон обслуживания пассажиров и в пути следования автомобильным транспортом;
- создание документа, который используется при разработке стандартов и рабочих инструкций юридическими и физическими лицами, занимающимися организацией и осуществлением перевозок детских коллективов.

3. Настоящие Методические рекомендации применяются при осуществлении перевозок автобусами групп общей численностью восемь и более детей.

4. В настоящих Методических рекомендациях используются следующие термины и определения:

Заказчик – организация, юридическое или физическое лицо, являющееся потребителем транспортной услуги по перевозке детей;

Исполнитель – организация, юридическое или физическое лицо, выполняющее услугу по перевозке детей по заявке Заказчика.

Функции Заказчика и Исполнителя могут быть исполнены одной организацией либо юридическим лицом, которые обладают одновременно потребностью и возможностью осуществления услуги.

5. В соответствии с Законом РФ от 07.02.92 № 2300-1 “О защите прав потребителей” Заказчик транспортной услуги имеет право получить информацию от Исполнителя о качестве и полноте подготовки транспортных средств и водителей к перевозке детей.

6. Массовые перевозки детей автомобильной колонной (3 автобуса и более) осуществляются только при наличии у Заказчика уведомления ГИБДД о выделении автомобильной колонне специального автомобиля сопровождения. Уведомление ГИБДД предъявляется Заказчиком вместе с заявкой на перевозку детей автомобильной колонной Исполнителю.

7. Экскурсионные автобусные поездки детей организуются по маршрутам продолжительностью до 12 часов с одним водителем и до 16 часов – с двумя водителями.

Туристические поездки организуются с более длительной продолжительностью с обязательным использованием двух водителей, в данном случае при организации поездки предусматриваются условия для полноценного отдыха (в гостиницах, кемпингах и т. п.) водителей и пассажиров не менее 8 часов после 16 часов движения.

Перевозка детей при экскурсионных и туристических поездках осуществляется в светлое время суток. Движение автобуса в период с 23.00 до 7.00 часов не разрешается.

Туристско-экскурсионные перевозки детей дошкольного возраста не рекомендуются.

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

Осуществлять перевозки детей автомобильным транспортом (кроме экскурсионных и туристических) при нахождении в пути не более четырех часов и в случаях, когда невозможно организовать доставку детей другим видом транспорта.

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

Основные требования по организации перевозок детей

1. Для организации перевозки детей Заказчик должен заключить договор с Исполнителем. При этом Исполнитель обязан иметь лицензию на данный вид деятельности и лицензионную карточку на эксплуатируемое транспортное средство, за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд.

Передача лицензии или лицензионной карточки другому перевозчику запрещена.

2. Если хозяйствующий субъект, в том числе и детское учреждение, имеет собственный (собственные) автобус (автобусы), то на него также распространяются требования всех нормативных документов, касающиеся обеспечения безопасности перевозок. В случае отсутствия таких возможностей автобус должен базироваться и обслуживаться у Исполнителя, который имеет возможность обеспечивать выполнение всех необходимых требований по обеспечению безопасности перевозок.

3. К перевозкам групп детей допускаются водители, имеющие непрерывный трехлетний и более стаж работы на автомобильных транспортных средствах категории “Д” и не имеющие на протяжении последних трех лет нарушений действующих Правил дорожного движения.

4. Перевозка организованных групп детей осуществляется при обязательном сопровождении на весь период поездки на каждое транспортное средство взрослого сопровождающего, а если число перевозимых детей более двадцати – двух сопровождающих. Перед поездкой сопровождающие проходят специальный инструктаж совместно с водителем, проводимый полномочным представителем Исполнителя либо, как исключение, руководителем Заказчика на основе настоящих Методических рекомендаций.

Заказчик несет ответственность за безопасность перевозки детей в части, его касающейся.

5. Автомобильная колонна с детьми до пункта назначения сопровождается машиной “скорой помощи”. При количестве автобусов менее трех необходимо наличие квалифицированного медицинского работника в каждом автобусе.

6. Техническое состояние автобусов Исполнителя должно отвечать требованиям основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации. Водитель обязан иметь при себе действующий талон о прохождении государственного технического осмотра автобуса.

7. Автобус должен быть оборудован:

– двумя легкоосъемными огнетушителями емкостью не менее двух литров каждый (один – в кабине водителя, другой – в пассажирском салоне автобуса);

– квадратными опознавательными знаками желтого цвета с каймой красного цвета (сторона квадрата – не менее 250 мм, ширина каймы – 1/10 стороны квадрата), с черным изображением символа дорожного знака 1.21 “Дети”, которые должны быть установлены спереди и сзади автобуса;

- двумя аптечками первой помощи (автомобильными);
- двумя противооткатными упорами;
- знаком аварийной остановки;
- при следовании в колонне – информационной табличкой с указанием места автобуса в колонне, которая устанавливается на лобовом стекле автобуса справа по ходу движения;

– автобусы с числом мест более 20, изготовленные после 01.01.98 и используемые в туристических поездках, должны быть оборудованы тахографами – контрольными устройствами для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя. В этом случае владелец транспортного средства обязан выполнять требования Правил использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 07.07.98 № 86.

8. Класс автобуса должен соответствовать виду осуществляемой перевозки детей. Каждый автобус перед выездом на линию должен пройти проверку технического состояния и соответствия экипировки требованиям, установленным Правилами дорожного движения.

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

10. Автомобильная колонна с детьми сопровождается специальным автомобилем ГИБДД, двигающимся впереди колонны. Если количество автобусов в колонне составляет более 10 единиц, ГИБДД дополнительно выделяет автомобиль, замыкающий колонну.

При осуществлении перевозки групп детей одним или двумя автобусами сопровождение специальным автомобилем ГИБДД не обязательно.

Сопровождение колонны автобусов при автомобильной перевозке групп детей осуществляется от места формирования до конечного пункта назначения.

11. При массовой перевозке детей руководителем Исполнителя назначаются:

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

Старший водитель, как правило, управляет последним автобусом колонны.

12. Перед выполнением перевозок организованных детских коллективов Исполнитель совместно с Заказчиком не позднее трех суток до назначенного срока начала перевозки представляет в соответствующие отделы ГИБДД официальное уведомление о планируемой перевозке с указанием:

- даты и маршрута движения;
- графика движения, отвечающего требованиям режима труда и отдыха водителей, включающего в себя определение времени прохождения контрольных пунктов маршрута, мест остановок и отдыха, оборудованных в соответствии с требованиями санитарного законодательства;

– схемы трассы движения и маневрирования с обозначением на ней опасных участков, постов ГИБДД, пунктов медицинской помощи, больниц и др.;

– подтверждения выделения медицинского сопровождения;

– марки и государственного номера автобуса (автобусов), фамилий водителей, которые будут осуществлять перевозку детей, с приложением списка детей и лиц, их сопровождающих, утвержденных территориальными управлениями образования.

13. Заказчик обязан обеспечить организованные группы детей, находящиеся в пути следования более трех часов, наборами пищевых продуктов (сухими пайками) с согласованием их ассортимента с территориальными управлениями Роспотребнадзора по субъектам РФ в установленном порядке, а также предусмотреть во время движения соблюдение питьевого режима в соответствии с действующим санитарным законодательством.

14. Режим работы водителя автобуса должен предусматривать после первых трех часов непрерывного управления автомобилем предоставление водителю специального перерыва для отдыха от управления автомобилем в пути продолжительностью не менее 15 минут. В дальнейшем перерывы такой продолжительности предусматриваются не более чем через каждые два часа. В том случае, когда время предоставления специального перерыва совпадает со временем предоставления перерыва для отдыха и питания, специальный перерыв не предоставляется. При направлении в рейс двух водителей на один автобус они меняются не реже чем через три часа.

15. Перед началом массовых перевозок детей в оздоровительные лагеря приказом руководителя Исполнителя назначается специальная комиссия, которая проводит предварительное обследование подъездных дорог к оздоровительным лагерям и, исходя из состояния дорог, определяет возможность осуществления перевозок детей в оздоровительные лагеря и в специальные зоны отдыха, о чем составляется соответствующий акт.

16. При организации регулярных перевозок детей, связанных с учебно-воспитательным процессом (например, в школу и обратно), необходимо согласование трассмаршрутов и графиков движения автобусов с органами ГИБДД.

Требования по выполнению перевозок

1. Водители автобуса, допущенные к перевозке детей, должны иметь продолжительность междуменного отдыха перед поездкой не менее 12 часов, а также пройти инструктаж.

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

2. Водитель, осуществляющий перевозки, должен выполнять указания старшего, в случае если они не противоречат Правилам перевозки пассажиров, Правилам дорожного движения, не связаны с изменением маршрута движения автобуса.

3. Автомобильная перевозка групп детей автобусами в период суток с 23.00 до 05.00 часов, а также в условиях недостаточной видимости

(туман, снегопад, дождь и др.) запрещается. В период суток с 23.00 до 05.00 часов, в порядке исключения, допускается перевозка детей к железнодорожным вокзалам и аэропортам и от них, а также при задержках в пути до ближайшего места отдыха (ночлега).

4. Перевозка детей автобусом осуществляется только с включенным ближним светом фар. Перевозка детей запрещается, когда дорожные или метеорологические условия представляют угрозу безопасности перевозки.

5. Скорость движения автобуса выбирается водителем в зависимости от дорожных, метеорологических и других условий, но при этом не должна превышать 60–70 км/час.

6. Перед отправлением автобуса в рейс водитель (при движении колонной – старший колонны) должен лично убедиться в соответствии количества отъезжающих детей и сопровождающих количеству посадочных мест (для сидения), в отсутствии вещей и инвентаря в проходах, на накопительных площадках, в включении ближнего света фар. Окна в салоне автобуса при движении должны быть закрыты. На верхних полках могут находиться легкие личные вещи.

7. В пути следования остановку автобуса (автобусов) можно производить только на специальных площадках, а при их отсутствии – за пределами дороги, чтобы исключить внезапный выход ребенка (детей) на дорогу.

8. При вынужденной остановке автобуса, вызванной технической неисправностью, водитель должен остановить автобус так, чтобы не создавать помех для движения других транспортных средств, включить аварийную сигнализацию, а при ее отсутствии или неисправности – выставить позади автобуса знак аварийной остановки на расстоянии не менее 15 метров от автобуса в населенном пункте и 30 метров – вне населенного пункта. Первым из автобуса выходит старший и, располагаясь у передней части автобуса, руководит высадкой детей.

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

10. Водителю автобуса при перевозке детей запрещается:

- следовать со скоростью более 60 км/час;
- изменять маршрут следования;
- перевозить в салоне автобуса, в котором находятся дети, любой груз, багаж или инвентарь, кроме ручной клади и личных вещей детей;
- оставлять автобус или покидать свое место, если в салоне автобуса находятся дети;
- при следовании в автомобильной колонне производить обгон впереди идущего автобуса;
- выходить из салона автобуса при наличии детей в автобусе, в том числе при посадке и высадке детей;
- осуществлять движение автобуса задним ходом;

– покидать свое место или оставлять транспортное средство, если им не приняты меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства или использование его в отсутствие водителя.

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

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

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

Перечень нормативных правовых актов, использованных при составлении Методических рекомендаций

1. Федеральный закон от 10.12.95 № 196-ФЗ “О безопасности дорожного движения”.

2. Закон РФ от 07.02.92 № 2300-1 “О защите прав потребителей”.

3. Федеральный закон от 30.03.99 № 52-ФЗ “О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения”.

4. Федеральный закон от 08.08.2001 № 128-ФЗ “О лицензировании отдельных видов деятельности”.

5. Приказ Минтранса России от 08.01.97 № 2 “Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами” (зарегистрирован в Минюсте России 14.05.97, рег. № 1302).

6. Приказ Минтранса России от 09.03.95 № 27 “Об утверждении Положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов” (зарегистрирован в Минюсте России 09.06.95, рег. № 868).

7. Приказ Минтранса России от 20.08.2004 № 15 “Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей” (зарегистрирован в Минюсте России 01.11.2004, рег. № 6094).

8. Постановление Правительства РФ от 23.10.93 № 1090 “О Правилах дорожного движения” (с изменениями).

9. Приказ Минтранса России от 07.07.98 № 86 “Об утверждении Правил использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации”.

10. Постановление Правительства РФ от 10.06.2002 № 402 “О лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом”.

11. Приказ МВД России от 06.07.95 № 260 “О мерах по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения”.

Методические рекомендации по обеспечению безопасности при перевозке организованных групп детей автомобильным транспортом для хозяйствующих субъектов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области приведены в Сборнике материалов и методических рекомендаций по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганде безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях Санкт-Петербурга, изданном в 2008 году.

**2.2. Порядок направления заявок
на сопровождение транспортных средств
патрульными автомобилями Госавтоинспекции
при организованных перевозках групп детей и учащихся**

(Совместное письмо Комитета по образованию Правительства Санкт-Петербурга, Комитета общего и профессионального образования Правительства Ленинградской области, Главного Управления внутренних дел по Санкт-Петербургу и Ленинградской области)

При организации сопровождения перевозки групп детей и учащихся к рассмотрению принимаются заявки на сопровождение организованных транспортных колонн в составе не менее трех автобусов.

Заявки установленного образца на сопровождение подаются в отдел сопровождения НГПВПК Управления Госавтоинспекции (ул. Пр. Попова, д. 42, каб. 533, местный телефон 135, городской телефон 234-09-76) не менее чем за десять дней до планируемой перевозки и рассматриваются в пятидневный срок.

Лица, занимающиеся организацией перевозок групп детей и учащихся, в процессе своей деятельности должны руководствоваться требованиями всех нормативных документов, касающихся обеспечения безопасности перевозок детей.

Сопровождение перевозки детей и учащихся автобусами осуществляется только в светлое время суток (в ночное время, в порядке исключения, допускается сопровождение таких перевозок к железнодорожным вокзалам, аэропортам и от них на расстояние, не превышающее 50 км).

