**Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма**

*Подготовила: воспитатель Бойко Галина Ивановна*

*КОУ ВО «Бутурлиновская школа-интернат для обучающихся с ОВЗ»*

**Детский дорожно-транспортный травматизм в фактах и цифрах**

В последнее десятилетие отмечается рост дорожно-транспортного травматизма, в том числе и детского. Неутешительная статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в России - наглядное подтверждение тому, что наши соотечественники недостаточно подготовлены к безопасному участию в дорожном движении. На автомобильных дорогах России ежегодно погибают 35 тысяч, а получают ранения в результате ДТП несколько сотен тысяч россиян.

Проблема дорожно-транспортного травматизма по своим масштабам и тяжести последствий приобретает признаки национальной катастрофы. Детский дорожно-транспортный травматизм из года в год остаётся стабильно высоким, опережая все другие виды травматизма, а в последние годы в стране отмечается даже рост количества ДТП с участием детей. За год более 1,5 тысяч детей погибают и свыше 25 тысяч получают ранения.

В ходе исследования определено, что дети в подавляющем большинстве случаев (91%) получили травмы от транспорта, являясь пешеходами или велосипедистами. Сотрудники государственной автоинспекции подвели итоги и подтвердили эти исследования. Общее количество ДТП выросло на одну пятую, а число раненых при этом подростков возросло с 254 до 289.

***В настоящее время названы и проанализированы основные причины и обстоятельства детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ). Вот наиболее часто встречающиеся:***

1. Нарушение ПДД участниками движения.

2. Слабое использование возможностей пассивной безопасности. Сегодня эта проблема решена лишь отчасти: используются ремни и подушки безопасности, подголовники, специальные детские сидения и удерживающие устройства также не являются большой редкостью.

3. Влияние поло - возрастных особенностей детей: среди детей, пострадавших на дорогах от транспорта, мальчиков в два раза больше чем девочек, подавляющее большинство составляют школьники в возрасте от 8 -16 лет.

Анализ травматизма, проведённый раздельно среди 11 и 14 летних детей, показал, что максимальное количество транспортных травм (19%) дети 11 лет получили в период с 14 до 15 ч., а у 14 летних подростков пик травматизма (30%) отмечается с 15 до 16 часов, т. е. время получения травм - это внеурочное время.

4. Отсутствие должного контроля над передвижением школьников. При выборе мер профилактики необходимо учитывать время пребывания детей в школе, знать, когда школьники находятся под контролем родителей и учителей, а когда предоставлены сами себе.

Результаты изучения травм детей, полученных ими в ДТП, показали, что наибольшее число их дети младшего школьного возраста и подростки получили по дороге в школу или по возвращении из нее. Наименьшее количество травм отмечалось во время, отведенное для сна, но и в эти часы имели место случаи транспортного травматизма преимущественно с участием подростков.

***Наиболее аварийное время суток:***

* с 08 до 09 ч. - 78 ДТП, в том числе 36 - с участием детей;
* с15 до 16 ч. - 80 ДТП, в том числе 41 - с участием детей;
* с 16 до 17 ч. - 76 ДТП, в том числе 31 - с участием детей;
* с 18 до 19 ч. - 100 ДТП, в том числе 55 -с участием детей.

Известно, что день недели и время года влияют на число детей, находящихся на улице, и количество транспорта в городе. Изучение детских транспортных травм показало, что если в течение всего учебного года факты травматизма распределяется относительно равномерно, то во время летних каникул частота травматизма практически одинакова в любой день недели.

***И в этом случае данные исследователей и сегодняшние данные ГИБДД совпадают:***

***ДТП с участием детей по дням недели:***

* понедельник - 147; пятница-139;
* вторник-110; суббота-121;
* среда-118; воскресенье - 109.
* четверг - 98;

***Сезонные и погодные условия***

Наибольшее число травм (31%) отмечено весной. Летом их число снижается до 25%, а осенью и зимой факты детского дорожно-транспортного травматизма составляют до 44% от общегодового показателя.

