

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ МВД РОССИИ»

для использования в служебной деятельности сотрудников
подразделений пропаганды УГИБДД МВД России по г. Санкт-Петербургу
и Ленинградской области.

Санкт-Петербург

2015г.

Методические рекомендации по применению схемы маршрута движения детей «Дом – Образовательная организация – Дом» /А.В. Вашкевич, А.В. Ефимовский и др. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2015. – 82с.

Рецензенты:

О.В. Позднякова – старший инспектор отдела пропаганды и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма ГУ ОБДД МВД России

НИР содержит методические рекомендации по применению схемы маршрута движения детей «Дом – Образовательная организация – Дом» в образовательных целях.

Научно-исследовательская работа рассмотрена на заседании кафедры Организации работы полиции Санкт-Петербургского университета МВД России от «___» октября 2015 г. Протокол № ___.

УДК 351.81
ББК

© Санкт-Петербургский университет МВД России, 2015
© Коллектив авторов, 2015

Предисловие

*«Если вы не думаете о будущем,
то у вас его и не будет»*

Голсуорси

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации.

Трагическая статистика свидетельствует, что в России в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) каждый год гибнет более 30 тыс. человек, получают ранения свыше 180 тыс. чел. Ежегодно под колесами автотранспорта гибнет до 3,5 тыс. детей, около 30 тыс. становятся инвалидами.

МВД России и Минобрнауки России на протяжении ряда лет проводят целенаправленную и планомерную работу по формированию у детей навыков безопасного участия в дорожном движении. Результатом данной работы стали сотни сохраненных детских жизней. Вместе с тем, уровень детского дорожно-транспортного травматизма в стране продолжает оставаться недопустимо высоким.

Несомненно, что для кардинального изменения ситуации с детской дорожной аварийностью необходимо последовательное наращивание совместных усилий в этом направлении. Прежде всего – это работа органов управления образованием разных уровней и образовательных организаций по реализации мер, касающихся оснащения учебно-методической литературой, наглядными пособиями, оборудования уголков безопасности дорожного движения, автоплощадок и автогородков.

Одной из причин высокого уровня детского дорожно-транспортного травматизма является несовершенство действующей системы организации дорожного движения транспорта и пешеходов в местах массового притяжения детей. В связи с этим приоритетным направлением должна стать реализация

эффективных схем организации дорожного движения в местах расположения школ, детских садов, культурно-оздоровительных и других объектов массового пребывания детей. Дороги в зоне влияния (районах) детских и школьных организаций должны быть безопасными. В связи с этим в рамках 4-го Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» в 2012 году Главным Управлением ОБДД МВД России было предложено внедрить в образовательные организации паспорта дорожной безопасности. В рамках реализации данного проекта преследовалась цель – вовлечение в процесс ликвидации пробелов в организации дорожного движения вблизи образовательных, родителей и представителей общественности, имеющих активную жизненную позицию.

1. Краткая демографическая и социально-экономическая характеристика Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Санкт-Петербург – крупнейший город в Северо-западном регионе России. Расположен на восточном берегу Финского залива в устье реки Невы. Основан 27(16) мая 1703 года. Санкт-Петербург – город Федерального значения с декабря 1931 года, входит самостоятельной административно-территориальной единицей в состав Российской Федерации. Санкт-Петербург является центром Северо-западного федерального округа. Полномочным представителем Президента Российской Федерации округа является Винниченко Николай Александрович. Губернатором Санкт-Петербурга является Полтавченко Георгий Сергеевич.

Территория города – 606 км², протяженность города с севера на юг – 44 км, с запада на восток – 25 км.

Город делится на 18 территориальных административных районов, в состав которых входят 111 муниципальных образований, 8 городов и 17 поселков городского типа. Крупнейшие города Санкт-Петербургской агломерации: Колпино, Пушкин (Царское Село) и Петергоф (Петродворец).

Санкт-Петербург является четвертым по численности населения городом Европы после Лондона, Москвы и Парижа. Численность населения города составляет – 4953,2 тыс. человек.

Санкт-Петербург, расположенный на 42 островах, пересекают 86 рек и каналов, общая протяженность которых более 300 км. Над ними переброшено более 600 мостов, из которых основными являются семь мостов, это такие как Благовещенский, Литейный, Троицкий, Мост Петра Великого, Дворцовый, Володарский и Александра Невского.

Санкт-Петербург – один из крупнейших в нашей стране транспортных узлов, где пересекаются железнодорожные, автомобильные, воздушные и водные пути. Общая протяженность улично-дорожной сети города составляет 3922,1 км.

В Санкт-Петербурге по данным на 2013 год зарегистрировано 1839838 транспортных средств.

Санкт-Петербург – крупнейший центр мировой и российской культуры, известный своими великолепными архитектурными ансамблями, дворцами, музеями. Город является одним из наиболее привлекательных туристских центров мира. Культурное достояние города неизменно привлекает значительное число туристов. Санкт-Петербург – это город музеев. Сегодня город может предложить своим гостям посещение более 200 музеев.

Система организации безопасного дорожного движения в Санкт-Петербурге включает в себя сложную многоотраслевую совокупность функциональных элементов дорожно-транспортного комплекса (ДТК), состоящую из субъектов транспортной, дорожной, образовательной, медицинской и иной деятельности, формирующих и управляющих подсистемой дорожного движения. К объектам организации безопасности дорожного движения (ОБДД) относятся дороги, придорожные устройства и оборудование; технические средства; участники дорожного движения; транспортные средства; специалисты по организации и управлению дорожным движением и т.д.

На состояние безопасности дорожного движения (БДД) влияет множество факторов как объективных (конструктивные параметры и состояние дороги, интенсивность движения транспортных средств и пешеходов, обустройство дорог сооружениями и средствами регулирования, время года, суток), так и субъективных (физическое и психологическое состояние водителей и пешеходов, нарушение ими установленных правил). Таким образом, на дороге функционирует сложная динамическая система, включающая в себя совокупность таких элементов как «человек», «автомобиль», «дорога». Перечисленные элементы единой дорожно-транспортной системы находятся в тесных отношениях и связях друг с другом и образуют определенную целостность.

В то же время существующее многообразие мер, возможно, применимых в качестве основных инструментов для повышения БДД, легко делится по основным факторам риска ДТП на три группы:

- **для повышения безопасности поведения участников дорожного движения** (фактор «человек») – мероприятия в рамках воспитательной, образовательной, законотворческой, политической, общественной деятельности, нацеленной на формирование безопасной модели поведения участников дорожного движения;

- **для повышения безопасности транспортных средств** (фактор «автомобиль») – мероприятия, направленные на повышение надежности и безопасности, как самих транспортных средств, так и их эксплуатации;

- **для повышения безопасности дорожной инфраструктуры** (фактор «дорога») – мероприятия в рамках деятельности, связанной с планированием, проектированием, строительством, содержанием и эксплуатацией объектов улично-дорожной инфраструктуры.

Важно, что среди приведенных групп инструментов, реализуемых через различные мероприятия, нет единственного и радикального средства для повышения БДД.

