

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(**Н И У « Б е л Г У »**)

ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ

Кафедра социологии и организации работы с молодежью

**ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОЛОДЕЖНОГО
РАБОТНИКА В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
МОЛОДЕЖИ**

Дипломная работа студентки

**очной формы обучения
направления подготовки 39.03.03 Организация работы с молодежью
4 курса группы 05001211
Трапезниковой Натальи Геннадьевны**

Научный руководитель
кандидат социологических наук, доцент
Шмигирилова Л.Н.

Рецензент
кандидат философских наук,
директор ОГБУ «Центр молодежных
инициатив»
Курганский К.С.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ		стр. 3
РАЗДЕЛ I.	ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОЛОДЕЖНОГО РАБОТНИКА В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МОЛОДЕЖИ	9
РАЗДЕЛ II.	ПРАКТИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МОЛОДЕЖНОГО РАБОТНИКА В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОГО УЧАСТИЯ МОЛОДЕЖИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ	29
РАЗДЕЛ III.	МЕРОПРИЯТИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОЛОДЕЖНОГО РАБОТНИКА В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МОЛОДЕЖИ	50
ЗАКЛЮЧЕНИЕ		67
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ		70
ПРИЛОЖЕНИЯ		77

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы дипломного исследования. Безопасность дорожного движения является наиболее важной задачей Российской Федерации. Дорожно-транспортный травматизм влечет за собой исключение из сферы производства граждан трудоспособного возраста.

Уровень дорожно-транспортных происшествий при участии пешеходов, а также степень тяжести их последствий, находятся в прямой зависимости от качества подготовленности каждого участника данного процесса, от наличия культуры безопасного участия в дорожном движении.

Статистика дорожно-транспортных происшествий показывает, что молодежь часто становится участниками аварийных ситуаций, при этом первопричиной значительного количества дорожно-транспортных происшествий, как правило, становится сама молодежь.

Главной причиной всех несчастных случаев с молодежью на дороге является нарушение правил дорожного движения, как молодыми людьми, так и водителями транспортных средств.

Вышеперечисленные нарушения указывают на отсутствие у молодых людей практического опыта применения правил дорожного движения на дорогах и, в результате, молодые участники дорожного движения не знают как действовать в сложной дорожной обстановке.

Чрезвычайную важность в решении этой задачи имеет правильная и вовремя проведенная подготовка подрастающего поколения.

Важно, чтобы соблюдение правил дорожного движения взрослыми и детьми стало их нормой и образом жизни. Поэтому освоение правил дорожного движения необходимо и целесообразно начинать на самых ранних ступенях образования.

В федеральном законе Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» указано, что обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных,

специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке¹.

Следовательно, обеспечение безопасности движения значится важной государственной задачей, которую следует решать через обучение молодежи грамотному участию в дорожном движении и профилактику дорожно-транспортного травматизма.

Вышеизложенные проблемы указывают на необходимость повышения эффективности работы в данной сфере, так как действующий порядок предупреждения дорожно-транспортного травматизма молодежи, в настоящий момент, требует доработок. Это также связано с отсутствием триадного взаимодействия субъектов молодежной политики, образовательных учреждений, представителей ГИБДД (государственная инспекция безопасности дорожного движения).

Степень научной разработанности темы исследования.

Общетеоретическим положениям безопасности посвящены исследования ученых О.В. Батюшковой, Е.Е. Ворониной, П.И. Кайгородова, С.А. Ковалева, И.Ю. Кулагиной, Н.Г. Логинова, А.Ф. Никитина, А.И. Шпилова².

Теоретическим аспектам формирования безопасного поведения учащейся молодежи уделяли внимание А.И. Ахметшина, В. Барышев,

¹Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) // URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. (дата обращения: 18.02.2016.)

²Батюшкова О.В. Подготовка подростков к безопасному участию в дорожном движении // Вестник. 2012. № 2; Воронина Е.Е. Воспитание культуры безопасного поведения молодежи в дорожно-транспортной среде: программа элективного курса. Казань, 2014; Кайгородов П.И. Педагогические средства проектирования интегративного курса «Основы культуры безопасной жизнедеятельности». Рн/Д, 2012; Ковалев С.А. Региональная система профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в Республике Татарстан. Казань, 2013; Кулагина И.Ю. Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах. Новосибирск, 2011; Логинов Н.Г. Программа и методические рекомендации по обучению детей Правилам дорожного движения в образовательном учреждении. Ставрополь, 2014; Никитин А.Ф. Практикумы по изучению Правил дорожного движения. Рн/Д, 2012; Петров С.В. Теоретические основы безопасности жизнедеятельности. Новосибирск, 2014; Шпилов А.И. Формирование культуры безопасного поведения школьников на дорогах в условиях современного города. М., 2013.

Ю.В. Гранская, А.Д. Кайманов, В.Н. Кузнецов, В.Н. Мошин, М.И. Рожков, Л.Б. Шигин¹.

Взаимодействие различных государственных и образовательных структур, связанных с профилактикой дорожно-транспортного травматизма среди подрастающего поколения отражены в работах К.В. Агафоновой, Р.Ш. Ахмадиевой, Л.П. Барылкиной, В.А. Болотова, Е.С. Зайцевой, О.Е. Понарына, Б.М. Ребус, И.Г. Самохваловой, В.С. Тадевосян, А.Ф. Чердынцев, А.М. Якупова².

Механизмы формирования дорожной безопасности представлены в трудах В.В. Антипова, Н.В. Белобровой, В.В. Гордиенко, А.А. Есиповой, Д.В. Конова, В.Б. Муравченко, Н.В. Свиридовой³.

Методика преподавания основ безопасности жизнедеятельности проанализирована в работах Ю.К. Бабанского, Л.Н. Гориной,

¹Ахметшина, Л.Г. Региональная система профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Самара, 2013; Барышев, В. Проблема детского травматизма в результате ДТП // Российская газета. 20.08.2009; Гранская Ю.В. Личные особенности лиц, склонных к риску в ситуации дорожного движения. СПб., 2009; Кайманов А.Д. Воспитание культуры поведения на дорогах. Казань, 2013; Кузнецов В.Н. Культура безопасности. М., 2009; Мошкин В.Н. Воспитание культуры безопасности школьников. Барнаул, 2013; Рожков М.И. Формирование культуры дорожно-транспортной безопасности молодежи // Безопасность жизнедеятельности. 2015. № 4; Шигин Л.Б. Мониторинг профилактики дорожно-транспортного травматизма в учреждениях дополнительного образования. Тверь, 2014.

²Агафонова К.В. Дети и дорожное движение. СПб., 2011; Ахмадиева Р.Ш. Принципы и закономерности процесса обучения и воспитания участников дорожного движения // Известия Южного федерального университета. 2010. № 10; Барылкина Л.П. Опыт правового воспитания и образования в школе // Начальная школа. 2010. №2; Болотов В.А. Проблемы правового обучения и воспитания. М., 2012; Зайцева Е.С. Правовые основы работы с молодежью. М., 2012; Понарын О.Е. Организация и проведение конкурса на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции». Самара, 2012; Ратинова А.Р. В помощь организаторам профилактической работы с детьми по безопасности дорожного движения. Оренбург, 2013; Ребус Б.М. О воспитании участника дорожного движения в основной школе. Тюмень, 2015; Самохвалова И.Г. Транспортная безопасность // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: настоящее и будущее. М., 2014; Тадевосян В.С. Правовые вопросы семьи и воспитания детей. М., 2014; Чердынцев А.Ф. Роль семьи в воспитании у детей навыков правильного поведения на улице. Ижевск, 2012; Якупов А.М. Окружающая среда и индивидуальность ее восприятия участниками дорожного движения // Основы безопасности жизнедеятельности. 2011. № 9.

³Антипов В.В. Психологическая адаптация к экстремальным условиям. М., 2012; Белоброва Н.В. Основные проблемы обеспечения безопасности автомобильных дорог // Вестник. 2013. №2; Гордиенко В.В. Организация деятельности служб и подразделений полиции по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности. М., 2012; Есипова А.А. Культура безопасности жизнедеятельности как интегральное качество личности. М., 2010; Конов Д.В. Качество безопасности дорожного движения // Вестник. 2009. №2; Муравченко В.Б. Безопасность жизнедеятельности. Омск, 2013; Свиридова Н.В. Безопасность жизнедеятельности. Красноярск, 2013.

Г.И. Ибрагимова, В.В. Кондратьева, С.В. Петрова, А.О. Прохорова, О.Н. Русак, Л.Ю. Сироткина¹.

Несмотря на столь пристальное внимание к проблеме безопасности в дорожно-транспортной среде, данная проблематика не рассматривалась на уровне организации деятельности молодежного работника в сфере дорожной безопасности молодежи и его взаимодействия с образовательными учреждениями и представителями ГИБДД МВД по данному направлению.

Проблема дипломного исследования заключается в противоречии между необходимостью повышения культуры безопасности дорожного движения молодежи и недостаточного взаимодействия различных государственных и образовательных структур, деятельность которых связана с профилактикой ДТГ (дорожно-транспортного травматизма) среди подрастающего поколения.

Объект дипломного исследования – процесс организации деятельности молодежного работника в сфере дорожной безопасности молодежи.

Предмет дипломного исследования – особенности организации деятельности молодежного работника в сфере дорожной безопасности молодежи.

Цель дипломного исследования – разработать рекомендации органам молодежной политики по организации взаимодействия государственных и образовательных структур в сфере дорожной безопасности молодежи

Цель исследования определила постановку следующих **задач**:

¹Бабанский Ю.К. Оптимизация учебно-воспитательного процесса. М., 2012; Горина Л.Н. Многоуровневая педагогическая система формирования культуры безопасности жизнедеятельности человека. Тольятти, 2012; Ибрагимов Г.И. Формы организации обучения: теория, история, практика. Кемерово, 2010; Кондратьев В.В. Особенности содержания образования и методов обучения в системе повышения квалификации. М., 2012; Петров С.В. Теоретические основы безопасности жизнедеятельности. Новосибирск, 2014; Прохоров А.О. Принципы и инструменты для повышения безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования. М.: Республика, 2013; Русак О.Н. Безопасность жизнедеятельности. СПб., 2012; Сироткин Л.Ю. Развивающий потенциал дорожно-транспортной среды в воспитании индивидуальной культуры безопасного поведения старшеклассников. М., 2014.

- определить сущность деятельности молодежного работника в сфере дорожной безопасности молодежи;
- проанализировать практику взаимодействия молодежи с работниками дорожной безопасности;
- разработать проект «Дорожная азбука».

Теоретико-методологическую основу дипломного исследования составили теория безопасности (С.А. Ковалев, С.С. Кононова, В.Б. Муравченко¹), теория культуры безопасности (А.А. Есипова, В.Н. Кузнецов, Р.Х. Цаликов²), теория культуры поведения молодежи в сфере досуга (Р.Ш. Ахмадиева, И.Г. Самохвалова³).

Методы дипломного исследования. Сформулированные цель и задачи исследования, определили использование следующего комплекса методов: анализа, синтеза, сравнения, обобщения, наблюдения, анкетирования, тестирования, различные виды опросов, качественного и количественного анализа.

Эмпирическую (информационную) базу дипломного исследования составляют:

Федеральные законы Российской Федерации: «О безопасности дорожного движения», «О транспортной безопасности», «О безопасности»⁴;

¹Ковалев С.А. Система профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Воронеж, 2013; Коннова С.С. Теория и методика обучения безопасности жизнедеятельности: учебное пособие. Новосибирск, 2008; Муравченко В.Б. Безопасность жизнедеятельности. Омск, 2013.

²Есипова А.А. Культура безопасности жизнедеятельности как интегральное качество личности. М., 2010; Кузнецов В.Н. Культура безопасности: социологическое исследование. М., 2009; Цаликов Р.Х. Культура безопасности жизнедеятельности. М., 2012.

³ Ахмадиева Р.Ш. Принципы и закономерности процесса обучения и воспитания участников дорожного движения // Известия Южного федерального университета. 2010. № 10; Самохвалова И.Г. Транспортная безопасность. М., 2014.

⁴Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. (дата обращения: 18.02.2016.); Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 13.07.2015) URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. (дата обращения: 18.02.2016.); Федеральный закон «О безопасности» от 28 декабря 2010 г. № 3906-ФЗ (ред. от 05.10.2015) URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. (дата обращения: 21.02.2016.)

Постановления Правительства Российской Федерации: «О федеральной целевой программе «Об Основных направлениях государственной молодежной политики в Российской Федерации», «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг.», «О правилах дорожного движения»¹.

Указ Президента РФ «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»².

Структура работы соответствует логике научного исследования и состоит из введения, трех разделов, заключения, списка источников и литературы и приложения.

¹Об Основных направлениях государственной молодежной политики в Российской Федерации: постановление ВС РФ от 03.06.1993 № 5090-1// Режим доступа к изд.: URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. Дата обращения: 25.02.2016; О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»: постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 29.10.2015) // Режим доступа к изд.: URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. Дата обращения: 10.03.2016; О правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 19.12.2014) URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. (дата обращения: 22.12.2015.)

²О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: указ Президента РФ от 22.09.2006 № 1042 (ред. от 27.10.2011) URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. (дата обращения: 10.03.2016.)

РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОЛОДЕЖНОГО РАБОТНИКА В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МОЛОДЕЖИ

Дорожно-транспортная безопасность молодежи является одной из глобальных проблем современного общества. Одной из особенностей подобного положения является то, что большинство дорожно-транспортных происшествий связано с невыполнением требований безопасности участниками дорожного движения.

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

Законом Российской Федерации «О безопасности» определено: «Безопасность – состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз». Здесь же указывается, что «жизненно важные интересы – совокупность потребностей, удовлетворение которых надежно обеспечивает существование и возможности прогрессивного развития личности, общества и государства»¹.

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» отмечается, что безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий².

Таким образом, проблема дорожной безопасности молодежи является сложной проблемой, решить которую могут только совместные усилия всех заинтересованных организаций: органы молодежной политики, представители ГИБДД, учреждения образования.

¹ Федеральный закон «О безопасности» от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ (ред. от 05.10.2015) URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. (дата обращения: 21.02.2016.)

² Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. (дата обращения: 18.02.2016.)

Мы полагаем, что к сфере дорожной безопасности молодежи должен привлекаться молодежный работник, являясь инициатором и организатором взаимодействия с представителями ГИБДД и с представителями образовательных учреждений, начиная от семьи и заканчивая ВУЗом (школой). Это взаимодействие необходимо для того, чтобы направить все усилия на повышения культуры безопасности молодежи в сфере безопасного дорожного движения. Данная цель может быть достигнута, в частности, путем создания триадного взаимодействия субъектов молодежной политики, образовательных учреждений, представителей ГИБДД (Рисунок 1).

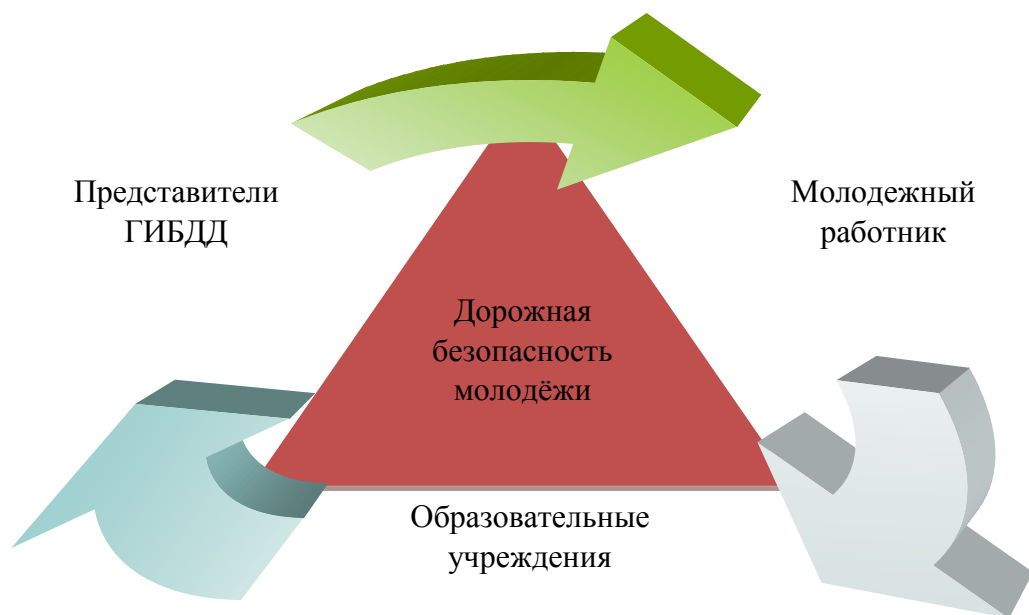


Рисунок 1.Триадное взаимодействие субъектов молодежной политики, образовательных учреждений, представителей ГИБДД

1. Молодежный работник.

Молодежный работник поддерживает личностное развитие молодежи и направляет обучение молодежи за пределами школы, создавая условия, необходимые для его достижения. Он занимается организацией, разработкой, осуществлением и оценкой программ и проектов, направленных на молодежь, привлекает молодежь к разработке и осуществлению деятельности, а также способствует сотрудничеству молодежи между собой.

Для выполнения своей профессиональной роли молодежный работник должен ориентироваться в особенностях индивидуальной, групповой,

профессиональной психологии в самом широком смысле этого слова, условиях и специфике деятельности субъектов социального взаимодействия, особенностях среды, условиях и специфике деятельности тех или иных социальных институтов.

Достижение положительных и долгосрочных эффектов в сфере дорожной безопасности молодежи возможно только на основе комплексного подхода.