За 24 часа до начала сопровождения ответственный за перевозку детей и учащихся должен по телефону 234-09-76 подтвердить заявку на сопровождение.

Старшим наряда сопровождения перед началом движения транспортных средств, перевозящих детей и учащихся, проверяется:

- а) лицензия у перевозчика на перевозку пассажиров;
- б) наличие непрерывного водительского стажа не менее трех последних лет в качестве водителей автобусов у привлекаемых к перевозке водителей;
- в) наличие назначенных в качестве сопровождающих перевозки преподавателей или взрослых из расчета их нахождения у каждой двери автобуса;

- г) наличие медицинских работников в установленных случаях;
- д) наличие на автобусах опознавательных знаков «Перевозка детей»;
- е) результаты проведения проверки технического состояния автобусов, предрейсового медицинского осмотра водителей перед выездом на линию.

При несоблюдении данных условий старший наряда сопровождения вправе не допустить данное транспортное средство к перевозке детей.

2.3. Образец заявки на сопровождение транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции при организованных перевозках групп детей и учащихся

Заявка на сопровождение

В Управление Госавтоинспекции ГУВД
по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской обл.
от _____
Ф.И.О., должность лица,

представляющего интересы юридического лица ,

юридический адрес

Прошу обеспечить сопровождение автомобилем (автомобилями)
Госавтоинспекции в период с ____ ч. ____ мин. « ____ » _____ 200 ____ г.
время, дата начала сопровождения
по _____ ч. _____ мин. « ____ » _____ 200 ____ г.
время, дата окончания сопровождения

следующих транспортных средств:

№ п/п	Марка	Государственный регистрационный знак	Дата проведения последнего ГТО	Фамилия, имя, отчество водителя	Номер водительского удостоверения, разрешенные категории	Водительский стаж в соответствующей категории

для перевозки детей в количестве _____ человек по маршруту:

адрес места начала перевозок,

название автомобильных дорог по маршруту перевозки,

адрес окончания перевозки

Автомобиль сопровождения просим подать в _____ ч. _____ мин.

«_____» _____ 200__ г.

по адресу:

время и место подачи автомобиля сопровождения

Ответственный за формирование и отpravку колонны:

ФИО, мобильный телефон ответственного

О результатах рассмотрения прошу сообщить:

почтовый адрес,

телефон (факс), адрес электронной почты

дата, подпись, печать

2.4. Требования к транспортным средствам для перевозки детей

Извлечения из Приложения № 6 “Дополнительные требования к специализированным и специальным транспортным средствам” к техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств (утвержден Постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09. 2009 г. № 720)

1.16. Требования к транспортным средствам для перевозки детей

1.16.1. Общие требования

1.16.1.1. Транспортные средства (автобусы) для перевозки детей должны соответствовать общим требованиям безопасности к транспортным средствам категорий М₂ и М₃ с учетом требований настоящего пункта.

1.16.1.2. Автобус, максимальная конструктивная скорость которого превышает 60 км/ч, должен быть оборудован устройством ограничения скорости, отвечающим требованиям Правил ЕЭК ООН № 89.

1.16.1.3. Спереди и сзади автобуса должны быть установлены опознавательные знаки “Перевозка детей” в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации

1.16.1.4. На наружных боковых сторонах кузова, а также спереди и сзади по оси симметрии автобуса должны быть нанесены контрастные надписи “ДЕТИ” прямыми прописными буквами высотой не менее 25 см и толщиной, не менее 1/10 ее высоты.

В непосредственной близости к указанным надписям (на расстоянии не менее 1/2 их высоты) не должны наноситься какие-либо обозначения или надписи.

1.16.1.5. Кузов автобуса должен иметь окраску желтого цвета.

1.16.1.6. Автобус должен быть оснащен устройством, обеспечивающим автоматическую подачу звукового сигнала при движении задним ходом.

1.16.1.7. Элементы всех устройств непрямого обзора, установленных на автобусе, должны иметь электрообогрев.

1.16.1.8. Изготовителем автобуса должна быть предусмотрена периодичность осмотра, регулировок и технического обслуживания механизмов, узлов и деталей, определяющих безопасность эксплуатации автобуса (рулевое управление, тормозная система, шины, огнетушители, механизмы управления аварийными выходами и др.), уменьшенная вдвое по сравнению с автобусом, на базе которого изготовлен автобус для перевозки детей. Соответствующее указание должно быть сделано в эксплуатационной документации на автобус.

1.16.2. Требования к планировке

1.16.2.1. В автобусе должны быть предусмотрены только места для сиденья.

1.16.2.2. Сиденья, предназначенные для детей, должны быть обращены вперед по ходу автобуса.

1.16.2.3. В каждом поперечном ряду сидений должна быть предусмотрена сигнальная кнопка “Просьба об остановке”.

Сигнальные кнопки должны устанавливаться на внутренней боковине автобуса под нижней кромкой окна.

1.16.2.4. Рабочее место водителя не должно иметь каких-либо глухих перегородок, отделяющих его от пассажирского помещения.

1.16.2.5. Рабочее место водителя должно быть оборудовано:

1.16.2.5.1. звуковым и световым сигналами о необходимости остановки, включаемыми с мест размещения детей;

1.16.2.5.2. внутренней и наружной автомобильной громкоговорящей установкой.

1.16.2.6. Водитель, находящийся на своем сиденье, должен иметь возможность контролировать процесс входа детей в автобус и выхода из него в зоне от уровня дороги до поверхности пола автобуса. Если непосредственная обзорность является недостаточной, то должны устанавливаться устройства (система “видеокамера-монитор”, система зер-

кал, другие оптические устройства), позволяющие осуществлять такой контроль.

1.16.2.7. При наличии форточек боковых окон пассажирского помещения их высота по отношению к общей высоте окна не должна превышать 25 процентов. Форточки должны располагаться в верхней части окна.

1.16.2.8. В автобусе должны быть предусмотрены отсек в задней части и (или) полки над окнами или другие места для размещения ручной клади и (или) багажа, рассчитанные по норме не менее 0,1 кв. м и не менее 20 куб. дм на каждое место пассажира.

1.16.2.9. Для варианта конструкции автобуса, предназначенного, в том числе, для перевозки детей, имеющих нарушения опорно-двигательных функций, в автобусе должно быть предусмотрено специальное место для размещения не менее двух кресел-колясок в сложенном состоянии. Это место может быть совмещено с отсеком для размещения багажа.

1.16.2.10. Багажный отсек должен быть оборудован устройствами, препятствующими смещению багажа и кресел-колясок в сложенном состоянии при движении автобуса.

1.16.2.11. Перегородка багажного отсека должна выдерживать статическую нагрузку 200 Н на 100 кг массы багажа и (или) кресел-колясок.

1.16.2.12. В пассажирском помещении автобусов при наличии полок для ручной клади над окнами ширина полок должна быть не менее 30 см, а высота свободного пространства над ними – не менее 20 см. Полки должны иметь наклон в направлении стенок автобусов, к которым они прилегают. Величина наклона, измеренная от горизонтальной поверхности, должна быть не менее 10°.

Конструкция полок должна исключать падение с них ручной клади при движении автобуса.

1.16.2.13. Материал покрытия пола автобуса и ступеней не должен быть скользким.

1.16.2.14. Автобус должен быть укомплектован двумя медицинскими аптечками.

1.16.2.15. В автобусе должны быть предусмотрены места для установки не менее двух огнетушителей, при этом одно из мест должно находиться вблизи сиденья водителя.

1.16.3. Требования к сиденьям (см. рисунок 1.16.1)

1.16.3.1. Для сидений, расположенных в одном направлении, расстояние между передней поверхностью спинки сиденья и задней поверхностью спинки впереди расположенного сиденья, измеренное по горизонтали в интервале от горизонтальной плоскости, касательной от поверхности подушки сиденья, до горизонтальной плоскости, расположенной на высоте 55 см над участком пола для ног сидящего ребенка (Н), должно быть не менее 60 см.

1.16.3.2. Ширина подушки одноместного сиденья (2F) должна быть не менее 32 см.

1.16.3.3. Ширина свободного пространства (G) одноместного сиденья, измеренная в каждую сторону от средней вертикальной плоскости места для сидения по горизонтали вдоль спинки сиденья на высоте от 20 до 60 см над несжатой подушкой сиденья, должна быть не менее 17 см.

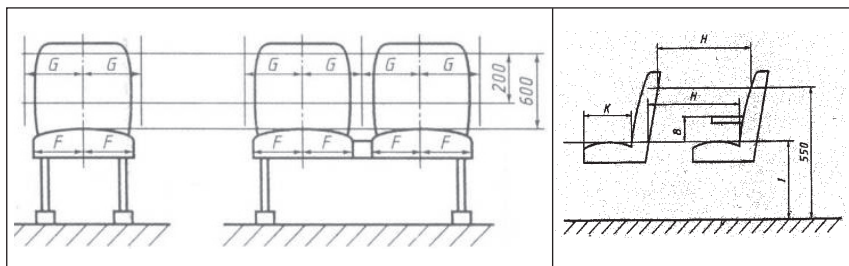


Рисунок 1.16.1. Размеры и расположение сидений

1.16.3.4. Ширина подушки двух- и многоместных нераздельных сидений должна быть определена с учетом величин F и G, указанных в пунктах 1.16.3.2 и 1.16.3.3.

1.16.3.5. Глубина подушки (K) сиденья должна быть не менее 35 см.

1.16.3.6. Высота подушки сиденья в несжатом состоянии относительно уровня пола (I), на котором расположены ноги сидящего ребенка, должна быть такой, чтобы высота горизонтальной плоскости, касательной к поверхности подушки сиденья, над этим участком составляла от 35 до 40 см.

1.16.3.7. Сиденье, обращенное к перегородке, должно иметь свободное пространство перед ним соответствию с требованиями Правил ЕЭК ООН №№ 36, 52 или 107.

1.16.3.8. Край сиденья, который обращен к проходу, должен иметь подлокотник или поручень. Высота расположения подлокотника или поручня от подушки сиденья (B) должна составлять 18 ± 2 см.

1.16.3.9. В автобусе должно быть предусмотрено не менее одного сиденья для взрослого пассажира, сопровождающего детей. Указанные сиденья должны отвечать требованиям Правил ЕЭК ООН №№ 36 или 107 для автобусов класса I либо Правил ЕЭК ООН №№ 52 или 107 для автобусов класса A.

Расположение сидений должно позволять взрослым пассажирам осуществлять контроль за детьми во время движения автобуса.

1.16.3.10. Сиденья для перевозки детей должны обладать прочностными свойствами, позволяющими выдержать испытательную нагрузку:

1.16.3.10.1. 1180 Н, приложенную к спинке сиденья на высоте 0,75 м над базовой поверхностью. Смещение центральной точки приложения нагрузки должно составлять не менее 100 мм и не более 400 мм;

1.16.3.10.2. 3140 Н, приложенную к спинке сиденья на высоте 0,45 м над базовой поверхностью. Смещение центральной точки приложения нагрузки должно составлять не менее 50 мм

1.16.3.11. Конфигурация подушки и спинки сиденья, а также материал их обивки, должны обеспечивать безопасность проезда детей, в том числе при торможении и поворотах автобуса.

1.16.3.12. Сиденья должны быть оборудованы удерживающими устройствами для детей, которые представляют совокупность поясного ремня безопасности и устройств регулирования и крепления. Эти устройства должны соответствовать:

1.16.3.12.1. в отношении прочности мест крепления ремней безопасности – Правилам ЕЭК ООН №14;

1.16.3.12.2. в отношении используемых ремней безопасности – Правилам ЕЭК ООН №16.

1.16.4. *Требования к обеспечению входа и выхода*

1.16.4.1. Автобусы с общим числом пассажиров (включая сопровождающих) не более 22 человек, должны иметь одну дверь, а автобусы с общим числом пассажиров (включая сопровождающих) свыше 22 человек должны иметь не менее двух служебных дверей, предназначенных для входа и выхода.

1.16.4.2. Дверь (или одна из дверей) должна располагаться в непосредственной близости от рабочего места водителя.

1.16.4.3. Автобус должен быть оборудован устройством, препятствующим началу движения при открытых или не полностью закрытых служебных дверях.

1.16.4.4. Автобус должен быть оборудован освещением проемов служебных дверей, позволяющим водителю видеть вход и выход детей в(из) автобус(а) в любое время суток.

1.16.4.5. Для служебной двери, предназначенной для входа и выхода детей:

1.16.4.5.1. Высота первой ступеньки от уровня дороги должна быть не более 25 см. Для обеспечения указанной высоты, в случае необходимости, должна быть установлена убирающаяся ступенька (подножка), отвечающая требованиям Правил ЕЭК ООН №№36, 52 или 107, либо применена система опускания и (или) наклона пола;

1.16.4.5.2. Высота последующих ступенек должна быть не более 20 см;

1.16.4.5.3. Глубина ступенек должна быть не менее 20 см.

1.16.4.6. Поручни или ручки в проходах служебных дверей, предназначенных для выхода детей:

1.16.4.6.1. Проходы должны быть оснащены поручнями или ручками с обеих сторон.

1.16.4.6.2. Поручни или ручки должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечивать ребенку возможность держаться за них, стоя на дороге у служебной двери или на любой ступеньке.

1.16.4.6.3. Высота расположения поручней или ручек должна составлять от 60 до 110 см от поверхности дороги или от поверхности каждой ступеньки.

1.16.4.6.4. Глубина расположения (по горизонтали) поручней или ручек для ребенка, стоящего на дороге, по отношению к внешнему краю первой ступеньки, не должна превышать 30 см.

1.16.4.6.5. Глубина расположения (по горизонтали) поручней или ручек для ребенка, стоящего на какой-либо ступеньке, не должна превышать 30 см по отношению к внутреннему краю этой же ступеньки.

1.16.4.7. В случае регулярных перевозок детей с нарушениями опорно-двигательных функций и передвигающихся в креслах-колясках, в боковой или задней части автобуса должна быть предусмотрена дверь, имеющая размер проема не менее 150 см по высоте и 90 см по ширине, используемая для доступа в автобус детей в креслах-колясках.