Высокий уровень БДД может быть обеспечен посредством:

- сотрудничества и единства цели для всех субъектов профилактики БДД, имеющих отношение к проблеме дорожно-транспортного травматизма, определения курса для инициатив в разных секторах бизнеса (образование, проектирование, строительство, литература, музыка, кино, мода, СМИ, реклама, и т.д.) в качестве поддержки деятельности по повышению БДД;

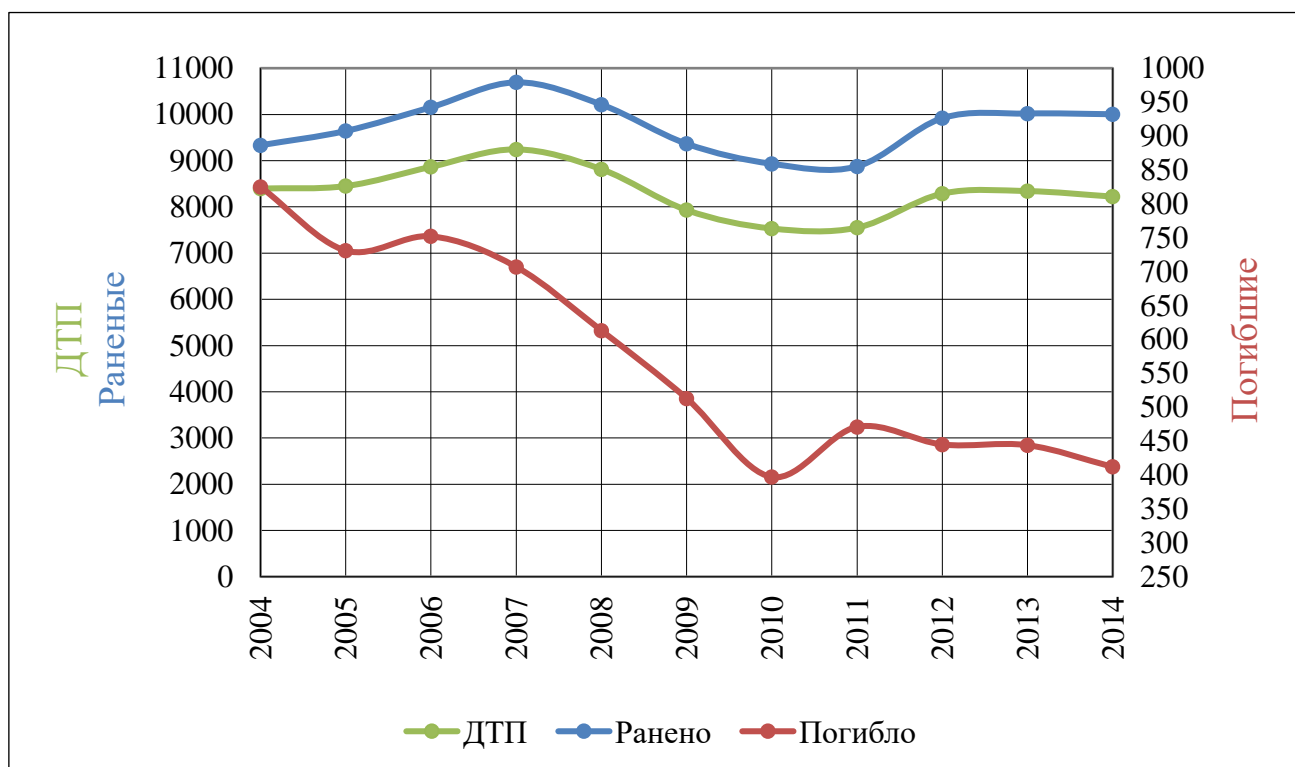
- проведения последующего мониторинга совместной деятельности для анализа результативности мероприятий и использования приобретенного опыта при планировании последующей деятельности;

– оптимизации решения главной задачи любой транспортно-дорожной сети – обеспечения транспортных операций с минимальными затратами для общества и безопасностью выполнения этих операций.

Прогноз аварийности

Динамика числа ДТП и пострадавших в них людей на территории Санкт-Петербурга

	Годы										
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ДТП	8397	8450	8866	9244	8814	7931	7532	7550	8287	8341	8222
Погибло	825	731	752	707	613	513	397	471	445	444	412
Ранено	9333	9642	10155	10694	10213	9365	8932	8875	9919	10019	10004



Учитывая динамику аварийности за последние 11 лет, можно сделать определенный прогноз о состоянии аварийности в Санкт-Петербурге на 2015 год. В 2010 году графики достигли своего минимума. Особенно это видно по графику смертности, т.е. резкое и существенное сокращение числа погибших за рассматриваемый период на 43 %. Поэтому рост числа погибших в 2011 году на общем фоне не выглядит таким ужасающим и является некой циклической закономерностью. Однако по графику можно сделать вывод о некой стабилизации дорожно-транспортной аварийности в последние 3 года.

Тем не менее, по прогнозируемым данным аварийность в 2015 году может увеличиться на 2 - 3 %.

г. С.-Петербург

	За 5 мес. 2015г.		За 4 мес. 2015
	абс. знач	± % к АППГ	г. (± % к АППГ)
ВСЕГО			
ДТП	2744	-10,1	-8,8
Погибло	131	-9,7	12
Ранено	3290	-11,5	-10
Тяжесть последствий	3,8		
С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ			
ДТП	1	-66,7	0
Погибло		-100	
Ранено	12	-57,1	9,1
НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ			
ДТП, всего	2273	-10,1	-8,4
Погибло, всего	89	-15,2	13,2
Ранено, всего	2837	-11,6	-9,8
При отсутствии права управления ТС (ДТП)	36	-12,2	-25,9
удельный вес %	1,6		
Водителями автобусов (ДТП)	55	-32,1	-27,4
удельный вес %	2,4		
Имеющими лицензию (ДТП)	39	-36,1	-37
удельный вес %	70,9		
В состоянии опьянения			
ДТП, всего	65	-1,5	-7,1
Погибло, всего	3	-62,5	-50
Ранено, всего	85	-5,6	-7,9
Отказавшимися от прохождения медосвидетельствования на состояние опьянения			
ДТП, всего	32	14,3	0
Погибло, всего		-100	-100
Ранено, всего	44	18,9	6,7
С УЧАСТИЕМ НЕУСТАНОВЛЕННОГО ТРАНСПОРТА			
ДТП	338	1,5	0
удельный вес %	12,3		
Погибло	2	100	100
Ранено	342	0,9	0,4
ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПЕШЕХОДАМИ			
ДТП	442	-10,5	-14,9
ДТП в состоянии опьянения	4	-50	-85,7
удельный вес %	0,9		
Погибло	43	0	9,1
Ранено	413	-13,1	-18,1
ДЕТСКИЙ ТРАВМАТИЗМ			
ДТП с участием детей	265	-14,8	-12,5
удельный вес %	9,7		
Погибло	2	-50	0
Ранено	277	-16,8	-15,7
Дети-пешеходы			
Погибло	2	0	0
Ранено	154	-6,1	-9,2
Дети-пассажиры			
Погибло		-100	
Ранено	103	-27	-20,6
Дети-велосипедисты			
Погибло			
Ранено	19	-24	-35,7

ФАКТОРЫ, СПОСОБСТВУЮЩИЕ ВОЗНИКНОВЕНИЮ ДТП

	ДТП	уд.вес
Нарушение ПДД водителями	2273	82,8%
Нарушение ПДД пешеходами	442	16,1%
Неудовлетворительное состояние улиц и дорог	386	14,1%
Техническая неисправность транспорта	6	0,2%

МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП

	Кол-во ДТП		Тяжесть последствий ДТП
	Абс.	Уд. вес	
Города и населенные пункты	2722	99,2	3,8
Автомобильные дороги	22	0,8	6,9
в т.ч. федеральные	19	0,7	7,7
Другие места		0,0	

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ПРОИСШЕСТВИЙ

	Кол-во ДТП		Тяжесть последствий ДТП
	Абс.	Уд. вес	
Столкновения ТС	1064	38,8	2,3
Опрокидывания ТС	27	1,0	10,8
Наезды на стоящие ТС	121	4,4	2,5
Наезды на препятствия	173	6,3	10,4
Наезды на пешеходов	1125	41,0	5,2

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ НАРУШЕНИЙ

	Кол-во ДТП		
	Абс.	± % к АППГ	Уд. вес
Водителями			
Превышение скорости	65	14	2,9
Несоответствие скорости конкретным условиям	190	-26,6	8,4
Выезд на полосу встречного движения	64	-22	2,8
Несоблюдение очередности проезда перекрестков	486	-12,4	21,4
Пешеходами			
Переход проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода	284	-13,4	64,3
Неожиданный выход на проезжую часть из-за ТС, деревьев и др.	42	2,4	9,5

В настоящее время в Санкт-Петербурге работает 1218 детских садов, 72 частных детских сада, 705 школ, 101 школа искусств, 88 колледжей, 120 вузов, 48 языковых центров, 306 учебных центров, 31 танцевальная студия, 324 автошколы.