Схема системной работы молодежного работника в сфере дорожной безопасности молодежи строится с учетом следующих направлений деятельности (Рисунок 2)¹:

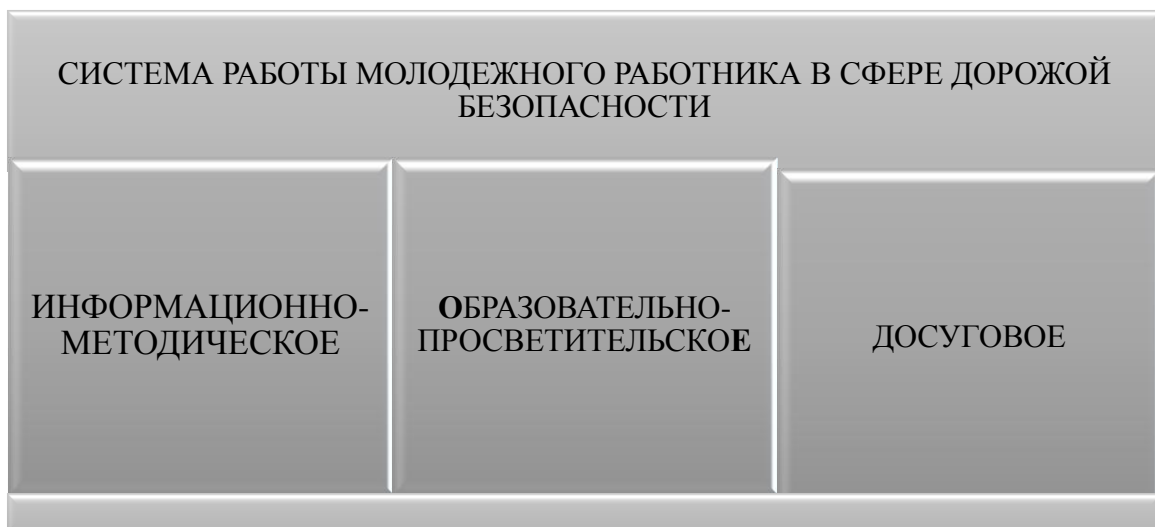


Рисунок 2. Система работы молодежного работника в сфере дорожной безопасности

1. Информационно-методическое:

- организовывать поиск и использование оптимальных форм и методов в дифференцированной, групповой и индивидуальной работе с учащимися, их семьями и педагогическими коллективами по агитационной и профилактической работе;

- организовывать разработку учебно-методического обеспечения в сфере дорожной безопасности молодежи;

¹Зайцева Е.С. Правовые основы работы с молодежью. М., 2012. С. 45.

– способствовать созданию условий для повышения эффективности работы образовательных организаций в сфере дорожной безопасности молодежи.

2. Образовательно-просветительское:

– планировать повышение дорожной грамотности молодежи;
– оказывать содействие в повышении родительской компетентности в вопросах соблюдения правил дорожного движения;

– организовывать повышение квалификации педагогов и учителей, непосредственно реализующих задачи развития у молодежи навыков безопасного участия в дорожном движении.

3. Досуговое:

– координировать создание условий для организации работы кружков для учащихся по направлениям автотранспортного и технического профиля;

– планировать организацию и проведение творческих конкурсов, фестивалей, смотров;

– содействовать активному использованию игровых технологий, в том числе компьютерных, в сфере дорожной безопасности молодежи¹.

Организация и проведение мероприятий в сфере дорожной безопасности молодежи предполагает использование комплекса соответствующих форм, которые могут быть разделены на три основные группы.

Первая группа, обусловленная общеразвивающим компонентом содержания обучения в сфере дорожной безопасности молодежи, включает в себя обширные и многообразные формы и методы по предупреждению и профилактике дорожно-транспортного травматизма, которые используются главным образом в условиях осуществляемого в системе образовательных организаций процесса, или в виде дополняющих его учебных занятий по самым различным учебным дисциплинам, особенно гуманитарным (кружки,

¹Кайманов А.Д. Воспитание культуры поведения на дорогах: материалы Всероссийской научно-практической конференции «Безопасность жизнедеятельности: наука, образование и практика». Воронеж. 2013. С. 23.

курсы, секции, беседы, утренники, вечера вопросов и ответов, «круглые столы», встречи с ветеранами, сотрудниками ГИБДД) и так далее.

Вторая группа, обусловлена спецификой содержания обучения в сфере дорожной безопасности молодежи и характеризуется направленностью форм, проводимых преимущественно в виде практических занятий, работ, различных игр и так далее.

Третья группа. Наиболее перспективным в плане высокоэффективного выполнения задач в сфере дорожной безопасности молодежи является применение комплексных комбинированных интегрированных форм, оптимально сочетающих как общее, так и специфическое в его содержании, образующих третью группу. К этой группе относятся такие формы, как ЮИДовский оздоровительный лагерь, объединения различной направленности. Эти формы включают в себя различные, многоплановые мероприятия, которые проводятся системно, с определенной цикличностью, в соответствии с научно обоснованными организационными условиями¹.

Тем самым, в значительной мере преодолевается разрыв между теоретическими и практическими компонентами обучения в сфере дорожной безопасности молодежи, между ее общеразвивающей направленностью и специфическими задачами.

Молодежный работник, при организации мероприятий, должен знать и учитывать:

- 1) физиологические и психические качества, имеющие первостепенное значение для безопасного передвижения по дороге;
- 2) факторы, влияющие на психофизическое состояние молодежи на дороге;
- 3) наиболее распространенные ошибки пешеходов, связанные с незнанием собственных возможностей;

¹Есипова А.А. Культура безопасности жизнедеятельности как интегральное качество личности. М., 2010. С. 43.

- 4) понятие «риск» и связанные с ним особенности поведения молодежи на дороге;
- 5) психофизиологические различия в поведении детей и взрослых на дороге;
- 6) психофизиологические различия в поведении юношей и девушек на дороге;
- 7) особенности поведения детей и подростков разного возраста во дворах, на дорогах и за городом;
- 8) наиболее распространенные ошибки пешеходов, связанные с незнанием психологии водителей;
- 9) методы работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма;
- 10) факторы, влияющие на результативность занятий по изучению правил дорожного движения;
- 11) методические приемы, используемые на занятиях по изучению правил дорожного движения и их специфику;
- 12) учебные, наглядные и методические пособия;
- 13) ситуационные и другие практико-ориентированные методы обучения;
- 14) основные причины нарушения правил дорожного движения молодежью;
- 15) типичные ошибки молодежи на дороге;
- 16) основные места и время дорожно-транспортных происшествий;
- 17) особенности дорожной обстановки в зависимости от времени года и суток.

2. Учреждения образования.

Основным направлением системы образования является подготовка молодежи к самостоятельной жизни в современном обществе. В настоящее время уровень этой подготовки нельзя признать достаточным, принимая во

внимание негативные статистические показатели дорожно-транспортного травматизма среди молодежи.

В воспитательной деятельности образовательного учреждения участвуют такие специалисты, как социальный педагог, психолог, воспитатели, заместитель директора по учебно-воспитательной работе, учителя. Для того, чтобы взаимодействие специалистов в условиях образовательного учреждения было эффективным, необходимо четко различать их функциональные обязанности и роль в тех или иных направлениях деятельности.

Учреждения образования значительно влияют на развитие культуры безопасного поведения молодежи в дорожно-транспортной среде.

Преимущество обучению безопасного поведения старших школьников на дорогах должно принадлежать курсу ОБЖ. Деятельность системы образования на федеральном, региональном и муниципальном уровнях по обучению учащихся безопасному поведению на дорогах проводится в соответствии с федеральными целевыми программами (ФЦП) по повышению безопасности дорожного движения.

Изучение правил дорожного движения в старших классах может осуществляться:

- интегративно, включив их изучение в содержание различных предметов;
- включением в содержание курса ОБЖ;
- на классных часах. Это самая распространенная форма изучения вопросов дорожной безопасности;
- на элективных курсах.

В образовательных учреждениях могут использоваться различные формы обучения старших школьников дорожной безопасности. При выборе формы обучения нужно понимать, что в основе должно быть умение подростков критично относиться к собственным действиям в различных дорожных ситуациях, воспитывать у них чувство взаимоуважения к другим

участникам дорожного движения. Все эти черты личности, наряду со знанием и соблюдением Правил дорожного движения являются состав

Проблема обучения учащихся старших классов общеобразовательных учреждений безопасному участию в дорожном движении определяется не только требованиями Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и Правил дорожного движения, но и в первую очередь важностью и необходимостью сохранения жизни и здоровья детей и подростков. Поэтому учитель, преподающий вопросы дорожной безопасности должен в совершенстве:

1) знать правила дорожного движения и строго выполнять их, так как учитель является примером, образцом подражания для учеников;

2) владеть методикой преподавания правил дорожного движения:

–использовать эффективные методы работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма;

– определять факторы, влияющие на результативность уроков по правилам дорожного движения;

– применять учебные и наглядные пособия;

–использовать ситуационные методы обучения.

Кроме изучения правил дорожного движения большое значение имеет внеклассная работа с учащимися старших классов, которая является составной частью системы образования и воспитания детей, подростков, учащейся молодежи в сфере дорожной безопасности. Ее основными характеристиками является то, что этот вид деятельности:

1) формируется с определенными целями и задачами по развитию интересов и способностей личности, удовлетворения ее потребностей в познании, общении, практической деятельности, восстановлении сил и укрепления здоровья;

2) выполняется профессионально подготовленными специалистами;

3) проводится с молодежью, в свободное от их учебы время;

4) связана с воспитательной работой по месту жительства¹.

При организации внеклассной деятельности обучающихся в сфере дорожной безопасности используются возможности образовательных организаций дополнительного образования молодежи, организаций культуры и спорта.

Общими направлениями внеклассной деятельности учащейся молодежи в сфере дорожной безопасности являются:

- время реализации – вне или после обязательных учебных занятий и основных учебных программ;
- формы организации (кружки, секции, клубы);
- связь с учебным процессом и социально-культурной деятельностью школы.

Возможно обучение молодежи правилам дорожного движения с применением информационных технологий (компьютерных тематических презентаций, компьютерной игры) в рамках внеклассных занятий школ или в кружках, секциях, клубах.

Игра становится действенным методом, с помощью которого можно отработать правила дорожного движения на практике.

Направленная на изучение и отработку правил дорожного движения игра выполняет функции учебного тренинга, когда проигрываются ситуации, требующие наличия практических навыков обеспечивающих безопасность человека в дорожном движении².

Обучение правилам дорожного движения с применением обучающей компьютерной игровой программы «Правила дорожного движения», позволяет познакомить учащихся с видами специального транспорта, знаками дорожного движения, правилами поведения на дороге.

¹Ахмадиева Р.Ш. Принципы и закономерности процесса обучения и воспитания участников дорожного движения. 2010. С. 7.

²Павловский В.В. Ювентология. М., 2011. С. 54.

Работа с обучающей презентацией оптимизируют образовательный процесс, создавая условия, при которых учащийся сам формулирует правила и запоминает их на основе собственного опыта.

Внеклассная деятельность в системе обучения молодежи безопасному участию в дорожном движении и профилактики дорожно-транспортного травматизма включает в себя:

- проведение тематических утреников, классных часов и открытых показательных и тематических мероприятий с участием представителей органов молодежной политики (например, «Основы безопасности жизнедеятельности», «Недели безопасности дорожного движения», «Шлем всему голова», «Пристегнись», «Притормози», «Засветись – стань заметней на дороге» и др.);

- беседы инспекторов ГИБДД с обучающимися;

- участие в мероприятиях, акциях по безопасности дорожного движения, проводимых на муниципальном и областном уровне агитационно-пропагандистские акции (например, «Вместе – за безопасность дорожного движения»), соревнования, конкурсы (например, «Знатоки Правил дорожного движения»);

- ознакомление обучающихся с аналитическими данными о дорожно-транспортных происшествиях;

- проведение бесед с учащимися-нарушителями правил дорожного движения;

- ведение журнала проведения инструктажей перед выходами в общественные места;

- создание и работа отрядов юных инспекторов движения¹.

Работа с родителями – одна из важнейших и эффективных форм в сфере дорожной безопасности молодежи.

Задача общеобразовательной школы – максимально использовать авторитет семьи в прочном и сознательном усвоении учащимися не

¹Мошкин В.Н. Воспитание культуры безопасности школьников. Барнаул. 2011. С. 34.

толькоправил, но и навыков безопасного поведения на улице, разнообразить формы работы с родителями, повышающие их личную ответственность за безопасность своих детей¹.

Работа с родителями в сфере дорожной безопасности молодежи включает в себя:

- обсуждение вопросов безопасности дорожного движения на родительских собраниях;
- обсуждение вопросов по профилактике и предупреждению дорожно-транспортного травматизма на заседаниях родительского комитета;
- проведение бесед с родителями по сообщениям о дорожно-транспортных происшествиях с участием детей и подростков².

ГИБДД – орган государственного надзора за соблюдением правил, норм, стандартов в области дорожного движения. Важным направлением работы инспекторов по пропаганде безопасности дорожного движения – это содействие педагогам в обучении молодежи правилам поведения на дорогах.

Данное сотрудничество возможно по следующим направлениям:

- участие в разработке и рассмотрении программ, концепций, инициатив молодежи, планов по актуальным вопросам в сфере дорожной безопасности;
- пропаганда правовых знаний в сфере дорожной безопасности;
- проведение мониторингов и распространение информационных материалов, способствующих укреплению знаний в сфере безопасности дорожного движения;
- широкомасштабное освещение о деятельности ГИБДД в данной сфере, в том числе с использованием возможностей Интернета;
- изучение осведомленности молодежи о правилах дорожной безопасности путем проведения опросов;
- агитационно-массовая работа;

¹Коннова С.С. Теория и методика обучения безопасности жизнедеятельности: учебное пособие. Новосибирск. 2008. С. 67.

²Конов Д.В. Качество безопасности дорожного движения // Вестник. 2009. №2. С. 34.

- образовательная деятельность;
- повышение безопасности дорожного движения.
- организация изучения школьниками Правил дорожного движения;
- оборудование кабинетов и уголков безопасности движения, стендов, другой наглядной агитации;
- обеспечение безопасности движения детей в районе школы и местах проведения массовых мероприятий.

Формы, в которых осуществляется работа по направлениям деятельности ГИБДД в сфере дорожной безопасности молодежи, следующие:

- проведение тематических круглых столов, семинаров, конференций;
- организация занятий, учебы с различными группами молодежи (старшими школьниками, студентами, рабочей молодежью) по проблематике безопасности и поддержания правопорядка на дорогах;
- проведение информационно-пропагандистских акций;
- организация тематических олимпиад среди молодежи по проблематике в сфере дорожной безопасности;
- проведение тематических автопробегов для молодежи с организацией викторин, конкурсов и соревнований;
- организация обучающих семинаров;
- организация шефства над образовательными заведениями.

Направления деятельности ГИБДД, реализуемые в разнообразных формах, могут осуществляться следующими методами:

- совместные профилактические встречи;
- совместные рейды, в целях предупреждения нарушений правил дорожной безопасности школьниками;
- работа молодежного отряда полиции;
- проведение консультирования по вопросам дорожной безопасности;
- организация трансляции информационно-пропагандистских роликов для старших школьников;

– проведение опросов (анкетирования) молодежи по правилам дорожной безопасности.

Таким образом, в ходе триадного взаимодействия: молодежный работник, учреждения образования, представители ГИБДД, могут проводиться профилактические беседы, тематические занятия, игры, конкурсы, кинолектории, викторины, методические советы, на которых рассматриваются вопросы: меры безопасности при использовании велосипедотранспортных средств, действия пешехода – меры безопасности – использование световозвращающих элементов на одежде, выбор правильной модели поведения.

Особое внимание в этих мероприятиях уделяется разъяснениям об изменениях в законодательстве в сфере дорожного движения, в том числе и изменения по мерам административного воздействия за нарушение правил дорожного движения.

Система обучения молодежи безопасному участию в дорожном движении должна отвечать следующим основным требованиям:

- иметь признаки открытой системы;
- основываться не только на обучении молодежи правилам дорожного движения, но и обязательном формировании у них специальных знаний, умений, практических навыков и привычек безопасного поведения в дорожном движении, а также воспитании высокой транспортной культуры.

Эффективность работы в сфере дорожной безопасности молодежи достигается только при триадном взаимодействии, которое выполняется при определенных организационных условиях, под которыми понимается совокупность воспитательно-образовательных, пропагандистских и социально профилактических мер, форм и методов, направленных на формирование транспортной культуры участников дорожного движения как важнейшего фактора снижения дорожно-транспортного травматизма¹.

¹Антипов В.В. Психологическая адаптация к экстремальным условиям. М., 2012. С. 65.

В числе определяющих организационных условий особое место занимает учет особенностей образовательной среды, под которой следует понимать совокупность целенаправленных профилактических мероприятий и особое состояние социального окружения учащегося, в котором формируется неприятие противоправных действий в условиях дорожного движения и поступков, выходящих за рамки транспортной культуры¹.

К организационным условиям, способствующим эффективной работе в сфере дорожной безопасности молодежи, относятся:

1) создание и организация системы развития молодежи навыков безопасного участия в дорожном движении;

2) специальная подготовка молодежных работников по основам безопасности дорожного движения и овладение ими технологиями обучения молодежи безопасному поведению на дороге и в транспорте;

3) наличие необходимой учебно-методической базы и материально-технического обеспечения учебного процесса;

4) организация учебного процесса в общем плане работы образовательной организации;

5) постоянное взаимодействие с социально-педагогической средой при организации и проведении мероприятий, направленных на подготовку молодежи к безопасному поведению на дорогах (семьи воспитанников, ГИБДД, образовательные организации района, города, спортивные секции, кружки и клубы по месту жительства и т.д.);

6) создание в образовательной организации кабинета безопасности дорожного движения и наличие соответствующего оборудования.

Организация процессов в сфере дорожной безопасности молодежи может быть эффективной лишь при соблюдении следующих организационных принципов:

– непрерывности, систематичности и последовательности обучения;

¹Гранская Ю.В. Личные особенности лиц, склонных к риску в ситуации дорожного движения. СПб., 2009. С. 45.

- наглядности и доступности;
- единства теории и практики обучения и воспитания;
- учета возрастных и индивидуальных особенностей учащихся;
- ведущей роли молодежного работника при самостоятельности и активности обучаемых;
- сотрудничества учащихся в процессе обучения.

Стандартными организационными условиями, способствующими эффективной организации педагогического процесса в сфере дорожной безопасности молодежи, являются:

- непрерывность и системность в обучении молодежи безопасности поведения на дороге с использованием современных технологий социально-культурной деятельности;
- компетентность молодежных работников, занимающихся профилактикой дорожно-транспортного травматизма;
- научно-методическое обеспечение, учитывающее особенности учащихся различных возрастных групп;
- наличие образовательных программ, разработанных на основе современных образовательных технологий¹.