***Возрастные особенности поведения детей на дороге***

Современное состояние постоянно развивающейся и усложняющейся транспортной системы страны, и в первую очередь автомобильного транспорта, предъявляет всё новые и новые требования к обеспечению безопасности на транспорте. Сложность решения этой проблемы именно в системе "человек- автомобиль-дорога - среда" обусловлена тем, что участниками дорожного процесса является почти всё население страны, в том числе и дети.

Установлено, что основной причиной травматизма является несоблюдение Правил дорожного движения и соответствующих им требований безопасного поведения на дороге детьми и взрослыми. Возрастной (пик) попадающих в ДТП приходится на 7-14 лет, т.е. на детей, обучающихся в начальных и средних классах школы. Это объясняется с одной стороны, тем, что в связи с поступлением в школу многие дети впервые становятся самостоятельными пешеходами, а с другой - особенностями психики детей этого возраста.  
Французский психолог Дюваль утверждает: «Дети - это не взрослые в миниатюре. Их реакция на опасность очень отличается от нашей». Ребенок до 8 лет еще плохо распознает источники звуков и слышит только те звуки, которые ему интересны. В то время как взрослые, оценивая ситуацию на дороге, слышат, откуда доносится шум приближающейся машины, детям значительно труднее определить это направление. Поле зрения ребенка гораздо уже, а сектор обзора ребенка на 15-20% меньше чем у взрослого. Поэтому когда дети бегут, они смотрят только вперед в направление бега, и машины слева и справа остаются ими не замеченными.

Реакция у ребенка по сравнению с взрослыми замедленная – времени на то, чтобы отреагировать на опасность, ему нужно значительно больше. У взрослого пешехода на то, чтобы воспринять обстановку, обдумать ее, принять решение и действовать, уходит примерно 0.8 - 1 секунды. Ребенку требуется 3 - 4 секунды, а такое промедление может оказаться опасным для жизни. Даже чтобы отличить движущуюся машину от стоящей, семилетнему ребенку требуется до 4 секунд, а взрослому на это нужно лишь четверть секунды.

Кроме этого надо иметь в виду маленький рост ребенка, скрывающий его от водителей. Шаг ребенка не такой, длинный, как у взрослых, поэтому, пересекая проезжую часть, он дольше находится в зоне опасности. У детей центр тяжести тела заметно выше, чем у взрослых, – во время быстрого бега и на неровной дороге, споткнувшись, они неожиданно могут упасть, потеряв равновесие.

Малыши не в состоянии на бегу сразу же остановиться, поэтому на крик родителей или сигнал автомобиля они реагируют со значительным опозданием. Мозг маленьких детей не в состоянии уловить одновременно более одного явления. Внимание ребенка сосредоточено на том, что он делает. Он может в одно мгновение перейти от плача к смеху и т.д. Заметив предмет или человека, который привлекает его внимание, ребенок может устремиться к ним, забыв обо всем на свете. Догнать приятеля, уже перешедшего на другую сторону дороги, или подобрать укатившийся мячик для ребенка гораздо важнее, чем надвигающаяся машина. Восприятие дорожного движения у детей затрудняется чаще всего отсутствием (или недостаточной сформированностью) одновременности восприятия изменений формы и положения объекта в пространстве. Оценка же движущихся транспортных средств подвержена влиянию контрастов. Чем больше размер машины, чем значительнее её отличия от общего цветовою фона и звуков окружающей обстановки, тем «быстрее» дети представляют движение.

Психофизиологические и возрастные особенности детей младшего школьного возраста во многом определяют их поведение на дороге. Учитывая их, учителя и родители могут многое сделать для предупреждения дорожно-транспортных происшествий с детьми. Детская импульсивность и спонтанность, суженное восприятие, рассеянное внимание, почти полное отсутствие опыта и развитых способностей предвидения последствий своих действий и поведения окружающих, обусловливают резкие изменения в поведении ребенка (смена направления движения, внезапная остановка), которые с большим трудом могут быть предугаданы другими участниками движения. Все эти обстоятельства заставляют отнести детей младшего школьного возраста к категории пешеходов с повышенным риском. В этой связи особенно актуальной представляется необходимость начала преподавания Правил дорожного движения в начальных классах школы.