2. Методические рекомендации для педагогов и воспитателей образовательных организаций для проведения занятий с детьми с использованием маршрута безопасного следования «Дом – Образовательная организация – Дом»

В связи с нарастанием масштабов и темпов техногенной деятельности современного общества, активности движения на улицах и дорогах, увеличением числа природных катаклизмов, обострением социально-экономических проблем все более актуальными становятся проблемы, связанные с обеспечением безопасности населения и сохранением экологического потенциала окружающей среды. Общеобразовательные организации являются основными звеньями системы формирования у школьников необходимых знаний, умений и навыков безопасного поведения на дороге. Под профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма (далее – ДДТТ) понимается целенаправленная деятельность по своевременному выявлению, предупреждению и устранению причин и условий, способствующих дорожно-транспортным происшествиям, в которых погибают и получают травмы дети и подростки. Работа в этом направлении должна быть системной, только в этом случае она будет иметь результат. Государственный стандарт общего образования включает в себя три компонента: В настоящее время вопросы безопасного поведения на дорогах в общеобразовательных организациях изучаются в рамках трех предметов:

- начальное общее образование (I-IV класс): интегрированный курс «Окружающий мир»;
- основное общее образование (V—IX класс): «Основы безопасности жизнедеятельности»;
- среднее (полное) образование (X-XI класс): «Технология».

В системе дополнительного образования детей в рамках объединений технического профиля, клубов юных инспекторов движения, юношеских автошкол и т.д.

Начальное общее образование. По федеральному базисному учебному плану (Приказ Минобразования России от 09.03.2004 № 1312 «Об утверждении федерального базисного учебного плана и примерных учебных планов для образовательных учреждений Российской Федерации, реализующих программы общего образования») учебный предмет «Окружающий мир (человек, природа, общество)» изучается с I по IV класс по 2 часа в неделю (70 часов в год). Учебный предмет является интегрированным. В процессе изучения предмета «Окружающий мир» учащиеся должны пройти темы: Режим дня школьника. Дорога от дома до школы. Правила организации домашней учебной работы. Личная гигиена, охрана и укрепление здоровья. Безопасное поведение (на дорогах, в лесу, на водоеме, при пожаре). В конце курса они должны знать основные правила поведения в окружающей среде (на дорогах, водоемах, в школе). В своей деятельности органы образования субъектов Российской Федерации и руководители образовательных организаций самостоятельно определяют, как будет регламентироваться учебный процесс.

Основное общее образование. Изучение правил безопасного поведения на дороге включено в программу курса «Основы безопасности жизнедеятельности». Согласно примерной программе основного общего образования в предмете «Основы безопасности жизнедеятельности» обучающиеся, в том числе должны изучить темы:

- «Опасные ситуации на дороге»;
- «Правила дорожного движения» (в части, касающейся пешеходов и велосипедистов);
- «Опасные ситуации на транспорте»;
- «Поведение пассажиров в общественном транспорте».

В федеральном базисном учебном плане (Приказ Минобразования России от 09.03.2004 № 1312 «Об утверждении федерального базисного учебного плана и примерных учебных планов для образовательных учреждений Российской Федерации, реализующих программы общего образования»)

учебный предмет «Основы безопасности жизнедеятельности» является обязательным для учащихся 5-9 классов в составе федерального компонента только в VIII классе, что составляет 1 час в неделю (35 часов в год). На тему «Правила обеспечения безопасности дорожного движения» отводится 2 часа в год. В 5-7 и 9 классах предмет «ОБЖ» может быть включен в региональный или школьный компонент, что сделано в значительной части субъектов Российской Федерации.

Среднее (полное) общее образование Изучение правил безопасного поведения на дорогах включено в предмет «Технология», а именно при изучении направления «Транспорт», в рамках которого изучаются следующие темы:

- «Транспортные машины»;
- «Развитие общественного транспорта»;
- «Общее устройство автомобиля»;
- «Управление автомобилем»;
- «Ремонт и техническое обслуживание автомобиля»;
- «Правила дорожного движения»;
- «Культура поведения на дороге».

Направление «Транспорт» выбирается учащимися самостоятельно и преподается в 5121 организации общего образования, имеющем соответствующую техническую базу (в настоящее время в них насчитывается 6974 автомобилей для учебных целей), а также более чем в 100 межшкольных учебных комбинатах. Кроме того, в 9 тысячах общеобразовательных организаций (прежде всего – в сельской местности) готовят специалистов для агропромышленного комплекса по направлениям, связанным с обучением вождению на тракторе, эксплуатации и ремонту сельхозтехники (данные на 2007 год).

По федеральному базисному учебному плану (Приказ Минобразования России от 09.03.2004 № 1312 «Об утверждении федерального базисного

учебного плана и примерных учебных планов для образовательных учреждений Российской Федерации, реализующих программы общего образования») предмет «Технология» изучается 2 часа в неделю в X-XI классах (70 часов в год). В приказе Минобразования России от 09.03.2004 № 1312 также вводятся примерные учебные планы для профильного обучения учащихся X-XI классов агротехнологического профиля (4 часа в неделю на изучение направления «Сельскохозяйственная техника» в рамках предмета «Технология» с изучением вопросов БДД).

Дополнительно к этому, программы, направленные на формирование ценности здоровья и здорового образа жизни, предусматривают разные формы организации занятий, в том числе и по БДД:

- интеграция в базовые образовательные дисциплины;
- проведение часов здоровья;
- факультативные занятия;
- занятия в кружках;
- проведение досуговых мероприятий: конкурсов, праздников, викторин, экскурсий и т. п.;
- организацию дней здоровья.

В федеральном базисном учебном плане установлено следующее соотношение учебного времени:

- на предметы федерального компонента, которые едины на всей территории Российской Федерации – 75 % от общего нормативного времени;
- на предметы национально-регионального компонента, определяемого субъектами Российской Федерации самостоятельно – 15 % от общего нормативного времени;
- на предметы компонента образовательной организации, определяемого самими школами – 10 % от общего нормативного времени.

Часы регионального компонента и компонента образовательной организации используются для углубленного изучения предметов базисного учебного плана, для введения новых учебных предметов. Практически во всех субъектах Российской Федерации обучение детей правилам безопасного поведения на дорогах в рамках регионального компонента осуществляется в составе тех же предметов, что и в федеральном компоненте, а именно, в начальных классах в рамках предмета «Окружающий мир (человек, природа, общество)», с 5 по 9 класс в рамках предмета «Основы безопасности жизнедеятельности», в 10 – 11 классах в рамках предмета «Технология».

Повышение квалификации преподавателей по вопросам безопасности дорожного движения проводится в большинстве случаев в педагогических университетах, академиях постдипломного педагогического образования, институтах повышения квалификации работников образования, институтах развития образования и других организациях высшего образования, однако в некоторых регионах повышение квалификации и переподготовка преподавательского состава не осуществляется. При этом в рамках повышения квалификации преподавателей «ОБЖ» на обучение педагогов вопросам преподавания правил безопасного поведения детей на дороге отведено от 2 до 12 часов.

3. Программа обучения основам безопасного поведения на дорогах с использованием маршрута безопасного следования «Дом – Образовательная организация – Дом» детей от 6 до 10 лет

Предлагаемая программа обучения безопасному поведению на дороге с использованием маршрута движения «Мой путь в школу», «Моя дорога в детский сад» рассчитана на 6 академических часов (4 часа – теоретические занятия, 2 часа – практические занятия). Образовательная программа предназначена для дошкольников и обучающихся 1 – 4 классов (6 – 10 лет). Задача предлагаемой программы - ознакомить детей с основными понятиями Правил дорожного движения, терминологией, сформировать представления о взаимодействии пешеходов и водителей в различных дорожных ситуациях, научить элементарным правилам безопасного поведения пешеходов на дорогах.