1.16.4.8. Устройства, обеспечивающие доступ в автобус и безопасность перевозки детей с нарушениями опорно-двигательных функций, передвигающихся в креслах-колясках, должны отвечать требованиям Правил ЕЭК ООН № 107.

3. МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ФОРМИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ ШКОЛЬНИКОВ

3.1. Психофизиологические особенности детей и подростков

Неправильное поведение детей на дорогах, приводящее к дорожно-транспортным происшествиям, может быть обусловлено как недостатками воспитания необходимых навыков соблюдения правил дорожного движения, так и причинами, заложенными в самом ребенке. У разных детей наблюдаются различия в важных для безопасного поведения на дороге функциях организма, например, во внимании, восприятии (обстановки, сигналов), способности быстро и правильно реагировать на предупредительные сигналы и сигналы опасности. Возможности детей ограничены в силу их возрастных и индивидуальных особенностей, устанавливающих в процессе жизни или приобретающихся по наследству.

Рассмотрим возрастной аспект. Физическое и психическое развитие ребенка проходит ряд стадий. Периоды роста сменяются периодами развития. И сами эти периоды неравномерны и неодинаковы по содержанию. Их можно представить как ряд волн активизации.

В отдельные моменты мы удивляемся, как быстро ребенок подрос, в другие – сокрушаемся, отчего же он не растет. Но это закономерное явление. После роста и образования новых структур должны установиться и новые связи между этими структурами, вызреть новые механизмы уп-

равления ими. И трудно сказать, какой из периодов важнее для ребенка. Ясно одно, каждый из возрастных этапов требует соответствующих условий, чтобы все наследственно заложенные предпосылки к росту и развитию имели возможность реализоваться. Существует немало примеров того, как упущенное время для развития каких-либо отдельных способностей трудно было восполнить. И напротив, сформированные в удачное для этого развития время неправильные установки поведения, вредные привычки впоследствии было трудно искоренить.

Для каждого этапа развития ребенка характерны своя восприимчивость к различным формам педагогического воздействия. Значит, и формы, и методы работы по воспитанию навыков безопасного поведения должны соответствовать возрастным периодам.

В процессе развития ребенка существуют периоды, которые выделяются особо. Их называют критическими, или кризисными, периодами. Определенные критические моменты в развитии человека наступают у всех, но время их наступления может несколько варьироваться для разных людей в пределах одного — трех лет (у девочек — в большей степени). Это объясняется индивидуальными различиями, обусловленными наследственностью, экологией, условиями ухода и воспитания ребенка. Для младших школьников критическими периодами являются возрасты в 6—7 лет и в 10—11 лет. Оба эти возраста попадаютна время обучения в начальной школе.

Шести-семилетний возраст выделяется как кризисный не только потому, что ребенок идет в школу. В организме ребенка в это время происходят действительно кардинальные изменения. Изменяется фигура, происходит смена молочных зубов на постоянные, удлиняются руки, ноги, переходит на новый уровень мышление, внимание, эмоциональная сфера личности ребенка.

Так, механизмы восприятия, внимания пяти- и семилетнего ребенка существенно различаются. Восприятие у дошкольников непосредственно, внимание произвольно. Они воспринимают окружающие предметы, особенно те, которые находятся в непосредственной близости. Поэтому дошкольник плохо ориентируется в дорожной обстановке. Внимание маленького ребенка легко отвлекается на предметы, которые несут эмоциональную нагрузку.

В 7 лет роль эмоционального восприятия сохраняется. Если мы хотим привлечь внимание ребенка к дорожным знакам, плакатам, играм, то должны сделать их яркими, способными оживить образное мышление ребенка. К тому же семилетние дети обладают абсолютной чувствительностью к цвету. Интересно отметить, что в последующие годы эта чувствительность снижается (со 100 до 55% к 12 годам). В то же время с возрастом улучшается так называемая различительная чувствительность к оттенкам цветов, что обуславливается подключением ряда психических функций к анализу цветных ощущений.

Прогрессивной чертой семилетнего возраста являются способности к самоорганизации, самостоятельности в мыслях, в действиях. Наличие

этих способностей играет немаловажную роль при переходе ребенком проезжей части дороги.

Благодаря совершенствованию функций коры головного мозга у детей появляется избирательность внимания, способность дифференцированно воспринимать поступающую информацию. Несмотря на несомненную значимость для эффективного восприятия именно эмоциональных стимулов, семилетнему ребенку доступно восприятие и более отвлеченных свойств предметов. Кроме того, возрастает восприимчивость к слову. Ребенку можно внушить необходимые правила поведения на дороге, настроить на соблюдение правил дорожного движения.

Однако бывает и так, что, требуя от ребенка исполнения определенных правил поведения, мы не достигаем цели. Это происходит потому, что ребенок не может как следует усвоить словесную или так называемую вербальную информацию в силу индивидуальных особенностей восприятия и познавательного процесса. Одни дети следуют в развитии возрастным закономерностям, и у них формируются равномерно способности воспринимать и зрительную, и двигательную, и слуховую информацию. У других детей выделяется ведущая система восприятия, например, зрительная. В этом случае ребенок лучше усваивает информацию, поступающую через зрительное восприятие. Но зато у него может быть отключен канал поступления информации через осязание, движение, у него нет чувства тела, движения нескладные. Или, бывает, ребенок на слух воспринимает информацию хорошо, внимательно слушает учителя, «схватывает на лету», а дома его трудно заставить взяться за учебник. Но он с удовольствием будет слушать, если кто-то вызовется почитать. Значит, в этом случае ведущей является слуховая система восприятия. Если ведущим является двигательное восприятие, то ребенку трудно вникнуть в инструкцию, правила и другую отвлеченную информацию. Он воспринимает только те слова, которые легко оживают у него в образах. Чтобы осмыслить, ребенок должен потрогать, пощупать, эмоционально и двигателью пережить ощущения, связанные с данной словесной информацией. Стандартный подход в этом случае вызывает самоустранение ребенка. Такой школьник легко попадает в разряд трудновоспитуемых.

Если ребенок обладает обостренной зрительной или слуховой восприимчивостью, а мышечная у него слаба, то он хорошо будет ориентироваться в спокойной обстановке; в случае же резкого ее изменения может потерять равновесие, упасть или замереть на месте. При неполноценном зрительном восприятии ребенку трудно ориентироваться и в спокойной ситуации.

Родители должны знать особенности восприятия своего ребенка и не оставлять его на дороге без контроля со своей стороны. В то же время, зная эти особенности, их можно рационально использовать для развития ребенка. Так, при освоении новых знаний, умений, при налаживании контакта с ребенком следует опираться на ведущую систему восприятия и вместе с тем стараться повысить восприятие других каналов с помощью физических упражнений, игр, прогулок, чтения, рисования.

Учитывая все вышесказанное, следует сделать вывод, что при работе с детьми необходимо как можно больше разнообразить приемы, формы, методы. На занятиях следует использовать и рассказ учителя, и таблицу, и макеты, и игрушечные автомобили, и рассказы самих учащихся. Только в этом случае можно предполагать, что необходимая информация дошла до всех детей (до детей всех типов восприятия информации).

Чтобы сориентироваться на дороге, заметить важные для безопасности объекты, ребенок должен быть внимателен. К сожалению, внимание семилетнего ребенка неустойчиво, он легко отвлекается. Это связано с тем, что многие функции его организма находятся не стадии становления.

В ответ на звуковой или световой сигнал семилетние реагируют довольно медленно. По сравнению с детьми старшего возраста процесс переработки информации в центральной нервной системе у них происходит более длительно. Резкие сигналы или неожиданное появление машины вызывают смятение, спонтанную эмоциональную двигательную реакцию, которая не анализируется, и, следовательно, выбор оптимального направления движения не производится. Ребенок легко теряет самоконтроль. Заметив источник опасности, он еще не может сразу сориентироваться, как далеко от него машина и как быстро она приблизится. Сигнал опасности воспринимается им как сигнал к действию: быстрее убежать. Но сконцентрировав внимание на объекте опасности, ребенок может не заметить другую машину, для которой он сам может стать источником опасности. Период младшего школьного возраста — это время только формирования внимания.

Ко всему прочему, дети этого возраста часто и легко падают. Это происходит из-за несовершенства физиологических механизмов, обеспечивающих равновесие тела или его восстановление. Сопrotивляемость падению развивается вплоть до 12—14 лет.

На возраст от 7 до 10 лет выпадает период развития способности к формированию пространственной программы движений. Это даст школьнику гораздо большие возможности для управления своим телом и организации поведения, адекватного ситуации. Следовательно, необходимо большое количество игр, других упражнений и занятий, которые бы развивали координацию и давали большую свободу владения своим телом.

Вместе с тем у семилетнего ребенка согласованность и точность действий обеспечивается только благодаря зрительному контролю. Он не способен в этом возрасте отвлеченно программировать действия, не поверяя их на суд зрения.

Мир эмоций хорошо питается информацией, полученной от органов чувств. А поскольку львиную долю информации, причем самую привлекательную и красочную, ребенок получает от органов зрения, то и зрительно контролируемые действия становятся для него значимы. В связи с этим объект становится для него как бы путеводным. Если что-то заинтересовало ребенка (воздушный змей в небе, птица на обочине дороги или

мотоцикл, киоск и т. п.), то все внимание поглощается этим объектом и он действует в соответствии с тем, что он видит.

Как внимание, так и двигательная реакция ребенка во многом определяется уровнем развития у него центральных регуляторных механизмов. У семилетнего ребенка имеются предпосылки для организации правильного поведения на дороге, но имеется ряд особенностей нервной системы, которые ограничивают степень вероятности именно такого поведения.

При утомлении функциональное состояние многих систем организма снижается. После занятий в школе младшие школьники проявляют меньшую бдительность при переходе проезжей части дороги, чем до уроков. За время пребывания в школе у них появляются новые впечатления, заботы, в результате чего увеличивается рассеянность, отвлекаемость внимания.

Подвижные, возбудимые дети труднее переносят школьные занятия, сдерживающие их повышенную потребность в двигательной активности. Оказываясь после школы на дороге, они стараются компенсировать дефицит двигательной активности резкими движениями, скачками, потасовками. Причем действия их имеют импульсивный, произвольный характер.

Взрослому человеку, сопровождающему подвижного ребенка при переходе через дорогу, надо проявить бдительность, чтобы ребенок «ни с того, ни с сего» не метнулся в сторону, отвлекаясь на товарища, собаку или другой предмет, который его заинтересовал.

Недисциплинированность возбудимого ребенка в данном случае непреднамеренна, и бесполезно упрекать его за непослушание. Взрослый поступит дальновиднее, если сразу после школы, прежде чем отправиться в путь-дорогу, позволит ребенку минут десять потолкаться со сверстниками, разрядиться на «паутинке», «черепаше» или других играх.

В противоположность подвижным медлительные дети более дисциплинированы. Но в случае непредвиденной ситуации их реакция более замедленная.

Есть дети, которых нужно выделять особо из основной массы учеников. Несмотря на достижение семилетнего возраста у них возможно отставание в развитии произвольного внимания, организованности. Одной из причин может быть несформированность соответствующих этому возрасту нейрофизиологических механизмов высшей нервной деятельности. С другой стороны, некоторые дети (от 5 до 20%) плохо приспосабливаются к темпу работы в школе.

В результате у них повышается тревожность, рассеянность, неспособность к произвольному регулированию своего поведения. Эти дети нуждаются в особом внимании со стороны взрослых и в школьной обстановке, и при переходе через дорогу. Необходимо выяснить причины, приводящие к школьной дезадаптации, и сделать все возможное для ее устранения. Таких детей необходимо встречать после окончания уроков не только в первом классе, но и значительно дольше.

Следует учитывать и такой фактор, как «левшество». Левшами рождается в среднем 10% людей. Выявлено, что левши-пешеходы чаще становятся жертвами различных несчастных случаев и увечий, левши-водители вдвое чаще оказываются жертвами автомобильных катастроф.

Ребенок-левша живет в несколько менее комфортабельных условиях, так как, во-первых, чувствует себя отличающимся от других сверстников и, во-вторых, все бытовые инструменты, как правило, приспособлены для правой руки. Учителю не следует переучивать левшу в правшу. Процесс переучивания левшей, особенно насильственный переход с леворукости на праворукость, сопровождается значительными неблагоприятными изменениями в центральной нервной системе и обменных процессах. Возможно, именно переучивающиеся левши чаще находятся в том состоянии, которое способствует уменьшению бдительности на дороге, рассеянности, замедленности реакции, снижению двигательных координатных способностей. Учителю практически невозможно предусмотреть в своей работе все нюансы поведения таких детей на дороге. Он должен обязательно обеспокоить возможными последствиями родителей этих детей, и тогда несчастный случай с ребенком можно предотвратить.

Целесообразно создать такие условия, при которых ребенок не чувствовал бы себя ущербным от своей леворукости, а использовал ее в той же мере, как правши праворукость. Однако это невозможно на дороге, и поэтому левши должны быть более тренированными, дисциплинированными, внимательными.

К детям должен осуществляться дифференцированный подход следует развивать и поддерживать их самостоятельность. Некоторые семилетние дети могут сами переходить дорогу. Но вряд ли можно позволить семилетнему ребенку одному пере-секать проезжую часть дороги, если этот ребенок возбудим, или заторможен, или физически ослаблен, или перерученный левша, или имеет отклонения в состоянии здоровья либо отставание в развитии, или налицо проблемы школьной адаптации. К сожалению, большинство учащихся названного возраста попадает хотя бы в одну из этих категорий. Общее правило, которого следует придерживаться родителям и педагогам, следующее: первоклассник не должен выходить на проезжую часть дороги без присмотра взрослых или старших детей. Предоставление самостоятельности любому семилетнему ребенку в преодолении проезжей части дороги можно допустить только как исключение и, прежде всего, при условии, что дорога не очень опасна, во-вторых, родители должны быть уверены в ребенке, в его организованности, ответственности, дисциплинированности. Кроме того, родители должны предварительно убедиться в том, что их ребенок серьезно относится к правилам дорожного движения и усердно их выполняет. При этом важно не только наблюдать за его поведением при совместных переходах, но, и отпустив ребенка одного, проследить за ним. Однако, будучи исключительным явлением, такие случаи предоставления самостоятельности первокласснику должны быть известны учителю так же, как и причины, побуждающие родителей не сопровождать ребенка по дороге в школу или домой.