Совокупность указанных организационных условий дополняет современную методологическую модель в сфере дорожной безопасности молодежи:

- разработкой и внедрением инновационного научно-методического обеспечения обучающей деятельности;
- построением системы профессиональной подготовки молодежных работников на интегративной основе;
- организацией насыщенной информационно-событийной среды;
- созданием интерактивной социальной инфраструктуры с учетом педагогических требований.

¹Батюшкова О.В. Подготовка подростков к безопасному участию в дорожном движении // Вестник. 2012. № 2. С.7.

Инновационное научно-методическое обеспечение формирования у молодежных работников компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах представляет собой систему специально организованного взаимодействия субъектов педагогического процесса и научно-методических разработок, определяющих задачи, этапы, формы, методы и критерии подготовки к решению задач, связанных с проявлением данной компетенции в сфере дорожной безопасности молодежи.

Качество инновационного научно-методического обеспечения является основой методологической культуры молодежных работников, их педагогического творчества и одновременно показателем потенциального уровня в сфере дорожной безопасности молодежи.

С одной стороны, молодежные работники – практикоориентированные субъекты учебно-воспитательной деятельности, воздействующие на обучающихся личностными качествами, научными достижениями, сочетающие организацию образовательного процесса с научными исследованиями. С другой стороны, они – ведущие субъекты образовательного процесса, взаимодействующие с обучающимися на основе гуманистических принципов образования с целью усвоения обучающимися навыков безопасного участия в дорожном движении.

В качестве компонентов методологической культуры молодежных работников выделяются освоение методологических (общенаучных и психолого-педагогических) знаний и способностей их активного применения в профессиональной деятельности, социально-ценностные ориентации и психологическая направленность.

Информационно-событийная среда определяется как многомерное и полифункциональное окружение субъектов педагогического процесса, влияющее на формирование у молодежи мировоззренческих основ современных проблем жизнедеятельности, ответственного, уважительного отношения к собственной безопасности и безопасности других людей, психологической устойчивости в условиях опасности или

угрозы, возникающих на дороге, а также приобретение умений, навыков и опыта в сфере дорожной безопасности.

Информационная составляющая среды формирует предметную область знания в сфере дорожной безопасности.

Событийная составляющая обуславливает организацию динамической сети взаимосвязанных событий, оказывающих регулирующее воздействие на понимание необходимости предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека; отношение к собственной безопасности и безопасности других людей; способность адекватно реагировать на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей.

События, попадающие в поле восприятия обучающихся служат предметом оценки, поводом к раздумью и основанием для жизненных выводов.

Создание интерактивной социальной инфраструктуры, с учетом педагогических требований, предполагает организацию системы продуктивного взаимодействия институтов социально-педагогической деятельности образовательной организации с ГИБДД, общественными организациями, ведомствами, заинтересованными в формировании у молодежи компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах, с целью интеграции учебной и внеучебной деятельности¹.

Интерактивный характер социальной инфраструктуры обусловлен применением в процессе дорожной безопасности молодежи таких форм, как вариативные тест-драйвы, занятия-практикумы на тренажерах, участие в деятельности автошкол и картинг-клубов (станций, секций), мониторинг общественного мнения по безопасности дорожного движения, конкурсы и акции.

¹Гордиенко В.В. Организация деятельности служб и подразделений полиции по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности. М., 2012. С. 23.

Следовательно, реализуется ведущая идея – подготовка молодежных работников к эффективному развитию у молодежи навыков безопасного участия в дорожном движении, – обеспечивается построением межотраслевого взаимодействия социальных институтов (образования, культуры, здравоохранения, ГИБДД МВД, спорта, молодежной политики, социальной защиты населения, общественных организаций) в процессе создания социокультурной среды, обучающей и воспитывающей молодежь под руководством молодежных работников.

Профессиональная готовность квалифицированного молодежного работника, занимающегося развитием у молодежи навыков безопасного участия в дорожном движении, должна отвечать следующим требованиям:

– в мотивационно-целевом аспекте: выявлять и делать зримой для обучающихся объективную необходимость получаемых ими знаний, умений и навыков для обеспечения жизнедеятельности; создания условий для самоопределения, саморазвития личности обучающегося;

– в содержательном аспекте: способствовать обеспечению преемственности между циклами учебных занятий; органически соединять, как в содержании, так и в отдельных учебных занятиях разнородные знания, которые отражают различные стороны одного и того же обучающего процесса, осуществлять психолого-педагогическое сопровождение обучающихся и их социальную поддержку и т.д.;

– в процессуальном аспекте: объяснять и показывать практическую значимость научных и технических знаний; перейти от абстрактных научных знаний к конкретным знаниям и от них к обеспечению жизни и деятельности;

– в контрольно-оценочном аспекте: организовывать проведение мониторинга и прогнозирование изменений в данной специальности; учет результатов при организации образовательного процесса и т.д.;

– в управленческом аспекте: организовывать воспитательную работу по формированию социально-устойчивой личности обучающегося;

способствовать созданию в образовательной организации современной учебно-материальной базы; содействовать включению образовательной организации в целостную систему многоуровневого, непрерывного образования; переподготовки и повышения квалификации молодежных работников.

Изучив теоретические основы организации деятельности молодежного работника в сфере дорожной безопасности молодежи можно сделать выводы:

1) Основными компонентами деятельности молодежного работника в сфере дорожной безопасности являются:

- направление и организация учебного процесса в этой сфере;
- оказание содействия в информационном и материально-техническом обеспечении;
- организация и направление работы с семьями и контроль.

2) Деятельность учреждений образования в сфере дорожной безопасности молодежи нацелена на

- обеспечение непрерывности педагогического процесса в сфере дорожной безопасности;
- обучение учащихся общеобразовательных учреждений основам безопасности дорожного движения и продолжение этого процесса в различного рода учреждениях дополнительного образования;
- совершенствование форм и методов формирования у молодежи навыков безопасного участия в дорожном движении, профилактики дорожно-транспортного травматизма;
- развитие творческих объединений подростков по изучению правил дорожного движения.

3) Работа представителей ГИБДД в сфере дорожной безопасности молодежи строится с учетом следующих направлений деятельности: просветительское, информационное, досуговое.

Таким образом, проанализировав теоретические основы деятельности молодежного работника в сфере дорожной безопасности, можно сделать следующие выводы:

1. Молодежный работник или представители молодежной политики должны являться инициаторами взаимодействия различных субъектов в сфере дорожной безопасности молодежи.

2. Такое взаимодействие в сфере дорожной безопасности молодежи обеспечивает доступность профилактического воздействия, его действенность, достаточность, комплексность, индивидуальный подход в работе с молодежью на основе единства контроля и оказания им помощи. Поддерживает и поощряет деятельность организаций, учреждений и предприятий по возрождению традиционных и созданию новых структур профилактической направленности, в целях:

- обеспечения дорожной безопасности молодежи;
- разработки рекомендаций, консультирования молодежи, оказания им помощи, позволяющей избежать опасности на дорогах;
- распространения знаний о правилах дорожной безопасности;
- триадного взаимодействия при решении задач обеспечения дорожной безопасности молодежи;
- проведения социологических исследований, конференций, конкурсов, учений и тренировок, агитационно-пропагандистской работы и информирования молодежи, совершенствования нормативной правовой базы в части обеспечения дорожной безопасности молодежи.

РАЗДЕЛ II. ПРАКТИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МОЛОДЕЖНОГО РАБОТНИКА В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОГО УЧАСТИЯ МОЛОДЕЖИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

В первом разделе данной работы, мы определили, что к сфере дорожной безопасности молодежи должен привлекаться молодежный работник, являясь инициатором и организатором взаимодействия с представителями ГИБДД и с представителями образовательных учреждений, начиная от семьи и заканчивая школой. На основе данного утверждения, взаимодействие молодежного работника в сфере безопасного участия молодежи в дорожном движении мы изучали на базе Муниципального бюджетного общеобразовательного учреждения Гимназия № 22 города Белгорода, расположенной по бульвару Юности, 14.

Система взаимодействия молодежного работника и учреждений образования в сфере безопасного участия молодежи в дорожном движении обращена, прежде всего, к личности подростка, направлена на его развитие, раскрытие потенциала в этом направлении.

Эффективность и качество профилактической работы по дорожной безопасности старших школьников во многом зависит от взаимодействия молодежного работника в сфере безопасного участия молодежи в дорожном движении с заинтересованными структурами.

Работа молодежного работника в образовательном учреждении осуществляется согласно плану, начиная с анализа работы и диагностики проблемы. Так молодежный работник совместно с заместителем директора по учебно-воспитательной работе планируют работу по профилактике дорожной безопасности старших школьников на основе анализа работы предыдущего периода.

В планах определены исполнители, сроки, формы и методы решения конкретных вопросов по профилактике дорожной безопасности старших школьников. Вся деятельность по профилактике дорожной безопасности старших школьников строится с учетом индивидуальных

особенностей, дифференцируется по возрастным периодам и организуется по трем основным направлениям: работа с обучающимися; работа с родителями; работа с педагогами.

Планируя свою работу по пропаганде правил дорожного движения и других правовых знаний, действующих в сфере дорожного движения, молодежный работник концентрирует внимание школьников на информации о состоянии и проблемах дорожной безопасности молодежи.

В план работы по безопасности дорожного движения старших школьников также входит взаимодействие с заинтересованными структурами – ГИБДД, автошколой, автотранспортными предприятиями, средствами массовой информации, библиотекой, учреждениями дополнительного образования и другими общеобразовательными учреждениями города (Рисунок 3).

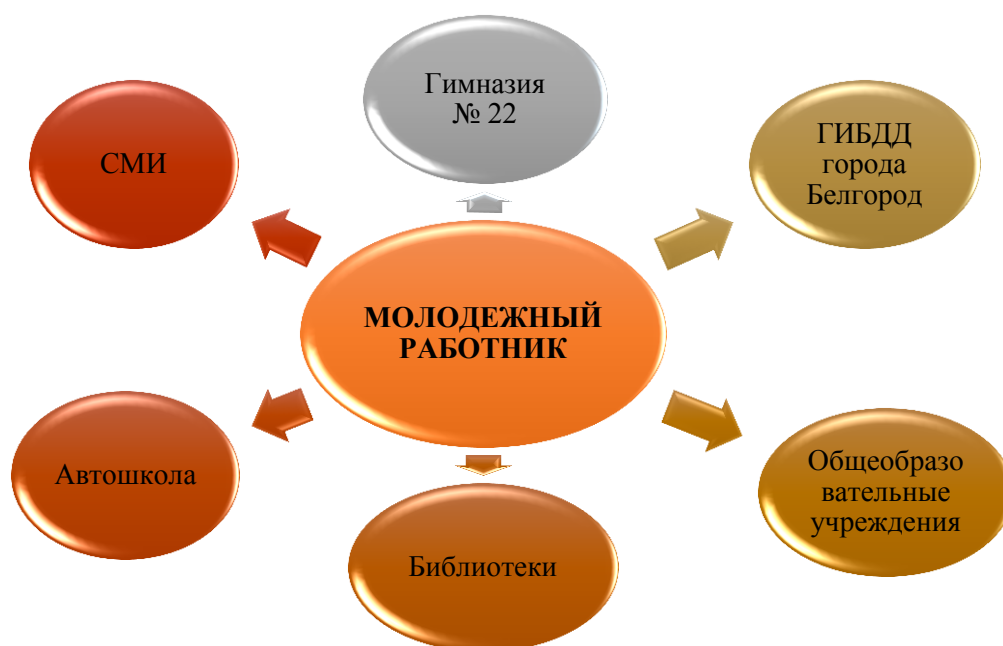


Рисунок 3. Взаимодействие молодежного работника в сфере безопасного участия молодежи в дорожном движении с заинтересованными структурами

1. ГИБДД города Белгород.

Координирующая роль в системе работы молодежного работника по дорожной безопасности молодежи принадлежит ГИБДД, взаимодействие с

которым, осуществляется согласно совместного плана работы по следующим направлениям (Рисунок 4):



Рисунок 4. Взаимодействие молодежного работника с представителями ГИБДД

Взаимодействие представителей ГИБДД и молодежного работника направлено на формирование у подростка опыта безопасного поведения на улицах города. Для этого проводится планирование совместной деятельности. Организация развивающей пространственной среды.

Со стороны ГИБДД – это оценка условий в образовательном учреждении, корректировка среды, разметка автогородков.

Со стороны молодежного работника и общеобразовательного учреждения – организация уголков по безопасности дорожного движения, дидактическое комплектование игр, методическое обеспечение, художественные материалы.

Сотрудники ГИБДД совместно с молодежным работником принимают участие в занятиях по правилам дорожного движения по приглашению администрации школьного учреждения. Правила безопасного поведения на улицах и дорогах изучаются в процессе специальных развивающих

и обучающих занятий, в основе которых присутствует игра: образно-ролевая, сюжетно-ролевая или игра с правилами.

Под руководством молодежного работника старшеклассники школы и члены отряда ЮИД широко взаимодействуют с другими образовательными учреждениями – обмениваются опытом, участвуют в совместных мероприятиях: конкурсах, слетах отрядов ЮИД и других мероприятиях.

Молодежный работник организует работу по проведению внеклассных мероприятий: тематических утренников, творческих смотров-конкурсов, викторин, соревнований, экскурсий, выступления агитбригад, профилактических акций и рейдов в микрорайоне школы совместно с инспекторами ГИБДД. При планировании работы, важное значение придается работе кружка «Юных инспекторов дорожного движения», которые занимаются активной пропагандой правил дорожного движения среди детей и подростков, предупреждением их нарушений.

2. Общеобразовательные учреждения.

От инициативы и профессионального мастерства молодежного работника во многом зависит эффективность обучения правилам дорожного движения, обучение правильно и безопасно вести себя на улицах и дорогах.

Формы работы с общеобразовательными учреждениями, применяемые в школе педагогами совместно с молодежным работником: творческие конкурсы, конкурсные программы, КВНы; игры и викторины; театрализованные представления по дорожной тематике; соревнования и велоэстафеты; дни здоровья; экскурсии; тематические классные часы по дорожной безопасности старших школьников; профилактические беседы: деятельность отряда ЮИД; акции и рейды; библиотечные часы; встречи с ветеранами и работниками ГИБДД.

В основе работы с старшими школьниками по воспитанию культуры поведения на улице, дороге и в транспорте лежит педагогика сотрудничества. При совместном написании сценариев, различных тематических разработок по правилам дорожного движения, составлении буклетов, вопросов для

кроссвордов и загадок учитываются интересы, возможности и способности школьников, тот объем знаний по правилам дорожного движения и культуре поведения, которые они получили на занятиях.

Молодежный работник устанавливает поддержку тесной связи с Дворцом детского творчества. В ходе внеклассной работы с старшими школьниками, проводится подготовка команды школы для участия в игровых и конкурсных программах, проводимых на базе Дворца детского творчества. Ребята соревнуются в знаниях теории правил дорожного движения, разбираются в жестах регулировщиков, показывают свою эрудированность в дорожной тематике, проявляют творческие способности, а также узнают от сверстников новую информацию.

3. Библиотеки.

Интересно и с пользой проходят тематические библиотечные часы и игровые программы, подготовленные молодежным работником, сотрудниками библиотеки, классными руководителями в течение учебного года.

4. Автошкола.

Согласно плана работы молодежного работника по дорожной безопасности молодежи, с учащимися организовывается экскурсии в автошколу.

5. Средства массовой информации. Информация о деятельности по профилактике дорожной безопасности школьников отражается в школьной газете, а также поддерживается тесная связь с местными средствами массовой информации – редакцией газеты «Наш Белгород».

6. Гимназия № 22.

Молодежный работник организывает в старших классах проведение профилактических бесед и лекций с повторением основных положений правил дорожного движения для пешеходов, водителей, пассажиров.

Акцентирует внимание педагогов на необходимость рассмотрения мер административной, уголовной и гражданской ответственности за нарушения

в сфере дорожной безопасности школьников. Учащиеся с 14 лет обязаны знать правовые нормы и меры ответственности за их нарушения: размеры штрафов, меры предупреждения, воспитательно-принудительные меры воздействия.

Молодежный работник совместно с педагогами школы разрабатывает занятия для старшеклассников с изучением соответствующих глав Кодекса об административных правонарушениях и статей Уголовного Кодекса, касающихся преступлений несовершеннолетних в сфере дорожной безопасности молодежи.

Важное значение придается работе с родителями и педагогами. В план на учебный год включено проведение консультаций, семинаров, индивидуальных бесед для педагогов и родителей обучающихся.

Культура поведения старших школьников на улице, дороге и транспорте во много зависит от ближайшего окружения и нравственной атмосферы в семье. Воспитание, как психолого - педагогическое воздействие направлено молодежным работником на обеспечение дорожной безопасности школьника и должно осуществляться одновременно в семье и школе.

Образовательный процесс с обучающимися старших классов строится молодежным работником совместно с педагогами школы на основе принципов: «принципе самоорганизации, саморегуляции и самовоспитания», «принципе взаимосвязи причин опасного поведения и его последствия: дорожно-транспортного происшествия», «принцип социальной безопасности».

Принцип самоорганизации, саморегуляции и самовоспитания. Этот принцип реализуется при осознании старшими школьниками правил безопасного дорожного поведения. Тогда они достаточно легко, без сопротивления регулируют свое поведение, наблюдают за сверстниками, замечают нарушения правил дорожного движения взрослыми и часто не понимают и возмущаются, почему те поступают рискованно и не соблюдают правила. Для подкрепления самовоспитания нужен положительный пример

взрослых. Поэтому молодежный работник и преподаватель должны воспитывать вместе со школьниками и их родителей.

Принцип взаимосвязи причин опасного поведения и его последствия: дорожно-транспортного происшествия. Учащиеся должны знать какие опасности могут подстергать их в дорожной среде. Вместе с тем нельзя чрезмерно акцентировать их внимание только на этом. Внушая страх перед улицей и дорогой, можно вызвать обратную реакцию. Во-первых это искушение рискнуть, перебегая дорогу. Во-вторых, внушение страха может сделать ученика неуверенным и беспомощным и обычная ситуация на дороге покажется ему опасной. И тогда он может растеряться и испугаться.