Цель программы: формирование у обучающихся знаний и навыков безопасного поведения на дорогах.

Задачи программы:

- ознакомление воспитанников и обучающихся с требованиями Правил дорожного движения к пешеходам;
- формирование представления о взаимоотношениях водителей и пешеходов в условиях транспортной среды;
- формирование навыков определения опасных дорожных ситуаций, и выбора правильного, безопасного пути и поведения;
- ознакомление с правилами культуры безопасного поведения на дорогах.

Программа позволяет за короткий срок сформировать у обучающихся минимальный, необходимый багаж знаний правил движения пешеходов и водителей; базу, на основании которой дети смогут строить свое дальнейшее изучение Правил дорожного движения на последующих уровнях обучения.

Основной формой проведения теоретических занятий является беседа, кроме того, предусмотрены сюжетно-ролевые игры, урок-путешествие,

викторины. Задача теоретических занятий сформировать не только знания Правил дорожного движения, но и понимание необходимости их соблюдения. Практические занятия могут проводиться на мобильной автоплощадке с использованием мини-автомобилей, которые дают возможность сформировать устойчивые навыки безопасного поведения обучающегося в различных дорожных ситуациях. Попробовав себя в роли пешеходов и водителей, решая поставленные перед ними задачи, воспитанники и обучающиеся смогут не только закрепить полученные знания, но и осознать всю ответственность поведения на дороге, как пешеходов, так и водителей. При проведении практических занятий необходимо осуществлять контроль соответствия действий обучающихся Правилам дорожного движения, фиксировать нарушения и поощрять исправление допущенных ошибок.

По окончании занятий обучающиеся **должны знать:**

- названия элементов дорог, и их назначение;
- правила поведения пешеходов на дорогах;
- виды пешеходных переходов, и их обозначения;
- виды светофоров, значение сигналов светофоров;
- значение сигналов регулировщика;
- значение дорожных знаков и дорожной разметки;
- правила перехода и проезда регулируемых перекрестков и переходов;
- правила перехода и проезда нерегулируемых перекрестков и переходов;
- правила пользования городским маршрутным транспортом, и другими видами транспорта.

Обучающиеся **должны уметь:**

- определять опасные участки дорог;
- определять опасные дорожные ситуации;
- выбирать безопасную модель поведения в различных дорожных ситуациях;

– переходить через проезжую часть по регулируемым и нерегулируемым пешеходным переходам и перекресткам.

Учебно-тематический план

№ п/п	Наименование темы	Количество часов		
		теория	практика	всего
1.	Дорога и ее элементы. Участники движения.	1	-	1
2.	Регулируемые пешеходные переходы. Нерегулируемые пешеходные переходы.	1	-	1
3.	Регулируемые и нерегулируемые перекрестки.	1	-	1
4.	Дорожные знаки и разметка. Маршрутный транспорт.	1	-	1
5.	Практические занятия.	-	2	2
ИТОГО:		4	2	6

Содержание программы обучения детей 6-10 лет

Тема 1. Дорога и ее элементы. Участники движения.

Понятие «участник дорожного движения»: пешеход, водитель, пассажир.

Название и назначение элементов городской дороги (проезжая часть, тротуар, разделительная полоса, полоса движения).

Назначение поребрика, пешеходного ограждения.

Название и назначение элементов загородной дороги (проезжая часть, обочина, кювет).

Правила движения пешеходов по тротуарам. Правостороннее движение пешеходов.

Правила движения пешеходов по загородной дороге.

Ход занятия.

В начале занятия педагог выясняет, что думают дети о том, зачем люди строят дороги, для чего существуют Правила дорожного движения. В ходе обсуждения преподаватель подводит детей к выводу, что дороги строятся для удобства передвижения людей (как в транспортных средствах, так и пешком), а Правила дорожного движения необходимы для безопасного передвижения по дорогам.

Далее вводится понятие «участник дорожного движения» (человек, принимающий непосредственное участие в процессе движения) и даются определения понятиям «пешеход», «водитель», «пассажир».

Пешеход – человек,двигающийся по дороге вне транспортного средства (ТС) и не производящий на ней работы.

Водитель – человек,двигающийся по дороге в ТС и управляющий им.

Пассажир – человек,двигающийся по дороге в ТС, но не управляющий им, а также тот, кто заходит в ТС или выходит из него (кроме водителя).

Можно задать вопрос, к какой категории участников дорожного движения относятся велосипедисты, мотоциклисты (водители) и велосипедисты, ведущие свой велосипед (пешеходы).

После этого надо разобраться, из каких элементов состоит дорога. Для этого сначала вводятся понятия «городская дорога» и «загородная дорога». В этот момент вводится и понятие «Моя дорога в детский сад», «Мой путь в школу» и на примере разработанной схемы рассматриваются элементы дороги.

Городская дорога – это дорога, проложенная в пределах населенного пункта, загородная дорога, соответственно та, которая прокладывается вне пределов населенного пункта. Детям демонстрируются плакаты с изображением двух видов дорог, и анализируется, из каких элементов состоит каждая из них, а также обязательно разбирается, для чего предназначен каждый из элементов дороги. Происходит сравнение с маршрутом безопасного подхода к ОО.

Городская дорога включает в себя следующие элементы: проезжая часть, тротуар, трамвайные пути (не обязательно), разделительная полоса (не обязательно). Какие элементы присутствуют на пути следования в ОО?

Загородная дорога включает в себя следующие элементы: проезжая часть, обочина, кювет, разделительная полоса (не обязательно).

Назначение элементов дорог:

- проезжая часть предназначена для движения безрельсовых ТС, пешеходам двигаться по проезжей части запрещено;

- тротуар (фр. trottoir от trotter – быстро ходить) предназначен для движения пешеходов, ТС двигаться по тротуару запрещено. Тротуар строится таким образом, чтобы он был выше уровня проезжей части;

- трамвайные пути предназначены для движения трамваев, остальным транспортным средствам разрешается въезжать на трамвайные пути попутного направления, расположенные на одном уровне с проезжей частью, если при этом транспортное средство не создает помех для движения трамвая.

- обочина предназначена для остановки и стоянки транспортных средств, пешеходам разрешено двигаться по обочине, соблюдая правила безопасности;
- кювет (франц. *cuvette*, букв. – лохань, таз) предназначен для сбора и отвода воды с дорожного полотна;
- разделительная полоса (не путать с разделительной линией!) разделяет дорогу на проезжие части встречного направления и не предназначена для движения или остановки безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

При разговоре о городской дороге надо обязательно объяснить назначение поребрика и пешеходного ограждения. Дети должны понять, что поребрик – это не тротуар и не проезжая часть, а граница между ними, как граница между двумя государствами, нейтральная полоса. Поэтому двигаться по поребрику пешеходу нельзя, очень опасно. Сами дети могут попытаться объяснить, почему движение по поребрику опасно для пешеходов. Также надо акцентировать внимание детей на том, что пешеходное ограждение устанавливается по краю тротуара для безопасности пешеходов на наиболее опасных участках дороги, поэтому категорически запрещается перелезть через пешеходное ограждение и сидеть на нем.

После того, как названия и назначение элементов дороги разобрано, с помощью напольной игры «Азбука дорожного движения» моделируется участок дороги (сначала городской, хорошо использовать для этих целей спроектированный макет организации дорожного движения вблизи ОО). Дети должны определить, где на этом участке проезжая часть, где тротуар. На дорогу приглашаются два «пешехода» из числа обучающихся. С их помощью преподаватель объясняет правила движения пешеходов по городской дороге (двигаться только по тротуару, по его правой стороне спокойным шагом). Надо наглядно продемонстрировать обучающимся, что в противном случае пешеходы могут столкнуться, помешать друг другу, затормозить движение на тротуаре. Здесь же впервые вводится термин «правостороннее движение».

После «пешеходов» на дорогу приглашаются «водители». Им предлагается занять своё место на дороге. Когда «водители» определятся, всем остальным задается вопрос: «Правы ли наши водители, нет ли у вас замечаний?».