Всем детям, особенно в подростковый период жизни, свойственно переоценивать не только технические возможности автомобиля и возможности водителя, но что особенно опасно – свои возможности и недооценивать вероятные последствия. Свойственная им быстрота реакций нередко сочетается с поверхностной оценкой реальной ситуации, недооценкой угрозы приближающегося транспортного средства. Чувство бравады, стремление к эффектным и демонстративным действиям является основой рискованных поступков. Это вполне соответствует поступкам детей с повышенной склонностью к риску.

Однако есть дети, совершающие рискованные поступки, базирующиеся не на переоценке своих возможностей, а на замедленной реактивности и неспособности реально взвесить ситуацию в силу запоздалого, медленного анализа.

Излишне говорить, что риск на дороге со стороны пешехода недопустим. Воспитание психологической установки на исключение риска должно осуществляться с учетом психофизиологических, возрастных особенностей детей, их повышенной склонности к рискованным действиям и половой принадлежности (имеется в виду готовность к риску, свойственная в большей мере мальчикам, чем девочкам).

Станет ли ребенок здравомыслящим пешеходом, обладающим навыками безопасного поведения на дороге или вырастет неисправимым нарушителем и потенциальной жертвой дорожно-транспортных происшествий?

Ответ на этот вопрос во многом зависит от позиции родителей, педагогов и других социальных субъектов, причастных к проблемам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

В период школьной жизни ребенка доминирующей в решении этой проблемы становиться роль педагогов и образовательных учреждений в целом.

***Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в образовательном учреждении***

Анализ научных работ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма позволяет сформулировать основные направления обучения детей правилам безопасности дорожного движения, необходимым современному человеку:

* во-первых, должны быть определены дорожные ситуации, являющиеся наиболее опасными для детей с учётом их возрастных особенностей;
* во-вторых, обучение детей безопасному поведению на дорогах должно выработать у них навыки осознанного понимания дорожных ситуаций, правильной ориентации и принятия адекватных решений в непрерывно меняющихся условиях движения;
* в-третьих, успех обучения детей не возможен без обязательного и активного участия в нём взрослых, в первую очередь родителей;
* в-четвертых, процесс обучения Правилам дорожного движения нельзя отрывать от воспитания культуры безопасности дорожного движения.

Исходя из обозначенных положений, можно определить основные подходы к организации профилактической работы в образовательном учреждении.

Цель профилактики детского дорожно-транспортного травматизма – формирование культуры безопасного поведения на дороге как ключевой составляющей культуры нравственного, ответственного, инициативного, компетентного гражданина России.

На основе Концепции духовно-нравственного развития и воспитания гражданина России, Концепции фундаментального ядра содержания общего образования соотнесем содержание профилактической деятельности с основными направлениями развития личности.

***В сфере формирования личной, социальной, семейной культуры школьника деятельность образовательных учреждений может быть направлена:***

* на осознание детьми ценности других людей, ценности человеческой жизни, нетерпимость к действиям и влияниям, представляющим угрозу жизни, физическому и нравственному здоровью, духовной безопасности личности, умение им противодействовать;
* формирование способности школьников к самостоятельным поступкам и действиям, совершаемым на основе морального выбора, принятию ответственности за их результаты, целеустремленность и настойчивость в достижении результата;
* на принятие детьми необходимости бережного отношения к жизни человека, заботы о продолжении рода;
* законопослушность и сознательно поддерживаемый гражданами правопорядок.

***Задачи образовательного учреждения по осуществлению профилактики детского дорожно-транспортного травматизма:***

* формирование у школьников мотивации к безопасному поведению на дорогах на основе знания Правил дорожного движения, умения применять их в конкретных жизненных ситуациях;
* развитие активных деятельностных практик школьников по освоению культуры безопасного поведения, как в учебном процессе, так и во внеурочной деятельности;
* построение партнерских отношений с субъектами профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
* организация профилактического процесса на основе системно-деятельностного, аксиологического, событийного подходов, принципах дифференцированности, последовательности, легитимности;
* формирование материальной базы для осуществления профилактической работы.