Преподаватель проводит, а молодежный работник организывает профилактическую работу с родителями. То есть постоянно объясняет, что они обязаны сопровождать своих детей по улицам и дорогам с интенсивным движением транспорта. Даже хорошо зная правила, дети попадают в ДТП именно в силу возрастных и психофизиологических особенностей поведения.

Принцип социальной безопасности. Учащиеся должны понимать, что они живут в обществе, где надо соблюдать определенные нормы и правила поведения. Соблюдение этих правил на дорогах контролирует Госавтоинспекция. Инспектор дорожно-патрульной службы выявляет нарушителей среди водителей и пешеходов и наказывает их: предупреждает или штрафует. Правила дорожного движения нужно соблюдать для общей безопасности, так как неправильные действия школьника на улице и дороге опасны и для него самого и для окружающих.

Также на уроках со старшеклассниками используются соответствующие формы и методы воспитания правопослушному поведению в дорожной среде.

Методы воспитания – это способы психолого–педагогического воздействия на сознание, волю, чувства, поведение обучающихся. В своей работе молодежный работник в взаимодействии с педагогами применяют следующие методы: внушение, убеждение, поощрение, пример, упражнение.

Внушение: дети школьного возраста легко внушаемые. Внушением можно приостановить опасные действия школьника и стимулировать правильные действия.

Убеждение: для того, чтобы убедить школьника, достаточно показать ему образное отражение реальности, например в сюжетных картинках опасное поведение на дорогах.

Поощрение: это положительная оценка, основанная на положительных эмоциях, поэтому повышает ответственность и укрепляет дисциплинированность.

Пример: воспитательное значение примера состоит в том, что он быстро запоминается. Основа примера – подражание.

Упражнение: без упражнения не возможно сформировать у школьника заданный тип поведения.

Для чтения лекций по правовым вопросам педагогами школы приглашаются специалисты: юристы и работники Госавтоинспекции, знающие законодательство и умеющие работать с учащимися старших классов. Эффективность таких занятий на всех ступенях образования очевидна.

В школе на уроках, при изучении тем безопасность на дорогах, применяются игровые технологии (ролевые игры), так как игра – один из основных видов деятельности обучающихся. Кроме того, используются разнообразный дидактический материал, имеющийся в кабинете ОБЖ: дорожные знаки, макеты безопасных маршрутов, вопросы викторин, загадки, кроссворды, ребусы и так далее.

Перед началом занятий по дорожной тематике (для первичного ознакомления) и в конце образовательного процесса, для закрепления учебного материала проводятся экскурсии по городу, на которых школьники знакомятся с дорожной средой, знаками регулирования, правилами поведения на дороге. В проведении экскурсий помощь оказывают родители.

Ежемесячно проходят консультации психологов для родителей и школьников. Организуются лектории для родителей, тематические родительские собрания, которые проводятся по соответствующему тематическому плану работы, деловые игры с участием работников ГИБДД, психологов. Ежегодно на первом родительском собрании родители вместе с детьми, под руководством молодежного работника, классных руководителей и работников ГИБДД разрабатывают безопасные маршруты в школу. Эти маршрутные листы хранятся в дневниках школьников в течение всего учебного года. Периодически осуществляется контроль знаний правил дорожного движения с использованием анкет и тестовых заданий.

На лекциях используется аналитический материал предоставляемый ГИБДД по гимназии и молодежный работник совместно с педагогами и школьниками разбирают конкретные примеры нарушений правил дорожного движения и их основные причины. Лекция по основным дорожным понятиям, знаниям, умениям и навыкам безопасного поведения школьников на дороге нужна для того, чтобы родители сами могли ориентироваться в дорожных условиях.

Одним из обязательных условий при проведении массовых мероприятий является участие родителей в сопровождении школьников к местам отдыха и экскурсий. Активно привлекаются родители к созданию вместе с детьми классных уголков безопасности. Совместно с родителями организуются изготовление и обновление учебных пособий по правилам дорожного движения (плакатов, макет дорожных знаков, светофоров и так далее), устройство школьной автопощадки для проведения практических занятий, регулярно участвуют в конкурсах по безопасности дорожного движения для семейных команд, оформляются выставки плакатов, рисунков, поделок, фотографий, участвуют в составлении буклетов по безопасности дорожного движения.

В целях повышения эффективности работы по дорожной безопасности старших школьников в школе систематически проводится методическая

работа с педагогами по проведению занятий по правилам дорожного движения. Вопросы изучения правил дорожного движения рассматриваются на научно-методическом совете школы, методическом объединении классных руководителей, учителей – предметников. По результатам обсуждения принимаются конкретные решения, выполнение которых контролируется методическим советом школы.

В целях координации работы молодежным работником совместно с научно-методическим советом школы разработаны специальные акты по охране здоровья и жизни школьников:

- должностные инструкции педагогического работника по профилактике дорожной безопасности старших школьников
- по организации работы в пришкольных детских оздоровительных лагерях;
- рекомендации по оформлению классных уголков безопасности;
- номенклатура дел профильного отряда ЮИД.

Молодежным работником разработаны методические рекомендации для учителей, классных руководителей по проведению профилактических бесед с школьниками в пред- и после каникулярное время.

Согласно плану работы с педагогическим коллективом проводятся: тематические и организационно-педагогические советы; совещания при директоре; семинары для учителей и классных руководителей по профилактике дорожной безопасности школьников.

Одна из форм работы с педагогами – индивидуальные беседы. Методическая помощь оказывается при составлении плана работы в классе по культуре поведения на дорогах и дорожной безопасности.

Таким образом, взаимодействие молодежного работника и учреждения образования – это совместная коллективная распределенная деятельность, которая приводит к разделяемым, всеми участниками данной деятельности, эффектам.

Для определения подготовленности школьников в сфере дорожной безопасности, нами был проведен опрос учащихся 8-11 классов общеобразовательной школы № 22 города Белгорода, бул. Юности, 14. В нем приняли участие 120 старшеклассников. Из них 62% девушек и 38% юношей¹.

Опрос проводился в виде анкетирования в письменном виде и в социальной сети «Вконтакте» (см. приложение 1). Ниже представлено распределение ответов на вопрос: «Знаете ли Вы обязанности пешеходов, установленные Правилами дорожного движения?» показали, что большинство респондентов – 65% ответило утвердительно, 30% опрошенных учащихся знают ПДД частично, а вот 5% признались в том, что ПДД не знают или знают плохо (Диаграмма 1).

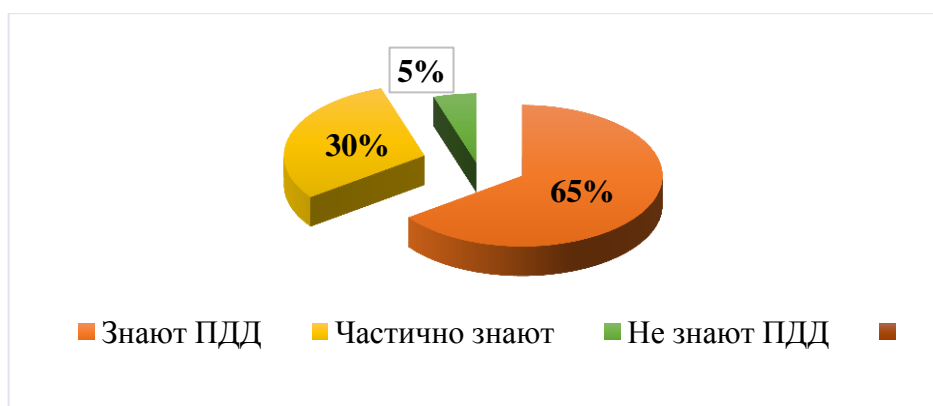


Диаграмма 1. Знание школьниками обязанностей пешеходов, установленные ПДД

Следует отметить, что знания правил дорожного движения не у всех учащихся достаточные. Данный вопрос выявил необходимость более глубокого усвоения учащимися содержания правил и формирование у них умения использовать знания правил для принятия решений в реальных условиях дорожного движения, без чего не возможно обеспечение безопасности на дороге.

Обмен мнениями показал, что у учащихся возникает много вопросов по правилам дорожного движения, особенно касающихся пешеходов, даже те, кто их знает, не всегда стараются соблюдать. На этот вопрос «Соблюдаете ли

¹Кузнецов В.Н. Культура безопасности: социологическое исследование. М., 2009. С. 67.

Вы Правила дорожного движения, когда являетесь пешеходом?» 44% опрошенных ответили положительно. Ответ «Да, соблюдаю, когда со мной идут дети или взрослые» отметили 16% респондентов. 18% сознались, что ПДД соблюдают в случае присутствия поблизости сотрудника полиции, «Да, соблюдаю при наличии светофоров и пешеходных переходов» –14%, «Нет, не соблюдаю» – пришлось 8% (Диаграмма 2).



Диаграмма 2. Соблюдение ПДД пешеходами (молодыми респондентами)

Из приведенных выше данных следует, что воспитание культуры поведения подростка на дороге, выработке стойких стереотипов правильных действий в различных дорожных ситуациях и безукоризненном соблюдении правил дорожного движения – это главное направление учащихся, которое требует совершенствования.

Респондентам задавался вопрос: «Как вы реагируете, если на ваших глазах другие пешеходы нарушают Правила дорожного движения?» 40% опрошенных делают замечания нарушителям ПДД. (Диаграмма 3).



Диаграмма 3. Реакция респондентов на нарушения ПДД

Совсем не обращают внимания, на создавшиеся условия нарушений – это 32%, а в этой ситуации затруднились ответить 28%.

Ответы учащихся на данный вопрос показали, что они по-разному оценивают нарушения правил дорожного движения. По нашему мнению пешеходы-подростки не владеют достаточной культурой поведения на дороге и не уважают друг друга. Подобное взаимное неуважение создает колоссальные проблемы, которые в комплексе превращают дорогу в опасное для жизни и здоровья место.

Учащимся было предложено оценить свои знания по ПДД и был задан следующий вопрос «Как Вы оцениваете свои знания Правил дорожного движения на «5», «4», «3», «2»? Больше количество респондентов оценили свои знания по ПДД на «4» – это 60% , лишь 14% были уверены, что знают ПДД на «5», 26% опрошенных учащихся были не уверены в своих знаниях и оценили их на «3» (Диаграмма 4).

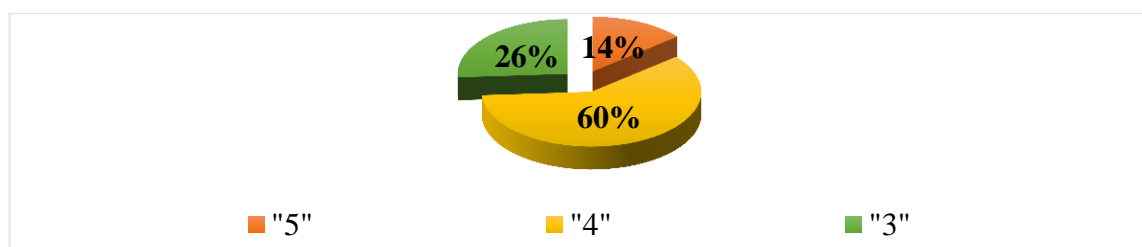


Диаграмма 4. Оценка своих знаний в отношении ПДД

Данный вопрос подтверждает, что дорожная безопасность учащихся обеспечивает непрерывное усвоение социокультурного опыта соблюдения норм и правил в дорожно-транспортной среде, сложившихся на основе устойчивого безопасного поведения на дорогах; эффективное коммуникативное взаимодействие с другими участниками дорожного движения, самоконтроль и саморегуляция на основе ценностных ориентаций и знание правил обязательно для всех участников дорожного движения как водителями, так и пешеходами.

Вопрос «Что мешает пешеходам соблюдать ПДД?» задавался респондентам. По результатам опроса можно утверждать, что 9% опрошенных ссылаются на невыполнение правил дорожного движения водителями транспортных средств (Диаграмма 5).

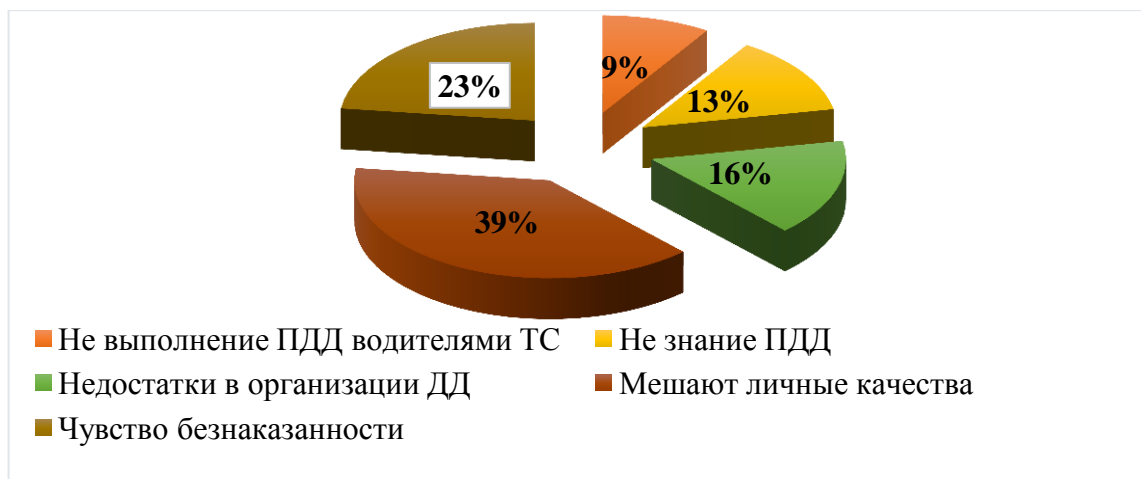


Диаграмма 5. Причины не соблюдения ПДД респондентами

О незнании ПДД говорят 13% учащихся. На недостатки в организации дорожного движения (отсутствие пешеходных переходов, светофоров, их неудобное расположение), как основном факторе, влияющем на соблюдение пешеходами ПДД, указывают 16% респондентов.

39% участников опроса считают, что мешают соблюдать ПДД личные качества. На чувство безнаказанности, ссылаются 23% респондента опроса.

Значительное количество участников опроса – 89% – ответили, что они об этом знают. Только 11% заявили, что об административной ответственности пешеходов им совершенно ничего неизвестно (Диаграмма 6).



Диаграмма 6. Знания респондентов в области административной ответственности пешеходов

Обеспеченность процесса приобщения учащихся к сознательному определению своего места в сфере дорожного движения, воспитанию транспортной культуры, приобретает большое социальное значение. Следовательно, необходимо активно вести поиск новых форм работы, направленной на повышения уровня мотивации изучения и соблюдения правил дорожного движения всеми участниками данного движения.

Безусловно, и пешеходы, и водители транспортных средств значатся полноправными участниками дорожного движения и за нарушение ими ПДД предусмотрена административная ответственность.

Ответственность пешеходов за нарушение ПДД пешеходов, нарушающих правила дорожного движения, можно условно разделить на две группы:

1. Не знающих своих прав и обязанностей, предусмотренных правилами дорожного движения, или знающих их и не умеющих применить на практике.

2. Знающих правила дорожного движения, однако умышленно или по неосторожности пренебрегающих ими.

Анализ дорожно-транспортных происшествий показывает, что значительное число их происходит по причине, что пешеходы не понимают сигналов регулировщика или светофора, плохо ориентируется в дорожной обстановке, а подчас и сознательно пренебрегают требованиями безопасности движения, позволяют себе преднамеренно переходить проезжую часть при запрещенном сигнале светофора, пересекать улицу в непешеходных переходах.

Хотя меры убеждения пешеходов о необходимости соблюдения дорожной дисциплины имеют большое значение для предотвращения дорожных происшествий, но одних их недостаточно. Поэтому к пешеходам применяют меры более серьезного административного воздействия.

Пешехода могут: предупредить, оштрафовать, сообщить информацию по месту работы или учебы и. т. д.

Таким образом, о мерах административной ответственности пешеходов учащихся в обязательном порядке должны знать.

В настоящее время среди школьников, получили распространение двухколесные транспортные средства – называемые «скутеры». Данные транспортные средства могут относиться как к мопедам, так и к мотоциклам, все зависит от их технических характеристик. Большинство родителей, когда приобретают такие «взрослые игрушки» своим детям, просто забывают или не считают нужным проконтролировать насколько их ребенок знает правила безопасного, и самое важное грамотного поведения на дороге, собственно именно это зачастую и является причиной ДТП с их участием.

В нашем опросе лишь 56% опрошенных указали, что управление скутером или мопедом разрешено только лицам, достигшим 16-летнего возраста, 29% утверждают, что садиться за руль этих транспортных средств можно и с 14 лет. 5% сознались, что им совсем не известно, с какого возраста разрешено управление скутером, 2% опрошенных убеждены, что скутером/мопедом можно управлять с любого возраста и, по мнению 8% респондентов – с 18 лет (Диаграмма 7).

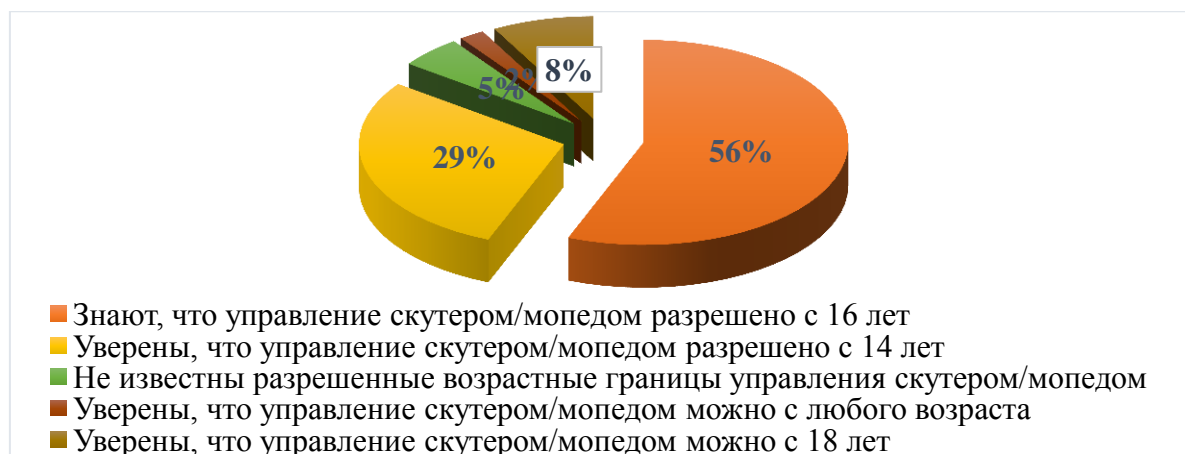


Диаграмма 7. Знания респондентов закона по управлению скутером или мопедом

Учащиеся должны быть знакомы с П.24.1 ПДД Российской Федерации, который указывает, что управлять велосипедом при движении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет, а мопедом – не моложе 16 лет.