Если «водители» заняли место на проезжей части, на её правой стороне замечаний быть не должно. В противном случае объясняется, в чем каждый из «водителей» ошибся. Вводится термин «дорога с двусторонним движением» - транспорт движется по дороге в двух направлениях. Дети-«водители» показывают, как они будут двигаться по дороге. После этого педагог перестраивает «водителей» так, чтобы они двигались в одном направлении и занимали всю ширину проезжей части.

Детям задается вопрос: «Бывает ли такая ситуация на дороге? Нарушают ли водители правила дорожного движения?» Вводится термин «дорога с односторонним движением» - транспорт движется по всей ширине дороги в одном направлении.

Выводы:

- по дороге с двусторонним движением водители должны двигаться только по правой стороне проезжей части;
- пешеходы на городской дороге должны двигаться только по правой стороне тротуара спокойным шагом.

Обязательно надо обсудить правила движения на велосипеде. Так как по дороге, а именно по проезжей части на велосипеде разрешается ехать лишь тем, кто достиг 14 лет, детям до 14 лет по дороге с велосипедом можно двигаться лишь, ведя велосипед рядом с собой, по тротуару. В этом случае они приравниваются к пешеходам и подчиняются правилам движения пешеходов по дороге. Кататься же на велосипеде можно в любом безопасном приспособленном для этого месте.

Далее с помощью той же напольной игры разбирается движение пешеходов и транспортных средств по загородной дороге. Дети показывают, где находится проезжая часть, где обочина (кювет можно не изображать). Так

как движение транспортных средств по загородной дороге такое же, как и по городской (скорость здесь не рассматривается), можно вызвать детей-«водителей», чтобы они самостоятельно показали, как будут двигаться по дороге. Потом «водители» остаются на дороге, к ним приглашаются «пешеходы». Создавая различные ситуации, преподаватель должен подвести детей к выводу, что самым безопасным способом движения по обочине для пешеходов является движение навстречу транспортным средствам.

Закрепление

Для закрепления изученного детям предлагается выполнить следующее задание: на рисунке с изображением городской и загородной дорог надо раскрасить их элементы теми цветами, которые предложит педагог. Например, проезжую часть – серым, тротуар – зеленым, обочину – желтым, кювет – голубым и обязательно найти поребрик и раскрасить его красным цветом. Далее на тротуаре и обочине красной точкой обозначить местоположение пешехода и стрелочкой показать направление его движения.

После выполнения заданий происходит фронтальная проверка, обсуждается, как правильно надо было их выполнить.

То же самое делается с маршрутом безопасного подхода к ОО. Это задание можно дать для самостоятельной работы дома с родителями.

Тема 2. Нерегулируемые пешеходные переходы.

Регулируемые пешеходные переходы.

Основные понятия и определения.

Понятие «пешеходный переход». Виды пешеходных переходов (подземный, надземный, наземный) и их обозначение.

Понятие «нерегулируемый пешеходный переход».

Правила перехода дороги по наземному нерегулируемому пешеходному переходу. Требования к движению водителей при подъезде к пешеходному переходу.

Виды светофоров: транспортный, пешеходный. Значение сигналов светофора (очень подробно о значении желтого сигнала и соответствующих действиях пешеходов и водителей).

Понятие «регулируемый пешеходный переход».

Правила перехода проезжей части по регулируемым пешеходным переходам.

Проезд транспортных средств через регулируемые пешеходные переходы.

Ход занятия

Повторение.

Провести повторение можно разными способами. Например, смоделировав участок дороги, расставить на нем «водителей» и «пешеходов» и предложить детям найти нарушителей правил дорожного движения или тех, кто ведет себя небезопасно. После разбора ситуаций повторить правила движения пешеходов на городской и загородной дорогах. То же самое можно сделать, используя рисунки с изображением участников дорожного движения, действующих согласно правилам дорожного движения и нарушающих их. Детям можно предложить раскрасить нарушителей красным цветом, а остальных – зелёным.

Новый материал

Детям задается вопрос: «Что должен найти пешеход на дороге, если ему требуется перейти на противоположную сторону?»

Обычно, дети отвечают «Зебру», «Светофор». Правильным признается ответ «Пешеходный переход». Дается определение понятию «пешеходный переход»

Пешеходный переход – участок на дороге, выделенный для движения пешеходов через проезжую часть (Правила разрешают переход проезжей части в местах, где в зоне видимости нет пешеходных переходов, если дорога хорошо просматривается в обе стороны. Но для детей этот пункт правил можно опустить, ориентируя их на переход проезжей части только по пешеходному переходу).

Рассмотрев плакаты с изображением различных видов пешеходных переходов (наземного, подземного и надземного), надо подвести детей к выводу, что самым безопасным переходом является подземный. Почему? При переходе по наземному переходу, остается опасность наезда транспортного средства на пешехода, при переходе по надземному переходу, в случае несоблюдения правил безопасности, пешеход может упасть вниз на проезжую часть, и только при переходе по подземному переходу, возможности оказаться на пути транспортного средства у пешехода нет.

Так как наземные переходы самые распространенные, но и самые небезопасные, пользуясь ими необходимо строго придерживаться правил безопасного поведения, которые с детьми подробно обсуждаются.

С помощью напольной игры «Азбука дорожного движения» вновь моделируется участок дороги, на котором размечается пешеходный переход. С детьми подробно разбирается, по каким признакам мы определяем, что пешеходный переход действительно есть на данном участке дороги. Этими признаками являются: нанесенная на проезжую часть разметка «зебра» и установленный дорожный знак «Пешеходный переход», причем, они могут быть использованы как по отдельности, так и вместе.

На смоделированную дорогу приглашаются «водители» и «пешеход». Попутно еще раз проговариваются правила движения водителей и пешеходов по дороге.

Вводится понятие «нерегулируемый пешеходный переход», т.е. переход, на котором отсутствуют средства регулирования дорожного движения (светофор) и не работает регулировщик. Ребенку - «пешеходу» дается задание: надо пройти по тротуару и перейти на противоположную сторону дороги. Далее по ходу действий ребенка, преподаватель комментирует его действия, исправляет ошибки, дает пояснения. В итоге, выводится алгоритм действий пешехода при переходе дороги с двусторонним движением по нерегулируемому пешеходному переходу:

а) Подойдя к пешеходному переходу, надо **остановиться** с правой стороны перехода на краю тротуара, не наступая на поребрик.

б) Посмотреть налево и направо и определить: какая это дорога – с двусторонним движением или с односторонним.

в) **Посмотреть налево** и убедиться, что транспортные средства остановились или находятся на безопасном расстоянии.

г) Если дорога с двусторонним движением, **посмотреть направо** и убедиться, что справа транспортные средства также остановились или находятся на безопасном расстоянии.

д) **Еще раз посмотреть налево**, окончательно убедиться в безопасности перехода.

е) **Переходить** проезжую часть быстрым шагом, но не бегом!

(данный алгоритм в виде памятки выдается детям по окончании занятия).

Во время перехода надо наблюдать за транспортными средствами слева, а на другой половине дороги – справа.

При вынужденной остановке на середине проезжей части не делать шагов ни вперед, ни назад! Следить за транспортными средствами, движущимися слева и справа.

При одностороннем движении наблюдать за транспортными средствами со стороны их движения.

Идти по переходу под прямым углом к тротуару, а не наискосок.

Во время практических действий «пешехода» и «водителей» выясняется, почему дорога осматривается именно в таком порядке: сначала налево смотрим, потом направо (при правостороннем движении автомобиль, приближающийся слева, первым пересечет путь пешеходу).