Восьмилетний возраст примечателен тем, что удален от кризисных периодов: 6—7 лет и 10—11 лет. Функциональное состояние организма детей в это время отличается наибольшей устойчивостью и адаптивностью к воздействиям окружающей среды по сравнению с младшими и более старшими школьниками.

Нужно также отметить повышение устойчивости внимания восьмилетних детей. В 50% случаях характеристики внимания данного возраста соответствуют таковым у взрослых. Подобный уровень внимания очень близок к уровню внимания более старших детей (от 8 до 15 лет).

Период от 7 до 8 лет характеризуется наиболее интенсивным развитием двигательной функции и различных анализаторных систем, обеспечивающих восприятие внешних сигналов. Значительные сдвиги происходят в совершенствовании зрительного восприятия. Увеличивается поле зрения: по сравнению с шестилетним ребенком границы поля зрения расширяются более чем в 10 раз. Как правило, расширение поля зрения с возрастом происходит за счет увеличения его наружной границы, определяющей возможность обозрения справа и слева. Для восьмилетнего ребенка характерно расширение поля зрения за счет увеличения верхних границ. Это имеет немаловажное значение для ориентировки детей на дорожные знаки, машины и т. п. Ранее им из-за малого роста и ограниченного поля зрения далеко не все дорожные объекты, попадающие в поле зрения взрослого человека, в равной мере были доступны для восприятия. К восьми годам в этом отношении происходят значительные перемены, способствующие улучшению ориентировки на дороге. Кроме того, по сравнению с предыдущим возрастом становится точнее глазомер: на $1/3$ — для близкого расстояния и на $1/10$ — для дальнего расстояния. Следовательно, восемь лет — это средний нижний предельный возраст, когда ребенок может делать первые, полностью самостоятельные шаги как участник дорожного движения. К этим шагам его надо готовить. Отсюда видно то значение, которое приобретает год обучения в первом классе. Это год максимального приобретения знаний и формирования физиологии.

Одновременно совершенствуется функция вестибулярного аппарата. Начинает активно проявляться устойчивость двигательных координаций на раздражения вестибулярного аппарата. Это значит, что с этого возраста дети меньше падают.

Благодаря активному развитию функции мозга совершенствуется восприятие формы объектов или изображение. Это дает восьмилетнему ребенку по сравнению с семилетним больше шансов заметить опасность. Для увеличения этих шансов важен тренинг ребенка.

Таким образом, к восьми годам уровень развития зрительной, двигательной функции, внимания позволяют ребенку хорошо ориентироваться на дороге. Однако в случае возникновения неожиданной опасности от ребенка требуется быстрый анализ ситуации и выбор одного из вариантов ответных действий, быст-рота в принятии решения и реагировании на ситуацию. Этими качествами восьмилетние дети еще не обладают в должной мере. Они сформируются позднее.

Вместе с тем в этот возрастной период дети очень чувствительны к воздействию целенаправленных тренировок двигательных и психических функций, что свойственно уже девятилетнему возрасту.

С девятилетнего возраста в управление анализаторными системами активно включаются лобные доли коры головного мозга. В организации поведения начинает действовать механизм центральных команд. Что это значит? Благодаря активизации лобных долей головного мозга, ответственных за регуляцию высших форм поведения человека, появляется способность принимать решения на основе анализа разного рода информации: и конкретной, поступающей от органов чувств, и абстрактной, например, от словесной инструкции. Это значит, что наступает период, когда авторитету взрослого ребенок начинает активно противопоставлять свое собственное мнение. При этом совершенствуется процесс восприятия зрительной, слуховой и другой информации. Из ряда одновременно воспринимаемых сигналов школьник может выделить наиболее важные для данного момента. Больше того, у него появляется способность прогнозировать возможность того или иного действия. При переходе дороги в опасном месте он уже может рассчитать вероятность сближения с машиной. Кроме того, глазомер у девятилетнего ребенка улучшается в два раза по сравнению с семилетним (как для близких, так и для дальних расстояний). Таким образом, ребенок вступает в возраст, когда он, с одной стороны, уже может сам принимать какие-то решения, с другой — по-прежнему требуется постоянный контроль над ним.

При восприятии информации о ПДД девяти-десятилетний школьник не просто принимает ее к сведению, а подходит дифференцированно, выделяет значимую для себя информацию. И если случается так, что он не выполняет ПДД, то причина этого кроется не столько в том, что школьник не понял эти правила (трудности восприятия характерны для более младших детей), а скорее в том, что он предпочел такой вариант поведения. В связи с этим на данном возрастном этапе в беседе с детьми необходимо представить и варианты ситуации на дороге так, чтобы ученик сам выделил безопасный вариант поведения, как наиболее приемлемый для себя. Задача учителя — создать мотивационную направленность на соблюдение ПДД, чтобы ребенок самостоятельно ощутил потребность в правильном поведении, сделал эту потребность достоянием собственного сознания. Эмоции могут сыграть здесь немаловажную роль. По мнению Л.С. Выготского, ни одна форма поведения не является столь крепкой, как связанная с эмоциями, поэтому, если надо вызвать у ученика нужные формы поведения, следует позаботиться, чтобы реакции оставили эмоциональный след.

Внимание девятилетнего ребенка достаточно устойчивое и находится на уровне взрослого человека. Причем важно отметить, что внимание — произвольное. Это значит, что при переходе проезжей части дороги ребенок может контролировать себя и регулировать поведение в зависимости от собственных установок и обстановки на дороге.

Все это свидетельствует о том, что 9-летние дети способны дать достаточно объективную оценку обстановке, складывающейся не дороге, и выбрать адекватное этой обстановке поведение.

За период от 8 до 9—10 лет наиболее интенсивно, по сравнению с другими периодами, увеличивается скорость реакции. Но это касается реагирования на ожидаемый сигнал. На непредвиденную ситуацию скорость реакции девятилетних детей значительно замедляется. Можно предположить, что в случае, когда сигнал опасности настигает школьника внезапно, выбор ответной реакции для него представляет сложность, ребенок теряется на какое-то время и реагирует с запозданием.

У девочек этого возраста реакция на внезапный сигнал более замедленная, чем у мальчиков. Но девочки лучше концентрируются.

Девочкам более свойственно зависимое, управляемое поведение. Мальчикам же более свойственна склонность принимать самостоятельные решения и в силу этого они чаще нарушают ПДД.

В десятилетнем возрасте разница в реагировании на внезапную и предвиденную ситуацию имеет место, но она становится такой же, как у взрослых. Кроме того, в 10—11 лет значительной степени зрелости достигает система анализа информации, зрение у детей функционирует, как у взрослого.

В заключение необходимо отметить, что за период от 8 до 10 лет значительного развития достигают следующие функции организма: двигательные, зрительные, психические, формируется произвольное внимание, самоконтроль. Этот период выделяют иногда как стадию уравновешенности, становления тех регуляторных механизмов, которые были заложены в предыдущий период. Поэтому в этом возрасте очень эффективны тренировки, поскольку ребенок легче адаптируется к умственным и к физическим нагрузкам.

Важно не упустить этот период и использовать его для целенаправленного развития у ребенка тех качеств, благодаря которым он будет в силах противостоять опасным ситуациям, возникающим на дорогах.

В программе умственного и физического воспитания достойное место должна занять система различных упражнений: на повышение внимания, выполняемых по звуковому и световому сигналу, направленных на совершенствование двигательных координаций с использованием отягощения, качающейся опоры, комбинированного воздействия.

С девяти-десятилетнего возраста школьники вступают в очень непростой период своей жизни — подростковый. Для одних он может наступить раньше, для других позже, но все ребята проходят этот кризисный возраст. Многие приспособительные функции организма в это время снижаются. Функциональное состояние центральной нервной системы неустойчиво, повышается возбудимость, отвлекаемость внимания, вероятность попадания учащихся под машину. Выработать многие навыки правильного поведения на дороге становится труднее. Поэтому основные воспитательные мероприятия, направленные на профилактику ДТП, желательно проводить *до наступления подросткового возраста.*

3.2. Самое важное в преподавании Правил дорожного движения

Правила дорожного движения являются основным нормативным актом, регулирующим поведение участников дорожного движения. Естественно, что они написаны соответствующим для такого рода документов сухим казенным языком. Однако принимать текст ПДД приходится таким, какой он есть. И задача учителя — донести содержание ПДД до учеников, сохранив суть их содержания.

Первое, что должен сделать учитель, — это обратить серьезное внимание на используемые в Правилах основные понятия и термины (п. 1.2). При обучении учащихся следует употреблять только указанные в этом пункте ПДД понятия и термины и не употреблять ни их синонимы, ни архаизмы. К сожалению, на практике учителя употребляют термины и понятия, уже десятки лет тому назад изъятые из ПДД. Примеров тому предостаточно.

Это: «улица» вместо «дорога»; «машина» вместо «автомобиль», «автотбус», «троллейбус» вместо «транспортное средство»; «мостовая» вместо «проезжая часть»; «ряд» вместо «полоса движения». И еще: несуществующие «постовой», «островок безопасности» и т. п. Иногда употребляют «пешеходная дорожка» вместо «пешеходный переход», понятие, имеющее самостоятельное значение, «стоянка» вместо «остановка» или «свет» или «цвет» (светофора) вместо «сигнал».

Употребление несуществующих терминов и понятий также, как и использование одних вместо других, не только противоречит Правилам дорожного движения, но и приводит к размыванию и искажению правильных понятий, что, в свою очередь, чревато существенными ошибками в понимании требований ПДД и в практике их применения.

Разумеется, учителю необходимо не только самому быть аккуратным и точным в использовании в своей речи терминов, применяемых в ПДД, но и требовать того же от учеников, которые должны их знать и понимать значение. Требования и установки Правил дорожного движения носят строго нормативный и ясно выраженный, а не либеральный и невнятный характер. Именно так учитель должен трактовать ПДД.

И еще о языке Правил. Видимо, в стремлении донести доходчиво до детей их содержание некоторые учителя обращаются к детям (иногда даже не только к младшим, но и к школьникам средних классов) так называемым «детским» языком, состоящим из уменьшительных существительных и других ласкающих слух слов и выражений. Эти благие намерения не только не делают язык более доступным и понятным, но и искажают реальную картину дорожного движения. Ведь опасными на дороге бывают автомобили, а не автомобильчики. Обращаться к детям, даже к маленьким, надо нормальным, обычным языком. Таковы выводы психологов, которые считают, что общение учителей с учениками должно быть партнерским, предполагающим беседу взрослого со взрослым.

На уроках ПДД следует уделять особое внимание умению учащихся ясно и четко выражать свои мысли, добиваться точных формулировок в ответах на вопросы, в объяснениях своих действий, связанных с безопасным поведением на дороге.

Светофор

Светофор регулирует движение пешеходов и всех транспортных средств. На уроках, посвященных теме «Светофор», следует рассказать о разных типах светофоров, но особое внимание нужно уделить тем из них, сигналам которых должны подчиняться пешеходы. Это два типа светофоров — пешеходный светофор с сигналами красного и зеленого цветов и трехсекционный транспортный светофор с сигналами красного, желтого и зеленого цветов. Их сигналами пешеходы и должны руководствоваться (п. 4.4 ПДД).

Сигналы транспортных светофоров не распространяются на пешеходов.

Из года в год на уроках ПДД детям закладывается устаревшая установка, которой нет в правилах дорожного движения: красный — «стой»; желтый — «приготовься»; зеленый — «иди».

В таком изложении, отсутствующем в ПДД, это «правило» часто звучит в стихах, телепередачах, спектаклях и т. п., поэтому оно хорошо усваивается и запоминается. Следуя такому «правилу», дети приобретают уверенность в безопасности перехода по зеленому сигналу. А это очень опасно, так как это совсем не так! Ведь в ПДД (п. 6.2) сказано, что красный и желтый сигналы запрещают движение, зеленый его разрешает. И не более! Ни слова не сказано, что зеленый сигнал гарантирует безопасность движения. Практика же дорожного движения подтверждает опасность пересечения проезжей части по зеленому сигналу светофора, если пешеход сам не предпринимает необходимые меры безопасности.

Следует иметь в виду еще и следующее: «Зеленый мигающий сигнал разрешает движение и информирует, что время его действия истекает. И вскоре будет включен запрещающий сигнал» (п. 6.2 ПДД). Двигаться по зеленому мигающему сигналу пешеходам при переходе дороги опасно, тем более детям. Этим разрешением допустимо воспользоваться, если пешеход видел, когда зеленый сигнал начал мигать, и уверен, что ширина проезжей части такова, что он успеет спокойно пересечь ее до включения запрещающего сигнала. Будет правильным объяснить детям, почему опасно переходить дорогу по зеленому мигающему сигналу и дать установку не начинать переход дороги по этому сигналу!

Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение пешеходов и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала (п. 6.2 ПДД). Следует разъяснять детям опасность перехода дороги по этому сигналу, потому что в этот момент слева и справа могут двигаться транспортные средства, спешащие закончить движение до включения для них запрещающего сигнала.

Регулировщик

Дорожное движение сейчас невозможно представить без светофора, но даже самые современные системы светофорного регулирования иногда не в состоянии справиться с управлением движением. Тогда, в некоторых конкретных случаях, возникает необходимость непосредственного вмешательства человека в регулирование движением, и на смену светофору приходит регулировщик, сигналы которого обязательны для всех участников движения. «Водители и пешеходы должны выполнять требования сигналов и распоряжения регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или разметки» (п. 6.15 ПДД).