Скутером управлять можно только с 16 лет. К сожалению, не все учащиеся знают данное положение¹.

Мы являемся свидетелями той ситуации, что подростки все чаще оказываются за рулем скутера. Конечно, для управления мопедом не требуется иметь водительские права. Однако, родители, покупая своему ребенку скутер, не допускают мысли должным образом разъяснить ему правила дорожного движения, акцентировать его внимание на необходимость использования мотошлемов, содействовать и настоять на отработке практических навыков вождения на специальной площадке.

«Есть ли у вас скутер/мопед?» – такой вопрос был задан каждому респонденту. 16% опрошенных ответили утвердительно. Вызывает тревогу тот факт, что только 17% из них достигли возраста 16 лет. Оставшимся 84% менее 16 лет (Диаграмма 8).

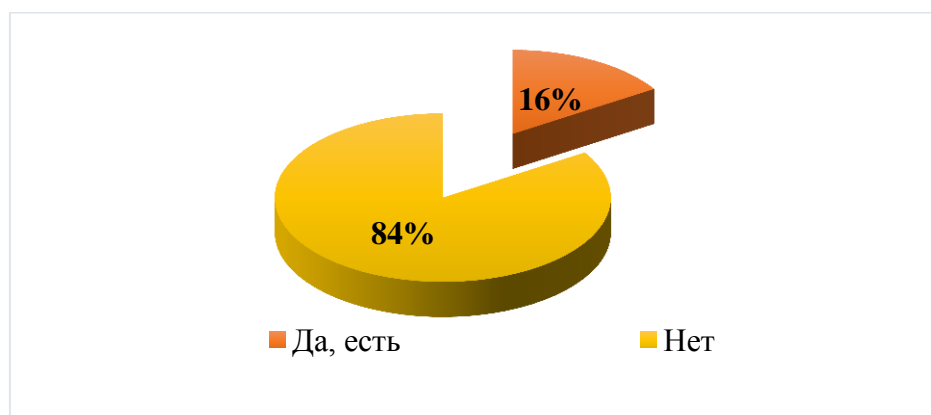


Диаграмма 8. Распределение респондентов по наличию скутера/мопеда

Данный опрос показывает, что подготовка водителей скутеров и культура их вождения, в основном, находятся на низком уровне. Скутеры, мопеды и мотоциклы – это сегодня у подростков довольно большой выбор для развлечений. Беспокоит тот факт, что несовершеннолетние не владея даже элементарными сведениями о правилах дорожного движения, выезжают на проезжую часть, что в итоге приводит к дорожно-транспортным происшествиям.

¹О правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 (ред. от 19.12.2014.) URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. (дата обращения: 22.12. 2015.)

Водители скутеров часто провоцируют дорожно-транспортные происшествия, создают аварийные ситуации на дорогах, а в некоторых случаях и сами попадают под колеса автомобилей. Доказано, что большинство подростков даже не знают, что скутер двигаться может только по крайней правой полосе в один ряд как можно правее. Допускается движение по обочине. Водителю скутера запрещается: ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой, перевозить пассажиров, поворачивать налево и разворачиваться на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении, двигаться по дороге без застегнутого мотошлема¹.

Об этих обязанностях водителя скутера, установленных правилами дорожного движения, известно 49% опрошенных, 42% знают частично, 9% не знают вообще (Диаграмма 9).

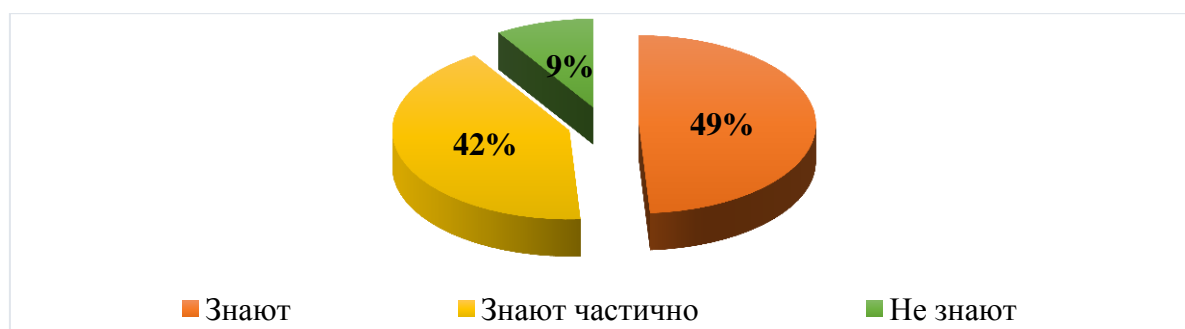


Диаграмма 9. Обязанности водителя скутера/мопеда, установленные ПДД

Предполагается, что для управления мопедом необходимо будет получать права. Но это положение пока не узаконено, а владельцы двухколесного транспортного средства совершенно не спешат учить правила дорожного движения. Сотрудники Госавтоинспекции настойчиво доказывают, что за подростками должны следить родители, ведь именно они несут административную ответственность за своих несовершеннолетних детей.

Таким образом, данный метод сбора информации посредством анкетного опроса дал понять и удостовериться о существующей проблеме:

¹О правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 (ред. от 19.12.2014) URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. (дата обращения: 15.12.2016.)

недостаточный уровень культуры дорожно-транспортной безопасности учащихся. В настоящее время уровень этой подготовки нельзя признать достаточным, принимая во внимание негативные статистические показатели дорожно-транспортного травматизма среди молодежи (приложение 2).

Это дает основание обоснованно предполагать, что в педагогической практике общеобразовательных школ не созданы условия для эффективного совершенствования культуры транспортной безопасности учащихся.

Изложенные в данном опросе материалы об уровне знаний учащихся по ПДД не исчерпали всего круга проблем, связанных с изучением состояния культуры транспортной безопасности молодежи в педагогической практике. Проведенный анализ результатов исследования послужит основой для выявления характеристик мировоззренческой, нравственной, психологической готовности молодежи к обеспечению транспортной безопасности.

Из приведенных выше фактических данных можно сделать следующие выводы:

1. Основопологающим в построении взаимодействия молодежного работника и образовательного учреждения становится определение конкретной задачи, для решения которой выявляется необходимость построения контактов с тем или иным ведомством или учреждением.

2. Для полноценной реализации задач и синхронизации действий всех участников, взаимодействия, выбраны следующие направления деятельности: работа с педагогическим коллективом; работа с обучающимися; работа с ГИБДД.

3. Взаимодействие молодежного работника с заинтересованными структурами в сфере дорожной безопасности молодежи способствует повышению уровня знаний обучающихся и приобретения навыка безопасного поведения на улицах и дорогах.

4. Взаимодействие молодежного работника с заинтересованными структурами в сфере дорожной безопасности молодежи содействует повышению активности классных руководителей при подготовке и проведении тематических мероприятий, наблюдается систематическое обновление уголков безопасности.

5. Освещение вопросов профилактики среди родителей, с привлечением работников ГИБДД, способствует повышению ответственности их за жизнь и здоровье детей.

Исходя из исследования взаимодействия молодежного работника с заинтересованными структурами в сфере дорожной безопасности молодежи, проводимого на базе Гимназии № 22, можно сделать следующие выводы:

1. Низкая эффективность обучения старших школьников безопасному участию в дорожном движении является следствием отсутствия системности в обучении. Работа, которая проводится в данном направлении в системе образования зачастую не систематична и носит прерывистый характер и представляет собой некоторые отдельные разовые мероприятия в школе. Системность, непрерывность и преемственность – это три составляющие эффективного обучения старших школьников безопасному участию в дорожном движении.

2. Необходимо повышение качества учебно-воспитательного процесса, обеспечить которое возможно при уважении молодежи как к закону вообще, так и к отдельным (в том числе и закону дорог) его составляющим. Для решения задач в сфере дорожной безопасности молодежи необходимо увеличить объем проводимой предупредительной работы.

4. Процесс организации работы с работниками дорожной безопасности должен включать следующие виды деятельности:

– оказывать содействие во всестороннем отражении деятельности Госавтоинспекции по предупреждению ДТП;

– оказывать помощь представителям СМИ в подготовке информационных материалов по дорожной безопасности молодежи;

– анализировать публикуемые материалы, вносить предложения по дальнейшему улучшению деятельности ответственных структур по дорожной безопасности молодежи;

– планировать работу по пропаганде участия общественных организаций в мероприятиях по предупреждению аварийности.

РАЗДЕЛ III. МЕРОПРИЯТИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОЛОДЕЖНОГО РАБОТНИКА В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МОЛОДЕЖИ

Анализ взаимодействия молодежного работника с заинтересованными структурами в сфере дорожной безопасности молодежи, проведенный в третьем разделе работы, позволяет сделать вывод о том, что необходимо переориентировать образовательную систему в плане формирования культуры дорожно-транспортной безопасности молодежи.

1. Общеобразовательные учреждения

Столь сложная структура в сфере дорожной безопасности предполагает организацию многомерной системы образования. Необходимо в процессе взаимодействия молодежного работника с педагогами школы развивать ключевые компетенции молодежи (нормативно-правовую, социокультурную и информационную) в системе образования с целью готовности применения прошлого опыта предотвращения или минимизации рисков в сфере дорожной безопасности.

Система образования в сфере обеспечения культуры дорожно-транспортной безопасности должна быть ориентирована на формирование компетентного участника дорожного движения.

Компетентному участнику дорожного движения необходимо владеть такими компетенциями как:

– нормативно-правовая компетенция, которая состоит из правовой образованности, правовой воспитанности, правовой обученности и правовой развитости, ее основной целью становится развитие правовой культуры в сфере дорожной безопасности;

– социокультурная компетенция, включающая в себя возможности гибко менять стратегию поведения человека с учетом узкого (особенности социальной ситуации) и широкого (социальные нормы и условия) контекстов его деятельности;

– информационная компетенция, предполагающая знание дорожных знаков, видов дорожной разметки и их информирующих предписаний, умения видеть, понимать и выполнять предписания, заложенные в дорожных знаках и сигналах; знания о безопасности транспортного средства, понимание меры ответственности за дорожно-транспортные нарушения.

В связи с этим общеобразовательным учреждениям необходимо формировать у старшего школьника следующие навыки по воспитанию культуры поведения в сфере дорожной безопасности:

1) уметь анализировать дорожно-транспортную среду и в зависимости от нее использовать различные стратегии поведения;

2) овладеть приемами эффективной коммуникации в сфере дорожной безопасности;

3) научить конструктивно разрешать конфликты, возникшие между участниками дорожного движения.

Таким образом, в информационную компетенцию молодежи должны быть включены:

– знания о дорожных знаках как международном «языке улиц», знания о видах дорожной разметки и их информирующих предписаниях;

– умения видеть, понимать и выполнять предписания, заложенные в дорожных знаках, понимание сигналов, подаваемых велосипедистами, водителями транспортных средств как способ взаимодействия участников дорожного движения;

– знания о надежности и безопасности транспортного средства, понимание мер ответственности за дорожно-транспортные нарушения, в том числе запечатленные с помощью средств видеofиксации и т.д.

В этой связи система образования в сфере дорожно-транспортной безопасности должна быть сориентирована на то, чтобы:

– дать молодежи знания о нормах и правилах в сфере дорожной безопасности;

– предоставить возможность получить опыт безопасного участия в сфере дорожной безопасности, который поможет адаптироваться в ней молодым людям;

– научить прогнозировать дорожные ситуации и минимизировать попадание молодых людей в сфере дорожной безопасности.

Результативным направлением, по нашему усмотрению, может стать привлечение молодежи к культурно-творческой деятельности по пропаганде традиций безопасного поведения в сфере дорожной безопасности.

Формирование традиций поведения в сфере дорожной безопасности молодежи имеет принципиальное значение. Именно под влиянием традиций у молодежи формируются положительные привычки, связанные с поведением в сфере дорожной безопасности, повышается ответственность за свою жизнь и жизнь других участников дорожного движения. Все это реализуется на практике, если молодой человек из пассивного наблюдателя нарушения правил дорожного движения станет активным участником дорожного движения, который не только соблюдает правила поведения в сфере дорожной безопасности, но и пропагандирует личный опыт безопасного поведения.

Обладая неисчерпаемостью вариантов влияния на становление личности, субкультура юношеской возрастной группы приобретает огромное значение в формировании культуры в сфере дорожной безопасности.

Поскольку молодые люди стремятся заниматься общественно значимыми делами, проявлять активную жизненную позицию, одним из эффективных направлений работы может стать привлечение молодежи к пропаганде культуры в сфере дорожной безопасности. С одной стороны, это позволит молодым людям проявить себя, закрепить свои теоретические и практические навыки по поведению в сфере дорожной безопасности, с другой – поможет определиться с возможным выбором профессии.

Пропаганда культуры безопасности является неотъемлемой частью профилактики правонарушений, травматизма в сфере дорожной

безопасности. Поэтому молодежь, участвуя в пропагандистской деятельности, приносит реальную помощь обществу в деле сохранения здоровья его граждан.

2. ГИБДД города Белгород.

Одним из эффективных направлений работы при взаимодействии молодежного работника с представителями ГИБДД по формированию культуры сфере дорожной безопасности молодежи и приобретению ими опыта поведения в сфере дорожной безопасности, на наш взгляд, можно рекомендовать картинг-клубы, которые функционируют при поддержке ГИБДД.

В настоящее время в нашем городе действуют такие картинг-клубы: «Коопер» (ул. Победы, 71), «Лидер» (ул. Шаландина, 1а ТРЦ «Лидер»), «Ассамблея» (пр. Б.Хмельницкого, 137 ТРЦ «МегаГринн»), «Виразж» автоспортивный комплекс (картинг) (ул. Западная,11), в которых занимаются на постоянной основе в общей сложности около 2 тыс. молодых людей в возрасте от 10 до 18 лет.

Молодые люди могут выбрать программу обучения и времени ее освоения в картклубе в зависимости от своих потребностей и желаний. Формирующий потенциал данного культурно-досугового учреждения определяется тем, что, с одной стороны, картинг способствует удовлетворению потребностей молодых людей ощутить скорость, почувствовать себя автогонщиком, проверить свою способность к быстрому реагированию в опасной ситуации, находясь при этом в полной безопасности и не рискуя навредить другому человеку. С другой стороны, занятия картингом являются эффективным средством мотивации молодежи к овладению техникой.

В картинг-клубах молодые люди осваивают навыки вождения карта (обгоны, торможения, развороты, виражи и т.д.), при этом получают не только практические, но и теоретические знания и умения. В рамках занятий, основанных на образовательных программах, они изучают

правила дорожного движения, а также учатся оказывать первую медицинскую помощь.

Кроме того, посещение картинг-клуба способствует воспитанию у молодых людей чувства коллективизма, сотрудничества, взаимопомощи и взаимовыручки.

Участие молодежи в доступных соревнованиях по картингу не только пробуждает интерес к этому виду спорта, но и становится источником формирования необходимых личностных качеств.

Следующим эффективным направлением работы при взаимодействии молодежного работника с представителями ГИБДД по формированию культуры в сфере дорожной безопасности молодежи предлагаются автогородки.

Молодые люди отрабатывают и получают необходимый опыт безопасного управления транспортным средством (ТС) и навыки безопасного поведения с учетом психофизиологических особенностей в автогородках. Автогородки предназначены для проведения практических занятий по изучению правил поведения в сфере дорожной безопасности учащимися общеобразовательных школ; для проведения досуга молодежи с целью приобретения ими навыков безопасного поведения на улице и дорогах

Потенциал автогородка как учреждения дополнительного образования в формировании культуры поведения молодежи в сфере дорожной безопасности реализуется в том, что молодые люди получают первые навыки автомобильного вождения за рулем электромобиля.

В условиях автогородка оптимально изучение языка дорожно-транспортной среды, так как пространство автоплощадок и автогородков представляет собой целостную транспортную среду, которая включает в себя дорожки, тротуары, технические средства дорожного движения, современные элементы организации дорожного движения, транспортные сооружения и так далее.

В автогородке молодые люди могут не только сами проверить на практике свои знания, но и проводить занятия с детьми по изучению дорожных знаков, дорожной разметки, знаков для водителей велосипедов, тем самым пробуя себя в различных социальных ролях.

В целом автогородки позволяют комплексно и качественно решать одну из острейших проблем крупных городов – проблему профилактики дорожно-транспортного травматизма – и обеспечить формирование культуры в сфере дорожной безопасности молодежи.

Результативным направлением работы в процессе взаимодействия молодежного работника с ГИБДД, мы считаем, может стать организация детско-юношеских автомобильных школ, в которых специализированные автоклассы оснащены компьютерами, автотренажерами и учебными автомобилями. В этих автошколах молодые люди должны будут изучать правила дорожного движения, основы психологической подготовки, доврачебной помощи, осваивать навыки управления автомобилем. Для того, чтобы обеспечить подготовку квалифицированного водителя для данной возрастной категории, нужно будет переработать содержание обучения, в котором акцент сделать на формирование навыков управления в экстремальных условиях и знание основ транспортной психологии безопасного поведения.

Эффективным направлением в сфере дорожной безопасности школьников может быть привлечение молодого поколения к более активному участию в движении юных инспекторов (ЮИД). В этом направлении деятельности взаимодействуют молодежный работник, педагоги общеобразовательной школы, представители ГИБДД.