Определив цели и задачи, образовательному учреждению необходимо четко сформулировать представления о результате профилактической работы.

Хорошим подспорьем в этом может стать методическое пособие Д.В. Григорьева и П.В. Степанова «Внеурочная деятельность школьников. Методический конструктор», выпущенное в серии «Стандарты второго поколения».

В соотнесении с уровнями воспитательных результатов представим уровни результатов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

* Первый уровень – приобретение школьниками знаний правил дорожного движения, понимание необходимости освоения безопасного поведения на дорогах. Реализуется этот уровень в процессе общения детей с педагогами, представителями Госавтоинспекции и другими субъектами профилактики.
* Основными формами профилактической работы могут стать различного вида беседы, лектории, образовательные экскурсии, ролевые игры, конкурсы, посещение выставок.
* Второй уровень – понимание и принятие школьниками ценности человека и человеческой жизни, значимости безопасного поведения на дорогах и в транспорте как основного условия ее сохранения. Для достижения этого уровня важно организовать взаимодействие детей между собой на уровне класса, школы, т.е. в защищенной, дружественной просоциальной среде. Достижение этого уровня возможно в проблемно-ценностных дискуссиях, диспутах, дебатах, КТД,

***Методическая разработка внеклассных мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма***

Направления работы школы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма

Достижение положительных и долгосрочных эффектов в организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма возможно только на основе комплексного подхода в решении вопросов детской безопасности на дорогах и профилактики травматизма. Такой подход включает в себя учебную и внеурочную деятельность, работу с родителями, информационное и материально-техническое обеспечение и контроль со стороны администрации.

1. Учебный процесс:

* проведение занятий и бесед с обучающимися в рамках программы по ОБЖ;
* изучение Правил дорожного движения по другим программам, согласованным и утвержденным педагогическими и (или) методическими советами;
* проведение учебных экскурсий;
* показ учебных видеофильмов, кинофрагментов, использование учебных компьютерных программ;

2. Внеурочная деятельность

* [**проведение тематических классных часов**](https://www.uchportal.ru/klassnomu-rukovoditelyu/klassnye-chasy-po-pdd-pravilam-dorozhnogo-dvizheniya);
* беседы инспекторов ГИБДД с обучающимися (воспитанниками);
* участие в мероприятиях по Правилам дорожного движения, проводимых на муниципальном и областном уровне;
* участие в мероприятиях по безопасности дорожного движения, проводимых в рамках Всероссийской операции "Внимание - дети!"
* обсуждение с учащимися конкретных примеров дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних.
* проведение бесед с учащимися-нарушителями Правил дорожного движения;
* ведение журнала проведения инструктажей перед выходами в общественные места:
* создание и работа отряда юных инспекторов движения.

3. Информационное и материально-техническое обеспечение

* программы, справочная и методическая литература: библиотека у каждого учителя (воспитателя), преподавателя ОБЖ, ответственного за организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в образовательном учреждении;
* оформление и размещение стенда по безопасности дорожного движения, план-схемы безопасного подхода к образовательному учреждению, уголков по безопасности дорожного движения в начальной школе;
* наличие индивидуальных схем у учащихся начальной школы;
* инструктаж воспитателей, педагогов, классных руководителей на методических объединениях, совещаниях классных руководителей (воспитателей), педагогических советах;
* создание кабинета по безопасности дорожного движения, оборудованного в соответствии с требованиями, предъявляемыми к их оснащению.

4. Работа с родителями

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

5. Контроль со стороны администрации

* проверка правильности и систематичности заполнения журналов;
* обсуждение вопросов по профилактике и предупреждению детского дорожно-
* транспортного травматизма на совещаниях при директоре, педагогических советах и т.п.;
* посещение учебных занятий и внеклассных мероприятий администрацией образовательного учреждения, ответственным за организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.