К сожалению, не все учителя знакомы с положениями ПДД, относящимися к регулировщику, или, что бывает чаще, не придают им должного значения, почему-то считая их архаичными. Соответствия значений сигналов регулировщика значениям сигналов светофора не существует! Возьмем самый распространенный пример, приводимый в книгах, о сигнале регулировщика со стороны его левого или правого бока с вытянутыми в стороны или опущенными руками, который якобы соответствует зеленому сигналу светофора. Этот сигнал регулировщика разрешает движение трамваю прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть (п. 6.10 ПДД). В то время, как зеленый сигнал светофора разрешает движение трамваю прямо, направо и налево, безрельсовым транспортным средствам — прямо, направо, налево и в обратном направлении, пешеходам разрешено переходить проезжую часть. Так о каком соответствии сигналов регулировщика сигналам светофора может идти речь?

Пешеходный переход

Одна из сложнейших тем для объяснения и восприятия детьми является тема «Пешеходный переход». В первую очередь на уроке необходимо дать его четкое определение.

Обращаем внимание учителей на то, что применение дорожных знаков и дорожной разметки для обозначения пешеходных переходов весьма разнообразно, имеет несколько вариантов.

О правилах перехода дороги (пересечения проезжих частей)

Основные требования к пешеходам при переходе дороги, изложенные в ПДД: *«Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров и обочин.*

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны» (п. 4.3).

В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при отсутствии — транспортного светофора (п. 4.4).

Эти требования надо выполнять неукоснительно. Существует и ряд других правил. Часть из них изложена в тех же ПДД РФ (п. 4.5—4.7), другие выработаны практикой, направлены на повышение безопасности пешеходов и не противоречат действующим правилам. В то же время существует ряд ошибочных стереотипных «правил», применение которых недопустимо, потому что они опасны. Например, «правило» перехода: «Посмотри налево, дойдя до середины, остановись и посмотри направо», крайне ошибочно, поскольку не обеспечивает безопасность пешехода. Для устранения этой ошибки в первую очередь следует объяснить учащимся, что дороги бывают с двусторонним и односторонним движением.

Дорога с двусторонним движением

На дороге с двусторонним движением транспортные средства движутся по проезжей части навстречу друг другу, придерживаясь правой стороны. Середину проезжей части определяет дорожная разметка или разделительная полоса.

Разделительная полоса — элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2.1, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения и остановки транспортных средств (п. 1.2).

Имеющиеся кое-где на дорогах «островки», а также разделительные полосы или направляющие островки в местах разделения или слияния транспортных потоков (горизонтальная разметка 1.16.1—1.16.3) не дают никаких оснований, чтобы ориентировать учащихся на существование «островков безопасности» как элементов безопасности.

Дорога с односторонним движением

На дороге с односторонним движением транспортные средства движутся в одном направлении, проезжая часть полностью по всей ширине используется для движения в каком-либо одном направлении (только налево или только направо).

Из сказанного следует, что требования правил перехода дороги с односторонним движением и с двусторонним движением разные. Первостепенной задачей является объяснение и закрепление основного правила, необходимо при любом переходе проезжей части: «Обязательно остановись **на**

краю тротуара, не наступая **на** поребрик. Это необходимо, чтобы внимательно осмотреть проезжую часть и определить, какой является дорога — с двусторонним или односторонним движением».

Пешеходные переходы на перекрестке

Перекресток — одно из самых опасных мест на дороге. Здесь пути движения транспортных средств пересекаются не только между собой, но и пересекают пути движения пешеходов. В первую очередь, при объяснении темы «Перекресток» необходимо дать его точное определение. *«Перекресток — место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий»* (п. 1.2).

Затем следует ознакомить учащихся с разными типами перекрестков. *«Перекресток, где очередность движения определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым. При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается нерегулируемым...»* (п. 13.3).

При переходе дороги по пешеходному переходу, расположенному на перекрестке, пешеход всегда должен обращать внимание на сигналы, подаваемые при поворотах (световые указатели, соответствующего направления) транспортными средствами.

Сигналы поворотов установлены по три с каждой стороны автомобиля. При повороте налево включается левый сигнал поворота. При повороте направо — правый сигнал поворота.

При объяснении правил перехода на нерегулируемом перекрестке необходимо заострить внимание на том, что при переходе опасности могут возникать со всех сторон нерегулируемого перекрестка.

Путь к маршрутному транспорту

Эта тема включает в себя правила безопасного поведения на остановках маршрутного транспорта во время посадки, при поездках и при высадке. Но прежде чем стать пассажиром, каждый из нас является пешеходом, и по окончании поездки опять им становится. Большое внимание от пешехода требуется именно по пути на посадку в транспорт и после высадки из него, т. к. это связано, как правило, с пересечением проезжей части. В этих ситуациях чаще всего возникают конфликты между водителями и пешеходами, идущими к стоящему на остановке маршрутному транспортному средству или от него. Пешеходы считают, что водители, проезжающие мимо остановки маршрутного транспорта (например, трамвая), обязаны их пропускать. При этом пешеходы не учитывают или не знают требования Правил выходить на проезжую часть только после оста-

новки маршрутного транспорта. Водители обязаны уступать пешеходам, идущим к стоящему маршрутному транспортному средству! И еще: после высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть. Если маршрутное транспортное средство возобновило движение, то могут двигаться и транспортные средства, проезжающие мимо остановки. Все это достаточно четко оговорено в п. 4.8 и 14.6 Правил дорожного движения.

Особое внимание следует обратить на безопасность после высадки из транспорта и следовании на тротуар. Формула «Обходи трамвай спереди, а автобус (троллейбус) сзади» давным-давно не соответствует требованиям ПДД, отсутствует в них, а главное — очень опасна. Когда и для чего у пешехода может возникнуть необходимость в обходе трамвая или автобуса? Тогда, когда ему надо перейти на другую сторону дороги. Но порядок пересечения проезжей части дороги строго оговорен, и он не связан с обходом маршрутного транспорта. Упоминание об обходе трамвая или автобуса последний раз имело место в «Правилах движения транспорта и пешеходов» в 1958 году! Но и тогда обходить эти транспортные средства разрешалось только в установленных для пешехода местах.

Чтобы не провоцировать детей на опасные ситуации (обход транспортных средств), настоятельно рекомендуем словосочетание «обход трамвая и других транспортных средств» вообще не употреблять.

Дорожные знаки

Дорожные знаки (приложение 1 к Правилам дорожного движения) являются техническими средствами организации дорожного движения (ГОСТ 10807-78 и ГОСТ 23457-86). В этом своем значении дорожные знаки, безусловно, играют важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения. При этом следует помнить, что они главным образом предназначены для водителей транспортных средств.

Главная задача, повторим,— это обучить детей быть грамотными пешеходами, владеющими навыками безопасного поведения на дороге. Знать значение дорожных знаков им, безусловно, надо. Но прежде всего, это должны быть знаки, которые работают на обеспечение безопасности пешеходов.

Цели изучения знаков кратко могут быть сформулированы так:

- ознакомить учащихся с назначением дорожных знаков как *составной* частью системы средств регулирования движением;
- сформировать знания, отражающие внешние отличительные особенности, функциональное назначение знаков всех восьми групп;
- научить учащихся быстро и безошибочно ориентироваться *в качестве пешехода* по дорожным знакам в условиях, приближенных к реальной дорожной обстановке.

На практике учителя очень часто, даже в ущерб другим темам по ПДД, уделяют излишне много времени знакам, занимая учащихся поверхностным заучиванием названий большого количества знаков, увлекаются различными стихами о знаках, играми с применением только знаков, без других элементов ПДД, да еще в отрыве от реальной дорожной обстановки. Все это лишь приводит к накоплению и запоминанию непонятной и ненужной информации, что не только бесполезно, а вредно, хотя бы потому, что дискредитирует правила.

Игра — одна из основных форм обучения детей ПДД. Но игра должна быть познавательной, обучающей, ситуационной и обязательно имеющей конкретную задачу, работающую на безопасность.

К сожалению, вне всякой связи с обучением безопасному поведению на дороге существуют книжки, стишки, спектакли, видеофильмы с «заманчивыми» названиями — «Тайны дорожных знаков», «В стране поющих знаков», «Отгадай знак» и т. п. Все это к настоящему обучению отношения не имеет и нужного влияния на поведение на дороге не оказывает.

Существуют *ведущий* и *сдерживающий* принципы поведения пешехода. *Ведущий* принцип стимулирует правильные и соответствующие обстановке действия, а *сдерживающий* не допускает тех действий, которые не соответствуют обстановке. Дорожные знаки могут, согласно сдерживающему принципу, предупреждать неадаптированное поведение (например, знаки «Пешеходный переход» и «Дети»). Могут способствовать адаптированному поведению (например, знаки «Пешеходная дорожка» и «Пешеходный переход»). Путать эти знаки нельзя!

Существует проблема привыкаемости к определенным дорожным знакам и их подсознательного или сознательного игнорирования. А начинается игнорирование уже в период обучения, если, например, отношение к знакам формируется как к неким игрушкам, которые что-то обозначают, и не более того. Существуют психологические требования к дорожным знакам, которые, во-первых, учитывают их восприятие и, во-вторых, влияние на дорожное поведение. Механическое заучивание названий знаков непродуктивно.

Восприятие дорожных знаков во многом зависит от определенных графических решений и оформительского исполнения. Существенными критериями для оптимального восприятия являются контраст и рисунок. Поэтому следует избегать приблизительных, неточных изображений знаков.

Учитель должен добиваться, чтобы учащиеся при самостоятельном изготовлении знаков стремились к точности их изображения. Цвета знаков (соответствие ГОСТу); их форма; соответствие высоты и ширины знака; соотношение размера знака и размера изображения символа внутри знака; соотношение между собой размеров знаков, относящихся к разным группам, — все это имеет важное значение!

Дорожные знаки удобно использовать на уроках в качестве раздаточного материала. Но это обстоятельство не должно служить поводом чрезмерного увлечения знаками. Не надо гнать-

ся за количеством «выученных» знаков. Главное — сформировать у учащихся представление о знаках, о котором говорилось выше, а количество изучаемых знаков будет им доступно по мере необходимости и в соответствии с расширением их знаний Правил дорожного движения от класса к классу.

Дорожная разметка

Внимание к изучению дорожной разметки при обучении учащихся, как правило, неоправданно занижено. Между тем разметка является одним из важнейших средств организации дорожного движения.

Решающими преимуществами разметки по сравнению со знаками следует считать следующие: дорожный знак (его содержание) не может восприниматься периферическим зрением и требует перенесения на него взгляда (в сторону знака). Разметку на проезжей части («зебра», «направляющие стрелы» и т. п.) водитель и пешеход тоже видят впереди себя, не отвлекаясь от дороги. В результате этого повышается не только надежность, но также и скорость восприятия всей информации. А это чрезвычайно важно для обеспечения безопасности.

Таким образом, цели изучения разметки:

- ознакомить учащихся с ее назначением как составной частью системы средств регулирования;
- сформировать знания о назначении каждого вида разметки (линий, обозначений, надписей);
- сформировать умения руководствоваться разметкой в различных условиях.

3.3. Правила перехода дороги для школьников

Правила перехода дороги с двусторонним движением

1. Остановись на краю тротуара, не наступая на поребрик (бордюр), и посмотри налево, т. к. при правостороннем движении транспортные средства движутся слева направо.

2. Посмотри направо, чтобы убедиться — нет ли близко транспорта на противоположной стороне. Если он есть, то, пройдя половину пути до середины дороги, придется остановиться, чтобы его пропустить. А стоять на середине проезжей части нежелательно, так как это небезопасно. Значит, начинать переход не следует.

3. Еще раз посмотри налево, чтобы быть уверенным в безопасности перехода. Убедившись, что слева и справа путь безопасен, можно начинать переход.

4. Постарайся рассчитать время перехода таким образом, чтобы пересечь проезжую часть дороги за один прием.

5. Идти следует быстрым, но спокойным шагом, наблюдая за дорожной обстановкой слева.

6. Дойдя до середины, обязательно обрати внимание направо, если транспортные средства на безопасном расстоянии, можно закончить переход.

7. Если не успел закончить переход, то необходимо остановиться на середине дороги, на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

8. Стоя на середине, нельзя делать никаких резких движений, не отступать назад не глядя. Когда путь освободится, можно закончить переход.

Следует особо подчеркнуть — практика убедительно доказывает, приостановка на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений, опасна для пешехода! Он остается между двумя движущимися навстречу друг другу транспортными потоками. Малейшая неосторожность или случайность чреваты несчастным случаем.

Правила перехода дороги с односторонним движением

1. Определи, в каком направлении движутся транспортные средства (налево или направо).

2. Постарайся рассчитать время перехода так, чтобы пересечь проезжую часть за один прием, т. к. остановка на середине дороги опасна! Практически невозможна!

3. Убедись, что нет машин, движущихся задним ходом (навстречу движению).

4. Начинай переход только тогда, когда транспортные средства находятся на достаточно безопасном расстоянии для пешехода.

5. Переходи быстрым, но спокойным шагом.

6. Не прекращая движения, наблюдай за той стороной дороги, откуда идет движение.

Правила перехода по пешеходному переходу на нерегулируемом перекрестке

1. Остановись на краю тротуара, не наступая на поребрик, чтобы иметь возможность внимательно осмотреть проезжую часть.

2. Определи, в каких направлениях движутся транспортные средства, не приближается ли транспорт, поворачивающий в сторону пешехода.
3. Пропусти весь приближающийся транспорт.
4. Убедившись, что поворачивающий транспорт пропускает пешеходов, можно начать переход.
5. Рассчитай время перехода так, чтобы пересечь проезжую часть за один прием.
6. Иди быстрым, но спокойным шагом, наблюдая за дорожной обстановкой слева.
7. Дойдя до середины, обязательно посмотри направо, если транспортных средств нет, можно закончить переход.
8. Идти по переходу надо, придерживаясь правой стороны, под прямым углом к тротуару.