Основные направления работы отрядов ЮИД в пропаганде культуры безопасного поведения на дорогах включают: шефскую работу юных инспекторов дорожного движения; работу отрядов ЮИД с родителями и населением; агитационную, пропагандистскую культурно-массовую деятельность в школах (выставки, праздники, театрализованные

представления, соревнования, конкурсы, агитбригады); рейдовые мероприятия членов ЮИД с нарушителями ПДД; участие в смотрах, конкурсах ЮИД.

Таким образом, эффективно используя потенциал молодежных организаций для привлечения молодежи к пропаганде культуры поведения в сфере дорожной безопасности возможно применение метода тренинговых технологий по программе элективного курса «Воспитание культуры поведения в сфере дорожной безопасности»

Проведение тренинга – это один из способов предоставления возможности молодежи осмыслить необходимость развития своей культуры дорожно-транспортной безопасности.

Одним из методов проводимой тренинговой работы с молодежью могут стать ролевые игры. Проводимые ролевые игры с молодежью можно разделить на два основных направления. Первое – это игры-имитации, призванные облегчить усвоение новых знаний и оптимизировать процессы, происходящие в социокультурном пространстве дорожно-транспортной среды. Второе направление – это игры, определяемые как «деятельностные», в которых основным звеном является создание уникальной в своем роде атмосферы, под влиянием которой группа участников погружается в реальную социальную проблему и в процессе обсуждений и споров находит конкретное решение по социально-культурному взаимодействию в сфере дорожной безопасности.

В целях повышения эффективности реализации вопросов государственной молодежной политики, определения стратегии в формировании культуры дорожной безопасности молодежи и создании условий для реализации направлений подготовки молодежи в сфере дорожной безопасности нами предлагается проект «Дорожная азбука».

Основные направления формирования культуры дорожной безопасности молодежи определяют цели, задачи проекта и система мер,

направленных на повышение качества подготовки в сфере дорожной безопасности молодежи.

Важным направлением проекта, обеспечивающим реализацию государственной молодежной политики по созданию условий и возможностей для успешной и эффективной социализации и самореализации молодежи, является деятельность в сфере дорожной безопасности.

Специфика города Белгорода, обладающего развитой промышленной, транспортной, коммунальной, социальной, культурной инфраструктурой объективно создает ситуацию возникновения для молодежи широкого круга специфических опасностей и угроз. Недостаточность жизненного опыта, высокий темп жизни, лавинообразный объем разноплановой информации создают условия для замедленного формирования у молодых людей социальных приоритетов и в то же время вызывают притупление естественного чувства опасности.

Разработанный проект направлен на создание условий для формирования системы приоритетов и ценностей в области безопасности жизнедеятельности, развитие врожденных и формирование приобретенных качеств личности, обеспечивающих возможность действенного предупреждения угроз и опасностей, а также защиты от них, привитие знаний, умений и навыков обеспечения безопасности во всех сферах жизнедеятельности, мотивирование у молодежи безопасной жизнедеятельности.

Разрабатывая проект «Дорожная азбука», мы стремились решить следующие задачи:

- усовершенствовать формы, методы и средства подготовки и воспитания молодежи в сфере дорожной безопасности;
- развить систему морально – психологической подготовки молодежи;
- активизировать пропаганду знаний в сфере дорожной безопасности молодежи;

- информировать молодежь о правилах поведения на дорогах;
- создать учебно-материальную базу в сфере дорожной безопасности молодежи;
- создать эффективную систему межведомственного взаимодействия по вопросам совершенствования деятельности в сфере дорожной безопасности молодежи;
- активизировать познавательный интерес молодежи к проблематике культуры дорожно-транспортной безопасности молодежи;
- привлекать молодых людей к пропаганде дорожно-транспортной безопасности.

Для совершенствования организации деятельности молодежного работника в сфере дорожной безопасности молодежи нами предлагается проект «Дорожная азбука».

Для осуществления проекта необходимо арендовать помещение. Купить необходимые атрибуты такие как: флажки, манекены, картонные автомобили, пешеходы, светофоры, зебры, и прочее.

Данная программа направлена на социальную адаптацию учащихся в обществе, формирование общей культуры пешехода. Программа призвана обеспечить входящих во взрослую жизнь, дает им возможность чувствовать себя увереннее в окружающем мире.

Автомобилизация, увеличение интенсивности движения транспорта и пешеходов на дорогах создают объективную реальность возникновения дорожно-транспортных происшествий, несчастных случаев с участниками движения и особенно с молодежью.

Анализ статистических данных показывает, что зачастую дорожно-транспортные происшествия с молодежью происходят из-за их недисциплинированности, однако бывают и такие случаи, когда учащийся не знает даже необходимых правил дорожного движения.

В предупреждении дорожно-транспортных происшествий с молодежью важную роль играет работа школ и учреждений дополнительного

образования по обеспечению учащихся требуемым уровнем знаний, умений, навыков по безопасности дорожного движения.

Преподавание правил дорожного движения в школах ведется в рамках курса ОБЖ с ограниченным числом часов, поэтому просто необходимо дополнительное обучение учащихся правилам дорожного движения.

Актуальность программы «Дорожная азбука» основана на активизации творческой деятельности учащихся в освоении основ безопасности дорожного движения, привлечь их к участию в мероприятиях, к разработке и реализации социально значимых акций и дел. Программа дает возможность практически отработать умения, полученные на занятиях.

Программа «Дорожная азбука» разработана с учетом требований к организации внеурочной деятельности (социальное направление) в образовательном учреждении в соответствии с новыми федеральными государственными образовательными стандартами.

Новизна данной программы определена требованиями к результатам основной образовательной программы общего образования ФГОС. Одной из главных особенностей образовательных стандартов второго поколения является формирование компетентностей учащихся по освоению новых знаний, умений, навыков, способностей.

Отличительными особенностями данной программы являются:

- определение видов организации деятельности учащихся, направленные на достижение личностных, метапредметных и предметных результатов освоения учебного курса;

- в основу реализации программы положены ценностные ориентиры и воспитательные результаты.

Основные идеи программы:

- лично – ориентированный подход к каждому учащемуся – обеспечение педагогическими средствами естественного, свободного процесса становления личности;

- общественно и лично значимые мотивы деятельности;

– гуманизация отношений «педагог – ребенок» – это гуманное (человеческое) отношение к подростку, умение видеть в нем человека и принимать его таким, какой он есть, а не пытаться его «подогнать», переделать, это партнерские отношения между педагогом и детьми;

– активное взаимодействие образовательных учреждений с ГИБДД;

– каждый учащийся должен видеть и знать свою вовлеченность в круговорот материальных процессов, в ход природной и человеческой истории, оставаясь при этом активной творческой индивидуальностью.

Основные принципы программы

– преемственности – построение образовательного процесса таким образом, чтобы каждая новая ступень обучения должна опираться на уже усвоенное ранее;

– комплексности, системности и последовательности – построение образовательного процесса таким образом, чтобы учебная деятельность связывалась со всеми сторонами воспитательной работы, а овладение новыми знаниями, умениями и навыками опиралось на то, что уже освоено

– сознательности – заинтересованность, а не механическое усвоение детьми необходимых знаний и умений;

– наглядности – это ориентация на использование в процессе обучения разнообразных средств наглядного представления дорожной обстановки;

– единства воспитания и обучения – на всех этапах обучения воспитание у учащихся культуры поведения на улицах и дорогах, в общественных местах и транспорте;

– непрерывности – определяется постепенным и поэтапным становлением и развитием культуры поведения на дорогах, предполагает организацию обучения на всех этапах начального и основного образования;

– социализации – выстраивание педагогически целесообразных партнерских отношений с другими субъектами социализации: семьей, общественными организациями.

Цель программы: формирование осознанного безопасного поведения учащихся в реальных дорожных условиях через изучение правил дорожного движения и их отработку на уровне привычки.

Задачи:

- обучить правилам поведения на дороге, необходимым для безопасного движения в качестве пешехода, водителя велосипеда (мопеда) и пассажира;
- способствовать овладению умениями распознавать дорожные «ловушки» и ситуации, возникающие из-за неумения предвидеть дорожные опасности;
- воспитывать правопослушность, сознательное отношение к соблюдению мер безопасности на дорогах, способность к анализу конкретных дорожных ситуаций и оценке возможных опасностей;
- развивать внимание, наблюдательность, активность.

Программа рассчитана на 1 год обучения для учащихся в возрасте 13 – 14 лет. Объем программы 34 часа в год.

При обучении учащихся безопасному поведению на дорогах, учитываются возрастные особенности восприятия ими учебного материала. Учебный материал, сложная дорожная информация дается учащимся в доступной форме; занятия проводятся в специально оборудованном кабинете с нанесенной в нем разметки нерегулируемого пешеходного перехода.

Для систематической и целенаправленной работы выбраны следующие формы организации обучения: беседа, викторина, конкурс, игра, экскурсия, соревнование, практическая работа, наблюдение, просмотр видеофильмов, эстафета.

Во время проведения занятий используются разнообразные методы обучения: вербальный, наглядный, объяснительно-иллюстрационный, практический, репродуктивный, проблемного изложения, направленного мышления, метод рисования. Без наблюдения за движением и без его анализа невозможно правильно оценить и распознать опасные ситуации. Именно поэтому во время занятия используются наглядные пособия, рисунки по

безопасности дорожного движения, работа на дорожной разметке. Подростку, чтобы отличить на вид «безопасную ситуацию» от реальной, необходимо увидеть это со стороны. Затем на основе анализа увиденного, дать оценку причинам дорожно-транспортных происшествий

Осознанное правильное поведение учащихся на дорогах снижает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Предметные результаты.

Должны знать:

- правила поведения пешеходов на тротуаре при движении в группе;
- особенности движения пешеходов и водителей в различное время суток, места, где можно ездить на самокатных средствах;
- правила поведения в маршрутном транспорте, на остановках, при посадке в транспорте выходе из него;
- опасные ситуации при переходе проезжей части на регулируемых и нерегулируемых перекрестках;
- опасности на дороге при движении из дома в школу, магазин и т.п.

Должны уметь:

- пользоваться общественным транспортом;
- правильно оценивать дорожную обстановку в месте перехода и безопасно переходить дорогу.

Метапредметные результаты.

Универсальные учебные действия.

Регулятивные:

- оценивать и осознавать то, что уже усвоено при обыгрывании дорожных ситуаций на разметке (в школе, в кабинете, на макете и т.п.) и при выходе на улицу.

Познавательные:

- строить речевое высказывание в устной и письменной форме;
- извлекать необходимую информацию из материалов ГАИ и других информационных источников.

Коммуникативные:

– задавать вопросы, использовать речь для регуляции своего действия

Личностные результаты.

Учебно-познавательный интерес к новому учебному материалу и способам решения новой частной задачи.

Формы контроля.

В конце учебного года проходит отслеживание результатов образовательного процесса с помощью моделирования ситуаций на разметке, опросов учащихся, с помощью вовлечения их в игры, практические занятия, соревнования, викторины, конкурсы и т.д.

Для оценки результативности учебных занятий применяется входной, текущий и итоговый контроль.

Входной контроль применяется для диагностики имеющихся знаний, умений учащихся. Формы контроля: беседы с учащимися, наблюдения за учащимися, активное участие в игровой деятельности.

Текущий контроль применяется для оценки качества усвоения материала. Формы контроля: беседы с учащимися, наблюдения за учащимися, активное участие в игровой деятельности и моделировании ситуаций, участие в конкурсах, викторинах, выставках, соревнованиях и выступлениях, а также вовлеченность в создание информационных и презентационных материалов по изучаемым темам.

Тематические занятия посвящены:

1. Правилам поведения учащихся на улице и дороге;
2. Дисциплине на дороге;
3. Опасностям, подстерегающим пешехода на тротуаре;
4. Правостороннему движению пешеходов и транспортных средств;
5. Перекресткам и их видам;
6. Пешеходным и велосипедным дорожкам;
7. Остановочному пути и скорости движения;

8. Особенности движения пешеходов и водителей в разное время суток;
9. Правилам перехода проезжей части с двусторонним и односторонним движением;
10. Опасным ситуациям при переходе проезжей части;
11. Правилам перехода проезжей части на нерегулируемом перекрестке;
12. Опасным ситуациям при переходе проезжей части на нерегулируемом перекрестке;
13. Нерегулируемым перекресткам в микрорайоне школы;
14. Назначению светофора;
15. Опасным ситуациям при переходе проезжей части на регулируемом перекрестке;
16. Сигналам регулировщика и правилам перехода проезжей части по этим сигналам;
17. Инспектору дорожной полиции, его работе;
18. Правилам перехода проезжей части, если в зоне видимости отсутствуют пешеходный переход или перекресток;
19. Опасным ситуациям, возникающим при таком переходе;
20. Примерам дорожно-транспортных происшествий с детьми при таких переходах проезжей части (по материалам дорожной полиции).
21. Обязанностям пассажиров при поездке в автобусах и троллейбусах;
22. Правилам пользования автобусами и троллейбусами;
23. Автобусным и троллейбусным остановкам в микрорайоне школы;
24. Примерам дорожно-транспортных происшествий с детьми (по материалам дорожной полиции);
25. Правилам поведения при пользовании маршрутным такси, легковым автомобилем, мотоциклом, велосипедом, грузовиком;
26. Значению дорожных знаков для пешеходов и водителей;

27. Дорожной разметке, ее назначению и видам;
28. Опасности игр вблизи железнодорожных путей;
29. Первой медицинской помощи при травмах;
30. Выработке умений по оказанию первой медицинской помощи при травмах, ссадинах;
31. Правилам движения пешеходов по загородной дороге.

Таким образом, заявленная цель в проекте «Дорожная азбука» будет достигнута путем использования системного подхода к установлению наиважнейших задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- создание системы пропагандистского воздействия на молодежь с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- формирование у подростков навыков безопасного поведения на дорогах;
- повышение культуры вождения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

В итоге, анализируя содержание проекта «Дорожная азбука» и предложенные мероприятия по совершенствованию организации деятельности молодежного работника в сфере дорожной безопасности молодежи, можно утверждать, что специально разработанный проект может способствовать:

- 1) Выработке ключевых компетенций (нормативно-правовой, социальной, информационной) поведения в сфере дорожной безопасности;
- 2) Повышению личной адаптивной способности молодежи;
- 3) Развитию самоконтроля и саморегуляции на основе ценностных ориентаций;
- 4) Способности прогнозировать ситуации риска с целью минимизации дорожно-транспортных происшествий с участием молодежи;

5) Привлечению молодых людей к социокультурной деятельности по пропаганде безопасного поведения на дорогах.

В результате внедрения предложенных рекомендаций планируется получение следующих результатов:

Первый уровень результатов – приобретение учащимся социальных знаний о культурном и безопасном поведении на дороге, первичного понимания социальной реальности и повседневной жизни. Для достижения данного уровня результатов особое значение имеет взаимодействие ученика со своими учителями как значимыми для него носителями положительного социального знания и повседневного опыта.

Второй уровень результатов – получение учащимся опыта переживания и позитивного отношения к необходимости соблюдения правил дорожного движения, ценностного отношения к социальной реальности в целом. Для достижения данного уровня результатов особое значение имеет взаимодействие учащихся между собой на уровне группы, класса, школы, т.е. в защищенной, дружественной просоциальной среде. Именно в такой близкой социальной среде ученик получает (или не получает) первое практическое подтверждение приобретенных социальных знаний, начинает их ценить (или отвергает).

Третий уровень результатов – получение учащимися опыта самостоятельного общественного действия, в том числе, передача полученных знаний более младшим ребятам, родителям и другим участникам дорожного движения, участие в коллективных проектах, акциях и т.п. мероприятиях. Только в самостоятельном общественном действии, действии в открытом социуме, за пределами дружественной среды школы, для других, зачастую незнакомых ему людей, юный человек действительно становится социальным деятелем, гражданином, свободным человеком.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя общий итог работы, в которой речь шла об организации деятельности молодежного работника в сфере дорожной безопасности молодежи, необходимо обратить внимание на следующий момент, уровень дорожно-транспортных происшествий при участии пешеходов, а также степень тяжести их последствий, находятся в прямой зависимости от качества подготовленности каждого участника данного процесса, от наличия культуры безопасного участия в дорожном движении.

Проблемой в обеспечении безопасности дорожного движения является профилактика дорожно-транспортного травматизма молодежи. От того, насколько хорошо подростки вооружены знаниями о правилах безопасности и поведения на дороге, как находят их применение в реальной ситуации в улично-дорожной обстановке, зависит их здоровье.

Важно, чтобы соблюдение правил дорожного движения взрослыми и подростками стало их нормой и образом жизни. Поэтому, освоение правил дорожного движения необходимо и целесообразно начинать на самых ранних ступенях образования.

Обеспечение безопасности движения значит важной государственной задачей, которую следует решать через обучение молодежи грамотному участию в дорожном движении и профилактику дорожно-транспортного травматизма молодежи.

Анализ, полученных в ходе проведенного исследования результатов, позволил сделать следующие выводы:

1. Профессиональная готовность квалифицированного молодежного работника, занимающегося развитием у молодежи навыков безопасного участия в дорожном движении, должна отвечать следующим требованиям:

– мотивационно-целевая основа: содействовать выявлению и созданию зримой для молодежи объективной необходимости получения ими знаний, умений и навыков, поддерживающих обеспечение

жизнедеятельности; образование условий для самоопределения, саморазвития личности учащегося;

– содержательная основа: организовывать обеспечение преемственности меж циклами учебных занятий; соединение знаний разной направленности как в содержании, так и в отдельных учебных занятиях, которые отражают разные стороны обучающего процесса; осуществление психолого-педагогического сопровождения молодежи и их социальной поддержки и т.д.;

– процессуальная основа: направлять объяснение и показ практической значимости научных и технических знаний; переход от беспредметных научных знаний к конкретным знаниям, а от них к обеспечению жизни и деятельности;

– контрольно-оценочная основа: планировать проведение мониторинга и прогнозирование изменений в изучаемой специальности; учитывать результатов в ходе организации образовательного процесса и т.д.;

– управленческая основа: содействовать проведению воспитательной работы по формированию социально-устойчивой личности молодежи; созданию в образовательной организации современной учебно-материальной базы; включению образовательной организации в единую систему многоуровневого, непрерывного образования.