В это же время разбираются и действия водителей при подъезде к пешеходному переходу. В Правилах говорится: «Водитель транспортного средства обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу». Не вдаваясь в тонкости трактовки понятия «уступить дорогу», будущих водителей можно приучать к мысли, что пешехода надо пропускать на пешеходном переходе, а для этого останавливать свой автомобиль. Также не лишним будет объяснить, что остановка, парковка автомобиля на пешеходном переходе и ближе 5м перед ним запрещена. Почему? Стоящий автомобиль либо препятствует движению пешеходов, либо закрывает обзор проезжей части, и пешеход не может убедиться в безопасности перехода.

После подробного разбора ситуации перехода проезжей части по нерегулируемому пешеходному переходу, можно несколько раз на практике повторить все этапы перехода (на условную дорогу по очереди вызываются разные учащиеся), каждый раз акцентируя внимание детей на том, что до выхода на проезжую часть, надо быть твердо уверенными в безопасности перехода.

Закрепление

В качестве закрепления предлагается следующее задание: на рисунке с изображением нерегулируемого пешеходного перехода раскрасить пешеходов, переходящих дорогу. Соответственно тех, кто действует безопасно – зеленым цветом, кто нарушает правила безопасности – красным.

Переходя к понятиям регулируемого пешеходного перехода, педагог демонстрирует модель светофора. Детям задается вопрос: «Кто может объяснить, для чего этот прибор используется?». Уточняется, что светофор – это светосигнальное устройство с ручной или автоматической подачей сигналов о разрешении или запрещении движения в определенных направлениях. Далее уточняются значения сигналов светофора. Согласно Правилам дорожного движения существуют пешеходные светофоры у которых два сигнала - красный и зеленый, и транспортный – у которого три сигнала – красный, желтый, зеленый.

- красный сигнал светофора запрещает движение;
- зеленый сигнал светофора разрешает движение;
- желтый сигнал светофора запрещает движение и предупреждает о смене сигналов.

Далее вводится понятие *«регулируемый пешеходный переход»* – переход оборудованный светофором или переход, на котором работает регулировщик.

На смоделированную дорогу снова приглашаются «водители» и «пешеходы», кому-то из детей поручается «работать» светофором (или работу светофора может продемонстрировать преподаватель).

Необходимо подробно рассмотреть действия пешехода на регулируемом пешеходном переходе. Для этого рассматриваются три ситуации: пешеход подошел к переходу и видит:

- в направлении его движения горит красный сигнал;
- в направлении его движения горит желтый сигнал;
- в направлении его движения горит зеленый сигнал.

Ребенку, изображающему пешехода в каждой ситуации, задается вопрос: «Что сейчас должен делать пешеход?». В ходе обсуждения необходимо прийти к следующим выводам:

- увидев красный сигнал светофора, пешеход стоит у пешеходного перехода, не предпринимая никаких действий;

– увидев желтый сигнал светофора, пешеход также стоит у пешеходного перехода, не предпринимая никаких действий, потому что согласно правил дорожного движения желтый сигнал - запрещающий.

Ошибочно мнение, что в этот момент пешеход должен готовиться к переходу проезжей части.

Во-первых, пешеход – это не механизм и ему нечего готовить, чтобы начать движение, во-вторых, не зная, какой сигнал был до желтого, а следовательно, не зная, какой будет после, пешеход, психологически готовый к началу движения, может совершить опасные для себя действия – шагнуть на проезжую часть, не дождавшись разрешающего сигнала.

Увидев зеленый сигнал светофора, пешеход перед началом движения должен убедиться в безопасности перехода. **ЗЕЛЕНЫЙ СИГНАЛ РАЗРЕШАЕТ ДВИЖЕНИЕ, НО НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ!** То есть после того как загорится зеленый сигнал светофора, пешеход должен действовать по тому же алгоритму, что и при переходе дороги по нерегулируемому пешеходному переходу.

Дети приходят к выводу, что действия пешехода во время работы красного и желтого сигналов светофора одинаковы.

Далее педагог демонстрирует модели транспортного и пешеходного светофора. Детям предлагается их сравнить, найти различия. Задается вопрос «Почему пешеходный светофор не имеет желтого сигнала?» Дети самостоятельно делают вывод: в пешеходном светофоре желтый сигнал оказывается лишним, т.к. действия пешехода во время работы красного и желтого сигналов одинаковы. Тогда педагог предлагает найти светофоры на схеме микрорайона вблизи ОО.

Закрепление.

Рассматриваются плакаты с изображением различных дорожных ситуаций на регулируемых пешеходных переходах, обсуждается поведение водителей и

пешеходов. В заключении детям выдается памятка с правилами безопасного перехода проезжей части по регулируемому пешеходному переходу:

Правила безопасного перехода проезжей части по регулируемому пешеходному переходу.

- а) Подойди к пешеходному переходу и остановись на краю тротуара с правой стороны, не наступая на поребрик;
- б) Дождись зеленого сигнала или разрешающего жеста регулировщика.
- в) Посмотри налево и убедись, что транспортные средства стоят и пропускают пешеходов.
- г) Переходи дорогу, придерживаясь правой стороны перехода.
- д) Иди быстро, но не беги.
- е) Дойдя до середины, убедись, что транспортные средства справа стоят.

Если при подходе к середине проезжей части загорелся желтый сигнал или регулировщик поднял правую руку вверх, остановись. Стоя на середине проезжей части, не делай шагов ни вперед, ни назад. Следи за проезжающими транспортными средствами справа и слева.

Заканчивай переход, только убедившись, что для тебя снова включился зеленый сигнал или регулировщик подал разрешающий сигнал, и транспортные средства справа стоят.

Если желтый сигнал включился или регулировщик поднял правую руку вверх, когда ты прошел уже середину пути, переход надо закончить, внимательно наблюдая за транспортными средствами справа (подробно с сигналами регулировщика дети знакомятся на следующем занятии).

Тема 3. Регулируемые и нерегулируемые перекрестки

Основные понятия и определения.

Понятие «перекресток». Виды перекрестков.

Понятие «регулируемый и нерегулируемый перекресток».

Движение пешеходов и водителей через нерегулируемые перекрестки.

Значение сигналов регулировщика.

Движение пешеходов и водителей по сигналам регулировщика и светофора.

Ход занятия.

Повторение.

В начале занятия повторяются значения сигналов светофора, и последовательные действия пешеходов при переходе проезжей части по нерегулируемому и регулируемому пешеходным переходам.

Новый материал.

Вводится понятие «*перекресток*» - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, в котором возможна смена направления движения. Далее надо показать на плакатах различные виды перекрестков: четырехсторонний, трехсторонние У-образный и Т-образный, площади.

Детям задается вопрос: «Почему перекрестки считаются самыми сложными и опасными участками на дороге?». К перекрестку транспорт подъезжает с нескольких сторон, далее транспортные средства могут изменять направление движения, поворачивать или разворачиваться, поэтому при переходе проезжей части в зоне перекрестка надо быть особенно внимательными.

По аналогии с понятиями «регулируемый и нерегулируемый пешеходный переход» вводятся понятия «регулируемый и нерегулируемый перекресток».

Используя плакаты с изображениями нерегулируемого и регулируемого с помощью светофора перекрестков, на которых есть обозначенные пешеходные переходы, с детьми разбирается, как безопасно переходить через проезжую часть. Здесь надо обратить внимание на то, что перед переходом надо смотреть не только направо и налево, но и назад/налево, назад/направо, чтобы во время заметить поворачивающий или собирающийся поворачивать автомобиль. Параллельно происходит разбор схемы маршрута безопасного пути в ОО.

После этого разбирается возможность перехода проезжей части в зоне перекрестка, на котором не обозначен пешеходный переход. Для лучшего усвоения схема такого перекрестка должна быть у каждого ребенка. На ней дети обозначают место, где Правилами разрешен переход проезжей части. На таких перекрестках пешеходы должны пересекать проезжую часть по линиям тротуаров.

Далее рассматриваются сигналы регулировщика. Сначала с детьми обсуждается, кто может регулировать движение на дороге. Согласно Правилам дорожного движения к регулировщикам относятся сотрудники полиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей.

Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. Нельзя проводить аналогии между сигналами светофора и сигналами регулировщика, т.к. соответствия между ними нет.