При объяснении правил перехода на нерегулируемом перекрестке необходимо заострить внимание учащихся на том, что опасности могут возникнуть со всех сторон нерегулируемого перекрестка.

Правила перехода дороги на регулируемом перекрестке

1. Остановись на краю тротуара (не наступая на поребрик), чтобы внимательно осмотреть проезжую часть.
2. Дождись зеленого сигнала светофора.
3. Убедись, что все транспортные средства слева и справа остановились и пропускают пешеходов.
4. Обрати внимание на поворачивающий транспорт.
5. Переходи быстрым, но спокойным шагом.
6. Переходи под прямым углом к тротуару, а не наискосок.
7. Если при подходе к середине проезжей части загорелся желтый сигнал, остановись. Стоять на середине проезжей части надо, не делая шагов ни вперед, ни назад. Следи за проезжающими транспортными средствами справа и слева.
8. Заканчивай переход, только убедившись, что снова горит зеленый сигнал и транспортные средства справа стоят.
9. Если желтый сигнал загорелся на второй половине пути, то надо закончить переход, внимательно наблюдая за транспортными средствами справа.

3.4. Работа с родителями по привитию детям навыка безопасного поведения на дороге

Родителям следует учить детей не только соблюдать Правила дорожного движения, но еще наблюдать и ориентироваться в дорожной среде. Нужно учитывать, что основной способ формирования навыков поведения — наблюдение, подражание взрослым, прежде всего родителям. Многие родители, не понимая этого, личным примером обучают детей неправильному поведению.

В некоторых дорожных происшествиях есть вина детей, но ребенок не так, как взрослый оценивает степень опасности и дорожную ситуацию, которая складывается вокруг него. Он видит мир иным, чем взрослые люди. Он еще не способен точно оценить расстояние до движущегося транспорта, дети не всегда могут понять, что мчащийся со скоростью автомобиль мгновенно остановить нельзя, эту опасность должен, в первую очередь, осознать водитель, а ребенку это чувство должны привить родители. И в этой связи существуют весьма несложные для запоминания и легко выполняемые правила, соблюдение которых поможет сохранить ребенку здоровье, а иногда и жизнь.

1. При выходе из дома:

- сразу обратите внимание ребенка на движение транспортных средств у подъезда и вместе посмотрите, не приближается ли к вам автомобиль, мотоцикл, мопед, велосипед;
- если у подъезда стоят транспортные средства или растут деревья, закрывающие обзор, приостановите свое движение и оглянитесь — нет ли за препятствием опасности.

2. При движении по тротуару:

- придерживайтесь правой стороны;
- не ведите ребенка по краю тротуара: взрослый должен находиться со стороны проезжей части;
- приучите ребенка, идя по тротуару, внимательно наблюдать за выездом со дворов и прилегающих территорий;
- разъясните ребенку, что забрасывание проезжей части камнями, стеклом и т. п., повреждение дорожных знаков могут привести к несчастному случаю;
- при движении группы ребят учите их ходить в паре, выполняя все ваши указания или других взрослых, сопровождающих детей.

3. Готовясь перейти дорогу:

- остановитесь или замедлите движение, осмотрите проезжую часть, привлечите ребенка к наблюдению за обстановкой на дороге;

- учите ребенка различать приближающиеся транспортные средства;
- учите ребенка смотреть на дорогу не «краешком глаза», а поворачивая голову вправо и влево. У ребенка должен быть выработан твердый навык: прежде чем сделать первый шаг с тротуара, он неоднократно поворачивает голову и осматривает дорогу во всех направлениях. Это должно быть доведено до автоматизма;
- не стойте с ребенком на краю тротуара, так как при проезде транспортное средство может зацепить, сбить, наехать задними колесами;
- обратите внимание ребенка на транспортное средство, готовящееся к повороту, расскажите о сигналах указателей у автомобиля и жестах мотоциклиста и велосипедиста;
- неоднократно показывайте ребенку, как транспортное средство останавливается у перехода, как оно движется по инерции;
- не посылайте ребенка переходить или перебежать дорогу впереди вас — этим вы обучаете его идти через дорогу, не глядя по сторонам. Маленького ребенка надо крепко держать за руку, быть готовым удержать при попытке вырваться — это типичная причина несчастных случаев;
- учите детей не только внимательно смотреть на дорогу, но и прислушиваться к ее шуму. Тот, кто прислушивается к дороге, более сосредоточен на наблюдении за ней.

4. При переходе проезжей части:

- переходите дорогу только по пешеходным переходам или на перекрестках по линии тротуаров или обочин, иначе ребенок привыкнет переходить, где придется;
- не спешите, не бегите, переходите дорогу всегда размеренным шагом;
- не переходите дорогу наискосок, подчеркивайте, показывайте и рассказывайте ребенку каждый раз, что идете строго поперек дороги, что это делается для лучшего наблюдения за авто- и мототранспортными средствами, движущимися по всем направлениям;
- переходя дорогу, продолжайте наблюдение за ней, чтобы вовремя заметить изменение обстановки. Обстановка на дороге быстро меняется: стоявшие машины могут поехать, двигающиеся прямо — повернуть; из переулка, из двора или из-за поворота могут появиться новые машины;
- если во время перехода вдруг возникло препятствие для обзора (например, остановилась из-за неисправности ма-

шина), осторожно выглянув из-за нее, осмотрите остаток пути. При необходимости отступите назад. Вести себя нужно так, чтобы вас хорошо видели проезжающие водители;

- не выходите на проезжую часть из-за транспортного средства или из-за кустов, не осмотрев предварительно дорогу, приучайте ребенка делать так же;
- не торопитесь переходить дорогу, если на другой стороне вы увидели друзей, родственников, знакомых, нужный автобус или троллейбус. Не спешите и не бегите к ним, внушите ребенку, что это опасно;
- не начинайте переходить дорогу, по которой редко проезжает транспорт, не посмотрев вокруг. Объясните ребенку, что автомобили могут неожиданно выехать из переулка, из двора дома;
- при переходе проезжей части по нерегулируемому пешеходному переходу в группе людей учите ребенка внимательно следить за началом движения транспорта, а не за окружающими людьми, иначе он может привыкнуть при переходе подражать поведению спутников, не наблюдающих за движением транспорта.

5. При посадке и высадке из общественного транспорта: автобуса, троллейбуса и такси:

- выходите впереди ребенка, так как малыш может упасть, а ребенок постарше может выбежать из-за стоящего транспорта на проезжую часть;
- подходите для посадки к двери транспортного средства только после полной его остановки. Ребенок, как и взрослый, может оступиться и попасть под колеса;
- не садитесь в общественный транспорт (троллейбус, автобус) в последний момент при его отправлении (вас может прижать дверью). Особую опасность представляет передняя дверь, так как можно попасть под колеса транспортного средства;
- научите ребенка быть внимательным в зоне остановки — особо опасном месте для него: стоящий автобус сокращает обзор дороги в этой зоне, пешеходы здесь спешат и могут случайно вытолкнуть на проезжую часть или под колеса.

6. При ожидании общественного транспорта:

- стойте вместе детьми на посадочных площадках, а при их отсутствии — на тротуаре или обочине как можно дальше от края проезжей части.

7. При движении автомобиля:

- приучайте сидеть в автомобиле только на заднем сиденье, не разрешайте сидеть рядом с водителем, если переднее сиденье не оборудовано детским креслом. Объясните, что при резкой остановке или столкновении сила инерции «бросает» сидящего вперед и он ударяется о стекло передней панели, этого достаточно, чтобы пассажир погиб или был сильно ранен;
- не разрешайте малолетнему ребенку во время движения стоять на заднем сиденье: при столкновении или внезапной остановке он может перелететь через спинку сиденья и удариться о переднее стекло или панель;
- не разрешайте детям находиться в автомобиле одним без присмотра.

8. При проезде в общественном транспорте:

- приучите ребенка крепко держаться за поручни, чтобы при торможении он не получил травму при падении;
- объясните ребенку, что входить в любой вид транспорта и выходить из него можно только при полной его остановке.

Что должны и не должны делать родители при движении:

- не спешите, всегда переходите дорогу размеренным шагом;
- выходя на проезжую часть, прекратите разговаривать — ребенок должен привыкнуть, что при переходе дороги нужно сосредоточиться;
- не переходите дорогу на красный или желтый сигнал светофора, переходить нужно только на зеленый — разрешающий сигнал светофора или регулировщика;
- переходите дорогу только в местах, обозначенных дорожным знаком «Пешеходный переход»;
- из автобуса, троллейбуса, такси выходите первыми, в противном случае ребенок может упасть или выбежать на проезжую часть;
- привлекайте ребенка к участию в ваших наблюдениях за обстановкой на дороге: показывайте ему те машины, которые готовятся поворачивать, едут с большой скоростью и т. д.
- не выходите с ребенком из-за машины, кустов, не осмотрев предварительно дороги, — это типичная ошибка, и нельзя допускать, чтобы дети ее повторяли;
- не разрешайте играть детям вблизи дорог и на проезжей части;
- в автомобиле обязательно пристегивайтесь ремнями безопасности;

- не будьте агрессивны по отношению к другим участникам движения. Вместо этого объясните ребенку конкретно, в чем их ошибка. Используйте различные ситуации для ознакомления с правилами дорожного движения;
- не показывайте детям дурной пример. Очень трудно будет объяснить малышу, что правила дорожного движения нужно знать и соблюдать, если он видит, как мама и папа их постоянно нарушают.

3.5. Работа по факту ДТП с учащимися. Взаимодействие ОУ и органов ГИБДД

По статистике, более 60% всех ДТП с участием детей происходит по вине самих пострадавших. Основными нарушениями ПДД являются: переход проезжей части вне зоны пешеходного перехода, неподчинение сигналам регулирования, а также неожиданный выход из-за транспортных средств.

Пик аварийности приходится на весенние и осенние месяцы. Рост ДТП в апреле — мае объясняется тем, что после долгой зимы дети стараются больше времени проводить на улице; этому же благоприятствуют и погодные условия. Значительное количество ДТП в сентябре — ноябре обусловлено потерей детьми навыков безопасного поведения на дороге в условиях города за летний период, а также сокращением светового дня и ухудшением погодных условий (осадки, гололед), которые создают дополнительные предпосылки для возникновения ДТП.

Наиболее аварийными днями недели являются четверг и пятница — дни наименьшей работоспособности и наибольшей утомляемости ребенка, а следовательно, и рассеянного внимания.

По фактам ДТП с участием учащихся школа организует работу с учителями, детьми, родителями, отчеты о проделанной работе представляет в ОГИБДД в течение двух недель с момента получения информации о ДТП (форма 1).

В отделе ГИБДД по полученным из образовательных учреждений отчетам проводится анализ и разрабатывается комплекс мероприятий по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и нарушений ПДД детьми. Ежемесячно анализ ДТП с участием детей направляется в ООТУ районов для обсуждения на совещании директоров школ, а также в подразделение по делам несовершеннолетних РУВД и комиссию по обеспечению безопасности дорожного движения района.

Отчет о проделанной работе по факту ДТП

1. По факту ДТП с учащимся нашей школы (ФИО, дата рождения, место жительства, класс) _____

2. Обстоятельства ДТП (число, месяц, год, место, время, вина):

проведена следующая профилактическая работа:

информация о ДТП доведена до сведения педагогического коллектива школы на _____

проведена индивидуальная беседа с пострадавшим и родителями; проведены дополнительные беседы по БДД с учащимися на класс-ных часах, уроках ОБЖ и т. д., с родителями;

другая работа: _____

«__» _____ 20__ года

Директор ОУ

Инструктор по БДД

В соответствии со ст. 29 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (№ 193 от 10.12.1995), обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах является обязательным и осуществляется не только в специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление данной образовательной деятельности в установленном порядке, но и во всех дошкольных и общеобразовательных учреждениях. Этот же Закон предусматривает и обязательный государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения (ст. 30).

В соответствии с Положением о ГИБДД МВД РФ от 15.06.1998 № 711 на нее возлагается осуществление государственного контроля за соблюдением правил, нормативов и стандартов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. На основании п. 12 данного Положения ей предоставлено право:

- запрашивать и получать в установленном порядке от организаций и должностных лиц сведения о соблюдении ими нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также объяснения по фактам их нарушения;
- давать должностным лицам обязательные для исполнения предпи-

сания об устранении нарушений нормативных актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, а в случае неприятия по таким предписаниям необходимых мер привлекать виновных лиц к ответственности, предусмотренной законодательством РФ.

Ответственным за соблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения образовательными учреждениями является инспектор по пропаганде ГИБДД.

Работа по профилактике ДТП строится в соответствии с совместным планом работы районного отдела образования и отдела ГИБДД.

Контроль осуществляется в виде обследования образовательного учреждения, в ходе которого составляется «Справка о состоянии работы по изучению ПДД и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма» (форма 2).

Обследование может быть плановое и внеплановое (по факту ДТП). Плановое обследование образовательного учреждения проводится не реже одного раза в учебный год.

Справка обследования составляется в трех экземплярах:

1-й экземпляр вручается директору или иному должностному лицу образовательного учреждения;

2-й экземпляр остается для контроля за выполнением;

3-й экземпляр направляется в отдел образования.

В справке обследования указываются все выявленные недостатки, а также меры по их устранению, с указанием срока, по истечении которого в ОГИБДД представляется «Отчет о принятых мерах по устранению недостатков, выявленных в ходе проверки».