2. В работе выделены компоненты культуры дорожно-транспортной безопасности молодежи – нормативно-правовая, коммуникативная, поведенческая и деятельностная:

– результатом формирования нормативно-правового компонента культуры дорожно-транспортной безопасности молодежи является развитие правовой культуры;

– эффективная коммуникация в дорожно-транспортной среде способствует развитию конфликтологической культуры в сфере дорожной безопасности молодежи;

- поведенческий компонент предполагает, что молодежь имеет адаптационный потенциал, который помогает сохранить собственную жизнь и жизнь другого человека;

- деятельностный компонент обуславливает развитие навыков саморегуляции и самоконтроля на основе ценностных ориентаций, корректирует противоправное поведение на дорогах, способствует вовлечению молодых людей в социально-культурную деятельность.

3. Предложенный нами проект «Дорожная азбука» подтверждает эффективность разработанной программы в сфере дорожной безопасности молодежи, цели и задачи которой состоят

- в снижении количества происшествий в дорожно-транспортной среде;
- постоянном поддержании интереса к безопасности;
- убеждении участников дорожного движения в необходимости соблюдения правил дорожного движения;
- воспитании сознательного отношения и безопасного поведения;
- популяризации новых средств обеспечения безопасности;
- внедрении в учебный процесс по обучению правил дорожного движения современных средств воспитания.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. (ред. от 28.11.2015) № 196-ФЗ [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.
2. Федеральный закон «О безопасности» от 28 декабря 2010 г. № 3906-ФЗ (ред. от 05.10.2015) [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.
3. Указ Президента Российской Федерации «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» от 22.09.2006 (ред. от 27.10.2011) № 1042 [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.
4. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09 февраля 2007 г. (ред. от 13.07.2015) № 16-ФЗ [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.
5. Постановление Правительства Российской Федерации «О правилах дорожного движения» от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 19.12.2014) [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.
6. Постановление Правительства Российской Федерации «Об основных направлениях государственной молодежной политики в Российской Федерации» от 03 июля 1993 г. № 5090-1 (ред. от 19.02.2013) [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.

7. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: Постановление Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 г. № 864 (ред. от 29.10.2015) [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.

8. Агафонова, К.В. Дети и дорожное движение [Текст] / К.В. Агафонова. – СПб.: Форум, 2011. – 84 с.

9. Антипов, В.В. Психологическая адаптация к экстремальным условиям [Текст] / В.В. Антипов. – М.: Владос-Пресс, 2012. – 176 с.

10. Ахмадиева, Р.Ш. Принципы и закономерности процесса обучения и воспитания участников дорожного движения [Текст] / Р.Ш. Ахмадиева // Известия Южного федерального университета. – 2010. – № 10. – С. 12-21.

11. Ахметшина, Л.Г. Региональная система профилактики детского дорожно-транспортного травматизма [Текст] / А.И. Ахметшина. – Самара: Самара, 2013. – 159 с.

12. Бабанский, Ю.К. Оптимизация учебно-воспитательного процесса [Текст] / Ю.К. Бабанский. – М.: Академия, 2012. – 192 с.

13. Барылкина, Л.П. Опыт правового воспитания и образования в школе [Текст] / Л.П. Барылкина // Начальная школа. – 2010. – № 2. – С. 18-21.

14. Барышев, В. Проблема детского травматизма в результате ДТП [Текст] / В. Барышев // Российская газета. – 2009. – 20 августа.

15. Батюшкова, О.В. Подготовка подростков к безопасному участию в дорожном движении [Текст] / О.В. Батюшкова // Вестник. – 2012. – № 2. – С. 66-69.

16. Белоброва, Н.В. Основные проблемы обеспечения безопасности автомобильных дорог [Текст] / Н.В. Белоброва, Р.В. Николаева // Вестник. – 2013. – № 2. – С. 10-16.

17. Болотов, В.А. Проблемы правового обучения и воспитания [Текст] / В.А. Болотов. – М.: Школа, 2012. – 110 с.

18. Воронина, Е.Е. Воспитание культуры безопасного поведения молодежи в дорожно-транспортной среде: программа элективного курса [Текст] / Е.Е. Воронина, Л.Ю. Сироткин, Р.Н. Минниханов. – Казань: Казань, 2014. – 172 с.

19. Второй международный молодежный форум «Обеспечение безопасности дорожного движения: вызовы и решения» / Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя. – 22 мая 2015 [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.

20. Гордиенко, В.В. Организация деятельности служб и подразделений полиции по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности [Текст] / В.В. Гордиенко. – М.: Юнити-Дана, 2012. – 464 с.

21. Горина, Л.Н. Многоуровневая педагогическая система формирования культуры безопасности жизнедеятельности человека [Текст] / Л.Н. Горина. – Тольятти: Тольятти, 2012. – 40 с.

22. Гранская, Ю.В. Личные особенности лиц, склонных к риску в ситуации дорожного движения [Текст] / Ю.В. Гранская, И.В. Половникова. – СПб.: АРТА, 2009. – 59 с.

23. Госавтоинспекция МВД России. 2015 [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.

24. Есипова, А.А. Культура безопасности жизнедеятельности как интегральное качество личности [Текст] / А.А. Есипова, М.Э. Ребко. – М.: ЮРАЙТ, 2010. – 124 с.

25. Зайцева, Е.С. Правовые основы работы с молодежью: учебное пособие [Текст] / Е.С. Зайцева, В.В. Бушкевич. – М.: Юнити-Дана, 2012. – 120 с.

26. Кайгородов, П.И. Педагогические средства проектирования интегративного курса «Основы культуры безопасной жизнедеятельности» [Текст] / П.И. Кайгородов. – СПб.: Речь, 2012. – 26 с.

27. Кайманов, А.Д. Воспитание культуры поведения на дорогах: материалы Всероссийской научно-практической конференции «Безопасность жизнедеятельности: наука, образование и практика» [Текст] / А.Д. Кайманов. – М.: ЭКСМО, 2013. – 214 с.

28. Ковалев, С.А. Система профилактики детского дорожно-транспортного травматизма [Текст] / С.А. Ковалев. – М.: Итпресс, 2013. – 75 с.

29. Кондратьев, В.В. Особенности содержания образования и методов обучения в системе повышения квалификации [Текст] / В.В. Кондратьев, М.Н. Гаранина // Мир образования – образование в мире. – 2012. – № 1. – С. 211-217.

30. Коннова, С.С. Теория и методика обучения безопасности жизнедеятельности: учебное пособие [Текст] / С.С. Коннова. – М.: Академия, 2008. – 136 с.

31. Конов, Д.В. Качество безопасности дорожного движения [Текст] / Д.В. Конов // Вестник. – 2009. – № 2. – С. 17-23.

32. Кузнецов, В.Н. Культура безопасности: социологическое исследование [Текст] / В.Н. Кузнецов. – М.: Культура, 2009. – 380 с.

33. Кулага Т.К. Пособие по организации обучения школьников Правилам дорожного движения [Текст] / Т.К. Кулага. – М.: Итпресс, 2011. – 34 с.

34. Кулагина, И.Ю. Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах [Текст] / И.Ю. Кулагина. – М.: ЭКСМО, 2011. – 129 с.

35. Логинов, Н.Г. Методические рекомендации по обучению детей Правилам дорожного движения в образовательном учреждении [Текст] / Н.Г. Логинов. – Екатеринбург: Наука, 2014. – 95 с.

36. Манько, Ю.В. Социология молодежи [Текст] / Ю.В. Манько, К.М. Оганян. – СПб.: Норинт, 2010. – 247 с.
37. Маркова, А.К. Психология профессионализма [Текст] / А.К. Маркова. – М.: Дрофа, 2011. – 269 с.
38. Мошкин, В.Н. Воспитание культуры безопасности школьников [Текст] / В.Н. Мошкин. – Воронеж: МОДЭК, 2013. – 172 с.
39. Муравченко, В.Б. Безопасность жизнедеятельности [Текст] / В.Б.Муравченко. – Омск: Наука, 2013. – 238 с.
40. Никитин, А.Ф. Практикумы по изучению Правил дорожного движения [Текст] / А.Ф. Никитин. – М.: ТЕИС, 2012. – 47 с.
41. Павловский, В.В. Ювентология [Текст] / В.В. Павловский. – М.: Аспект Пресс, 2011. – 103 с.
42. Петров, С.В. Теоретические основы безопасности жизнедеятельности [Текст] / С.В. Петров. – М.: ЭКСМО, 2014. – 208 с.
43. Понарьин, О.Е. Организация и проведение конкурса на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции» [Текст] / О.Е. Понарьин. – М.: Прогресс, 2012. – 236 с.
44. Прохоров, А.О. Принципы и инструменты для повышения безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования [Текст] / А.О. Прохоров. – М.: Республика, 2013. – 346 с.
45. Путин, В.В. Вступительное слово на заседании президиума Государственного совета от 04.10.2013 «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] / В.В. Путин // Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/transcripts/23273>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.
46. Пятый международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» / Санкт-Петербург, 25-26 сентября 2014 год [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.

47. Ратинов, А.Р.В помощь организаторам профилактической работы с детьми по безопасности дорожного движения [Текст] / А.Р. Ратинов. – Воронеж: МОДЭК, 2013. – 38 с.

48. Ребус, Б.М. О воспитании участника дорожного движения в основной школе [Текст] / Б.М. Ребус. – Тюмень: Наука, 2015. – 61 с.

49. Рожков, М.И. Формирование культуры дорожно-транспортной безопасности молодежи [Текст] / М.И. Рожков // Безопасность жизнедеятельности. – 2015. – № 4. – С. 27-32.

50. Русак, О.Н. Безопасность жизнедеятельности [Текст] / О.Н. Русак. – СПб.: Центр, 2012. – 128 с.

51. Рыбалкин, Н.Н. Теоретический анализ исследования проблемы индивидуальной культуры безопасного поведения старшеклассников в дорожно-транспортной среде [Текст] / Н.Н. Рыбалкин // Известия высших учебных заведений. – 2014. – № 4. – С. 61-87.

52. Самохвалова, И.Г. Транспортная безопасность [Текст] / И.Г. Самохвалова // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: настоящее и будущее. – М.: Прогресс, 2014. – С. 325-394.

53. Сафина, Н.З. Тренинг как средство воспитания у старших школьников ценностных ориентаций в обеспечении безопасного поведения в дорожно-транспортной среде [Текст] / З.Н. Сафина // Мир культуры. – 2012. – № 5. – С. 115-124.

54. Сахаров, А.Н. Проектирование содержания современного учебника «Правила безопасного поведения на дорогах» для школьников [Текст] / А.Н. Сахаров. – Казань: Школа, 2010. – 139 с.

55. Свиридова, Н.В. Безопасность жизнедеятельности [Текст] / Н.В. Свиридова. – М.: ЭКСМО, 2013. – 110 с.

56. Сироткин, Л.Ю. Развивающий потенциал дорожно-транспортной среды в воспитании индивидуальной культуры безопасного

поведения старшеклассников [Текст] / Л.Ю. Сироткин // Известия высших учебных заведений. – 2014. – № 1. – С. 114-128.

57. Тадевосян, В.С. Правовые вопросы семьи и воспитания детей [Текст] / В.С. Тадевосян. – М.: Специальная литература, 2014. – 114 с.

58. Цаликов, Р.Х. Культура безопасности жизнедеятельности [Текст] / Р.Х. Цаликов // Вестник. – 2012. – № 2. – С. 44-56.

59. Чердынцев, А.Ф. Роль семьи в воспитании у детей навыков правильного поведения на улице [Текст] / А.Ф. Чердынцев. – Екатеринбург: Наука, 2012. – 41 с.

60. Шигин, Л.Б. Мониторинг профилактики дорожно-транспортного травматизма в учреждениях дополнительного образования [Текст] / Л.Б. Шигин. – Екатеринбург: Наука, 2014. – 172 с.

61. Шипилов, А.И. Формирование культуры безопасного поведения школьников на дорогах в условиях современного города [Текст] / А.И. Шипилов. – М.: Дрофа, 2013. – 124 с.

62. Якупов, А.М. Окружающая среда и индивидуальность ее восприятия участниками дорожного движения [Текст] / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2011. – № 9. – С. 29-33.

63. Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации // МВД России. 2015 [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.

64. Статистика ДТП в России 2015 [Электронный ресурс] // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.

65. Управление государственного автодорожного надзора по Белгородской области Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАДН по Белгородской области) // Режим доступа к изд.: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online>. – Систем. требования: IBMPC, Internet Explorer.

Приложения

Анкета

Уважаемый респондент! Вам предлагается заполнить анкету социологического исследования, которое позволит выявить проблемы, связанные с вопросами дорожной безопасности школьников. Все Ваши ответы будут использованы только в данном исследовании, конфиденциальность гарантируется.

Заранее благодарим за участие!

1. Знаете ли Вы обязанности пешеходов, установленные Правилами дорожного движения?
 - а) знаю ПДД
 - б) частично знаю
 - в) не знаю ПДД
2. Соблюдаете ли Вы ПДД, когда являетесь пешеходом?
 - а) соблюдаю ПДД
 - б) соблюдаю, когда со мной рядом идут дети / взрослые
 - в) соблюдают ПДД в присутствии поблизости сотрудника полиции
 - г) соблюдаю при наличии светофоров и пешеходных переходов
 - д) нет, не соблюдаю
3. Как вы реагируете, если на ваших глазах другие пешеходы нарушают Правила дорожного движения
 - а) делаю замечания нарушителям
 - б) не обращают внимания
 - в) затрудняюсь ответить
4. Как Вы оцениваете свои знания Правил дорожного движения на «5», «4», «3», «2»?
 - а) «5»
 - б) «4»
 - в) «3»
 - г) «2»
5. Что мешает пешеходам соблюдать ПДД?
 - а) невыполнение Правил дорожного движения водителями транспортных средств
 - б) незнание ПДД
 - в) недостатки в организации дорожного движения
 - г) мешают соблюдать ПДД личные
 - д) чувство безнаказанности
6. Знаете об административной ответственности пешеходов?
 - а) знаю
 - б) не знают
7. Управление скутером или мопедом разрешено с какого возраста?
 - а) разрешено с 16 лет
 - б) разрешено с 14
 - в) разрешено с любого возраста
 - г) разрешено с 18 лет
 - д) не знаю возрастных границ
8. Есть ли у вас скутер/мопед?
 - а) да
 - б) нет
9. Какие обязанности водителя скутера/мопеда установлены Правилами дорожного движения?
 - а) знаю
 - б) знаю частично
 - в) не знаю

Распределения ответов на вопросы

Вопрос 1: «Знаете ли Вы обязанности пешеходов, установленные Правилами дорожного движения?»

Варианты ответов	%
Знают правила	65
Частично знают	30
Не знают	5
Итого:	100

Вопрос 2: «Соблюдаете ли Вы Правила дорожного движения, когда являетесь пешеходом?»

Варианты ответов	%
Соблюдаю	44
Соблюдаю, когда рядом взрослые	16
Соблюдаю, когда рядом сотрудники полиции	18
Соблюдаю, при наличие светофоров и пешеходных дорожек	14
Не соблюдаю	8
Итого:	100

Вопрос 3: «Как вы реагируете, если на ваших глазах другие пешеходы нарушают Правила дорожного движения?»

Варианты ответов	%
Делают замечания	40
Не обращают внимание	32
Затрудняются ответить	28
Итого:	100

Вопрос 4: «Как Вы оцениваете свои знания Правил дорожного движения на «5», «4», «3», «2» ?

Варианты ответов	%
5	14
4	60
3	26
Итого:	100

Вопрос 5: «Что мешает пешеходам соблюдать ПДД?»

Варианты ответов	%
Не выполнение правил водителями ТС	9
Недостатки в организации ДД	16
Чувство безнаказанности	23
Не знание правил ДД	13
Мешают личные качества	39
Итого:	100

Вопрос 6: «Знаете об административной ответственности пешеходов?»

Варианты ответов	%
Знают	11
Не знают	89
Итого:	100

Вопрос 7: «Управление скутером или мопедом разрешено с какого возраста?»

Варианты ответов	%
Разрешено с 16 лет	56
Разрешено с 14 лет	29
Разрешено с любого возраста	2
Разрешено с 18 лет	8
Не знаю возрастных границ	5
Итого:	100

Вопрос 8: «Есть ли у вас скутер/мопед?»

Варианты ответов	%
Да	16
Нет	84
Итого:	100

Вопрос 9: «Какие обязанности водителя скутера/мопеда установлены Правилами дорожного движения?»

Варианты ответов	%
Знают	49
Частично знают	42
Не знают	9
Итого:	100

Тематическое планирование

№ п/п	Тема занятий	Кол-во часов			Формы контроля
		теория	практика	всего	
1-2.	Правила поведения учащихся на улице и дороге.	1	1	2	Беседа Игра «Дорожное лото»
3 - 4.	Правила поведения учащихся на улице и дороге.	1	1	2	Игра «Дорожное лото» Викторина
5 - 6.	Остановочный путь и скорость движения.	1	1	2	Беседа с презентацией Игра
7 - 8.	Пешеходные переходы.	1	1	2	Игра
9 - 10.	Нерегулируемые перекрестки.	1	1	2	Игра
11 - 12.	Регулируемые перекрестки. Светофор.	1	1	2	Игра
13 - 14.	Регулировщик и его сигналы.	1	1	2	Игра
15 - 16.	Где еще можно переходить дорогу.	1	1	2	Наблюдение. Игра
17 - 18	Поездка на автобусе и троллейбусе.	1	1	2	Беседа Игра
19 - 20	Поездка на трамвае и других видах транспорта.	1	1	2	Беседа Игра
21- 22	Дорожные знаки и дорожная разметка.	1	1	2	Наблюдение, конкурс
23 - 24	Где можно и где нельзя играть.	1	1	2	Конкурс
25 - 26.	Первая медицинская помощь при травмах.	1	1	2	Наблюдение
27 - 28	Выработка умений по оказанию первой медицинской помощи при травмах, ссадинах.	1	1	2	Конкурс
29 - 30	Ты – велосипедист.	1	1	2	Игра
31.	Поездка за город.	1		1	Беседа
32 - 33.	Улица глазами водителей.	1	1	2	Игра
34	Итоговое занятие.		1	1	Задание, игра
	Итого:			34	

УТВЕРЖДАЮ:
(куратор)

(должность)

(подпись) / _____ /
(ФИО)
М.П.
«__» _____ 2016 г.