С детьми можно разобрать сигналы регулировщика, которые необходимо понимать пешеходам:

– **руки регулировщика вытянуты в стороны или опущены:** со стороны левого и правого бока пешеходам разрешено переходить проезжую часть; со стороны груди и спины движение пешеходов запрещено.

– **правая рука вытянута вперед:** пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика.

– **рука поднята вверх:** движение всех ТС и пешеходов запрещено во всех направлениях.

Отработать действия пешеходов во время работы на перекрестке регулировщика можно на смоделированной дороге. Причем, и роль «пешехода», и роль «регулировщика» могут выполнять дети.

Закрепление

Во время закрепления можно провести блиц-опрос. На вопросы преподавателя дети дают однозначные ответы.

Тема 4. Дорожные знаки и разметка. Маршрутный транспорт.

Основные понятия и определения.

Назначение дорожных знаков. Группы дорожных знаков, их значение (останавливаемся подробно на предписывающих, предупреждающих, запрещающих и знаках приоритета, оговариваем, к каким группам относятся знаки «Пешеходный переход», «Надземный переход», «Подземный переход», обращаем внимание на то, почему эти знаки относятся к разным группам).

Дорожная разметка, ее назначение («зебра», «разделительная линия»).

Виды маршрутного транспорта (автобус, троллейбус, трамвай).

Остановки маршрутного транспорта, их обозначения.

Правила поведения на остановках. Правила посадки.

Поведение в салоне маршрутного транспорта.

Выход из маршрутного транспорта.

Переход проезжей части после выхода из маршрутного транспорта.

Ход занятия

Повторение.

На смоделированном перекрестке дети в роли «пешеходов» двигаются в соответствии с сигналами регулировщика.

Новый материал.

Информация для педагога. Дорожные знаки – это технические средства организации дорожного движения, содержащие условные обозначения или надписи, информирующие участников дорожного движения об условиях движения, его особенностях и необходимых режимах, а также о маршруте движения. Для удобства дорожные знаки разделены на группы. Знаки каждой группы имеют общее значение и чаще всего сходный внешний вид: цвет и форму.

В настоящее время имеется восемь групп дорожных знаков.

Предупреждающие – для информирования водителя о приближении к опасному участку дороги, движение по которому требует принятия мер, соответствующих обстановке. Эти знаки имеют треугольную форму и красную кайму.

Приоритета – для указания очередности проезда перекрестков, пересечений проезжих частей или узких участков дороги. Знаки имеют разную форму и цвет.

Запрещающие – для введения или отмены определенных ограничений движения. Они имеют круглую форму и красную кайму.

Предписывающие – для обозначения необходимых направлений, условий и режимов движения. Знаки имеют круглую форму и голубой фон.

Особых предписаний – для ввода или отмены определенных режимов движения. Знаки имеют прямоугольную форму и различный фон – зеленый, синий, белый.

Информационные – для информирования участников дорожного движения о расположении населенных пунктов и др. объектов, а также об установленных или рекомендуемых режимах движения. Знаки имеют прямоугольную форму и различный фон – зеленый, синий, белый.

Сервиса – для информирования участников дорожного движения о расположении соответствующих объектов. Знаки прямоугольной формы, голубые с черным рисунком на белом фоне.

Дополнительной информации – для уточнения или ограничения действия знаков, с которыми они применены. Они выполнены в виде прямоугольных белых табличек с черными изображениями и надписями.

Сначала детям объясняется назначение дорожных знаков, затем их знакомят с группами дорожных знаков. Все группы обсуждать не обязательно, можно остановиться на четырех: *предупреждающие, запрещающие, предписывающие, знаки приоритета*. Группу надо назвать, исходя из названия, обсудить с детьми, какое значение имеют знаки данной группы.

Далее обсуждается внешний вид знаков в группе, ищутся общие признаки. Из каждой группы надо выбрать несколько знаков, значение которых обсуждается подробно. Рассматриваются действия водителей и/или пешеходов при наличии на дороге того или иного знака. Например, можно подробно рассмотреть следующие знаки:

Предупреждающие знаки: «Опасный поворот» 1.11.1, 1.11.2 предупреждает о предстоящем повороте. Знак «Дети» 1.23 предупреждает о въезде на участок дороги вблизи детского учреждения. Знак «Направление поворота» 1.34.1, 1.34.2 служит для ориентирования водителей в дальнейшем направлении дороги на «закрытых» поворотах.

Знаки приоритета: «Главная дорога» 2.1 обозначает начало дороги с преимущественным правом проезда перекрестков. Если на дороге установлен знак «Главная дорога» 2.1, то на всех пересекающихся дорогах в пределах действия этого знака обязательно устанавливаются знак «Уступите дорогу» 2.4 или «Движение без остановки запрещено» 2.5. Знак «Уступите дорогу» обозначает, что водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге. Знак «Движение без остановки запрещено» запрещает водителям движение без остановки перед стоп линией, а если ее нет – перед краем пересекаемой проезжей части.

Запрещающие знаки: «Въезд запрещен» 3.1 запрещает въезд всех транспортных средств в данном направлении. Знаки «Поворот направо запрещен» 3.18.1, «Поворот налево запрещен» 3.18.2 запрещают водителям движение в соответствующем направлении.

Предписывающие знаки: «Движение прямо» 4.1.1, «Движение направо» 4.1.2, «Движение налево» 4.1.3, «Движение прямо и направо» 4.1.4 разрешают водителям движение только в направлениях, указанных на знаках стрелками.

Дорожная разметка является одним из важнейших средств организации дорожного движения. К разметке относятся линии, надписи и иные обозначения, нанесенные на проезжую часть. «Разделительная линия» - это вид разметки, которая разделяет транспортные потоки противоположных

направлений. «Зебра» - вид разметки, обозначающий место пешеходного перехода.

Закрепление

В качестве закрепления можно предложить задание на определение группы, к которой относится тот или иной знак. Преподаватель показывает детям любой знак из изученных групп с характерным внешним видом (в группах есть знаки, отличающиеся по внешнему виду от основной массы). Дети должны правильно назвать группу, к которой он относится, и объяснить, почему они сделали такой вывод. После правильного ответа детей знакомят со значением представленного знака. Кроме того будет нелишним посмотреть на маршрут безопасного следования в ОО и расставить необходимые знаки, выяснить к какой группе они относятся и какое значение несут.

Далее, преподаватель должен выяснить, понимают ли дети значение термина «маршрутный транспорт».

К маршрутному транспорту относятся транспортные средства общего пользования (автобус, трамвай, троллейбус), предназначенные для перевозки по дорогам людей и движущиеся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок.

Детям предлагается из предложенного набора знаков выбрать те, которые обозначают места остановки маршрутного транспорта. Это знаки 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса» и 5.17 «Место остановки трамвая». Далее обсуждаются правила поведения на остановках. Отдельно обсудить поведение будущих пассажиров на трамвайных остановках, расположенных возле трамвайных путей посередине проезжей части, на так называемых посадочных площадках.

В результате детей подводят к выводу:

- а) ожидать маршрутный транспорт надо на обозначенных остановках;

б) во время ожидания нельзя стоять на поребрике, спиной к проезжей части или трамвайным путям, выходить на проезжую часть или на трамвайные пути;

в) если посадочная площадка имеет ограждение, нельзя перелезть через него, садиться на него;

г) на остановке надо вести себя спокойно, не мешая другим людям;

д) при посадке/высадке преимущество имеют пассажиры, выходящие из маршрутного транспорта

Обсуждая вопрос о посадке/высадке и поведении в салоне маршрутного транспорта, акцент делается на безопасность поведения. Безопасность пассажиров обеспечивают следующие их действия:

а) вход или выход осуществляется только при полной остановке транспортного средства;

б) входить или выходить надо поочередно, не толкаясь, спокойно;

в) если трамвайная остановка находится на тротуаре, то перед тем, как направиться к трамваю пассажир должен посмотреть налево и убедиться в безопасности, при выходе из трамвая в аналогичной ситуации, прежде чем двинуться к тротуару, пассажир должен посмотреть направо и также убедиться в безопасности;

г) в салоне во время движения надо держаться за поручни (если пассажир едет стоя);

д) к выходу надо готовиться заранее, если в салоне много народу.