По «неблагополучным» образовательным учреждениям готовятся материалы на рассмотрение районной Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

Форма 1

**Справка
о состоянии работы по профилактике ПДД
и профилактике детского
дорожно-транспортного травматизма
в ОУ ¹ _____ района**

В соответствии со ст. 29, 30 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» комиссия в составе: _____

ознакомилась с работой по изучению ПДД и профилактике ДДТТ в ОУ и установила следующее:

1. Случаи ДТП с учащимися школы (с указанием информации о представлении отчета по факту ДТП) _____

2. Ответственным лицом за работу по профилактике ДДТТ назначен _____

_____ приказ ¹ _____ от _____

Школьный инструктор по БДД с должностной инструкцией ознакомлен: _____

Информирование педагогического коллектива о назначении ответственного лица продлено: _____

3. Наличие плана работы по предупреждению ДДТТ, его выполнение: _____

4. Наличие стенда по БДД: _____

5. Наличие схемы безопасного подхода к школе, индивидуальных маршрутов у учащихся начальных классов: _____

6. Кем и по какой программе преподается ПДД: _____

Ведение записей в классных журналах: _____

7. Работа по карточкам учета нарушений ПДД детьми: _____

Получено карточек _____

Отработано карточек _____ из них подтвердились _____

Представление отчетов _____

8. Прочее: _____

Наличие кабинета ПДД, уголков, автоплощадки: _____

Мероприятия для учащихся по обучению ПДД и навыкам безопасного поведения на дороге: _____

Обсуждение вопросов БДД на совещаниях педагогического коллектива и на родительских собраниях: _____

9. Наличие «Инструкции руководителям школ и другим лицам, работающим с детьми и обеспечивающим их безопасность _____

на дороге» и журнала проведения инструктажей: _____

С учетом изложенного предлагаем: _____

С настоящей справкой ознакомлен:

Инструктор по БДД: _____

Руководитель ОУ ¹ _____ района г. Санкт-Петербурга

«___» _____ 20___ года

3.6. Оформление уголка безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях

В школе должны проводиться не только стандартные занятия по изучению Правил дорожного движения, но и всевозможные мероприятия: викторины, конкурсы, соревнования, направленные на усвоение школьниками Правил дорожного движения.

Обязательным также является наличие в образовательном учреждении уголка безопасности дорожного движения. Уголок должен соответствовать общим требованиям, предъявляемым к его оформлению.

Основные требования к уголку безопасности дорожного движения включают:

- расположение;
- содержание;
- функциональность.
-

1. Требование к расположению

Уголок должен располагаться в вестибюле школы (на видном месте) либо в коридоре, возле кабинетов. Это требование необходимо выполнять для того, чтобы предлагаемая информация была доступна большому количеству людей: не только учащимся школы, но и родителям, педагогам, детям других школ, которые приезжают на всевозможные мероприятия в данное учебное учреждение.

2. Требования к содержанию

1. Выписка из приказа директора школы о назначении ответственного за работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (с указанием Ф.И.О., должности).

2. Информация о ДТП, происшедших с участием детей в районе расположения школы (проживания), краткий разбор причин происшествий.

3. Информация ГИБДД о состоянии детского дорожно-транспортного травматизма (ежемесячные данные).

4. Общешкольный план работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

5. Информация о проводимых в школе мероприятиях, связанных с изучением Правил дорожного движения: игр, конкурсов, соревнований (сообщение о подготовке к ним).

6. Информация для родителей (школа должна обозначить задачи, проблемы и ознакомить с содержанием проводимых занятий по ПДД).

Родители, ознакомившись с данной информацией, могут принимать участие в организации мероприятий.

7. Схема безопасного движения учащихся по территории микрорайона школы:

- приемлемый масштаб;
- основные ориентиры;
- обозначение дорог со всеми элементами;
- все пути к школе и обратно от ближайшей станции метро, остановок маршрутного транспорта и основных мест проживания учащихся, с указанием особо опасных участков дороги (эти участки могут быть выделены красными кружками или восклицательными знаками).

Критерии оценки безопасности маршрута движения учащихся на участках дорог, прилегающих к школьной территории (для использования при составлении «Схемы безопасного маршрута движения учащихся»):

- дорожный знак «Дети» (2 шт.): наличие, состояние, правильность установки (расстояние, высота, освещенность);
- состояние дорожного покрова (проезжей части и тротуаров) и его освещенность;
- наличие остановок и стоянок транспортных средств, объездных путей, влияющих на пешеходное движение;
- наличие постоянных и временных сооружений и предметов, за-

хламленность территории, прилегающей к школе, влекущих ухудшение обзора, вынужденное нарушение маршрутов движение детей;

- наличие (при необходимости) и состояние пешеходных ограждений в местах подходов детей к школе;
- наличие и состояние пешеходных переходов и их обозначений (светофоры, знаки, разметка);
- скоростной режим движения транспортных средств;
- направление движения транспортных потоков (необходимость переключения на другие направления);
- наличие ближайшего поста ГИБДД.

8. Основные правила пешеходов (желательно с иллюстрациями).

9. Основные дорожные знаки для пешеходов (пешеходный переход, место остановки автобуса и (или) троллейбуса, место остановки трамвая, подземный пешеходный переход, надземный пешеходный переход и т. д.).

10. Рассказ об особо опасных ситуациях на дорогах.

11. Информация о первой доврачебной помощи при ДТП.

12. Информация об основных службах помощи (с указанием номеров телефонов и экстренных номеров операторов мобильной связи).

Загадки, истории, поучительная информация (возможно, в стихотворной форме).

3. Требования к функциональности

1. Уголок должен быть интересным, привлекающий внимание, красочно оформлен и легко читаем (правильно выбранный шрифт, цвет и т. д.).

2. Информация в уголке должна быть сменной (актуальной) (в зависимости от времени года, меняющейся дорожной обстановки в городе, районе и т. д.).

3. Размещаемая информация должна быть достоверной и грамотной.

История возникновения и изменений ПДД

1. Век повозок и телег

Необходимость в соблюдении элементарного порядка движения возникла после того, как человек перестал довольствоваться пешим способом перемещения и пересел на лошадь, а потом — с изобретением колеса — в повозку.

Правила дорожного движения появились давно. Иногда они принимали достаточно курьезные формы, например, было такое требование, чтобы впереди автомобиля бежал мальчик, громкими криками извещающий о приближении экипажа, дабы добропорядочные горожане не падали в обмороки от ужаса при появлении на дороге движущегося с кошмарной скоростью в 12 верст в час зловонного чудовища. Возникающие во время движения конфликты между экипажами и пешеходами привели к необходимости осуществления надзора и контроля, в некоторых случаях и наказания злостных нарушителей.

В Древнем Риме, где одним из средств передвижения были колесницы, на улицах вводили одностороннее движение, а за соблюдением правил следили специально выделенные для этого люди. С течением времени функции контроля за безопасностью дорожного движения государство было вынуждено взять на себя. Во времена правления на Руси Ивана III (XV век) были известны общие правила пользования почтовыми трактами, что позволяло на перекладных лошадях довольно быстро преодолевать большие расстояния. Петр I в начале своего царствования издал прямое указание о соблюдении безопасности дорожного движения, в котором запретил ездить без возниц на невзвезданных лошадях. С созданием в 1718 г. полицейских органов контроль за соблюдением правил движения в Санкт-Петербурге был возложен на полицию. Следует заметить, что государство устанавливало не только правила, но и кару за их нарушение. Анна Иоанновна предписывала ездить только на взвезданных лошадях «со всяким опасением и осторожностью, смирно», ослушников же «бить кнутом и ссылать на каторгу».

Со временем правила дорожного движения были несколько детализированы. В распоряжениях администраций разных городов в кон-

це XVIII века находим такие указания: «когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать еще тише и осматриваться во все стороны, дабы кому повреждение не учинить или с кем не съехаться»; «на мостах через реки карет не обгонять, а ехать, напротив, порядочно и нескоро».

Конкретизация правил продолжалась и в XIX веке. Обеспечение безопасности движения, как свидетельствуют документы, по-степенно становилось одной из основных функций полиции. Изданная в 1883 г. «Инструкция городским Московской полиции» вручалась каждому городскому, который обязан был всегда иметь ее при себе и руководствоваться в своих действиях. Обязанностям городских «по соблюдению порядка и безопасности на тротуарах, дорогах и бульварах» посвящены в Инструкции 30 параграфов из 144. К примеру, в § 44 предписано:

«Наблюдать, чтобы при езде по улицам правящие лошадьми:

а) не ездили вперегонку (не запрещается объезжать умеренной рысью тихоедуших);

б) при спуске под гору, на перекрестках, а равно перед переезжающими и переходящими улицу сдерживали лошадей;

в) уступали дорогу крестным ходам, похоронным и другим процессиям, проходящим частям войск и арестантским партиям, а при недостатке места для проезда останавливались, пока не проследуют;

г) не ездили на лошадях невзнузданных;

д) зимою не ездили на санях без подрезов, препятствующих раскату (правило это не распространяется на крестьянские возы)».

Из краткого экскурса в прошлое становится понятным, что передвижение людей, с помощью каких бы средств оно ни осуществлялось, нуждается в определенных правилах. А раз есть правила, то необходим и тот, кто следил бы за их соблюдением.

2. Автомобиль вчера и сегодня

Человек создавал дороги не для удовлетворения собственного тщеславия. Он создал их для того, чтобы ездить по ним. Но на чем? Еще Леонардо да Винчи сконструировал повозку с ручным управлением. Впрочем, эту повозку сложно назвать автомобилем, потому что на ней не было главного — источника энергии. Сначала источником, двигающим машину, стал паровой двигатель. Первенство в его изобретении обычно приписывается Джеймсу Уатту, создавшему в 1769 году первую паровую машину. Но первый паровой автомобиль все же сделал француз Киньо, причем, в том же 1769 году. Более известные конструкции появились позже: почтовая ка-

рета Тревитика (1803) и легкой автомобиль Ханкока (1822). А во Франции в 1873 году был создан первый паровой омнибус, прадедушка сегодняшнего автобуса.

Конечно, паровой двигатель был далек от идеала, и инженеры всего мира искали новые решения. Мало кто знает, но в 1806 году в Швейцарии в мастерской Исаака де Ривазо появилось транспортное средство, проехавшее несколько метров за счет двигателя внутреннего сгорания (ДВС). Однако такое расстояние никого не удовлетворяло. Блестящая идея пришла в голову французскому инженеру-любителю Лёнуару. Он соединил пары бензина с воздухом и использовал эту смесь как движущую силу. Машина с ДВС его конструкции преодолела расстояние от Парижа до Жуэвилья ле Пон.

Николаус Отто усовершенствовал двигатель Лёнуара. В 1876 году он запатентовал ДВС, в котором использовалось сжатие бензиновоздушной смеси в камере сгорания и **четырёхтактный рабочий цикл**. Но патент Отто был отменен в 1896 году. Причиной стало обращение в суд наследников другого французского инженера, Бо де Роша, который еще в 1862 году теоретически обосновал принцип четырехтактного двигателя. И вот после отмены этого патента все, кто пожелал, могли изготавливать четырехтактные двигатели внутреннего сгорания.

Первым, кто создал по настоящему легкий и компактный ДВС, был **Готтлиб Даймлер**. Его одноцилиндровый мотор объемом 460 куб. см при 700 оборотах в минуту имел невероятную по тем временам мощность в 1,1 кВт (1,5 л. с.). У двигателя была вполне современная система зажигания и карбюратор, что делало его пригодным для установки на колесный экипаж.

Трехколесный экипаж сконструировал в 1885 году **Карл Бенц**, а сам Даймлер создал первый на свете мотоцикл. Этот «байк» массой 90 кг имел деревянные окованные колеса, деревянную же раму и развивал скорость в 12 км/ч. Но идея построить автомобиль не оставила Даймлера, и в 1886 году он поразил соотечественников первым скоростным четырехколесным автомобилем. Он развивал фантастическую скорость в 18 км/ч, что послужило толчком к гонке мощностей и скоростей, продолжающейся и по сей день.

За короткое время мощность выросла до 45 кВт (60 л. с.). Это заставило отказаться от ременной передачи, и автомобиль приобрел современную компоновку. Спереди размещался двигатель, соединенный сцеплением с коробкой передач, затем шел карданный вал, дифференциал с распределителем и жесткая задняя ось. В конце XIX века появилась и зажигание от магнето системы Боша.

Некоторые любят шутить, что тормоза придумали труссы. Так это или нет, теперь уже не проверить, но уже в 1900 году практически все автомобили имели две независимые тормозных системы. Ножной тормоз блокировал передние либо задние колеса, а ручной тормоз имел вспомогательную функцию.

Говоря об автомобиле, не обойти стороной и колеса, которые сначала были стальными и жесткими. От ударов не спасали самые лучшие рессоры и амортизаторы. Поэтому на колесо надевали резиновый обруч, оберегающий автомобиль и его пассажиров от мелких неровностей дороги. Крупные же чаще всего приводили к поломке автомобиля.

Сегодня фамилию одного провинциального шотландского ветеринара знает весь мир. Именно он догадался свернуть в круг резиновый шланг, которым поливал свой газон, и вставить в него клапан собственного изготовления. То, что получилось он наклеил на колеса трехколесного велосипеда своего сынишки. Эффект был просто поразительный! Мальчишка с легкостью обгонял всех сверстников во дворе. А звали того ветеринара **Джон Бойд Данлоп**.

Год спустя Данлоп получил патент на изобретение, однако кроме удовольствия от езды, оно создавало еще и немало проблем. Шины не желали держаться на колесах, а при порыве их трудно было заменить. Впрочем, эти проблемы в основном интересовали автогонщиков. Одним из них был француз **Эдуард Мишлен**, который вместе со своим братом собирався на автомобиле других братьев — **Пежо** принять участие в автогонках Париж — Бордо — Париж.

Мишлен разработал съемные ободья, крепящиеся на дисках с помощью болтов. И хоть за время соревнований братьям пришлось заменить проколотые шины 65 раз, преимущества перевесили. Впоследствии братья организовали собственную фабрику по производству пневматических шин. Но только в 1914 году появились практически современные колеса типа «Рейдж—Уитворт». Правда, сначала съемные лучеобразные колеса с канавкообразным пазом крепились только центральным винтом, и только позже их стали крепить тремя, четырьмя или пятью винтами.

Ну а дальше уже автомобиль развивался постепенно, без серьезных революций. С каждым годом улучшаются технические характеристики, комфорт и безопасность. Что ждет нас в будущем? Однозначно, старик ДВС подошел уже вплотную к максимальному КПД. Поэтому рано или поздно он уступит свое место электромотору. Но перед этим необходимо разработать недорогие и эффективные источники энергии.