УТВЕРЖДАЮ:
(председатель экспертной комиссии
по рассмотрению проектов при органе
исполнительной власти, государственном органе
области)

(должность)

(подпись) / _____ /
(ФИО)
М.П.
«__» _____ 2016 г.

Паспорт проекта

Создание мобильной образовательной площадки «Дорожная азбука»
(полное наименование проекта)

Идентификационный номер _____

ПРИНЯТО К ИСПОЛНЕНИЮ:
(руководитель проекта)

(должность)

(подпись) / _____ /
(ФИО)
М.П.
«__» _____ 2016 г.

Общие сведения о документе

Основание для составления документа:	постановление Правительства Белгородской области от 31 мая 2010 года №202-пп «Об утверждении Положения об управлении проектами в органах исполнительной власти и государственных органах Белгородской области»
Назначение документа:	регламентация взаимодействия между основными участниками проекта, закрепление полномочий и ответственности каждой из сторон в связи с реализацией проекта
Количество экземпляров и место хранения:	выпускается в 3-х экземплярах, которые хранятся у руководителя проекта, куратора проекта и председателя экспертной комиссии по рассмотрению проектов
Содержание:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Группа управления проектом 2. Основание для открытия проекта 3. Цель и результат проекта 4. Ограничения проекта 5. Критерии оценки и характеристика проекта
Изменения:	изменения в паспорт проекта вносятся путем оформления ведомости изменений

1. Группа управления проектом

Название и реквизиты организации	ФИО, должность, контактные данные представителя	Наименование и реквизиты документа, подтверждающего участие представителя в проекте
Координирующий орган: Управление молодежной политики Белгородской области Телефон: E-mail:	Куратор проекта: Представитель № 1 Управления молодежной политики Белгородской области Телефон: Адрес: E-mail:	_____ _____ от «__» _____ 20__ г. № _____
Исполнитель: Представитель № 3 Управления молодежной политики Белгородской области Телефон: Адрес: E-mail:	Руководитель проекта: Представитель № 2 Управления молодежной политики Белгородской области Телефон: Адрес: E-mail:	_____ _____ от «__» _____ 20__ г. № _____

2. Основание для открытия проекта

2.1. Направление Стратегии социально-экономического развития Белгородской области:	2.3.1. Качество жизни населения
2.2. Индикатор (показатель) реализации Стратегии социально-экономического развития Белгородской области:	П. Становление благоприятной социальной среды и создание условий для эффективной реализации человеческого потенциала и обеспечения качества жизни населения на основе динамичного развития экономики региона
2.3. Наименование государственной программы Белгородской области	Развитие кадровой политики Белгородской области на 2014-2020 годы от 30 декабря 2013 года №530-пп.
2.4. Наименование подпрограммы государственной программы Белгородской области	Подпрограммы № 5 «Молодость Белгородчины»
2.5. Сведения об инициации проекта	Инициатор: студентка Трапезникова Наталья Геннадьевна Телефон: 8-910-363-34-15 E-mail: tatka140395@yandex.ru Дата регистрации: - Формальное основание для открытия проекта: -

3. Цель и результат проекта

3.1. Измеримая цель проекта:	Создание мобильной образовательной площадки «Дорожная азбука», на базе которой будут обучены школьники не менее 15 школ г. Белгорода к 23 августа 2017 года.	
3.2. Способ достижения цели:	Открытие мобильной образовательной площадки «Дорожная азбука»	
3.3. Результат проекта:	Результат:	Вид подтверждения:
	Утверждено Положение мобильной образовательной площадки	Копия утвержденного Положения
	Утвержден список школ-участниц	Копия утвержденного списка
	Утвержден список участников-представителей молодежной политики г. Белгорода и Белгородской области, сотрудников ГИБДД, представителей образовательных структур	Копия утвержденного списка
3.4. Требования к результату проекта:	Требование:	Вид подтверждения:
	Проведен поиск потенциальных школ-участниц	Утвержденный список школ-участниц
	Утвержден список представителей молодежной политики, сотрудников ГИБДД	Утвержденные списки
	Проведен отбор старшеклассников школ-участников и исполнителей блока работ в разделе «Образовательная программа»	Утвержденные списки старшеклассников
	Подготовлен график проведения мероприятий	График
	Согласован график проведения мероприятий с участниками проекта	Копия согласованного графика
	Разработана образовательная программа	Макет образовательной программы

	мобильной площадки «Дорожная азбука»	
	Согласована и утверждена образовательная программа	Копия утвержденной программы
	Закуплены образовательно-методические материалы (флажки, манекены, картонные автомобили, светофоры, зебры и пр.)	Товарная накладная
	Сформированы школьные группы-участники площадки (до 20 человек)	Список сформированных групп
	Открыта мобильная образовательная площадка на базе школ-участниц («пилот»)	Фото открытия мероприятия
3.5. Пользователи результатом проекта:	<ul style="list-style-type: none"> - Школьники города Белгород; - Родители школьников города Белгорода; - Молодежные работники-представители управления молодежной политики; - УГИБДД УМВД России по Белгородской области; - Образовательные структуры г. Белгорода(школы, Департамент образования) 	

¹обязательные требования к результату для экономических проектов

Ограничения проекта

БЮДЖЕТ ПРОЕКТА (тыс. руб.):	
Целевое бюджетное финансирование:	59 000
- федеральный бюджет:	-
- областной бюджет:	59 000
- местный бюджет:	-
Внебюджетные источники финансирования:	-
- средства хозяйствующего субъекта:	-
- заемные средства:	-
- прочие (указать):	-
Общий бюджет проекта:	-
СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА (чч.мм.гг.)	
Дата начала проекта (план):	23.01.2017.
Дата завершения проекта (план):	23.09.2017.

4. Критерии оценки и характеристика проекта

КРИТЕРИИ УСПЕШНОСТИ ПРОЕКТА	
Наименование критерия	Показатель
Отклонение по бюджету (п.4)	Превышение на не более чем на 8850 руб. относительно базового бюджета проекта соответствует 15% успешности проекта.
Отклонение по срокам (п. 4):	превышение на не более чем на 26 дней относительно установленного срока окончания проекта соответствует 15% успешности проекта.
Достижение результата проекта (п. 3.3.):	Наличие результата проекта соответствует 55% успешности проекта.
Соблюдение требований к результату проекта (п. 3.4.):	Выполнение всех требований к результату проекта соответствует 100% успешности проекта.
ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТА	
Территория реализации проекта	Белгородская область
Уровень сложности проекта	низкий
Тип проекта	социальный

УТВЕРЖДАЮ:
(куратор)

(должность)

(подпись)

/ _____/
(ФИО)

М.П.

«__» _____ 2016 г.

УТВЕРЖДАЮ:
(председатель экспертной комиссии
по рассмотрению проектов при органе
исполнительной власти, государственном органе
области)

(должность)

(подпись)

/ _____/
(ФИО)

М.П.

«__» _____ 2016 г.

План управления проектом

Создание мобильной образовательной площадки «Дорожная азбука»
(полное наименование проекта)

Идентификационный номер _____

ПОДГОТОВИЛ:
(руководитель проекта)

(должность)

(подпись)

/ _____/
(ФИО)

М.П.

«__» _____ 2016 г.

Общие сведения о документе

Основание для составления документа:	постановление Правительства Белгородской области от 31 мая 2010 года №202-пп «Об утверждении Положения об управлении проектами в органах исполнительной власти и государственных органах Белгородской области»
Назначение документа:	детализация паспорта проекта и инициация блока работ по планированию проекта, с точки зрения человеческих, финансовых и временных ресурсов
Количество экземпляров и место хранения:	выпускается в 3-х экземплярах, которые хранятся у руководителя проекта, куратора проекта и председателя экспертной комиссии по рассмотрению проектов
Содержание:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Календарный план-график работ по проекту 2. Бюджет проекта 3. Участие области в реализации проекта 4. Риски проекта 5. Команда проекта 6. Планирование коммуникаций 7. Заинтересованные лица, инвесторы
Изменения:	изменения в плане управления проекта выполняются путем оформления ведомости изменений

1. Календарный план-график работ по проекту

Код задачи	Название задачи	Длительность, дни	Дата начала работ	Дата окончания работ (контрольная точка)	Документ, подтверждающий выполнение работы	ФИО ответственного исполнителя
1.	Поиск потенциальных школ-участниц, ведение переговоров с руководством школ, обсуждение успешности участия	30 дн.	23.01.2017.	25.01.2017.	Утвержденный список школ-участниц	Исполнитель
2.	Утверждение списка представителей молодежной политики, сотрудников ГИБДД	15 дн.	30.01.2017.	15.02.2017.	Утвержденные списки	Исполнитель
3.	Отбор старшеклассников школ-участников и исполнителей блока работ в разделе «Образовательная программа»	15 дн.	15.02.2017.	03.03.2017.	Утвержденный список старшеклассников	Куратор проекта
4.	Определение места участия старшеклассников в образовательной программе (ведущий, направляющий и пр.)	15 дн.	03.03.2017.	20.03.2017.	Копия сценария образовательной программы	Исполнитель
5.	Подготовка графика проведения мероприятий	2 дн.	21.03.2017.	22.03.2017.	График	Исполнитель
6.	Согласование графика проведения мероприятий с участниками проекта	5 дн.	23.03.2017.	28.03.2017.	Копия согласованного графика	Исполнитель
7.	Разработка образовательной программы мобильной площадки «Дорожная азбука»	25 дн.	29.03.2017.	26.04.2017.	Макет образовательной программы	Исполнитель
8.	Согласование и утверждение образовательной программы	7 дн.	27.04.2017.	04.05.2017.	Копия утвержденной программы	Исполнитель
9.	Закупка образовательно-методического материала (флажки, манекены,	15 дн.	29.04.2017.	16.05.2017.	Товарная накладная	Исполнитель

Код задачи	Название задачи	Длительность, дни	Дата начала работ	Дата окончания работ (контрольная точка)	Документ, подтверждающий выполнение работы	ФИО ответственного исполнителя
	картонные автомобили, светофоры, зебры и пр.)					
10.	Формирование школьных групп-участников площадки (до 20 человек)	5 дн.	17.05.2017.	22.05.2017.	Список сформированных групп	Исполнитель
11.	Открытие мобильной образовательной площадки на базе школ-участниц («пилот»)	1 дн.	01.06.2017.	01.06.2017.	Фото открытия мероприятия	Исполнитель
12.	Подведение итогов, подготовка отчетной документации	10 дн.	12.09.2017.	23.09.2017.	Утвержденный отчет	Исполнитель
И т о г о:		176 дн.				

2. Бюджет проекта

Код задачи	Название задачи	Сумма, тыс. руб.	Бюджетные источники финансирования			Внебюджетные источники финансирования		
			федеральный бюджет ¹	областной бюджет ¹	местный бюджет ¹	средства хозяйствующего субъекта	заемные средства ²	прочие ³
1.	Поиск потенциальных школьников, ведение переговоров с руководством школ, обсуждение успешности участия	-		-				
2.	Утверждение списка представителей молодежной политики, сотрудников ГИБДД	-		-				
3.	Утверждение программы направлений деятельности центра	-		-				
4.	Определение места участия старшеклассников в образовательной программе (ведущий, направляющий и пр.)	-		-				
5.	Подготовка графика проведения мероприятий	-		-				
6.	Согласование графика проведения мероприятий с участниками проекта	-		-				
7.	Разработка образовательной программы мобильной площадки «Дорожная азбука»	-		-				

Код задачи	Название задачи	Сумма, тыс. руб.	Бюджетные источники финансирования			Внебюджетные источники финансирования		
8.	Согласование и утверждение образовательной программы	-		-				
9.	Закупка образовательно-методического материала (флажки, манекены, картонные автомобили, светофоры, зебры и пр.)	54 000		54 000 (Подпрограмма № 5 «Молодость Белгородчины»)				
10.	Формирование школьных групп-участников площадки (до 20 человек)	-		-				
11.	Открытие мобильной образовательной площадки на базе школ-участниц («пилот»)	5 000		5 000 (Подпрограмма № 5 «Молодость Белгородчины»)				
12.	Подведение итогов, подготовка отчетной документации	-		-				
Итого:		59 000	-	59 000	-	-	-	-

¹необходимо указать основание выделения указываемых денежных средств

²следует указать источник заемных средств

³необходимо указать источник финансирования

3. Участие области в реализации проекта

Форма участия		Размер участия бюджета, тыс. руб.		
		Федеральный	Областной	Местный
Прямое бюджетное финансирование			59 000	
Инфраструктура:		-	-	-
Дороги ⁴	Указать плановую протяженность	Не требуется	Не требуется	Не требуется
Электроэнергия ⁴	Указать требуемую мощность	Не требуется	Не требуется	Не требуется
Газоснабжение ⁴	Указать требуемый объем	Не требуется	Не требуется	Не требуется
Водоснабжение ⁴	Указать требуемый объем	Не требуется	Не требуется	Не требуется
Субсидии⁴		-	-	-
Обеспечение		-	-	-
Гарантии ⁴				
Залоги ⁴				
Прочие формы участия⁴		-	-	-
ИТОГО:			59 000	
Земельный участок: -				

⁴необходимо указать основание выделения денежных средств

4. Риски проекта

№ п/п	Наименование риска проекта	Ожидаемые последствия наступления риска	Предупреждение наступления риска		Действия в случае наступления риска
			Мероприятия по предупреждению	ФИО ответственного исполнителя	
1.	Несогласованность в работе между участниками проекта; срыв сроков разработки программы направлений	Срыв сроков мероприятий проекта, увеличение срока реализации проекта	Четкое планирование и контроль за процессом разработки документов участниками проекта	Руководитель проекта	Корректировка плана-графика работ по проекту; выполнение работ в параллельном режиме
2.	Технические неполадки в день открытия мобильной площадки	Мероприятие не состоится в указанное время	Альтернативный источник питания/энергии	Техник арендуемого помещения	Внесение корректив в программу
3.	Недостаточное финансирование проекта	Недостаточно укомплектована материально-техническая база	Поиск альтернатив финансирования, поиск спонсоров	Куратор проекта, руководитель проекта	Корректировка бюджета (сокращения бюджета)

6. Команда проекта

№ п/п	ФИО, должность и основное место работы	Ранг в области проектного управления	Роль в проекте/выполняемые в проекте работы	Трудо-затраты, дней	Основание участия в проекте
1.	Представитель № 1 Управления молодежной политики Белгородской области		Куратор проекта	10 дн.	Распоряжение об открытии
2.	Представитель № 2 Управления молодежной политики Белгородской области		Руководитель проекта	51 дн.	Распоряжение об открытии
3.	Представитель № 3 Управления молодежной политики Белгородской области		Исполнитель 1	115 дн.	Распоряжение об открытии
4.	Старшеклассник 1 школы (№ ...; № ...)		Исполнитель 2	115 дн.	Распоряжение об открытии
5.	Старшеклассник 2 школы (№ ...; № ...)		Исполнитель 3	115 дн.	Распоряжение об открытии
6.	Старшеклассник 3 школы (№ ...; № ...)		Исполнитель 4	115 дн.	Распоряжение об открытии
ИТОГО:				176 дн.	

Планирование коммуникаций

№ п/п	Какая информация передается	Кто передает информацию	Кому передается информация	Когда передает информацию	Как передается информация
1.	Статус проекта	Руководитель проекта	Представителю заказчика, куратору	Еженедельно (понедельник)	Электронная почта
2.	Обмен информацией о текущем состоянии проекта	Администратор проекта	Участникам проекта	Еженедельно (пятница)	Телефонная связь, электронная почта
3.	Документы и информация по проекту	Ответственный по направлению	Администратору проекта и адресаты	Не позже сроков плана-графика	Электронная почта
4.	О выполнении контрольной точки	Администратор проекта	Руководителю проекта, оператору мониторинга	Не позже дня контрольного события по плану управления	Электронная почта
5.	Отчет о выполнении блока работ	Администратор проекта	Группе управления, оператору мониторинга	Согласно сроков плана управления	Письменный отчет, электронная почта
6.	Ведомость изменений	Администратор проекта	Группе управления, оператору мониторинга	По поручению руководителя проекта	Письменный отчет, электронная почта
7.	Мониторинг реализации проекта	Оператор мониторинга	В проектный офис	В день поступления информации	Совещание
8.	Информация о наступивших или возможных рисках и отклонениях по проекту	Администратор проекта, ответственное лицо по направлению	Руководителю проекта	В день поступления информации	Телефонная связь
9.	Информация о наступивших рисках и осложнениях по проекту	Руководитель проекта	Куратору	В день поступления информации (незамедлительно)	Телефонная связь, электронная почта
10.	Информация о неустранимом отклонении по проекту	Руководитель проекта	Представителю заказчика, куратору	В день поступления информации	Совещание
11.	Обмен опытом, текущие вопросы	Руководитель проекта	Рабочая группа и приглашенные	Не реже 1 раз в квартал	Совещание
12.	Приглашения на совещания	Администратор проекта	Участники совещания	В день поступления информации	Телефонная связь, электронная почта

13.	Передача поручений, протоколов, документов	Администратор проекта	Адресаты	В день поступления информации (незамедлительно)	Телефонная связь, электронная почта
14.	Подведение итогов	Руководитель проекта	Представителю заказчика, куратору	По окончании проекта	Совещание

7. Заинтересованные лица, инвесторы

Заинтересованное лицо, инвестор	Должность, контактные данные
<p><u>Для юридических лиц:</u> Роль в проекте (куратор):</p> <p>Телефон: Адрес: E-mail:</p>	<p>ФИО, должность:</p> <p>Телефон:</p> <p>Адрес:</p>
<p><u>Для физических лиц:</u> Роль в проекте (инвестор):</p> <p>Фамилия имя отчество Адрес:</p>	<p>Должность по основному месту работы</p> <p>Телефон: E-mail:</p>