Далее с детьми обсуждаются действия пассажиров, которым надо после выхода из маршрутного транспорта перейти на противоположную сторону проезжей части. Дети должны усвоить, что после выхода из троллейбуса или автобуса надо подойти к ближайшему пешеходному переходу и, соблюдая известные меры безопасности, перейти проезжую часть.

Если в зоне видимости пешеходного перехода нет, выйдя из автобуса или троллейбуса, надо дождаться, когда он отъедет от остановки, освободив тем самым обзор проезжей части, а дальше, убедившись в безопасности перехода,

пересечь проезжую часть под прямым углом. Если пассажир выходит из трамвая, и рядом нет посадочной площадки, он сначала, соблюдая меры безопасности, проходит на ближайший тротуар.

Там пассажир ждет отъезда трамвая от остановки, а после этого переходит проезжую часть по пешеходному переходу, а если такового нет в зоне видимости, то под прямым углом к проезжей части, опять-таки не забывая о правилах безопасности. (Правила безопасности при переходе проезжей части дети должны были усвоить на 2 занятии).

Закрепление.

Закрепление изученного материала можно провести в виде ролевой игры «Пассажиры». Дети делятся на небольшие группы, каждой группе дается задание: изобразить пассажиров в какой-нибудь ситуации (ожидание транспорта, посадка/высадка, нахождение в салоне). После разыгрывания сценки поведение «пассажиров» обсуждается, подводятся итоги.

Практические занятия

Темы практических занятий соответствуют темам занятий теоретических.

Проводятся занятия на площадке, имитирующей дорогу. Во время занятий учащиеся реализуют на практике полученные знания, формируют навыки безопасного поведения на дороге.

Обучающиеся отрабатывают следующие навыки поведения:

- движение пешеходов по тротуарам;
- одностороннее и двухстороннее движение транспорта;
- проезд пешеходных переходов;
- переход по наземным пешеходным переходам;
- проезд регулируемых и нерегулируемых перекрестков;

- переход регулируемых и нерегулируемых перекрестков (важно отрабатывать правильные действия не только в соответствии с сигналами светофора, но и в соответствии с сигналами регулировщика);
- действия водителей в соответствии с дорожными знаками.

Целевые прогулки как форма закрепления теоретического материала по ПДД.

Педагогам важно помнить, что в процессе обучения детей Правилам дорожного движения нельзя ограничиваться лишь словесными объяснениями. Значительное место должно быть отведено практическим формам обучения – таким как наблюдение, экскурсии, целевые прогулки, во время которых дети могут закреплять на практике правила для пешеходов, наблюдать дорожное движение.

Целевые прогулки направлены на закрепление дошкольниками знаний, полученных на занятиях по ПДД. Целевые прогулки по обучению детей правильному поведению в дорожных ситуациях предусматривают свои задачи, темы и периодичность проведения.

Так, организуя целевые прогулки по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, воспитателю необходимо обратить внимание детей на работу светофора, на разные виды транспорта: легковые, грузовые автомобили, автобусы, трамваи. В процессе наблюдения учить различать и называть кабину, колеса, окна, двери.

Примерная тематика целевых прогулок в ДОО и младших классах ОО:

- знакомство с дорогой;
- элементы дороги;
- пешеходный переход;
- правила поведения на дороге;

- прогулка пешехода;
- наблюдение за работой светофора;
- сигналы светофора;
- перекресток;
- переход;
- правила перехода проезжей части по регулируемому пешеходному переходу;
- наблюдение за транспортом;
- сравнение легкового и грузового автомобилей;
- наблюдение за работой инспектора ДПС ГИБДД;
- прогулка к автобусной остановке, правила поведения на остановке.
- улицы и перекрестки;
- правила дорожного движения;
- наблюдение за движением транспортных средств и работой водителя;
- наблюдение за работой инспектора ДПС ГИБДД;
- значение дорожных знаков;
- правила поведения на остановке и в общественном транспорте;
- пешеходный переход (подземный, надземный и наземный);
- пешеходный переход регулируемый и нерегулируемый.

Программа целевых прогулок по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с возрастом становится более широкой. Детей знакомят с жилыми и общественными зданиями, дорогой рядом с ОО, транспортом, который движется по этой дороге и т.д.

Мотивация родителей к обучению детей безопасному поведению на дороге.

Для того, чтобы родители мотивированно занимались обучением детей безопасному поведению на дороге, необходимо привлекать их к участию в профилактических мероприятиях. В первую очередь, руководитель

образовательной организации и педагоги должны сами осознавать важность этой работы. Поэтому общешкольное родительское собрание, должно быть отправной точкой в системе работы образовательной организации по обучению детей Правилам дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. На собрании родителей следует ознакомить с маршрутом безопасного подхода к ОО, обратить внимание на опасные дорожные ситуации вблизи ОО и убедить их в востребованности их личного примера для воспитания у детей привычки безопасного участия в дорожном движении.

На собрании важно напомнить родителям, что яркая одежда и наличие на ней световозвращающих элементов поможет водителю заметить ребенка на дороге. И напротив, малыша трудно заметить, если на нем темная без световозвращающего эффекта одежда. Ребенку трудно разглядеть, что делается на дороге, если на глаза надвинут капюшон или обзор закрывает зонт. Детям нужно разъяснять, какой опасности они подвергаются, когда их не видно. Современная детская одежда (куртки, комбинезоны) обычно уже имеет световозвращающие нашивки. Многие игрушки, значки, наклейки на детских рюкзаках имеют свойства отражателей. Чем их больше на одежде и вещах ребенка, тем заметнее ребенок на дороге.

Важно разъяснить родителям, как подготовить ребенка к нестандартным ситуациям. Во-первых, разбирать и оценивать множество реальных ситуаций во время прогулок. Во-вторых, воспитывать чувство настороженности в опасных ситуациях и учить контролировать свои эмоции и реакции. В-третьих, учить управлять своим телом, понимать его физические границы и возможности, переносить приобретенный опыт на новые ситуации.

Полезно приучать ребенка проговаривать свои действия, чтобы они становились частью его мышечной памяти и внутренней речи. Объяснять и повторять детям, как они должны вести себя на улице и в транспорте, нужно столько раз и так часто, чтобы дети не только запомнили и осознали алгоритм

поведения, но и действовали в стандартных ситуациях уверенно, компетентно и предусмотрительно.

Следует разъяснять детям, что автомобиль, даже припаркованный, опасен, потому что, может в любой момент двинуться с места. Автомобиль может неожиданно выехать из-за угла, из арки двора, ворот. Дети должны знать, что играть на автостоянке, прятаться за припаркованные автомобили – опасно для жизни. С ребенком необходимо исследовать двор и ближайшие улицы, показать опасные места, объяснить, чем они опасны, найти вместе с ним наиболее безопасное место для игр во дворе.

Ребенку следует объяснять значение дорожных знаков и сигналов светофора. Нельзя разрешать детям играть самостоятельно на улице где-либо кроме детских площадок, а кататься на санках можно позволять только с тех горок, которые родители видели сами и уверены, что они безопасны. Безопасным можно считать склон, не выходящий на проезжую часть. Следует четко указывать границы участка, где дети могут спокойно кататься на велосипедах и других транспортных средствах.

Важно постоянно напоминать, что автомобиль не только «красивая игрушка» (пусть и великоватая для ребенка), средство передвижения, перевозки грузов, но и источник повышенной опасности.

Помните!

Ребёнок учится законам дорог, беря пример с членов семьи и других взрослых.

Не жалейте времени на обучение детей поведению на дороге.

Берегите ребёнка! Старайтесь сделать всё возможное, чтобы оградить его от несчастных случаев на дороге!