Пока что мы можем наблюдать переходный процесс — все больше становится автомобилей с гибридной силовой установкой. Сердце гибридов все то же — ДВС, но крутит он на постоянном оптимальном режиме только электрогенератор и механической связи с колесами не имеет. И не смотря на некоторые потери при преобразованиях энергии, все же достигается значительная экономия, ведь КПД электромоторов вплотную приближается к 100%. Подождем и будем наблюдать. То ли еще будет!

3. Век автомобилей

Вернемся в начало XX века, когда, как было сказано выше, количество автомобильного и гужевого транспорта продолжало расти. Российские градоначальники распорядились об ограничении скорости езды сначала до 12 верст в час, а в 1907 году — до 20. Первыми в России, кто с появлением автотранспорта почувствовал сложности в передвижении, были жители больших городов: Москвы, Петербурга и Киева. Автомобили и мотоциклы в этих городах уже не являлись редкостью и заметно снизили пропускную способность транспортных артерий и безопасность движения.

В 1908 году «Московские ведомости» писали: «В Санкт-Петербургской полиции сделано следующее нововведение: чинам полиции на некоторых постах более бойких по движению улиц присвоены короткие белые трости для регулирования движения и безопасности пешеходов. Постовой городской в случае надобности остановить экипаж или целый ряд экипажей поднимает трость вверх по направлению останавливаемого движения. Все возницы по этому знаку — немедленно и беспрекословно должны останавливаться и продолжать движение тогда, когда трость будет опущена. Этому же подчинены в Петербурге и вагоновожатые при электрическом трамвае, шоферы при автомобилях и велосипедисты». В дальнейшем короткая белая трость получила полосатую окраску, чтобы быть более заметной.

Впрочем, народ быстро сообразил, что от автомобиля пользы намного больше, чем вреда, и на стыке XIX—XX веков число автомобилей стало расти подобно снежному кому. Естественно, потребность в каком-то урегулировании их поведения на дорогах стала жизненно необходимой.

Впрочем, опыт составления правил в России уже имелся. Капались эти правила извозчиков, то есть лиц, занимавшихся частным

извозом по типу современных такси, обычно на собственном экипаже или санях, запряженных лошадей. Но каждая губерния для этой группы участников дорожного движения вырабатывала собственные правила, хотя, они были похожи друг на друга как родные братья, потому, что основным в этих правилах были тарифы, по которым с извозчиков следовало брать деньги за право занятия их нелегким трудом. Ничего не напоминает?

Естественно, правила регламентировали порядок выдачи номерных знаков, обязанности извозчиков, устанавливали штрафы за нарушения правил извоза и расценки на перевозку пассажиров в дневное и ночное время, и отдельно — от вокзалов, театров и клубов. По требованию полиции, извозчики были обязаны бесплатно перевозить неспособных ходить больных или пьяных и тела умерших, а также возить воду на пожар — за вознаграждение из средств городского пожарного комитета.

Извозчиками могли стать только ранее несудимые лица, имевшие здоровых лошадей, чистые и прочные экипажи и «приличную» упряжь. Они должны были носить униформу: черную шляпу или шапку, черный или темный кафтан и **номерной знак** на поясе синего цвета. Извозчики обязаны были раз в год являться в управу для осмотра их внешнего вида, лошадей и экипажей.

Дороги России: беда или победа? В утвержденной 12 октября 1918 года инструкции «Об организации Рабоче-Крестьянской милиции» в обязанности милиции входило: «наблюдение за исправным состоянием дорог, мостов, улиц, площадей, а также надзор за порядком движения на них». В РФ сегодня почти миллион километров дорог! Вдумайтесь в эту цифру. Она в три раза **превышает расстояние от Земли до Луны!** Только трассы федерального значения имеют суммарную протяженность в 47,1 тыс. км (по данным на 2005 год). Это чуть больше длины экватора. Заметим: на долю грунтовых дорог приходится не более 300 километров, что составляет менее 1% от всей протяженности трасс федерального значения.

Наши дороги пока еще уступают европейским, да и вообще нам их не хватает. Специалисты подсчитали, что для полного удовлетворения социально-экономических потребностей страны минимальная протяженность дорожной сети автомобильных дорог России должна составлять не менее 1,5 млн. км, то есть вырасти в полтора раза по сравнению с тем, что мы уже имеем.

Эту задачу предполагается осуществить с привлечением частных инвесторов, которые получают возможность создать на территории нашей страны сеть платных дорог.

Коммерческие трассы будут лишь альтернативой обычной дорожной сети. Качества функционирования уже существующих автодорог и, в первую очередь, трасс федерального значения появление платных дорог не изменит. Водитель сам решит, ехать ли ему по прямой, как стрела, и идеально ровной дороге, за проезд по которой придется заплатить, или воспользоваться бесплатной, качество которой стало для нас уже привычным. Такая практика с давних пор принята во многих странах мира.

4. Первый официальный документ

Декрет СНК РСФСР от 10 июня 1920 года «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)» стал первым нормативным документом, специально посвященным безопасности автодорожного движения.

В этом документе были учтены многие аспекты обеспечения безопасности движения. Сюда вошли требования, предъявляемые к автомашинам, их регистрация, пользование, номерные знаки, конкретизировались требования к водителям: наличие у них водительского удостоверения и путевых листов. Устанавливались предельные скорости: для легковых машин и мотоциклов — не свыше 25 верст/час, для грузовых — не свыше 15. Был определен круг лиц, которые несли ответственность за нарушение правил авто-движения. В соответствии с Декретом контроль был возложен на автоинспекцию транспортного отдела Моссовета. Указывалось, что милиция и прочие представители власти обязаны оказывать автоинспекторам всяческое содействие.

16 августа 1921 года издается приказ по Рабоче-Крестьянской милиции ¹ 225, согласно которому ее сотрудникам предписывалось учиться не только политграмоте, арифметике и русскому языку, но и в обязательном порядке регулированию уличного движения. А в 1922 году появилась «Инструкция постовому милиционеру по порядку пользования жезлом».

Вплоть до 1940 года в СССР не было единых ПДД, и их разработка и утверждение относились к компетенции местных органов власти. В 1940 году были утверждены первые типовые правила движения, на базе которых стали создаваться единообразные правила на местах.

Важным этапом в совершенствовании организации дорожного движения явилось создание в 1957 году новых типовых правил движения, из которых были исключены многие неоправданные ограничения. На основе

этого документа в 1957—59 гг. в большинстве союзных республик разработаны и введены республиканские правила движения.

Первые единые для всей страны «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР» были введены в 1961 году. Они базировались на Международной конвенции 1949 года, которая впервые была совместно подписана несколькими европейскими странами. Затем после некоторой переработки эти Правила были утверждены в 1965 году и действовали до 1 января 1973 г., когда их сменили Правила дорожного движения, основанные на Международной конвенции 1968 года, и дополняющие их европейские соглашения. Именно в это время впервые было введено ограничение скорости движения в городах — 60 км/ч.

Со времени введения Правил 1973 года в СССР произошли значительные изменения в практике организации дорожного движения, изменилось законодательство об ответственности в сфере дорожного движения.

Рабочими органами Комиссии СЭВ (Совета экономической взаимопомощи) по сотрудничеству в области транспорта и Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК (Европейской экономической комиссии) ООН сформулирован ряд новых рекомендаций, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Поэтому в редакцию ПДД вносились изменения и дополнения в 1975, 1976, 1979, 1980, 1984 и 1987 годах.

**Основные понятия и термины,
используемые в Правилах дорожного движения
(с пояснениями)**

Автомагистраль — дорога, обозначенная знаком 5.1 и имеющая для каждого направления движения проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой (а при ее отсутствии — дорожным ограждением), без пересечений в одном уровне с другими дорогами, железнодорожными или трамвайными путями, пешеходными или велосипедными дорожками.

Максимально допустимая скорость движения транспортных средств на автомагистрали 110 км/ч. В п. 16 ПДД описан порядок движения транспортных средств по такой дороге. Пешеходы должны знать, что на автомагистралях запрещается движение пешеходов, велосипедов, мопедов.

Велосипед — транспортное средство, кроме инвалидных колясок, имеющее два колеса или более и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нем.

В п. 24.1 ПДД сказано, что управлять велосипедом... при движении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет.

Водитель — лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

Водитель любого транспортного средства отвечает за безопасность дорожного движения и несет ответственность за нарушения ПДД в соответствии с действующим законодательством.

Вынужденная остановка — прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге.

Главная дорога — дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1 — 2.3.7 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и тому подобное) по отношению к грунтовой либо лю-

бая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.

Главная дорога обозначается специальными дорожными знаками. Транспортное средство, движущееся по главной дороге, имеет приоритет по отношению к транспортным средствам, движущимся по второстепенной дороге.

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.

Дорожное движение — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

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.

Любой участник дорожного движения может значительно снизить вероятность участия в ДТП за счет глубокого знания Правил и их выполнения.

Железнодорожный переезд — пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне.

Железнодорожный переезд — один из наиболее опасных участков дороги. При его пересечении пешеходы должны быть предельно внимательны и учитывать, что тормозной путь современных поездов составляет примерно 800 метров.

Маршрутное транспортное средство — транспортное средство общего пользования, предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок.

Маршрутное такси не является маршрутным транспортным средством.

Механическое транспортное средство — транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

Мопед — двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч. К мопедам

приравняются велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

Мотоцикл — двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравняются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

Населенный пункт — застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.23.1—5.26.

Недостаточная видимость — видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада, а также в сумерки.

Обгон — опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части).

Обочина — элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или выделенный с помощью разметки 1.2.1 либо 1.2.2, используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с Правилами.

Обочина является частью дороги. Движение транспортных средств по ней запрещено. По обочине могут двигаться:

- пешеходы;
- велосипеды, мопеды и гужевые повозки, если не создают помех пешеходам.

Ограниченная видимость — видимость водителем дороги в направлении движения, ограниченная рельефом местности, геометрическими параметрами дороги, растительностью, строениями, сооружениями или иными объектами, в том числе транспортными средствами.

Опасность для движения — ситуация, возникающая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Опасный груз — вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

Опережение — движение транспортного средства со скоростью, большей скорости попутного транспортного средства.

Организованная перевозка группы детей — специальная перевозка двух и более детей дошкольного и школьного возраста, осу-

шествляемая в механическом транспортном средстве, не относящемся к маршрутному транспортному средству.

Организованная транспортная колонна — группа из трех и более механических транспортных средств, следующих непосредственно друг за другом по одной и той же полосе движения с постоянно включенными фарами в сопровождении головного транспортного средства с нанесенными на наружные поверхности специальными цветографическими схемами и включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов.

Организованная пешая колонна — обозначенная в соответствии с п. 4.2 Правил группа людей, совместно движущихся по дороге в одном направлении.

Остановка — преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 мин, а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства.

Пассажир — лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).

Перекресток — место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий.

Перекресток — один из самых опасных участков дороги. Здесь пересекаются пути движения транспортных средств не только между собой, но и с пешеходами.

Правила перехода дороги не зависят от его формы. Перекрестки бывают различных конфигураций, например «Т»-образные, «V»-образные, четырехсторонние, но у них имеется общий признак: дороги пересекаются на одном уровне.

Перекрестки бывают различных типов.

Перестроение — выезд из занимаемой полосы или занимаемого ряда с сохранением первоначального направления движения.

Пешеход — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску.

Пешеходный переход — участок проезжей части, обозначенный знаками 5.19.1, 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пе-

шеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.

Полоса движения — любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

Преимущество (приоритет) — право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.

Препятствие — неподвижный объект на полосе движения (неисправное или поврежденное транспортное средство, дефект проезжей части, посторонние предметы и т. п.), не позволяющий продолжить движение по этой полосе.

Не является препятствием затор или транспортное средство, остановившееся на этой полосе движения в соответствии с требованиями Правил.

Прилегающая территория — территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

Прицеп — транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-роспуски.

Проезжая часть — элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

Разделительная полоса — элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2.1, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения и остановки транспортных средств.

Регулировщик — лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники милиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей.

Стоянка — преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой

или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.

Темное время суток — время от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.

Транспортное средство — устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Автомобиль — это транспортное средство. Однако не единственным его вид. Велосипеды, мопеды, гужевые повозки — это тоже транспортные средства.

Трогуар — элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном.

Уступить дорогу (не создавать помех) — требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

Участник дорожного движения — лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма.
2. Информационно-методическое письмо Комитета по образованию «Об организации деятельности образовательных учреждений по совершенствованию работы в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма» от 03.12.2008¹ 04-5389/08.
3. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения».
4. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 гг.».
5. Правила дорожного движения Российской Федерации. Утверждены постановлением Совета Министров — Правительства РФ 23.10.1993¹ 1090 (с изменениями и дополнениями).
6. Дорожная безопасность: обучение и воспитание детей на дороге и в транспорте: учебно-методическое пособие для учителей и преподавателей общеобразовательных учреждений и учреждений дополнительного образования. Калининград, 2006.
7. *Матюхин В.А., Панченко О.Г., Рубин А.В.* Методические рекомендации по обучению школьников Правилам дорожного движения / под общ. ред. А.В. Рубина. — Красноярск, СибЮИ МВД России, 2006. — 192 с.
8. Сборник материалов и методических рекомендаций по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганде безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях Санкт-Петербурга — Санкт-Петербургский центр детского технического творчества, 2008. 137 с.
9. Сборник нормативных документов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. СПб.: СПб АППО, 2011. 133 с.

Компьютерная верстка *О.В. Васильевой*

Подписано в печать 29.03.2013. Формат бумаги 60x84/16. Печать офсетная.
Бумага офсетная. Объем 11 печ. л. Тираж 200 экз. Заказ № 16.

191002, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, д. 11-13.
Типография Санкт-Петербургской академии постдипломного
педагогического образования